

4 L'industria automotive italiana tra problematiche di settore e transizione verso l'auto elettrica Stellantis e le ricadute produttive e occupazionali

Davide Bubbico
(Università degli Studi di Salerno, Italia)

Sommario 4.1 Introduzione. – 4.2 Il settore automotive italiano e le sue principali tendenze. – 4.3 La produzione automotive nazionale e il suo peso sull'economia nazionale e sull'industria nel suo complesso. – 4.4 La situazione degli stabilimenti italiani di Stellantis e la transizione verso l'elettrico. – 4.5 Conclusioni.

4.1 Introduzione

L'industria dell'auto in Italia ha conosciuto nel corso degli ultimi tre anni, complice la pandemia COVID-19 e il più recente conflitto russo-ucraino, un'ulteriore complicazione della sua prospettiva manifatturiera e occupazionale. Non solo in relazione al tema delle mancate forniture di semiconduttori e di altri componenti e all'andamento più generale del mercato dell'auto (in flessione da diversi anni e che risente necessariamente delle condizioni complessive dell'economia nazionale), ma anche in relazione alla decisione assunta in ambito comunitario di mettere fine alla vendita di auto con motore endotermico entro il 2035. Quest'ultimo aspetto, che riguarda naturalmente tutti Paesi dell'Unione, se sta avendo un impatto principalmente sui produttori europei inevitabilmente è destinato ad interessare anche quegli OEM (Original Equipment Manufacturers) che fuori dall'Europa producono per il mercato europeo. Le conseguenze della crisi pandemica con tutti i problemi relativi al sistema delle forniture e alla contrazione delle vendite hanno invece interessato in ugual modo tutti gli altri mercati (dagli Stati Uniti alla Cina) inclusi quelli del Sud-est asiatico, seppure con dinamiche differenziate a livello di ogni singolo Paese.

Nel caso dell'Italia, complice la situazione precedente già non particolarmente positiva per le produzioni dell'ex gruppo FIAT, l'insieme di questi

Una prima versione più breve di questo scritto contenente anche alcune riflessioni sullo stato delle relazioni industriali è stata pubblicata in forma di articolo nel nr. 1/2022 della rivista trimestrale *Critica Marxista* con il titolo «Stellantis Italia: i rischi di residualità industriale e occupazionale».

fattori ha finito per esercitare una pressione ancora più forte sul sistema produttivo dell'auto nel suo complesso e nello specifico sull'industria della componentistica, in particolare per quella più legata alla domanda domestica.

Non da meno la nascita di Stellantis (gennaio 2021) e la riconfigurazione societaria dell'ex gruppo FCA, sia in relazione alla copertura dei ruoli di comando nella struttura manageriale sia al peso del socio francese nei confronti di quello italiano senza dimenticare la componente statunitense, stanno contribuendo a ridisegnare il profilo dell'unico gruppo automobilistico presente sul territorio nazionale, tanto in reazione alle scelte di investimento, tanto a riguardo del rapporto con i tradizionali fornitori italiani o comunque con gli stessi fornitori esteri localizzati in Italia. Quest'ultimi occupano ormai una posizione sempre più significativa, più che in passato, nella catena di fornitura e dunque nella generazione del valore complessivo della produzione automotive come degli stessi livelli occupazionali. Non di minore importanza sono le modificazioni che si stanno determinando all'interno dello stesso management nel rapporto tra Torino e Parigi e i rischi di un ruolo sempre più marginale degli Enti Centrali torinesi rispetto alle attività di Ricerca e Sviluppo (R&S) localizzate in Francia o negli Stati Uniti, ma non ultimo anche in Germania in ragione della presenza dell'Opel.

Appare abbastanza evidente, anche alla luce del Piano Industriale *Dare Forward 2030*, come la decisione di puntare per l'Italia unicamente sui segmenti dell'alto di gamma, con l'obiettivo di incrementare in modo più che significativo, rispetto al passato, i margini di ricavo e di redditività, porterà con sé un probabile ridimensionamento, anzi ulteriore, dei volumi produttivi assegnati ai singoli stabilimenti tanto in Italia quanto in Francia; il caso di Melfi, come vedremo più avanti, rischia di essere a suo modo particolarmente emblematico di questo scenario.

La transizione verso l'auto elettrica ha determinato inoltre, come era lecito prevedere, un intenso dibattito sui rischi occupazionali connessi non solo per la parte dell'industria della componentistica maggiormente legata al powertrain ma anche in relazione ai fabbisogni occupazionali degli stabilimenti di assemblaggio (Està 2022).¹ A tal riguardo va precisato che la perdita occupazionale che si sta registrando negli stabilimenti dell'assemblaggio finale in Italia è da ricondurre al momento più alla riduzione dei volumi e alle ristrutturazioni interne agli stabilimenti e, ciononostante, la reinternalizzazione di alcune attività assegnate in precedenza ad imprese esterne per effetto dei processi di *outsourcing*.

Le nuove strategie organizzative di Stellantis all'interno degli stabilimenti stanno, dunque, determinando una forte revisione della scelta dell'*outsourcing* in particolare per ciò che riguarda le attività di sequen-

¹ In questo studio commissionato dalla Uilm, ad esempio, viene indicato una riduzione netta dei livelli occupazionali del settore automotive nei prossimi anni.

ziamento e di logistica con una serie di reinternalizzazioni che hanno iniziato ad avere alcuni effetti sull'occupazione degli indotti già nel corso del 2022, come dimostrano i casi di Cassino e di Melfi. Anche l'abbandono del World Class Manufacturing (WCM) sta contribuendo a ridefinire le attività di controllo qualità e le caratteristiche degli spazi di lavoro. Si tratta per molti versi dell'esito di una gestione più spiccatamente industriale dei siti di produzione rispetto a quella forse più 'finanziaria' della gestione Marchionne, che sta determinando una revisione complessiva dell'organizzazione del lavoro.²

Ultimo aspetto critico, ma non tale in termini di importanza, riguarda il comparto della componentistica e in maggior misura i fornitori di primo livello (soprattutto quelli localizzati nel Sud Italia) che hanno spesso un rapporto di monocommitenza con gli stabilimenti di assemblaggio di Stellantis. Sono, in altri termini, quelli che hanno maggiormente risentito del ricorso agli ammortizzatori sociali in ragione dell'andamento delle produzioni degli stabilimenti finali di assemblaggio, a differenza delle altre aziende della componentistica tradizionalmente meno dipendenti dalle forniture indirizzate agli stabilimenti dell'ex gruppo FIAT e caratterizzate in maggior misura da un portafoglio clienti e da un portafoglio prodotti più diversificato oltre che da un maggior valore del fatturato realizzato attraverso l'export. Ciò detto, la contrazione dei volumi produttivi della Germania,³ per esempio, ha comunque avuto conseguenze sull'attività dei fornitori italiani localizzati nel Nord Italia, così come la tendenza a indirizzare i nuovi investimenti, tanto quelli legati agli assemblaggi finali da parte degli OEM, quanto la produzione dei componenti, verso i Paesi dell'Europa centro-orientale sembra solo in minima parte aver risentito finora delle conseguenze della recente pandemia.⁴

Tra l'altro anche l'ipotesi di un'Europa dell'Est esclusa dagli investimenti sull'elettrico, che invece OEM e componentisti starebbero concentrando unicamente nell'Europa occidentale, non sembra corrispondere al vero. I minori vincoli esistenti circa l'utilizzo della forza lavoro in relazione agli orari di lavoro così come l'esistenza di una manodopera più giovane e qualificata dal punto di vista delle professioni tecniche e ingegneristiche,

2 Negli stabilimenti italiani di Stellantis il personale addetto al controllo qualità è stato drasticamente ridotto e ricollocato sulla linea o nelle aree di preparazione, così come il personale addetto a seguire il sistema WCM.

3 Nel quadro della transizione verso la produzione dell'auto elettrica anche i volumi dell'industria automobilistica tedesca sono destinati, comunque, ad andare incontro ad un significativo ridimensionamento con conseguenze dirette sull'occupazione (Strötzel, Brunkhorst 2019). Per la Francia si veda invece lo studio di Syndex del giugno 2021.

4 Il riferimento è al dibattito nato circa l'opportunità di riaccorciare le catene di fornitura troppo dipendenti dalle importazioni, anche se il riferimento è stato più spesso fatto in relazione a quelle forniture, e dunque a particolari componenti, provenienti dal Sud-est asiatico.

sono oramai due fattori che rafforzano la competizione di questi territori in merito alle scelte localizzative dei nuovi investimenti, al di là del minor costo del lavoro che questi continuano ad assicurare nel confronto con i Paesi dell'Europa occidentale.

4.2 Il settore automotive italiano e le sue principali tendenze

Negli ultimi anni è molto frequente il richiamo al fatto che l'Italia rappresenti ancora la seconda economia industriale del continente europeo. A ben guardare se questo dato è ancora vero in relazione al numero degli addetti e all'incidenza del valore della produzione manifatturiera sul PIL (perlomeno nel confronto tra i Paesi dell'Europa occidentale),⁵ la geografia della produzione industriale europea si sta spostando sempre di più in direzione dei Paesi dell'Europa centro-orientale dove oggi è concentrato ormai quasi un terzo dell'occupazione manifatturiera della UE27 (poco più di 9 milioni di lavoratori su 30). Secondo Eurostat nel 2020 il valore economico della produzione manifatturiera europea ha pesato per il 16,3% del PIL della UE27, il 20,1% in Germania, il 16,4% in Italia e a seguire, tra i principali Paesi del continente, con valori inferiori in Spagna (12,1%), Francia (10,5%) e Gran Bretagna (8,6%). Se guardiamo ai Paesi dell'Europa centro-orientale l'incidenza della produzione industriale, dovuta in larga parte agli Investimenti Diretti Esteri (IDE), risulta in crescita e in alcuni casi alquanto significativa: dal 16,5% di Polonia e Romania, al 17,5% di Ungheria e Slovacchia fino al 22% della Repubblica Ceca.⁶

Eurostat indica che in Italia l'occupazione manifatturiera si è ridotta tra il 2012 e il 2020 di circa 130mila addetti (da poco più di 4 milioni a 3,9), conservando la seconda posizione in Europa dopo la Germania (7,6 milioni di addetti, cresciuti di 200mila unità nello stesso periodo). Contestualmente nei Paesi dell'Europa centro-orientale l'occupazione industriale è aumentata da circa 8,5 a 9,1 milioni di addetti. In tale quadro si contraddistingue sempre di più la Polonia che costituisce ormai il terzo Paese per numero di occupati nel settore industriale; questi sono passati sempre tra il 2012 e il 2020 da 2,9 a circa 3,3 milioni.⁷ Tali dati, seppur

5 Ciò detto tra il 2001 e il 2019 l'incidenza del valore della produzione industriale sul PIL dell'Italia si è significativamente ridotto passando dal 19 al 16,6% (ISTAT, *Principali aggregati annuali di Contabilità Nazionale*, <http://dati.istat.it/index.aspx?queryid=12006>).

6 Per quest'ultimi dati World Bank national accounts data e OECD National Accounts data files.

7 Non casualmente questo Paese ha cominciato a conoscere più recentemente problemi di reclutamento di manodopera industriale, tanto da spingere alcuni investitori verso la vicina Ucraina, almeno fino a poco prima dello scoppio del conflitto, contestualmente ad un maggiore ingresso di lavoratori stranieri.

non rappresentino una novità, sono tuttavia la conferma del costante aumento degli IDE e, dunque, di un trasferimento sempre più frequente di una parte della capacità produttiva manifatturiera europea verso i Paesi dell'ex blocco socialista. Si tratta di investimenti, soprattutto tedeschi,⁸ che vedono il settore automotive come uno dei più interessati.⁹ Le recenti chiusure di stabilimenti italiani della componentistica proprio a causa del trasferimento delle produzioni verso l'Est Europa, con il caso esemplare della GKN, sono la dimostrazione emblematica di questa situazione ma ciò vale anche per altri comparti dell'industria (ad es., quello degli elettrodomestici).

L'industria automotive italiana, composta dall'ex gruppo FIAT e dalle aziende della componentistica,¹⁰ non fa eccezione. Proprio in Polonia l'ex gruppo FIAT ha i suoi più importanti stabilimenti di assemblaggio di auto e motori in Europa (Tichy e Bielsko-Biala), cui si è aggiunto di recente quello localizzato nella Zona Economica Speciale di Gliwice¹¹ che condivide dall'inizio del 2022 la produzione del Ducato con lo stabilimento abruzzese della Sevel. Gli IDE nei Paesi dell'Europa centro-orientale (così come quelli in Cina) hanno interessato nel corso degli anni un numero sempre maggiore di imprese italiane della componentistica, perlomeno quelle di qualche dimensione e non sempre per la realizzazione delle produzioni a minor valore aggiunto o per rifornire la domanda locale di componenti per le produzioni di Stellantis in Polonia piuttosto che degli altri OEM.

Contestualmente diverse imprese italiane del settore sono state acquisite da gruppi esteri (tedeschi e statunitensi in particolare) con il risultato di un ulteriore ridimensionamento del peso del capitale italiano nella

8 Su quanto la catena del valore dell'industria tedesca sia fortemente intrecciata con le produzioni localizzate nell'Est Europa, al di là delle tradizionali forniture provenienti dall'Italia sia in termini di assemblaggi finali che di componentistica (Duval 2013).

9 Nel 2019, nell'anno precedente la pandemia, su circa 16 milioni di auto prodotte in Europa un quarto è stato realizzato in stabilimenti ubicati nell'Est Europa (ACEA 2020). Sugli investimenti esteri nell'Europa centro-orientale si veda Pavlínek et al. 2017.

10 Il settore è composto di 2.203 imprese tra subfornitori, specialisti, Engineering & Design, sistemisti/modulisti che nel 2020 hanno realizzato un fatturato di quasi 45mld di € con circa 164mila addetti. Questo è concentrato in larga parte nel Nord Italia al pari delle aziende esportatrici (Moretti, Zirpoli 2021). Come tuttavia viene mostrato in questo rapporto la filiera automotive italiana anche alla luce delle più recenti integrazioni con altri comparti dell'elettronica piuttosto che dell'energia include ormai un numero ben più ampio di imprese e di addetti.

11 Lo stabilimento costruito con oltre 300mln di € di investimenti e caratterizzato da processi di automazione di ultima generazione, partirà con 50mila veicoli per arrivare già nel 2023 a 100mila, a fronte dei circa 300mila veicoli annuali prodotti mediamente negli ultimi anni dalla Sevel nello stabilimento abruzzese di Atesa in provincia di Chieti.

proprietà delle aziende della componentistica auto.¹² Le conseguenze di un simile processo si sono già manifestate negli ultimi mesi con gli stabilimenti italiani, ora filiali di multinazionali estere, che rischiano di essere marginalmente interessati, o del tutto esclusi, dagli investimenti legati alla transizione verso l'auto elettrica. Due casi tra tutti riguardano le vicende recenti degli stabilimenti Bosch e Magneti Marelli (gruppo Calsonic) di Bari, con Bosch che sta investendo notevoli risorse su idrogeno ed elettrico ma fuori dall'Italia lasciando lo stabilimento di Bari ancora senza un piano industriale di riconversione e il rischio concreto di 620 esuberi, e con Marelli che ha visto spostare l'investimento sul motore elettrico di Porsche, inizialmente previsto a Bari, in uno stabilimento Marelli in Germania (Fiom Cgil 2022).¹³

Le alterne vicende societarie e finanziarie che hanno riguardato l'ex gruppo FIAT fino al 2003 mostrano che, con l'avvio della gestione Marchionne, se quest'ultimo ha, da un lato, evitato il fallimento dell'azienda, prima siglando un nuovo accordo con GM nel 2003 e successivamente realizzando la fusione con Chrysler nel 2011 (Balcet, Commisso, Calabrese 2013), dall'altro lato, ha confermato una strategia di progressivo ridimensionamento della capacità produttiva, intesa in termini di volumi, del gruppo in Italia; un esito in parte scontato considerando il livello non particolarmente elevato degli investimenti effettuati dalla proprietà nel corso della sua gestione. L'obiettivo è apparso, di fatto, quello di tutelare principalmente gli interessi della cassaforte finanziaria della famiglia Agnelli (Exor) e anche quando è venuto meno Marchionne (deceduto nel luglio 2018) la fusione con PSA (ma non si sarebbe lontani dal vero se si parlasse più realisticamente dell'acquisizione di FCA da parte del gruppo francese) (Del Corno 2021), ha riconfermato la natura 'predatoria' dell'operazione con la decisione di ripartizione tra gli azionisti delle plusvalenze derivanti dall'operazione piuttosto che il loro investimento; operazione successivamente ridimensionata sul piano azionario anche a seguito delle

12 Secondo l'ISTAT le imprese a controllo estero presenti in Italia nel settore della fabbricazione di autoveicoli (inclusi componenti) risultano 133 nel 2019, con circa 42mila addetti. Se quest'ultime pesano solo per il 5,8% del totale dell'impresie il loro impatto sull'occupazione è di gran lunga maggiore, il 25,7% del totale, in ragione della più alta incidenza delle aziende di media o grande dimensione. Più in generale va osservato che le multinazionali estere nel loro complesso (ovvero inclusi tutti i comparti manifatturieri) contribuiscono in modo significativo all'interscambio commerciale italiano: esse realizzano il 32,1% delle esportazioni nazionali di merci e attivano il 50,7% delle importazioni. Una quota rilevante dei flussi commerciali provenienti dalle multinazionali è relativa agli scambi intragruppo (39,3% per le esportazioni e 58,8% per le importazioni) (ISTAT 2021).

13 Alla fine di gennaio del 2021 la Bosch ha una ufficializzato l'esubero di 700 dipendenti per lo stabilimento barese nei prossimi 5 anni sui 1.700 attualmente in forza. Il caso della Puglia, che condivide con Campania e Abruzzo la maggiore presenza di imprese della componentistica nel Mezzogiorno, è molto rappresentativo di questi processi considerato che tutte le imprese più rilevanti del settore sono ormai di proprietà estera (ARTI 2020).

più recenti conseguenze determinate dall'implodere della crisi economica legata all'epidemia COVID-19.

Le vicende del gruppo Exor descrivono, del resto, in quest'ultimi anni, con l'ausilio della gestione Marchionne, un sostanziale disinvestimento nel settore dell'auto, con gli investimenti dirottati in altri settori come, ad esempio, quello delle assicurazioni (Partner Re). Si tratta di risorse finanziarie che probabilmente non sarebbero state sufficienti per un pieno rilancio di FCA ma che certamente avrebbero contribuito a supportare, perlomeno, un'offerta debole in termini di modelli e soprattutto una maggiore spesa in R&S, rimasta quasi sempre intorno al 4% del fatturato (percentuale che Stellantis vorrebbe portare all'8% nei prossimi anni).

L'assenza di investimenti ha avuto e sta avendo come risultato, al netto del risparmio di fabbisogno di manodopera determinato dai processi di innovazione (in particolare nelle unità di stampaggio, lastratura e verniciatura), una costante diminuzione dell'occupazione. Quella dell'ex gruppo FCA in Italia già nel 2019 era scesa sotto i 50mila dipendenti.¹⁴ Il netto calo dei dipendenti che si deve a differenti fattori (es. mancato turnover) è proseguito nei mesi più recenti con gli incentivi alle dimissioni volontarie e con gli accordi relativi all'utilizzo dei contratti di espansione. Nel 2021 quest'ultimi, insieme agli incentivi alle dimissioni volontarie, hanno determinato la fuoriuscita di ben 2.400 dipendenti, compensata solo parzialmente dalle nuove assunzioni previste in forma obbligatoria con il ricorso al contratto di espansione nella misura di una nuova assunzione ogni tre fuoriuscite.¹⁵ Va osservato che l'incentivo alle dimissioni volontarie non è stato utilizzato solo per i lavoratori più anziani (particolarmente numerosi) o in possesso di limitazioni, come i tanti ancora presenti, ma per l'intera platea dei dipendenti. Ciò significa, ad esempio, che nel caso di Melfi un numero importante tra le prime circa 400 fuoriuscite incentivate realizzate

14 Una parte della riduzione nel numero di addetti si deve ricondurre allo *spin-off* di Ferrari che ha comportato la fuoriuscita di circa 3mila dipendenti. Secondo il bilancio di sostenibilità di FCA-Stellantis relativo all'anno 2020 l'occupazione in Italia alla fine dell'anno risultava pari a circa 47mila addetti sui circa 190mila del gruppo (al netto di PSA), ovvero il 24,6% dei dipendenti complessivi del gruppo FCA, contro il 34,4% degli Stati Uniti (FCA-Stellantis 2021).

15 Uscite per stabilimenti nel 2021: Cassino (200), Melfi (390), Pomigliano (200), Termoli (180), Verrone (50) Grugliasco (100), Mirafiori presse (75), Mirafiori carrozzerie (200), Maserati Modena (20), Pratola Serra (50), Cento (80), cui si aggiungono le 310 dimissioni con contratto di espansione degli Enti Centrali di Mirafiori e l'accordo per ulteriori 400 dimissioni volontarie sempre tra gli impiegati degli Enti Centrali (non sottoscritto dalla Fiom Cgil). Il contratto di espansione consente di avviare piani concordati di esodo per i lavoratori che si trovino a non più di 60 mesi (5 anni) dal conseguimento del diritto alla pensione (che può essere sia di vecchiaia che pensione anticipata secondo la legge n. 92/2012) a fronte dell'impegno dell'azienda all'assunzione di una nuova unità ogni tre interessate. In questo modo, ad esempio, nel caso degli Enti Centrali di Torino alle 310 uscite dovranno corrispondere 130 assunzioni. Nel frattempo, il totale delle fuoriuscite incentivate alla fine del 2022 ha raggiunto le 4mila unità non diversamente da quanto accaduto in Francia nello stesso periodo sul fronte PSA.

nel corso del 2021 ha interessato anche gli assunti più giovani entrati nel 2015, generalmente sotto i 30 anni e con livelli di istruzione più elevati (spesso laureati e in molti casi collocati tra gli indiretti di produzione). Un dato ancora più significativo se si considera che la platea dei lavoratori dichiaratisi interessati alle dimissioni volontarie (e dunque agli incentivi) era in numero decisamente maggiore.¹⁶

La riduzione dell'occupazione degli ex gruppi FIAT (poi FCA) e FIAT Industrial (ora CNH) dall'inizio degli anni Duemila è stata determinata anche dalla chiusura di alcuni stabilimenti (FIAT Termini Imerese, Iveco Valle Ufita,¹⁷ CNH Modena, e più di recente CNH Pregnana Milanese e San Mauro Torinese, divenuto un magazzino ricambi per CNH), cui si è aggiunto più di recente lo stabilimento Maserati di Grugliasco,¹⁸ la prima chiusura della gestione Stellantis, con il trasferimento delle produzioni e degli addetti in quello di Mirafiori.

Infine, la vendita nel 2018 di alcune divisioni della Magneti Marelli al fondo statunitense KKR (proprietario della giapponese Calsonic) per 6,2mld di € ha determinato la perdita più rilevante di addetti per ciò che riguarda l'occupazione complessiva del gruppo ma anche di una parte delle competenze tecnologiche, venendo meno, di fatto, tra l'altro, l'unica azienda italiana della componentistica di qualche peso a livello internazionale.

16 L'accordo sindacale del 25 giugno 2021 indicava inizialmente un numero massimo di 300 fuoriuscite salite poi a 390 proprio per la mole delle richieste nel frattempo pervenute. L'accordo basato su un incentivo lordo di 75mila € (56mila netti) prevede che il dipendente interessato benefici anche di 2 anni di indennità di disoccupazione (Naspi). In seguito ad ulteriori piani di incentivo alle dimissioni alla fine del 2022 ai 380 fuoriusciti del 2021 se non sono aggiunti altri 600 (un numero che dovrebbe salire ad 800 unità alla fine del primo trimestre del 2023), questa volta però attraverso lo strumento del licenziamento collettivo. Più voci indicano tuttavia che il piano di riduzione dell'organico dello stabilimento dovrebbe ulteriormente proseguire nei prossimi anni con ricadute facilmente immaginabili, in ragione della riduzione dei volumi di produzione, almeno fino alla messa a regime delle nuove produzioni *full electric*, e a cascata per lo stesso indotto di primo livello collocato a bordo stabilimento.

17 Questo stabilimento è stato poi rilevato da Industria Italiana Autobus, società nata nel 2015 dalle ceneri di Iris bus (gruppo Iveco) e di Menarini Bus e che vede ora come azionista di maggioranza lo Stato italiano attraverso Invitalia (al 42,76%) e Leonardo (al 28,65%) cui si aggiunge il gruppo turco Karsan al 28,59%. Nello novembre 2020 è stato realizzato nello stabilimento di Valle Ufita il primo prototipo di bus urbano completamente elettrico. Dalla fusione con Menarini è derivato che lo stabilimento di Bologna sia stato destinato alle sole attività di R&S. Lo stabilimento di Valle Ufita è ritornato così negli ultimi anni alla produzione di bus urbani anche con il concorso di nuove assunzioni anche se nel quadro di un'incertezza sul piano delle risorse finanziarie che ad oggi sta impedendo un vero rilancio del sito produttivo e questo nonostante le numerose commesse nel frattempo acquisite (complici le risorse rese disponibili con il PNRR relativamente al rinnovo e al potenziamento del trasporto pubblico su gomma).

18 Il dato delle chiusure deve, inoltre, tenere conto delle forti riduzioni di forza lavoro impiegata negli stabilimenti di Pomigliano e Mirafiori, nel primo caso in seguito al rilancio dello stabilimento nel 2011, nel secondo caso con il progressivo svuotamento produttivo del sito per ciò che riguarda il numero dei modelli e i volumi di produzione corrispondenti.

Anche gli *spin-off* di Iveco Group¹⁹ e di Comau potrebbero in prospettiva determinare un trasferimento della proprietà come già per Magneti Marelli e, dunque, uno smembramento ulteriore sul piano industriale, societario e occupazionale di quello che una volta era il gruppo FIAT e negli anni più recenti i gruppi FCA e CNH Industrial.

Le uniche assunzioni in forma 'stabile', se consideriamo quelle numericamente più significative (nel numero di 1.500), ovvero con il nuovo contratto a tempo indeterminato previsto dal Jobs Act (che sono state comunque precedute dal ricorso dai contratti di somministrazione), sono avvenute solo nello stabilimento di Melfi nel 2015 in seguito al lancio dei nuovi modelli (Jeep Renegade e FIAT 500X). Queste si sono rese necessarie in conseguenza dei maggiori volumi attesi e del nuovo regime di turnazione previsto, passato da 15 a 20 turni settimanali, ridotti poi nuovamente a 15 e che sarebbero dovuti ridiventare 20, senza che ciò si sia verificato, dal primo marzo 2022.²⁰ Altre assunzioni in numero importante, in prevalenza di ingegneri, sono avvenute in relazione allo sviluppo del c.d. 'progetto Giorgio' per la parte delle attività di progettazione dei nuovi modelli Alfa, attività con sede presso lo stabilimento Maserati di Modena.

4.3 La produzione automotive nazionale e il suo peso sull'economia nazionale e sull'industria nel suo complesso

L'ampio ricorso agli ammortizzatori sociali degli ultimi anni, al di là della crisi indotta dalla pandemia e dalle forniture di semiconduttori, ha in realtà origini lontane che hanno a che fare con gli insuccessi dei Piani Industriali che si sono susseguiti nel corso ormai degli ultimi vent'anni (Scarpa 2010),²¹ compreso il primo Piano FCA (2014-18), che non ha mai raggiunto il target di previsto di 1,4 milioni di auto e soprattutto il rilancio del marchio Alfa sia rispetto al numero dei modelli attesi e soprattutto

¹⁹ La nuova società conta 12mila dipendenti tra gli stabilimenti di Brescia, Vittorio Veneto, Bolzano, Suzzara, Piacenza, Torino, Foggia e le Officine Brennero di Trento. In questo modo CNH è rimasta con un organico di soli 4mila dipendenti distribuiti tra gli stabilimenti di Modena, Lecce e Jesi.

²⁰ L'azienda alla fine del 2021 aveva comunicato il ripristino dei 20 turni alla fine di gennaio 2022 e una progressiva sospensione del contratto di solidarietà siglato sempre nel 2021. Tuttavia, complice anche il processo di ristrutturazione più generale dello stabilimento e un nuovo ricorso al contratto di solidarietà, la produzione nel corso del 2022 è rimasta impostata su 15 turni (anche se formalmente quelli previsti sono 17).

²¹ Emblematica fu la risposta di Marchionne nell'ottobre 2011 circa gli obiettivi del Piano Industriale *Fabbrica Italia* del 2010 in risposta alle richieste di chiarimento avanzate dalla Consob: «Fabbrica Italia non è mai stato un piano finanziario, ma l'espressione di un indirizzo strategico» (*Linkiesta*, 21 aprile 2010, <http://bit.ly/41yw4r>).

circa i volumi. I bassi investimenti realizzati, i ritardi sulle motorizzazioni alternative²² e l'assenza di un'adeguata offerta hanno mostrato sempre di più il segno di una crisi che non può essere ricondotta oggi esclusivamente alla pandemia e alla crisi nelle forniture dei semiconduttori.

La fabbricazione di auto in Italia è rimasta sempre sotto il milione di unità negli ultimi vent'anni. Bisogna risalire al 1999 per ritrovare una produzione di 1,4 milioni di automobili cui vanno aggiunti 300mila veicoli commerciali leggeri. Ha di poco superato il milione nel 2018 solo se sommiamo alle auto la produzione dei veicoli commerciali leggeri realizzata dalla Sevel in Val di Sangro (ovvero Ducato e veicoli commerciali a marchio PSA), la joint venture realizzata con PSA nel lontano 1978. Se guardiamo all'anno pre-pandemia, il 2019, in Europa hanno fatto meglio dell'Italia sul piano della sola produzione automobilistica (tralasciando il primato assoluto della Germania con 4,6 milioni di auto), Spagna (2,2 milioni), Francia (1,6 milioni), Repubblica Ceca (1,4 milioni), Inghilterra (1,3 milioni), Slovacchia (1,1 milioni), mentre la produzione italiana si è fermata a poco più di 540mila autovetture.²³

In tale prospettiva anche la scelta, a partire dal piano industriale FCA 2014-18, di concentrare in Italia unicamente la produzione del segmento premium e di lusso se ha permesso di guadagnare in termini di export ha determinato una contrazione ulteriore dei volumi (in particolare per il fallimento del lancio dei nuovi modelli Alfa costruiti a Cassino, ma anche per i volumi sempre contenuti di Maserati). La produzione, pertanto, è stata sostenuta piuttosto dalla Jeep e dalla Nuova Panda, l'unica vettura del segmento B rimasta in produzione in Italia e che nel 2027 dovrebbe essere trasferita in Polonia.

La riduzione dei volumi ha contribuito, tuttavia, non solo alla diminuzione degli addetti diretti ma, in alcuni casi, anche delle imprese fornitrici localizzate in Italia e, dunque, dell'occupazione nell'indotto. La catena globale del valore delle produzioni FCA, ancora di più in prospettiva quella di Stellantis²⁴ è andata ulteriormente ampliandosi con l'aumento dell'importazioni dai Paesi dall'Europa Centro-orientale piuttosto che dalla Cina.

22 Una nota abbastanza sconsolata sul tema a partire dalle vicende di Mirafiori si ritrova in Berta 2020.

23 I dati sulla produzione automobilistica a livello internazionale sono quelli dell'OICA (International Organization of Motor Vehicle Manufacturers). Anche sommando i 374mila veicoli commerciali leggeri nel 2019 la produzione dell'Italia non ha superato comunque il milione di veicoli.

24 La localizzazione delle produzioni in Italia o comunque quella dei tradizionali fornitori italiani di FCA rappresenta uno degli aspetti problematici che la riorganizzazione di Stellantis sta determinando nel settore delle forniture. La presenza a bordo stabilimento, per intenderci come nel caso di Melfi, o comunque in prossimità degli stabilimenti di assemblaggio, rischia di diventare ininfluente rispetto alla capacità di ottenere prezzi ulteriormente scontati in una catena del valore sempre più di livello internazionale.

Come hanno scritto, a questo riguardo, Moretti e Zirpoli,

Il futuro della filiera italiana dipende in gran parte dalle scelte di Stellantis e da come saranno risolte le sovrapposizioni in EU tra attività di progettazione, produzione e filiera della componentistica che si 'riferivano' in passato alle due storiche case automobilistiche, PSA e FCA. Per il resto, rimane forte l'esigenza per la filiera di avanzare rapidamente sul fronte della diversificazione di mercati e tecnologie. (2021, 17-18)²⁵

Il futuro avrà poi conseguenze diverse nei territori, probabilmente meno negative in una regione come l'Emilia-Romagna che sta sviluppando una filiera sulle produzioni elettriche e che da tempo vede le imprese del settore impegnate in una diversificazione settoriale più spinta.²⁶ Non sono immuni le imprese delle regioni tradizionalmente votate all'export come Piemonte, Lombardia e Veneto, in quanto anch'esse dovranno fare i conti con il processo di ristrutturazione imposto dalla transizione verso l'auto elettrica e, quindi, con la riduzione/riconversione in prospettiva delle produzioni oggi legate alla motorizzazione endotermica. Più problematiche sono le prospettive per il già debole comparto automotive meridionale rimasto, tranne poche eccezioni, confinato nella maggior parte dei casi ai fornitori di primo livello degli stabilimenti FCA (anche se meno esposto sul piano delle produzioni powertrain), con una scarsa presenza di imprese diversificate sul piano settoriale e con una produzione poco rivolta all'export²⁷ e comunque quando presente (ma sempre molto marginalmente) di frequente destinata agli stessi stabilimenti esteri di FCA (oggi Stellantis).

L'Italia continua, inoltre, a costituire un'eccezione sul piano della produzione industriale nel contesto europeo dal momento in cui l'ex gruppo FIAT ha continuato a restare l'unico OEM; una situazione di quasi monopolio se non fosse per la presenza dell'Audi (gruppo VW) proprietaria dello stabilimento Lamborghini di Modena e di DR il cui stabilimento di Macchia d'Isernia in Molise svolge unicamente un'attività di assemblaggio.²⁸ A contribuire alla parziale diversificazione della produzione nazio-

25 A tal proposito si veda anche Bubbico, Zirpoli 2019.

26 Nel 2020 la Regione Emilia-Romagna ha istituito il distretto della Motor Valley che comprende oltre alla filiera dell'automotive quella dell'industrie delle due ruote e della componentistica associata per un complesso di 16mila imprese e di 69mila addetti ed un fatturato di 21mld di € nel 2018 (Bettazzi 2020).

27 Per un quadro dell'industria della componentistica nazionale rimandiamo ai rapporti annuali dell'Osservatorio sulla componentistica realizzati congiuntamente fino al 2021 da ANFIA, CCIAA di Torino e CAMI-Università Ca' Foscari Venezia. Sulla situazione dell'indotto meridionale rinviando invece ad alcuni contributi apparsi negli ultimi anni (Bubbico 2018; 2013; 2007).

28 La DR Automobiles fa riferimento all'imprenditore molisano Massimo di Risio. Nel 2022 sono state assemblate nello stabilimento di Macchia d'Isernia circa 10mila vetture, un dato

nale dovrebbe concorrere nel prossimo futuro il nuovo stabilimento della cino-statunitense Silk-FAW con sede a Reggio Emilia, anche se dedicato unicamente alla produzione di auto elettriche sportive.²⁹

La fusione con PSA³⁰ e la nascita di Stellantis, per come si sono determinati gli assetti societari, potrebbe costituire un ulteriore passo verso un ridimensionamento tanto della capacità produttiva installata negli stabilimenti italiani, quanto dell'allocazione finale degli investimenti, considerata l'importanza delle pressioni istituzionali a livello nazionale e il diverso protagonismo del governo francese in tema di sostegno all'industria automobilistica nazionale. Già in precedenza l'avvento di FCA, oltre a ridimensionare il peso dei tradizionali marchi (FIAT, Alfa e Lancia)³¹ a vantaggio di quelli Chrysler, ha contribuito a ridisegnare la composizione del management. Se la riorganizzazione del management è un fatto ordinario quando si tratta di assimilare le strutture direzionali di due gruppi con baricentro in Paesi diversi, il rischio più generale potrebbe essere quello di un ulteriore avvicendamento a svantaggio della parte italiana, del resto già fortemente ridimensionata in seguito alla nascita di FCA a favore di quella statunitense prima e di quella francese adesso.³²

Cosa resta, dunque, dell'ex gruppo FIAT sul piano industriale e quanto pesa oggi la produzione automotive nell'economia italiana?

I dati che abbiamo presentato fino a questo momento evidenziano il pericolo di un cospicuo ridimensionamento della capacità produttiva in-

in crescita rispetto alle 4mila del 2019. L'azienda importa, su licenza, la quasi totalità dei componenti dalle case automobilistiche cinesi Chery Automobile e JAC Motors, commercializzando successivamente i modelli secondo quattro marchi (DR, EVO, Sportequipe, ICKX).

29 Nel maggio 2021 la Regione Emilia-Romagna ha confermato la decisione della società, una joint venture tra l'americana Silk EV, società internazionale di ingegneria e design automotive, e la cinese FAW, uno dei maggiori produttori automobilistici cinesi, di costruire uno stabilimento per la produzione di auto elettriche di alta gamma nella frazione di Gavassa, nel comune di Reggio Emilia. Cf. Regione Emilia-Romagna 2021.

30 La presenza francese nel capitale delle imprese italiane è cresciuta molto negli ultimi anni nel settore dell'industria agroalimentare e della moda, ma anche in diversi comparti del settore metalmeccanico (Buffolo 2019; Italian Trade Agency 2021).

31 Allo stesso tempo va anche detto che negli ultimi anni i ricavi sono venuti soprattutto dal mercato statunitense e sono imputabili sostanzialmente al marchio Jeep, con un mercato europeo, in cui pesa molto quello italiano, in perenne difficoltà per il gruppo FCA. In questo quadro la presenza del gruppo nel mercato cinese, e la situazione non cambia di molto con le vendite di PSA, è stato sempre irrilevante, mentre la casa francese ha mostrato migliori performance in Europa rispetto a FCA. In quello sudamericano, e in particolare in Brasile, la FIAT e poi FCA hanno perso da qualche anno il primato nelle vendite pur rimanendo tra i principali gruppi del settore nel più grande mercato dell'America Latina. Si tratta di un mercato che in ogni caso non ha mai generato un significativo volume di ricavi e nel quale la stessa presenza di PSA è stata da sempre irrilevante.

32 Sempre che la nazionalità del management costituisca ancora un fattore di tutela potenziale degli interessi di un Paese piuttosto che di un altro nel contesto di aziende ormai sempre composite sotto il profilo azionario.

stallata in Italia (almeno doppia rispetto all'attuale livello della produzione) e ulteriori conseguenze sull'occupazione con una traiettoria ancora in parte diversa per il comparto della componentistica. Quest'ultimo sta già risentendo delle nuove decisioni assunte da Stellantis nel campo delle forniture e in prospettiva della transizione verso l'elettrico. Tuttavia, anche le aziende maggiormente legate al powertrain hanno già in molti casi avviato nuovi investimenti, o sono in procinto di farlo, nel quadro di un loro riposizionamento nell'ambito delle forniture per il settore.

Sul piano più generale i dati della contabilità economica nazionale indicano che dal 2001 al 2019 il valore della sola fabbricazione di autoveicoli, rimorchi e semirimorchi (esclusi parti e accessori) è passata da un'incidenza sul PIL dello 0,95% allo 0,86%; nello stesso periodo, tuttavia, l'incidenza sulla produzione manifatturiera è passata dal 5,01% al 5,24% (ma era scesa al 4,12% nel 2012).³³ Un risultato solo in parte contrastante che si può invece spiegare, da un lato, nella tendenza più generale della riduzione del valore del settore manifatturiero sul PIL, e dall'altro lato, nella produzione di vetture a più alto valore aggiunto, rispetto al passato, pur in presenza di una riduzione dei volumi. Si tratta di un aspetto che trova, in qualche modo, conferma nei dati ISTAT dei *Risultati economici delle imprese*.³⁴ Nel confronto tra il 2008 e il 2019, a fronte di una riduzione del numero delle imprese del settore automotive (da 2.260 a 2.138, -5,4%) ma soprattutto degli occupati (da 183.124 a 168.914, -8,1%), si è assistito ad una crescita del fatturato (+1,4mld di €, + 2,3%) ma soprattutto del valore aggiunto al costo dei fattori³⁵ (+3,8mld di €, +42,6%). Tutto questo in presenza, nello stesso arco di tempo, di una riduzione degli investimenti (-15,7%) e delle ore lavorate (-3,1%) ma con il valore aggiunto per addetto salito da 49mila a 76mila €.³⁶

33 Secondo l'ANFIA (Associazione Nazionale delle Imprese della Filiera Automobilistica, associata Confindustria) il settore automotive, comprensivo della componentistica, ha inciso sul PIL nel 2019 nella misura del 5,2%. Questo dato, ottenuto dal rapporto tra fatturato del settore e PIL, oltre a tenere conto della fabbricazione di autoveicoli, carrozzerie, include anche quello di parti ed accessori (ovvero quello prodotto dai componentisti) e di altre attività ATECO assimilabili alla produzione automotive non contemplate nelle nostre elaborazioni. Il dato risulta anche diverso perché quello dell'ANFIA misura l'incidenza del fatturato del settore sul PIL e non quella del valore aggiunto come forse sarebbe più corretto.

34 <https://www.istat.it/it/dati-analisi-e-prodotti/banche-dati/statbase>.

35 Si tratta del saldo tra la produzione e i consumi intermedi, in cui la produzione è valutata al costo dei fattori, cioè al netto di tutte le imposte (sia quelle sui prodotti sia le altre imposte sulla produzione) e al lordo di tutti i contributi (sia i contributi commisurati al valore dei beni prodotti sia gli altri contributi alla produzione).

36 Sulla base di questa stessa fonte dati l'incidenza del fatturato del settore sul fatturato totale dell'industria è rimasta praticamente immutata (intorno al 6,5%) mentre quella del valore aggiunto è cresciuta di circa un punto percentuale (dal 4,3 al 5,2%) sempre tra il 2008 e il 2019.

4.4 La situazione degli stabilimenti italiani di Stellantis e la transizione verso l'elettrico

Quale sarà il risultato congiunto del nuovo assetto proprietario e quello della transizione verso l'elettrico sull'industria italiana dell'auto e in particolare per gli stabilimenti meridionali dove fino al 2020 era concentrato il 90% dei volumi di produzione di Stellantis? Le indicazioni provenienti dal primo piano industriale di Stellantis, anche sulla scorta degli accordi nel frattempo sottoscritti a livello dei singoli stabilimenti, mostrano al momento un ridimensionamento della capacità produttiva e la conferma della produzione esclusiva di modelli di alta gamma e premium (con l'eccezione della Nuova Panda). L'azienda si è posta, inoltre, l'obiettivo di anticipare la fine della produzione dei modelli alimentati con motori endotermici ben prima del 2035 (già al 2030).

Il ridimensionamento della capacità produttiva è oggi alquanto evidente con la decisione di limitare ad un'unica linea di assemblaggio la produzione sia a Melfi (erano due fino al giugno 2021) che a Cassino. In altri termini stabilimenti più piccoli, tendenzialmente assegnatari di una sola piattaforma, contestualmente alla riduzione del numero degli addetti, parte dei quali utilizzati in attività prima esternalizzate (es. attività di sequenziamento e logistica) o realizzate nell'indotto, con un ampio ricorso in prospettiva al lavoro in somministrazione in caso di salite produttive, come del resto accade già da tempo negli stabilimenti francesi di PSA.

Il ridimensionamento negli ultimi anni dei volumi complessivi di produzione in Italia risente, come già scritto in precedenza, di una serie di fattori, a partire dalla già evidenziata bassa dinamica degli investimenti della gestione Marchionne e probabilmente anche dal ritardo sulle nuove motorizzazioni alternative all'endotermico. Anche la decisione contenuta nel primo Piano Industriale FCA (2014-18) di concentrare in Italia la sola produzione di modelli di fascia alta, o comunque premium, con l'obiettivo di rilanciare i marchi Alfa e Maserati vi ha indubbiamente contribuito, soprattutto per l'insuccesso almeno della prima operazione. Se non fosse stato per i volumi della Nuova Panda i livelli complessivi della produzione automobilistica italiana nel corso degli ultimi anni sarebbero risultati inferiori almeno di un terzo. Del resto, anche i modelli nel frattempo allocati tra Polonia, Serbia e Turchia non hanno conosciuto negli ultimi anni volumi significativi di vendita, fatta forse eccezione per la 500L prodotta in Serbia e la più recente versione della Fita Tipo prodotta in Turchia.

La situazione di sofferenza degli stabilimenti italiani sul piano produttivo, con l'eccezione dello stabilimento di Melfi nel quadriennio 2015-18 e della Sevel, ha contrassegnato, di fatto, il gruppo FIAT e poi FCA nel corso di tutti gli ultimi vent'anni, dopo l'ultima grande crisi dell'inizio degli anni duemila. Solo tra il 2017 e il 2021 la produzione di auto e veicoli

commerciali leggeri (ovvero il Ducato, compresa la versione camper, e i veicoli con marchio PSA), secondo i dati forniti dal rapporto annuale della Fim Cisl sulle produzioni degli stabilimenti Stellantis, si è ridotta del 35% (da 1.035.454 a 673.475 veicoli) e del 45% se consideriamo solo le auto (da 743.454 a 408.526).³⁷ Ciò significa che la produzione di veicoli è rimasta abbondantemente sotto il milione di unità con un contributo prossimo quasi al 90%³⁸ da parte degli stabilimenti meridionali di Pomigliano, Melfi e Sevel, stabilimento quest'ultimo che copre quasi per intero la produzione nazionale dei veicoli commerciali leggeri (quelli inferiori a 3,5 tonnellate).

Nel 2022 in una situazione di volumi sostanzialmente simili al 2021 la produzione di autovetture è tuttavia aumentata (+17,4%) a fronte di una riduzione dei veicoli commerciali (-22,3%). Va evidenziato che nel 2022 lo stabilimento di Melfi ha realizzato una produzione di poco inferiore a quella di Pomigliano con il risultato che la sua incidenza sul totale della produzione autoveicolare del gruppo in Italia è passata dal 50% del 2016 al 25% del 2022 (tab. 4.1).

La sostanziale stabilità dei volumi produttivi ha riconfermato anche per il 2022 un ampio ricorso agli ammortizzatori sociali per tutti gli stabilimenti, sia nella forma della cassa integrazione ordinaria sia del contratto di solidarietà. Nel secondo semestre 2021 le uniche produzioni che non avevano subito fermate significative erano state quella della 500 elettrica (54mila vetture prodotte nel 2021, il 70% della produzione del c.d. 'polo torinese', composto da Mirafiori e dallo stabilimento di Grugliasco) e della nuova Maserati MC20 che ha iniziato la produzione nel primo semestre dello stesso anno nello stabilimento di Modena, una produzione comunque dai numeri particolarmente bassi trattandosi di un modello di nicchia.

37 Questi dati e quelli successivi sulle produzioni dei singoli stabilimenti sono ripresi da Fim Cisl 2022 e 2023.

38 Solo negli ultimi due anni per effetto della ripresa dei volumi dello stabilimento di Mirafiori, dovuti principalmente alla 500e, questa percentuale è scesa all'80% nel 2021 e all'86% nel 2022. Nel calcolo dell'incidenza della produzione meridionale è incluso anche lo stabilimento di Cassino.

Tabella 4.1 Produzione degli stabilimenti italiani di FCA/Stellantis dal 2013 al 2022 (valori assoluti e variazioni %)

Stabilimenti	Anni									
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Polo torinese *	30.870	52.994	40.300	65.645	69.478	43.128	19.110	36.702	77.267	94.710
Modena	4.800	5.700	6.300	3.916	3.733	1.790	1.008	160	860	1.250
Cassino	79.050	51.000	45.668	71.695	135.263	99.154	58.772	53.422	43.753	55.000
Pomigliano	154.830	161.786	177.026	207.000	204.444	183.589	198.674	140.478	123.000	165.000
Melfi	115.000	123.000	390.000	364.700	330.536	339.865	248.100	229.848	163.646	163.793
Totale auto	384.550	394.480	659.294	712.956	743.454	667.526	525.664	460.610	408.526	479.753
Sevel Atessa	203.950	229.750	260.800	290.010	292.000	297.007	293.216	257.026	265.048	206.000
Totale generale	588.500	624.230	920.094	1.002.966	1.035.454	964.533	818.880	717.636	673.574	685.753
peso % produzione stabilimenti meridionali (solo auto) **	90,7	85,1	92,9	90,2	90,2	93,3	96,2	92,0	80,9	80,0
peso % VCL (Sevel) sul totale della produzione (auto e VCL)	34,7	36,8	28,3	28,9	28,2	30,8	35,8	35,8	39,3	30,0

Stabilimenti	2021/2013	2021/2019	2022/2021	2021/2013	2021/2019	2022/2021
	v.a.	v.a.	v.a.	%	%	%
Polo torinese *	46.397	58.157	17.443	150,3	304,3	22,6
Modena	-3.940	-148	390	-82,1	-14,7	45,3
Cassino	-35.297	-15.019	11.247	-44,7	-25,6	25,7
Pomigliano	-31.830	-75.674	42.000	-20,6	-38,1	34,1
Melfi	48.646	-84.454	147	42,3	-34,0	0,1
Totale auto	23.976	-117.138	71.227	6,2	-22,3	17,4
Sevel Atessa	61.098	-28.168	-59.048	30,0	-9,6	-22,3
Totale generale	85.074	-145.306	12.179	14,5	-17,7	1,8

* stabilimenti di Mirafiori e Grugliasco; ** stabilimenti di Cassino, Melfi, Pomigliano; VCL acronimo inglese dei veicoli commerciali leggeri

Fonte: Fim Cisl (anni vari)

Nel 2022 la 500 elettrica³⁹ ha continuato a rappresentare la parte più consistente dei volumi dello stabilimento torinese la cui produzione (su due turni) è salita rispetto al 2021 a 77mila unità (+44%) a fronte delle 94mila vetture prodotte e la cui differenza è rappresentata dai modelli Maserati. Nel 2021 sia la produzione della Maserati Levante che di Ghibli e Quattroporte erano da tempo su un solo turno con un esteso ricorso

39 Un modello che di fatto è più vicino all'alto di gamma sia per costi che per segmento.

agli ammortizzatori sociali e così è stato nel 2022 quando ne sono state prodotte complessivamente poco meno di 20mila unità. Come si scrive nell'ultimo report della Fim Cisl (2023),

la ripartenza dei volumi Maserati è attesa con il lancio nei primi mesi del 2023 della nuova Gran Turismo nelle due motorizzazioni Nettuno e Folgore, quest'ultimo il primo elettrico Bev della storia Maserati. A seguire nel corso del 2023 la nuova Maserati Gran Turismo sempre nelle due motorizzazioni. Secondo i piani del gruppo a seguire dal 2024 ed entro il 2025, si procederà all'ammodernamento dei modelli berlina E/E+ e Levante nelle loro versioni full electric.

Lo stabilimento di Modena ha visto crescere tra il 2021 e il 2022 la produzione della MC20 nella stessa misura della 500e (+45%), seppure con volumi assai inferiori (dalle 800 vetture del 2021 alle 1.250 del 2022) portando a saturazione, sempre secondo il report della Fim, l'attuale capacità produttiva dello stabilimento. Il numero dei dipendenti di questo stabilimento è anche qui significativamente diminuito rispetto ai 700 addetti del 2014⁴⁰ (quando erano state prodotte ancora 5.700 vetture) attestandosi sui circa 400 attuali. Va detto, tuttavia, che lo stabilimento ha comunque evitato il rischio concreto di una chiusura che pure si era paventata negli anni passati a seguito del sostanziale disinvestimento sullo specifico segmento di gamma. I 1.350 addetti che risultano tuttavia in organico sono in realtà per differenza da mettere in relazione alle attività di R&S legate al c.d. 'progetto Giorgio', un progetto che sotto la gestione Marchionne aveva il compito con il supporto di un nuovo pool di ingegneri, concentrati nell'area di Modena, di rilanciare il marchio Alfa.

La situazione dello stabilimento di Cassino è quella che ha risentito maggiormente del mancato successo dei nuovi modelli Alfa (Giulia e Stelvio) anche per i ritardi nel loro lancio. Solo nel 2017 la produzione ha superato le 100mila unità per scendere progressivamente a poco meno di 60mila nel 2019 e a 43mila nel 2021 (complice anche l'uscita di produzione della Giulietta nel dicembre 2020). Nel 2022 la produzione complessiva dello stabilimento, grazie al lancio del nuovo modello della Maserati Grecale (13.600 unità), si è attestata sulle 55mila vetture (+25,7% rispetto all'anno prima). Nel 2021 le fermate produttive totali erano state pari a 92 giorni, ovvero quasi la metà di quelle previste dal normale calendario e, comunque, nei restanti giorni lavorativi la produzione si era concentrata su un unico turno centrale di produzione (di poco superiore alle 300 vetture) e con circa 500 lavoratori giornalmente

40 Per un quadro della situazione produttiva e occupazionale dei gruppi FCA e CNH di poco precedente alla presentazione del piano industriale 2014-18 rimandiamo a Bubbico 2014.

in CIG. La conseguenza del continuo calo dei volumi è stata quella di una netta riduzione del numero dei dipendenti, principalmente per mancato turnover a seguito dei pensionamenti, considerato che lo stabilimento è passato di colpo, solo tra il 2019 e il 2021, da 4.300 a 3.300 addetti, ridottisi ulteriormente a 3.070 alla fine del 2022 (al netto dei 500 contratti in somministrazione non rinnovati dopo il periodo di lancio dei primi due nuovi modelli dell'Alfa Romeo). In prospettiva già nel corso di quest'anno (2023) per il Grecale dovrebbe essere disponibile la motorizzazione full electric. Resta il fatto che lo stabilimento continua a risentire di un'incertezza sul piano produttivo legata in particolare ai due modelli ormai in produzione da anni, confermata dal continuo calo degli addetti diretti e della rarefazione dell'indotto locale. Quest'ultimo, infatti, si è ridotto sia nel numero delle imprese fornitrici di primo livello sia nel numero degli addetti, a fronte di una situazione più generale del comparto automotive in provincia di Frosinone nella quale diverse imprese del comparto sono divenute nel frattempo meno dipendenti da Stellantis e maggiormente caratterizzate da una diversificazione del portafoglio prodotto e del portafoglio clienti oltre che da una crescita della quota di fatturato realizzata attraverso l'export.⁴¹

Relativamente allo stabilimento di Pomigliano, con il cambio di missione segnato dall'abbandono dei modelli Alfa e la messa in produzione della Nuova Panda dal 2011,⁴² circa un terzo dell'organico è rimasto costantemente fuori dallo stabilimento. Solo negli ultimi anni anche a seguito della fine della newco Fabbrica Italia Pomigliano (FIP) creata nel 2010 e cessata nel 2013 e, dunque, con il rientro in FCA di tutti i dipendenti, lo stabilimento ha iniziato a riassorbire una parte dei lavoratori che erano rimasti fuori dal ciclo produttivo (all'incirca la metà dei circa 4.500 dell'epoca). In realtà fin dal rilancio dello stabilimento nel 2011 il ricorso agli ammortizzatori sociali, anche successivamente alla fine della newco, è stato massiccio. Solo l'applicazione (seppure non totale) della rotazione ha consentito un progressivo rientro, almeno per alcuni giorni al mese, della maggior parte della forza lavoro.

Di fatto, lo stabilimento, rispetto ai 4.300 addetti in organico che ancora si contano in questi ultimi anni ha continuato a lavorare con poco meno di 3mila addetti su due turni con regimi alterni (tra i 10 e i 12 turni settimanali), assicurando tra il 2016 e il 2019 una produzione annuale, comunque, vicino alle 200mila vetture. Il raggiungimento di tali volumi non è stato esente, tuttavia, da un notevole incremento delle saturazioni dei tempi di

41 Si rimanda a tal riguardo al recente studio realizzato da ANFIA (2022), *La filiera automotive nelle province di Frosinone e Latina, focus sul sistema produttivo locale di Cassino*.

42 Per un'analisi delle modifiche intervenute con riferimento all'indotto regionale a servizio dello stabilimento si veda Bubbico, Pirone 2011.

lavoro e dell'aggravamento delle condizioni di lavoro, in particolare su alcuni tratti della linea del montaggio.⁴³

Nel 2022 la produzione dello stabilimento è significativamente risalita rispetto al 2021 (+34%), una ripresa a cui ha concorso in parte la messa in produzione di un nuovo modello, l'Alfa Romeo Tonale (con 20mila unità) che segna anche il ritorno alla produzione dei modelli Alfa nello stabilimento di Pomigliano che tali modelli ha prodotto fin dalla sua nascita nel lontano 1972. La conferma della produzione della Nuova Panda fino al 2026, contrariamente alle informazioni che davano il suo trasferimento in Polonia con l'avvio dell'Alfa Tonale, insieme al potenziamento della produzione di quest'ultimo modello che dovrebbe passare su due turni di produzione (riducendo a un turno quella della Panda) fanno ipotizzare secondo la Fim che dovrebbe avere termine il ricorso al contratto di solidarietà e si dovrebbe avere un aumento della forza lavoro impiegata (+ 260 addetti) come conseguenza del maggior carico di lavoro associato al Tonale.⁴⁴

Lo stabilimento di Melfi, che con una produzione sostenuta almeno fino al 2018 ma che già nel 2019 era scesa a 250mila vetture rispetto alle 390mila del 2015, anno di lancio delle nuove produzioni Jeep Renegade e FIAT 500X affiancate tuttavia ancora dalla produzione della Grande Punto, ha iniziato a risentire di problemi di mercato, soprattutto per il modello della 500X, al di là delle problematiche connesse alla mancanza dei semiconduttori che ha provocato continui fermi produttivi (pari a 297 turni di produzione non lavorati nel solo 2022).⁴⁵ Nel 2022 la produzione dello stabilimento è stata sostanzialmente simile a quella dell'anno prima ma

43 Basti solo considerare che si è passati da una produzione iniziale nel 2011 di 240 vetture per turno, salite ben presto a 371 alla fine dello stesso anno (per una produzione giornaliera di 742 su due turni) e così sostanzialmente fino al 2013, a 478 nel novembre 2021 (produzione giornaliera di 956 vetture, vicinissime alla soglia di 1.050 vetture prevista però su tre turni e che veniva giudicata come necessaria per assicurare la piena occupazione dei dipendenti in forza allo stabilimento, mai verificatasi). In questo modo la cadenza, ovvero il tempo di transito di una vettura sulla linea, è passato da una ogni 63 secondi del settembre 2013 a una ogni 52,72 secondi del novembre 2021 con un impiego medio effettivo in tutti i reparti, tra diretti e indiretti, stimato intorno ai 3mila addetti (sui 4.300 ancora presenti in organico) di cui 1.423 nell'unità del montaggio, 400 in più rispetto ai 1.027 del 2013 (Di Luca 2022).

44 La Fim Cisl ha anche ipotizzato nel suo ultimo report (2023) che la copertura del nuovo fabbisogno di lavoro sarà assicurata dal trasferimento di addetti da altri stabilimenti; se ciò fosse vero questo significherebbe che una parte del tradizionale bacino dello stabilimento continuerà a non essere riassorbito per motivazioni diverse e che potrebbe essere ricondotte, da un lato, all'alto numero di lavoratori con ridotte capacità lavorative, e dall'altro, a quei lavoratori ormai prossimi al pensionamento, due componenti già oggi meno presenti all'interno della fabbrica in termini di giornate lavorative.

45 La Fim Cisl (2023) ha calcolato che nel 2023 la somma dei turni complessivamente non lavorati per mancanza di semiconduttori in tutti gli stabilimenti del gruppo sarebbe stata pari a 608. Ne consegue che lo stabilimento di Melfi è quello che ne ha risentito maggiormente essendogli imputabile quasi la metà dei turni non lavorati.

con la Compass che ha rappresentato il 48% dei volumi, a fronte del 32% della Jeep Renegade e del 20% della 500X.

Nel 2015 il lancio dei due nuovi modelli (Renegade e 500X) era stato accompagnato dal passaggio a 20 turni di produzione e da 1.500 nuove assunzioni portando in tal modo l'organico di fabbrica intorno ai 7.800 addetti. Già nel 2021 lo stabilimento lucano aveva lavorato la metà dei giorni lavorativi teorici previsti nel terzo trimestre e da settembre erano stati più i giorni di fermata collettiva che quelli lavorativi. Il risultato è stato quello di una riduzione di circa il 60% della produzione rispetto al 2015, da 390mila a circa 164mila vetture nel 2021 (così come nel 2022), con un regime di turnazione ritornato a 15 turni (sui 17 previsti formalmente) e con un problema di eccedenza del personale che già in precedenza aveva giustificato il ricorso continuo agli ammortizzatori sociali, ivi incluso il contratto di solidarietà (come del resto anche a Pomigliano e così negli altri stabilimenti ad eccezione della Sevel), rinnovato ancora nel corso del 2022. Questa eccedenza è stata affrontata con una prima fuoriuscita incentivata del personale (la prima nella storia dello stabilimento) nel corso del 2021 che ha interessato circa 400 dipendenti e con altre due nel corso del 2022 che dovrebbero portare alla fine del primo trimestre del 2023 a circa 1.200 uscite complessive. L'accordo sindacale del giugno 2021 nel sancire la chiusura di una linea ha confermato per questo stabilimento la produzione di quattro nuovi modelli multibrand full electric sulla piattaforma Bev STLA Medium a partire dal 2024, ma la messa in produzione del primo dei quattro nuovi modelli slitterà probabilmente verso la fine del 2024 se non direttamente nel 2025.

Il caso di Melfi è forse il più rappresentativo di quelli che saranno gli assetti futuri degli stabilimenti italiani. Anzitutto l'azienda ha deciso la chiusura della seconda linea, sulla quale da poco meno di un anno era in produzione il nuovo modello della Jeep Compass, concentrando la produzione dei tre modelli attuali (Jeep Renegade, Jeep Compass e 500X) su un'unica linea, nonostante l'iniziale opposizione unitaria del sindacato, comunque, in seguito firmatario dell'accordo (Fiom inclusa).⁴⁶ A Melfi come nel resto degli altri stabilimenti l'azienda ha rivisto l'organizzazione del lavoro decretando il sostanziale abbandono del WCM e la ricollocazione di una parte degli indiretti di produzione (come gli addetti alla qualità) sulle linee o in attività affidate in precedenza a società esterne (pulizia, sequenziamento, logistica e altre ancora). Nel complesso si può immaginare che nei prossimi anni lo

46 È singolare che la Fim Cisl nel suo report del 2023 non abbia utilizzato il termine chiusura ma «potenziamento di una linea produttiva, rispetto alle due di prima». Ciò detto, va aggiunto che per lo stabilimento è stata prevista un'area per l'assemblaggio delle batterie, una per le produzioni di nuovi componenti nelle unità Presse e Plastica, un intervento in lastratura, mantenendo una capacità produttiva installata intorno alle 400mila vetture che tuttavia già oggi incontra alcune strozzature, ad esempio, nel reparto meccaniche (dove avviene l'accoppiamento del motore con la scocca).

stabilimento conoscerà un'ulteriore riduzione degli effettivi e un probabile dimezzamento dei suoi volumi potenziali di produzione (soprattutto quando quest'ultima sarà assicurata dalle sole vetture full electric). Nel frattempo, la permanenza della produzione dei modelli attuali che beneficia ancora dell'esportazione delle versioni endotermiche oltre che delle versioni ibride è destinata almeno nei prossimi 2-3 anni a sostenere i volumi complessivi dello stabilimento in attesa, probabilmente dal 2025 in poi, della produzione a regime dei modelli elettrici i cui volumi non dovrebbero comunque superare le 130mila unità nei primi due anni e nella migliore delle ipotesi.

Un quadro meno critico, ma non meno preoccupante per i motivi detti in precedenza, è infine quello dello stabilimento della Sevel in Val di Sangro, nonostante la riduzione del 22% della produzione registrata lo scorso anno (206mila veicoli nel 2022 contro i 265mila del 2021). Già nel 2021 la produzione era comunque scesa rispetto a quella degli anni precedenti (tra il 2016 e il 2019 questa si è sempre collocata tra i 290 e i 300mila veicoli). Va detto che nel frattempo lo stabilimento ha conosciuto una riduzione dei turni (passati da 18 a 15),⁴⁷ il 'licenziamento' della metà dei lavoratori in somministrazione (circa 600) che venivano impiegati costantemente da diversi anni e il ritorno negli stabilimenti d'origine di altri 650 dipendenti provenienti dagli altri stabilimenti FCA, principalmente quelli meridionali. L'apertura di uno stabilimento dedito sempre alla produzione del Ducato in Polonia, ma con una capacità produttiva (al momento) pari a 100mila veicoli, rappresenta certamente in prospettiva un fattore critico per il plant italiano ma la buona tenuta del mercato dei veicoli commerciali lascerebbe intendere, perlomeno fino ad oggi, che lo stabilimento di Atessa non dovrebbe risentire in maniera significativa dei volumi realizzati in Polonia soprattutto a seguito dell'accordo siglato con Toyota per la produzione di veicoli commerciali dell'omonima casa e dell'avvio della produzione di veicoli commerciali a marchio Opel e Vauxall sempre nello stabilimento di Atessa.

Come scritto in precedenza il primo piano industriale dell'era Stellantis relativamente alle ricadute per gli stabilimenti italiani ha trovato, di fatto, già diverse anticipazioni negli accordi nel frattempo sottoscritti a livello territoriale come nel caso di Melfi o nelle dichiarazioni rilasciate dal nuovo management.⁴⁸ Nel caso dell'Alfa Romeo Tonale (anche nelle versioni ibride) realizzata a Pomigliano, piuttosto che del Maserati Grecale prodotto nello stabilimento di Cassino si tratta della conferma di quanto previsto nell'ultimo piano industriale di FCA (2019-21). Se il nuovo piano industriale prevede, dunque, il progressivo e integrale passaggio ai soli modelli elet-

47 In realtà lo stabilimento ha per moltissimi anni lavorato su 10 turni più un terzo turno volontario e con lo strutturale ricorso allo straordinario al sabato per un totale di 18 turni.

48 Tra queste quelle del CEO di Alfa Romeo Philippe Iparato che dichiarava alla fine del 2021 «un lancio all'anno dei brand Alfa Romeo, Ds, Lancia fino al 2026» (Angotti 2021).

trici, ancora nei prossimi anni le produzioni che saranno realizzate negli stabilimenti vedranno ancora l'alternarsi sulle linee di modelli endotermici, ibridi e full electric. Ciò detto nel Polo Torinese è iniziata la produzione della Maserati Gran Turismo e della Gran Cabrio, mentre dal 2024 dovrebbe entrare in produzione la piattaforma elettrica per tutte le Maserati (tab. 4.2).

Tabella 4.2 Organici e produzioni degli stabilimenti di assemblaggio Stellantis nel 2022 e modelli previsti

Stabilimenti	Addetti alla fine del 2022	Modelli prodotti nel 2022 e relativi volumi	Nuovi modelli previsti e modelli entrati in produzione nel 2022
Mirafiori	3.615	FIAT 500e (77.500), Maserati Ghibli, Quattroporte e Levante (17.210)	Nuova Maserati Gran Turismo nelle motorizzazioni Folgore e Nettuno (2023); ammodernamento dei modelli berlina E/E+ e Levante nelle loro versioni full electric (2024-25)
Maserati Modena	1.350	Maserati MC20 e altre versioni sportive (1.250)	Versione elettrica della Maserati MC20 (dal 2021)
Cassino	3.070	Stelvio (26.550), Giulia (14.850); Grecale (13.600)	Maserati Grecale (giugno 2022); piattaforma premium con motorizzazione elettrica
Pomigliano	4.250	Nuova Panda (145.000), Alfa Romeo Tonale (20.000)	Alfa Tonale (marzo 2022); produzione Nuova Panda fino al 2026 (incluse le versioni ibride)
Melfi	6.200	Jeep Compass (78.620), Jeep Renegade (52.413), FIAT 500X (32.760)	piattaforma Bev STLA Medium per 4 vetture completamente elettriche dal 2024 da affiancare alle attuali produzioni
SEVEL Atessa	5.400*	206.000	Motorizzazioni elettriche e in prospettiva a idrogeno del Ducato
Totali	23.885	685.753	

* inclusi circa 250 addetti in somministrazione

Fonte: Fim Cisl (2023)

Stando ai dati finora presentati gli stabilimenti italiani non dovrebbero conoscere, di fatto, nell'immediato, ma solo a partire dal 2024-25, la messa in produzione dei nuovi modelli elettrici (se si esclude l'attuale produzione della 500e). In questo quadro le incognite restano in relazione a quelli che saranno gli effetti volumi di tali modelli, di quelli delle versioni ibride ma anche dei modelli ancora con alimentazione endotermiche, almeno da qui al 2030. Ciò detto, la continuità produttiva della Nuova Panda fino al 2026, così come con molta probabilità di tutti gli altri modelli oggi in produzione negli altri stabilimenti (Melfi, Torino e Cassino) affiancati dalle produzioni delle

versioni elettriche (come del resto già avviene ad esempio a Mirafiori con la 500e), dovrebbe almeno nei prossimi due anni attestare i livelli di produzione raggiunti negli ultimi anni. Il riassetto delle produzioni nei diversi stabilimenti con la progressiva scomparsa dei modelli alimentati integralmente da motori endotermici e la crescita delle versioni full electric è destinata ad avere effetti contrastanti sul piano dell'occupazione, da una parte con il proseguimento delle fuoriuscite incentivate, dall'altra parte con l'aumento dei fabbisogni occupazionali legati in alcuni casi al carico di lavoro sui nuovi modelli elettrici. Allo stesso tempo il 'rimiscolamento' delle competenze professionali richieste nei prossimi anni potrebbe determinare l'assunzione di nuove figure tecnicamente più qualificate, come in parte sta già avvenendo, e la riqualificazione di una parte cospicua dell'attuale forza lavoro impiegata negli stabilimenti. Il saldo complessivo potrebbe risultare, tuttavia, comunque negativo in relazione agli attuali livelli occupazionali degli stabilimenti di assemblaggio finale, ma nuovamente più in ragione di quelli che saranno i volumi effettivi di produzione che in ragione della transizione all'elettrico in quanto tale. Del resto, la riduzione del numero dei dipendenti negli stabilimenti dell'ex gruppo FIAT è già oggi abbastanza evidente anche solo con riferimento a due decenni fa nel quadro di una produzione rimasta legata all'endotermico anche se caratterizzata dal passaggio alla produzione di modelli SUV e dell'alto di gamma (versioni premium incluse).

In conclusione di questa rassegna, un breve cenno va fatto agli stabilimenti dediti alla produzione di motori, i primi e i più interessati dalla transizione in atto. Lo stabilimento di Termoli è stato scelto da Stellantis come uno dei tre siti in Europa destinato ad ospitare l'assemblaggio delle batterie elettriche (la c.d. gigafactory) ma sta continuando per il momento la produzione dei motori benzina, una produzione che non dovrebbe cessare neppure nell'immediato futuro perché ancora funzionale ai modelli venduti sul mercato statunitense. Il sito di Pratola Serra in provincia di Avellino è stato invece individuato come quello di produzione di tutti i motori diesel per i veicoli commerciali del gruppo Stellantis a partire dal 2026, decisione che se al momento porterà ad un aumento dei volumi in prospettiva potrà anche determinare un ritardo strutturale degli investimenti sulle nuove motorizzazioni. Attualmente lo stabilimento continua la produzione dei motori diesel per auto per i modelli in produzione in Italia e in parte all'estero. Lo stabilimento CNH di Foggia, dopo aver dismesso la produzione di motori diesel per i veicoli commerciali (Ducato), è stato riconvertito nella produzione di una parte dei motori per le macchine movimento terra in precedenza appannaggio della Fpt di Torino. Lo stabilimento ex VM di Cento, dopo aver dismesso la produzione di motori diesel per auto, ha concentrato la produzione unicamente sui motori marini e su quelli industriali, disponendo il trasferimento, dopo un accordo sindacale, dei lavoratori in esubero presso lo stabilimento Maserati di Modena. Anche per gli stabilimenti produttori di cambi, unità di Mirafiori e Verrone (Biella)

con il venir meno dei motori endotermici sono previsti nuove produzioni come quella di un cambio idrido a Mirafiori ma anche la continuità, almeno nell'immediato, della produzione dei cambi per le versioni diesel dei veicoli commerciali di pari passo alle produzioni assegnate per questi modelli allo stabilimento di motori Pratola Serra.

4.5 Conclusioni

I dati riportati descrivono un quadro di piena transizione per l'industria dell'auto in Italia, in misura maggiore per ciò che riguarda l'attuale configurazione della presenza industriale dell'ex gruppo FIAT e in misura in parte differente per le aziende della componentistica. La pandemia e la contrazione delle vendite, insieme alla più recente crisi delle forniture dei semiconduttori e di altri componenti, sono tutti fattori che si inseriscono in un mercato dell'auto già contrassegnato dallo scenario della transizione verso l'auto elettrica con tutte le incertezze relative alle scelte di acquisto che negli ultimi anni hanno ricominciato a beneficiare degli incentivi statali. I provvedimenti europei in materia (Fit for 55) con la messa al bando dei modelli diesel e benzina nel 2035 e le risorse previste nel PNRR italiano sul capitolo della mobilità sostenibile, stanno accelerando la transizione verso le motorizzazioni alternative con conseguenze che sono solo in parte immaginabili e che a cascata avranno effetti certi per i componentisti e più in generale per l'intera filiera (dalle reti di rifornimento a quelle di vendita).

Su un piano più strettamente industriale, al di là degli investimenti annunciati, almeno nell'immediato la produzione nazionale di auto non dovrebbe crescere significativamente nei prossimi anni, anzi per effetto delle produzioni integralmente elettriche potrebbe attestarsi anche sugli attuali volumi. Si deve inoltre considerare che la produzione italiana di Stellantis rappresenta ormai poco meno del 5% della produzione complessiva del gruppo a livello mondiale, ormai divenuto il quarto produttore al mondo.⁴⁹

Anche con riferimento alle attività di R&S esiste un concreto rischio di depotenziamento delle attività degli Enti Centrali di Torino a favore delle stesse attività in Francia e negli Stati Uniti. È risaputo che FCA scontava un ritardo sull'auto elettrica per quanto non fosse priva in Italia delle competenze tecnologiche e industriali necessarie ma oggi il ridimensionamento degli Enti Centrali, in termini occupazionali e non solo, non rappresenta certo un buon segnale in questa direzione, nonostante il piano di formazione, che ha accompagnato anche gli accordi sindacali sulle più recenti fuoriuscite incentivate, annunciato per tutti i 6mila dipendenti della struttura.

⁴⁹ Abbiamo messo a rapporto il dato delle vendite del 2020 dei due gruppi (circa 8,8 milioni di vetture) con quello della produzione italiana nello stesso anno (460mila al netto dei 260 veicoli commerciali leggeri prodotti nello stesso anno dalla Sevel).

Al contrario PSA già da diverso tempo ha intrapreso la transizione verso l'elettrico, come del resto dimostra la sua offerta commerciale, e ha ricevuto insieme alle altre aziende del settore un sostegno maggiore da parte del governo francese,⁵⁰ diversamente da quanto è accaduto finora in Italia e che realisticamente rischia di non accadere nel prossimo futuro. Le poche convocazioni del tavolo automotive presso il Ministero dello Sviluppo Economico e l'assenza di supporti diretti all'interno del PNRR italiano (Gaddi, Garbellini 2021; Bubbico 2022), le deboli risposte del governo sul fronte delle interrogazioni parlamentari e delle richieste che provengono dalle associazioni di settore e dalle organizzazioni sindacali, sono tutti elementi che non lasciano ben sperare e ciò nonostante la previsione di un finanziamento annuale di 1mld di € l'anno per il settore per prossimi 8 anni che finora è stato utilizzato, in minima parte, solo per gli incentivi all'acquisito.

I riflessi anche per il settore della componentistica appaiono a questo riguardo abbastanza evidenti, nonostante si tratti di un comparto più dinamico e fortemente propenso all'export. Per questa ragione appare condivisibile quanto affermato dalla principale organizzazione sindacale del settore relativamente al fatto che

l'apertura di un percorso condiviso con MISE, Ministero del Lavoro a cui aggiungere quelli della transizione ecologica e dei trasporti per un piano di transizione dell'automotive è non più rinviabile e un'occasione importate di politica industriale per il nostro Paese; pertanto, è necessario che il tavolo sull'auto sia permanente. (Fiom Cgil 2022)⁵¹

In conclusione, il settore della mobilità in Italia (al di là del comparto auto) presenta ancora alcune significative presenze industriali, seppure non abbastanza gradi quanto sarebbe forse necessario, e un cospicuo peso

50 Nel dicembre 2021 il governo francese ha annunciato un piano di sostegno all'intera filiera del settore automotive, denominato *France 2030*, che non costituisce tuttavia una novità per nell'ambito delle politiche industriali del Paese. Sul tema delle politiche industriali a sostegno del settore auto in Europa si veda Pardi 2021. In chiave critica rispetto allo stato di innovazione dell'industria automobilistica francese si veda invece Pardi 2020.

51 La Fim sempre sullo stesso tema propone un apposito fondo per la reindustrializzazione del settore, considerando i 150mln di € resi disponibili dal governo come assolutamente insufficienti (cf. Fim Cisl 2023). In questo quadro desta attenzione quanto sostenuto da Romano Prodi in un articolo apparso sul *Il Messaggero* del 23 gennaio 2022 non senza aver prima criticato le dichiarazioni di Tavares sul tema dell'auto elettrica (e i ritardi sugli investimenti annunciati per l'Italia) e circa l'affermazione sugli elevati costi di produzione imputati all'Italia a fronte, invece, di uno tra i più bassi costi del lavoro: «Mi sembra perciò che sia urgente che governo, imprenditori e sindacati riflettano insieme sulla sorte di un settore in cui, anche se siamo ormai inesistenti sotto l'aspetto decisionale, abbiamo ancora qualche decina di migliaia di addetti attivi in Stellantis e più di duecentomila nelle imprese di componenti» (Prodi 2022). Non deve sfuggire, in quest'ottica, la costituzione recente di un osservatorio comune sul settore automotive da parte di Federmeccanica e Fim Fiom Uilm.

anche in termini occupazionali, ma l'assenza di grandi gruppi nazionali e la presenza sempre più significativa delle imprese estere potrebbe porre dinanzi agli stessi interrogativi e alle stesse problematiche conosciute da altri comparti industriali negli anni passati e che sono divenuti nel frattempo marginali anche solo con riferimento all'industria europea.

Bibliografia

- ACEA (2020). *The Automobile Industry Pocket Guide*. July. <https://www.acea.auto/publication/automobile-industry-pocket-guide-2020-2021/>.
- ANFIA (2022). *La filiera automotive nelle province di Frosinone e Latina, focus sul sistema produttivo locale di Cassino*. Aprile.
- Angotti, A. (2021). «Alfa Romeo accelera, fino al 2026 un modello l'anno». *Ansa*, 7 ottobre.
- ARTI (2020). «L'automotive in Puglia». *ARTI Outlook report*, 1. https://www.arti.puglia.it/wp-content/uploads/ARTI-Outlook-Report_01-L_Automotive-in-Puglia-1.pdf.
- Balcet, G.; Commisso, G.; Calabrese, G. (2013). «Structuring and Restructuring Fiat-Chrysler: Can Two Weak Carmakers Jointly Survive in the New Automotive Arena?». *International Journal of Automotive Technology and Management*, 13(2), 183-97.
- Berta, G. (2020). «Gli incerti esordi dell'auto elettrica in Italia». *Il Mulino*, 2, 242-9.
- Bettazzi, M. (2020). «Motor valley, un distretto da 21 miliardi». *La Repubblica*, 29 giugno.
- Bubbico, D. (2007). «Quale filiera dell'automotive nel Mezzogiorno?». *Rivista Economica del Mezzogiorno*, 3-4, 815-56.
- Bubbico, D. (2013). «Attori economici e istituzioni locali nelle iniziative a sostegno del settore auto nel Mezzogiorno». *QA*, 4, 43-77.
- Bubbico, D. (2014). *Radiografiat. Indagine nazionale della Fiom-Cgil sugli stabilimenti italiani dei gruppi Fca e Cnh Industrial*. Roma: Meta edizioni.
- Bubbico, D. (2018). «I parchi fornitori degli stabilimenti campani di FCA (Pomigliano e Pratola Serra) Internazionalizzazione delle forniture e peso della componentistica nazionale». Moretti, A.; Zirpoli, F. (a cura di), *Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2018*. Venezia: Edizioni Ca' Foscari, 195-223. <http://doi.org/10.30687/978-88-6969-269-7/009>.
- Bubbico, D. (2022). «Il PNRR italiano e l'industria nazionale: alla ricerca di una politica industriale». *Autonomie locali e servizi sociali*, 2, 309-29.
- Bubbico, D.; Pirone, F. (2011). *Fabbrica Italia Pomigliano e l'indotto campano di primo livello. Dalle forniture per i modelli Alfa Romeo a quelle per Fiat Nuova Panda*. Rapporto a stampa. Napoli: FIOM-CGIL Campa-

- nia. https://issuu.com/francesco.pirone/docs/rapporto_nuovapanda_2011_definitivo.
- Bubbico, D.; Zirpoli, F. (2019). «Fca e Psa: le incognite di una fusione». *lavoceinfo.it*, 5 novembre. <https://www.lavoce.info/archives/61954/fca-e-psa-le-incognite-di-una-fusione/>.
- Buffolo, M. (2019). «Quanto pesa la Francia nella finanza e nell'industria italiana» *Agi*, 9 febbraio. https://www.agi.it/economia/aziende_italiane_comprate_da_francesi-4971074/news/2019-02-09/.
- Del Corno, M. (2021). «Stellantis in borsa. Il prospetto: non è fusione ma Psa che acquisisce Fca. Per stabilimenti e dipendenti italiani inizia una partita in trasferta». *Il fatto quotidiano*, 16 gennaio.
- Di Luca, A. (2022). *Report produzione Panda 2021 Stellantis*. Pomigliano, gennaio.
- Duval, G. (2013). *Made in Germany. Le modèle allemand au-delà des mythes*. Paris: Seuil.
- Està (2022). *La transizione ecologia e la decarbonizzazione nel settore metalmeccanico*. <https://bit.ly/3EIifV4>.
- FCA-Stellantis (2021). *2020 Substantiality Report*. April. <https://bit.ly/3KI5cXe>.
- Fim Cisl (2022). *Situazione produzione STELLANTIS Italy 2021*. Comunicato stampa, 4 gennaio. <https://www.cisl.it/wp-content/uploads/2022/01/Stellantis-Uliano-Fim-Cisl-report-gruppo-4-trim.2021.pdf>.
- Fim Cisl (2023). *Situazione produzione STELLANTIS Italy 2022*. Comunicato stampa, 3 gennaio. <https://www.fim-cisl.it/2023/01/03/fim-cisl-stellantis-con-685-753-veicoli-chiude-il-2022-a-18/>.
- Fiom Cgil (2022). *Saftey Car. Le proposte della Fiom per una transizione giusta e per l'occupazione*. Gennaio. <https://bit.ly/3SCfBG7>.
- Gaddi, M.; Garbellini, N. (2021). «Le politiche industriali nel PNRR». *Quaderni di Rassegna Sindacale*, 2, 33-41.
- ISTAT (2021). *Struttura e competitività delle imprese multinazionali. Anno 2019*. Roma. <https://www.istat.it/it/archivio/263634>.
- Italian Trade Agency (2021). *Francia. Congiuntura economica e commercio estero*. ICE, Agenzia ufficio di Parigi, aprile. <https://bit.ly/3IBtpMr>.
- Moretti, A.; Zirpoli, F. (a cura di) (2021). *Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2021*. Venezia: Edizioni Ca' Foscari. <http://doi.org/10.30687/978-88-6969-564-3>.
- Pardi, T. (2020). «Searching for Industrial Policy: The Long Decline of the French Automotive Industry». Covarrubias, A.; Sigfrido, V.; Perez, M.R. (eds), *New Frontiers of the Automobile Industry*. London: Palgrave Macmillan, 113-35.
- Pardi, T. (2021). «Prospects and Contradictions of the Electrification of the European Automotive Industry: The Role of European Union Policy». *International Journal of Automotive Technology and Management*, 21, 162-79.

- Pavlínek, P.; Aláez-Aller, R.; Gil-Canaleta, C.; Ullibarri-Arce, M. (2017). «Foreign Direct Investment and the Development of the Automotive Industry in Eastern and Southern Europe». *Working Paper 2017.03*, ETUI, Brussels, 209-55.
- Prodi, R. (2022). «Decarbonizzazione e nuovo piano industriale STELLANTIS: un'occasione per l'Italia». *Il Messaggero*, 23 gennaio.
- Regione Emilia-Romagna (2021). *Silk-FAW sceglie la Motor Valley per auto elettriche di alta gamma: investimento da un miliardo e mille posti di lavoro*. Comunicato stampa, 3 maggio.
- Scarpa, C. (2010). «Marchionne: tante dichiarazioni, una strategia». *la-voceinfo.it*, 27 luglio.
- Syndex (2021). *Électrification de l'automobile et emploi en France. Étude pour la Fondation Nicolas Hulot pour la Nature et l'Homme*. Juin. <https://bit.ly/3SxLteX>.
- Strötzel, M.; Brunkhorst, C. (2019). «Managing the Transformation of the German Automotive Industry». Galgóczi, B. (eds), *Towards a Just Transition: Coal, Cars and the World of Work*. Brussels: ETUI, 243-72.