

Stellantis Italia: i rischi della residualità industriale e occupazionale

Davide Bubbico (Dipartimento di Studi Politici e Sociali, Università di Salerno)

1. Quanto pesa ancora l'ex gruppo Fiat e il settore automotive nell'economia nazionale e nell'industria italiana?

È risultato molto frequente negli ultimi anni il richiamo al fatto che l'Italia costituisce ancora la seconda economia industriale dell'Europa. A ben guardare se questo dato è ancora vero in relazione al numero degli addetti e all'incidenza delle produzioni manifatturiere sul Pil (perlomeno tra i paesi dell'Europa occidentale)¹, 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 paesi principali del continente, con valori inferiori Spagna (12,1%), Francia (10,5%) e Gran Bretagna (8,6%). Se guardiamo ai paesi dell'Est Europa l'incidenza della produzione industriale, dovuta in larga parte agli Investimenti Diretti Esteri (IDE), è alquanto significativa: dal 16,5% di Polonia e Romania, al 17,5% di Ungheria e Slovacchia fino al 22% della Repubblica Ceca².

L'Eurostat indica che in Italia l'occupazione manifatturiera si è ridotta tra il 2012 e il 2020 di circa 130 mila 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 200 mila unità nello stesso periodo). Contestualmente nei paesi dell'Europa centro orientale è aumentata da circa 8,5 a 9,1 milioni. In tale quadro si contraddistingue sempre di più la Polonia, che costituisce ormai il terzo paese per numero di occupati nel settore industriale, passati da 2,9 a circa 3,3 milioni. Tali dati seppur non rappresentino una

¹ 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*).

² Per quest'ultimi dati World Bank national accounts data e OECD National Accounts data files.

novità sono tuttavia la conferma del costante aumento degli IDE e, dunque, di un trasferimento sempre più massiccio della capacità produttiva manifatturiera europea nei paesi dell'ex blocco socialista. Si tratta di investimenti, soprattutto tedeschi³, che vedono il settore automotive come uno dei comparti maggiormente interessati⁴. 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 altre produzioni come dimostrano i casi della Whirlpool di Napoli o quello più recente della Caterpillar di Jesi.

L'industria automotive italiana, composta dall'ex gruppo Fiat e dalle aziende della componentistica⁵, 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 nella Zona economica speciale di Gliwice⁶ che condividerà da febbraio di quest'anno la produzione del Ducato con lo stabilimento abruzzese della Sevel. Gli IDE verso l'Europa centro orientale hanno interessato nel corso degli anni anche le stesse imprese italiane della componentistica, perlomeno quelle di qualche dimensione, che negli ultimi anni hanno sempre di più effettuato investimenti in quest'area o in Cina, e non sempre per la realizzazione delle componenti

³ 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 si veda il testo di G. Duval, *Made in Germany. Le modèle allemand au-delà des mythes*, Paris, Seuil, 2013.

⁴ 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. Cfr. ACEA, *The Automobile Industry Pocket Guide*, July 2020. Sugli investimenti esteri in Europa centro orientale si veda il contributo di P. Pavlínek, "Foreign direct investment and the development of the automotive industry in central and eastern Europe", in P. Pavlínek, R. Aláez-Aller, C. Gil-Canaleta and M. Ullibarri-Arce, *Foreign Direct Investment and the development of the automotive industry in Eastern and Southern Europe*, Working Paper 2017.03, ETUI, Brussels, pp. 209-255.

⁵ Il settore è composto di 2.203 imprese tra subfornitori, specialisti, Engineering & Design, sistemisti/modulisti che nel 2020 hanno realizzato un fatturato di quasi 45 miliardi di euro con circa 164 mila addetti, concentrato in prevalenza nel Nord Italia, così come le aziende esportatrici. Cfr. ANFIA, CCIAA Torino, CAMI Venezia, *Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2021*, a cura di A. Moretti e F. Zirpoli, Venezia, Edizioni Ca' Foscari, 2021.

⁶ Lo stabilimento costruito con oltre 300 milioni di euro di investimenti, in particolare dedicati ai processi di automazione di ultima generazione, partirà con 50 mila veicoli per arrivare già nel 2023 a 100 mila, a fronte dei circa 300 mila veicoli annuali prodotti negli ultimi anni dalla Sevel nello stabilimento abruzzese di Atessa (Ch).

a minor valore aggiunto e, comunque, anche per rifornire i mercati industriali locali. 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 proprietà delle aziende del settore automotive⁷. Le conseguenze di un simile processo si sono già manifestati 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 (Calsonic) di Bari, con Bosch «che sta investendo notevoli risorse su idrogeno ed elettrico ma fuori dal nostro paese lasciando lo stabilimento di Bari ancora senza una piano industriale di riconversione e il rischio di 620 esuberi» e per quanto riguarda Marelli con «la scelta dell'azienda di spostare l'investimento sul motore elettrico di Porche, che era previsto a Bari, in uno stabilimento Marelli in Germania»⁸.

Il settore auto e le alterne vicende societarie e finanziarie che hanno riguardato l'ex gruppo Fiat dall'inizio degli anni Duemila, cui ha fatto seguito poco dopo la gestione Marchionne, se da un lato, mostrano come quest'ultimo ha evitato il fallimento dell'azienda, prima con l'accordo con GM nel 2003 e poi nel 2011 attraverso la fusione con Chrysler, dall'altro lato, ha rivelato, in definitiva, anche una strategia di progressivo ridimensionamento della capacità produttiva del gruppo (in particolare in Italia); un esito quasi scontato considerando il basso livello degli investimenti portati avanti dalla

⁷ Secondo ISTAT le imprese a controllo estero presenti in Italia nel settore della fabbricazione di autoveicoli (inclusi componenti) risultano 133 nel 2019, con circa 42 mila addetti, pesando per il 5,8% del totale dell'impres e per il 25,7% dell'occupazione. Si tratta tuttavia di un dato che andrebbe ulteriormente verificato. Più in generale va osservato che le multinazionali estere (nel loro complesso, ovvero includendo tutti i comparti manifatturieri) contribuiscono in modo significativo all'interscambio commerciale italiano: 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). Cfr. Istat, *Struttura e competitività delle imprese multinazionali. Anno 2019*, Roma 2021.

⁸ Fiom Cgil, *Saftey Car. Le proposte della Fiom per una transizione giusta e per l'occupazione*, gennaio 2022. Nel frattempo, a fine gennaio di quest'anno la Bosch ha ufficializzato l'esuberato 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. Cfr. ARTI, *L'automotive in Puglia*, Arti/Outlook report, n. 1, 2020.

proprietà nel corso di tutta la sua gestione. L'obiettivo è stato, 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 (o più realisticamente l'acquisizione di Fca da parte del gruppo francese⁹), 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 poi successivamente ridimensionata sul piano azionario.

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.

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 due anni fa è scesa sotto i 50 mila dipendenti¹⁰. 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

⁹ M. del Corno, "Stellantis in borsa. Il prospetto: non è fusione ma Psa che acquisisce Fca. Per stabilimenti e dipendenti italiani inizia una partita in trasferta", in *Il fatto quotidiano*, 16 gennaio 2021.

¹⁰ Una perdita a parte si deve ricondurre allo spin-off di Ferrari che ha comportato la fuoriuscita di circa tre mila dipendenti. Secondo l'ultimo bilancio di sostenibilità di Fca-Stellantis l'occupazione in Italia alla fine del 2020 risultava pari a circa 47 mila addetti sui circa 190 mila del gruppo (al netto di Psa), ovvero il 24,6% dei dipendenti complessivi del gruppo Fca, contro il 34,4% degli Stati Uniti. Cfr. Fca-Stellantis, *2020 Substantiality Report*, aprile 2021.

assunzioni previste in modo vincolante con il contratto di espansione¹¹. 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 almeno la metà delle circa 400 fuoriuscite ha interessato gli assunti più giovani entrati nel 2015, generalmente sotto i 30 anni e con livelli di istruzione più elevati (spesso laureati collocati tra gli indiretti di produzione). Un dato ancora più significativo se si considera che la platea dei lavoratori interessati alle dimissioni (e dunque agli incentivi) era in numero decisamente maggiore¹².

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 Ufita¹³, Cnh Modena, e più di recente Cnh Pregnana Milanese e San Mauro Torinese, divenuto un magazzino ricambi per Cnh), cui si aggiungerà a breve lo stabilimento Maserati di Grugliasco¹⁴, la prima

¹¹ Uscite per stabilimenti: 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 legge 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.

¹² 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. L'accordo che prevede un incentivo lordo di 75 mila euro (56 mila netti), ha previsto anche che il lavoratore o la lavoratrice interessato possa beneficiare di 2 anni di disoccupazione tramite la Naspi.

¹³ 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 scorso novembre è stato realizzato nello stabilimento di Valle Ufita (l'altro è a Bologna) il primo prototipo di bus urbano completamente elettrico. Sull'esperienza della lotta condotta dagli operai dell'ex Iris Bus che ha contribuito alla successiva reindustrializzazione del sito si veda M. de Leo, *Metalmazzadri. La lotta degli operai dell'Irisbus*, Mephite, Atripalda (Av), 2011.

¹⁴ 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.

chiusura della gestione Stellantis, con il trasferimento delle produzioni in quello di Mirafiori.

Infine, la vendita nel 2018 di alcune divisioni della Magneti Marelli al fondo statunitense Kkr (proprietario della giapponese Calsonic) per 6,2 miliardi di euro 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. Anche gli spin-off di Iveco Group¹⁵ 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.

Le uniche assunzioni in forma "stabile" (ovvero con il nuovo contratto a tempo indeterminato previsto dal Jobs Act), sono avvenute allo stabilimento di Melfi nel 2015 in seguito al lancio dei nuovi modelli (Jeep Renegade e 500X) come conseguenza del modello di turnazione, passato da 15 a 20 turni settimanali, ridotti poi nuovamente a 15 e che dovrebbero ridiventare 20 dal primo marzo 2022¹⁶ ed in relazione al c.d. progetto Giorgio per la parte di progettazione dei nuovi modelli Alfa trasferita nell'area di Modena.

2. La produzione automobilistica e il contributo dell'industria della componentistica

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

¹⁵ La nuova società conta 12 mila 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 quattro mila dipendenti distribuiti tra gli stabilimenti di Modena, Lecce e Jesi.

¹⁶ L'azienda ha comunicato il ripristino dei 20 turni alla fine di gennaio di quest'anno e una progressiva sospensione del contratto di solidarietà siglato l'anno prima. Tutto lascia comunque immaginare che le modifiche di turnazione saranno diverse nel corso dell'anno insieme a un processo di ristrutturazione più generale dello stabilimento entro la fine dell'anno.

corso ormai degli ultimi vent'anni¹⁷, compreso il primo Piano Fca (2014-2018) che non ha mai raggiunto il target di previsto di 1,4 milioni di auto e soprattutto il rilancio del marchio Alfa. I bassi investimenti realizzati, i ritardi sulle motorizzazioni alternative¹⁸ e l'assenza di un'adeguata offerta hanno mostrato sempre di più il segno di una crisi che non può essere ricondotta, come sostiene, ad esempio, oggi la Fim, 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. Ha di poco superato il milione nel 2018 solo se sommiamo alle auto la produzione dei veicoli commerciali leggeri ovvero il Ducato, una produzione condivisa al 50% con Psa dal 1978 per effetto di una joint venture che ha dato vita alla Sevel. 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 quella italiana si è fermata a poco più di 540 mila auto¹⁹.

In tale prospettiva anche la scelta, a partire dal piano 2014-2018, 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

¹⁷ C. Scarpa, *Marchionne: tante dichiarazioni, una strategia*, in *lavoceinfo.it*, 27 luglio 2010. 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».

¹⁸ Una nota abbastanza sconsolata sul tema a partire dalle vicende di Mirafiori si ritrova in G. Berta, *Gli incerti esordi dell'auto elettrica in Italia*, in *Il Mulino*, 2, 2020, pp. 242-249.

¹⁹ I dati sulla produzione automobilistica a livello internazionale sono quelli dell'OICA (International Organization of Motor Vehicle Manufacturers). Anche sommando i 374 mila veicoli commerciali leggeri nel 2019 la produzione dell'Italia non ha superato comunque il milione di veicoli. Nel quadro della transizione verso la produzione dell'auto elettrica i volumi dell'industria automobilistica tedesca sono destinati, comunque, ad andare incontro ad un significativo ridimensionamento con conseguenze dirette sul piano dell'occupazione. Cfr. M. Strötzel e C. Brunkhorst, *Managing the transformation of the German automotive industry*, in B. Galgóczi, a cura di, *Towards a just transition: coal, cars and the world of work*, Brussels, ETUI, pp. 243-272.

sostenuta piuttosto dalla Jeep e dalla Nuova Panda, l'unica vettura del segmento B rimasta in produzione in Italia e che nel prossimo futuro 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 Stellantis²⁰ è andata ulteriormente ampliandosi con l'aumento dell'importazioni dai paesi dall'Europa Centro Orientale piuttosto che dalla Cina. Come hanno scritto, a questo riguardo, Francesco Zirpoli e Anna Moretti, «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»²¹. 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 spinta²². 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, la riduzione e in prospettiva la scomparsa di produzioni oggi legate alla motorizzazione endotermica. Più problematiche sono le

²⁰ 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 nelle forniture. La presenza a bordo stabilimento, per intenderci come nel caso di Melfi, rischia di diventare ininfluente rispetto alla capacità di ottenere prezzi ulteriormente scontati nella catena di fornitura internazionale.

²¹ A. Moretti e F. Zirpoli, “La filiera automotive italiana nel segno della transizione ecologica” in A. Moretti e F. Zirpoli, a cura di, *Osservatorio ... cit.*, pp. 17-18. Sullo stesso tema si veda anche D. Bubbico e F. Zirpoli, *Fca e Psa: le incognite di una fusione*, in *lavoceinfo.it*, del 5 novembre 2019.

²² Nel 2020 la Regione Emilia-Romagna ha dato vita alla Motor Valley un distretto che comprende tutta la filiera dell'automotive insieme all'industrie delle due ruote e della componentistica che riunirebbe 16 mila imprese e 69 mila addetti e un fatturato di 21 miliardi di euro nel 2018. Cfr. M. Bettazzi, “Motor valley, un distretto da 21 miliardi”, in *La Repubblica*, del 29 giugno 2020.

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, con una scarsa presenza di imprese diversificate sul piano settoriale e con una ridotta esposizione verso l'export²³.

L'Italia continua, inoltre, a costituire un'eccezione nel contesto europeo nel momento in cui la Fiat è rimasta da sempre l'unica azienda del settore, in una posizione di fatto di monopolio sul piano della produzione industriale se si fa eccezione dell'acquisizione da parte dell'Audi (gruppo VW) della Lamborghini di Modena e di quello che sarà il nuovo stabilimento della cino-statunitense Silk-FAW in Emilia-Romagna dedicato interamente alla produzione di auto elettriche²⁴.

La fusione con Psa²⁵ e la nascita di Stellantis per come si sono determinati gli assetti societari rischia di rappresentare, dunque, un ulteriore passo verso un ridimensionamento tanto della capacità produttiva installata negli stabilimenti italiani, quanto dell'allocazione finale degli investimenti, considerato l'importanza delle pressioni istituzionali a livello nazionale e le convenienze localizzative degli stessi lì dove sono già in corso. Già in precedenza l'avvento di Fca oltre a ridimensionare il peso

²³ Per un quadro dell'industria della componentistica nazionale rimandiamo ai rapporti annuali dell'Osservatorio sulla componentistica realizzati da ANFIA, CCIAA di Torino e CAMI-Università di Venezia. Sulla situazione dell'indotto meridionale rinviamo invece ad alcuni nostri contributi apparsi negli ultimi anni: D. Bubbico, "I parchi fornitori degli stabilimenti campani di Fca (Pomigliano e Pratola Serra) Internazionalizzazione delle forniture e peso della componentistica nazionale", in A. Moretti e F. Zirpoli, *Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2018*, Venezia, Edizioni Ca' Foscari, 2018, pp. 195-223; Id., *Attori economici e istituzioni locali nelle iniziative a sostegno del settore auto nel Mezzogiorno*, in *QA*, vol. 4, 2013, pp. 43-77; Id., *Quale filiera dell'automotive nel Mezzogiorno?*, in *Rivista Economica del Mezzogiorno*, voll. 3-4, 2007, pp. 815-856.

²⁴ All'inizio di maggio dello scorso anno 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, che il nuovo sito produttivo di auto elettriche di alta gamma verrà realizzato nella frazione di Gavassa, nel comune di Reggio Emilia. Regione Emilia-Romagna, "Silk-FAW sceglie la Motor Valley per auto elettriche di alta gamma: investimento da un miliardo e mille posti di lavoro", comunicato stampa del 3 maggio 2021. Un caso a parte è quello della Dr Automobiles di Macchia d'Isernia dell'imprenditore Massimo di Risio. Nello stabilimento molisano sono state assemblate nel 2019 circa 4 mila vetture a marchio Dr quasi completamente con componenti importati dall'estero (dalla Cina in particolare).

²⁵ 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. Cfr. M. Buffolo, *Quanto pesa la Francia nella finanza e nell'industria italiana*, *Agi*, 9 febbraio 2019; Italian Trade Agency, *Francia. Congiuntura economica e commercio estero*, ICE, Agenzia ufficio di Parigi, aprile 2021.

dei tradizionali marchi (Fiat, Alfa e Lancia²⁶) a vantaggio di quelli Chrysler, ha contribuito a ridisegnare la composizione di un management a trazione statunitense, cosa che in parte si starebbe ripetendo oggi con quello francese. Se la riorganizzazione della struttura manageriale di comando è un fatto ordinario quando si tratta di assimilare strutture direzionali di paesi diversi, è anche vero che l'impressione più generale sia quella di un passaggio di consegne, tanto nella direzione, di fatto, degli stabilimenti, quanto nelle posizioni di vertice del management, come dimostra del resto la conferma nella carica di Ad di Tavares.

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 un notevole ridimensionamento della capacità produttiva e dirette conseguenze sull'occupazione con una traiettoria ancora in parte diversa per il settore della componentistica che, tuttavia, sta già risentendo delle nuove dinamiche di fornitura di Stellantis e in prospettiva degli effetti derivanti dalla transizione verso l'elettrico. 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%, mentre l'incidenza sulla produzione manifatturiera dal 5,01% al 5,24% (ma era scesa al 4,12% nel 2012)²⁷. Un risultato solo in parte contrastante che si può invece spiegare, da un lato, nella tendenza più generale della riduzione del settore manifatturiero sul Pil, e dall'altro lato, nella produzione di vetture a più alto valore

²⁶ Il risultato è stato anche quello di ottenere ricavi oramai solo dal mercato statunitense (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, e il risultato non cambia con Psa, nel mercato cinese è stato sempre irrilevante, mentre la casa francese ha mostrato migliori performance in Europa rispetto a Fca. A ciò si aggiunga che nel mercato sudamericano ed in particolare in quello brasiliano, la Fiat e poi Fca hanno perso da qualche anno il primato nelle vendite che comunque non ha assicurato mai grandi margini di redditività, un mercato assai marginale per le vendite di Psa.

²⁷ Secondo l'ANFIA (l'associazione nazionale delle imprese della filiera automobilistica associata a Confindustria) il settore automotive, comprensivo anche 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 e parti ed accessori per autoveicoli comprende altre attività ATECO assimilabili alla produzione automotive, non contemplate nelle nostre elaborazioni. Il dato è diverso anche perché quello dell'ANFIA misura l'incidenza del fatturato del settore e il Pil e non il valore aggiunto del settore su quello complessivo che è espresso dal Pil.

aggiunto, rispetto al passato, pur in presenza di una contrazione dei volumi. Si tratta di un aspetto che trova, in qualche modo, conferma nei dati Istat dei *Risultati economici delle imprese*. 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 (+1,4 miliardi, + 2,3%) ma soprattutto del valore aggiunto al costo dei fattori²⁸ (+3,8 miliardi, +42,6%). Tutto ciò 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 dai 49 mila a 76 mila euro²⁹.

3. La situazione degli stabilimenti e la transizione verso l'elettrico

Quale sarà il risultato congiunto del nuovo assetto proprietario e quello della pandemia sull'industria italiana dell'auto ed in particolare per gli stabilimenti meridionali dove è concentrato il 90% dei volumi di produzione di Stellantis tra auto e veicoli commerciali leggeri? In attesa di quelle che saranno le indicazioni provenienti dal primo piano industriale di Stellantis è realistico immaginare, anche sulla scorta degli accordi che si sono raggiunti in questi mesi per i singoli stabilimenti, un netto ridimensionamento della loro capacità produttiva come indicherebbe la scelta di avere una sola linea di produzione, tanto a Melfi³⁰ (delle due esistenti fino all'estate scorsa) quanto 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 o realizzate nell'indotto (es. attività di

²⁸ Si tratta del saldo tra la produzione ed 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) ed al lordo di tutti i contributi (sia i contributi commisurati al valore dei beni prodotti sia gli altri contributi alla produzione).

²⁹ Sulla base di questa stessa fonte l'incidenza del fatturato del settore su quello 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%).

³⁰ È accaduto così a Melfi con l'eliminazione della seconda linea trasferendo l'intera produzione dei tre modelli attualmente in produzione (Jeep, Compass e 500X) su un'unica linea con problemi particolarmente evidenti in alcuni tratti ma soprattutto nell'area delle meccaniche.

sequenziamento e logistica), con un ampio ricorso in prospettiva al lavoro in somministrazione in caso di salite produttive, come del resto già accade da tempo negli stabilimenti francesi di Psa³¹.

Il ridimensionamento dei volumi negli ultimi anni, se si fa eccezione per Melfi, risente di una serie di fattori che sono dipesi in ultima analisi, prima dell'ingresso di Psa, dalla già evidenziata bassa dinamica degli investimenti della gestione Marchionne. La decisione di puntare, a partire dal primo piano Industriale Fca (2014-2018) su una produzione in Italia votata in prospettiva ai soli segmenti di fascia alta o, comunque, premium (con l'unica eccezione della Nuova Panda a Pomigliano) concentrando la produzione delle auto a minor valore aggiunto in Polonia piuttosto che in Turchia o in Serbia, e considerato l'insuccesso del rilancio dei modelli Alfa e solo parzialmente di Maserati, ha finito per comprimere di molto i già bassi volumi produttivi.

La situazione di sofferenza sul piano produttivo, nuovamente con l'eccezione dello stabilimento di Melfi (non da tre anni a questa parte) e della Sevel, ha contrassegnato il gruppo Fiat e poi Fca negli ultimi vent'anni. Solo tra il 2017 e il 2021 la produzione di auto e veicoli commerciali leggeri (ovvero il Ducato, compresa la versione camper) si è ridotta del 35%, da 1.035.454 a 673.475 veicoli, del 45% se consideriamo solo le auto (da 743.454 a 408.526)³². Ciò significa che la produzione di veicoli è rimasta abbondantemente sotto il milione con un contributo prossimo quasi al 90% da parte dei soli stabilimenti meridionali ed in particolare di Pomigliano e Melfi, senza considerare poi lo stabilimento abruzzese della Sevel che copre quasi per intero la produzione nazionale dei veicoli commerciali leggeri (quelli inferiori a 3,5 tonnellate) (tab. 1).

³¹ Sul ricorso al lavoro interinale nelle imprese industriali in Francia si veda R. Belkacem, C. Kornig, F. Michon e C. Nosbonne, *L'intérim: évolution et syndicalisation*, 2014, Force Ouvrier. Alcune indicazioni per quanto riguarda specificatamente la situazione di PSA sono rinvenibili in S. Beaud e M. Pialoux, *Retour sur la condition ouvrière: Enquête aux usines Peugeot de Sochaux-Montbéliard*, La Découvert, Paris 2012.

³² Questi dati e quelli successivi sulle produzioni dei singoli stabilimenti sono ripresi da Fim Cisl, *Situazione produzione STELLANTIS Italy 2021*, comunicato stampa del 4 gennaio 2022.

Tab. 1 – Produzione degli stabilimenti italiani di Fca dal 2013 al 2021 (valori assoluti e variazioni %)

Stabilimenti	Anni									2021/ 2013	2021/ 2019	2021 / 2013	2021 / 2019
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	v.a.	v.a.	%	%
Polo torinese *	30.870	52.994	40.300	65.645	69.478	43.128	19.110	36.702	77.267	46.397	58.157	150,3	304,3
Modena	4.800	5.700	6.300	3.916	3.733	1.790	1.008	160	860	-3.940	-148	-82,1	-14,7
Cassino	79.050	51.000	45.668	71.695	135.263	99.154	58.772	53.422	43.753	-35.297	-15.019	-44,7	-25,6
Pomigliano	154.830	161.786	177.026	207.000	204.444	183.589	198.674	140.478	123.000	-31.830	-75.674	-20,6	-38,1
Melfi	115.000	123.000	390.000	364.700	330.536	339.865	248.100	229.848	163.646	48.646	-84.454	42,3	-34,0
Totale auto	384.550	394.480	659.294	712.956	743.454	667.526	525.664	460.610	408.526	23.976	-117.138	6,2	-22,3
peso % produzione stabilimenti meridionali	90,7	85,1	92,9	90,2	90,2	93,3	96,2	92,0	80,9				
Sevel Atessa	203.950	229.750	260.800	290.010	292.000	297.007	293.216	257.026	265.048	61.098	-28.168	30,0	-9,6
peso % VCL (Sevel) sul totale	34,7	36,8	28,3	28,9	28,2	30,8	35,8	35,8	39,3				
Totale generale	588.500	624.230	920.094	1.002.966	1.035.454	964.533	818.880	717.636	673.574	85.074	-145.306	14,5	-17,7

Fonte: Fim Cisl (2022); * stabilimenti di Mirafiori e Grugliasco; VCL acronimo inglese dei veicoli commerciali leggeri.

Nel secondo semestre 2021 le uniche produzioni che non hanno subito fermate significative sono state quella della 500 elettrica (54 mila vetture nel 2021, il 70% della produzione del c.d. polo torinese composto da Mirafiori e dallo stabilimento di Grugliasco), che tuttavia non poteva fermarsi per i vincoli sul CO₂ e le sanzioni corrispondenti, e la nuova Maserati MC20 che ha iniziato la produzione nel primo semestre dello stesso anno nello stabilimento di Modena, una produzione comunque dai volumi molto bassi.

Il quadro dei singoli stabilimenti presenta elementi che erano già critici prima della pandemia, confermati dall'ampio ricorso alla cassa integrazione in tutti i siti, questa volta incluso anche quello di Melfi. Negli stabilimenti del c.d. polo torinese sia la produzione del Maserati Levante sia di Ghibli e Quattroporte sono da tempo su un turno con un esteso ricorso nel 2021 agli ammortizzatori sociali. La produzione della 500e è quella che ha dato un po' di ossigeno ed è passata su due turni da gennaio di quest'anno ma resta il fatto che si tratta di un modello più vicino all'alto di gamma per costi e segmento. Lo stabilimento di Modena della Maserati, dopo aver superato il rischio della

chiusura negli ultimi anni ha ripreso la produzione di versioni sportive della Maserati, riducendo però di molto l'organico, passato dai 700 addetti del 2014³³ ai poco più dei 250 attuali e con una produzione nel 2021 di 860 vetture che nel 2014 era stata di 5.700³⁴.

La situazione dello stabilimento di Cassino è quella che ha risentito maggiormente del mancato successo dei nuovi modelli Alfa anche per i ritardi nel loro lancio (Giulia e Stelvio). Solo nel 2017 la produzione ha superato le cento mila unità per scendere progressivamente a poco meno di 60 mila nel 2019 e a 43 mila nel 2021 (complice anche l'uscita di produzione della Giulietta dal primo gennaio di quest'anno). In quest'ultimo anno le fermate produttive totali sono state complessivamente pari a 92 giorni, ovvero quasi la metà di quelle previste dal normale calendario e, comunque, nei restanti giorni lavorativi la produzione è stata concentrata su un unico turno centrale (di poco superiore alle 300 vetture) e con circa 500 lavoratori giornalmente in Cig. Il risultato è stato quello di una netta riduzione dei dipendenti, principalmente per mancato turnover a seguito dei pensionamenti, considerato che lo stabilimento è passato di colpo, tra il 2019 e il 2021, da 4.300 a 3.300 addetti, al netto dei 500 contratti in somministrazione non rinnovati dopo il periodo di lancio dei nuovi modelli.

Per lo stabilimento di Pomigliano il quadro non si modifica di molto se consideriamo che in tutti questi anni, con il cambio di missione e la messa in produzione della Nuova Panda³⁵, circa un terzo dell'organico è rimasto costantemente fuori produzione e solo,

³³ Per un quadro della situazione produttiva e occupazionale dei gruppi Fca e Cnh di poco precedente alla presentazione del Piano industriale 2014-2018 rimandiamo a D. Bubbico, *Radiografiat. Indagine nazionale della Fiom-Cgil sugli stabilimenti italiani dei gruppi Fca e Cnh Industrial*, Meta edizioni, Roma 2014, disponibile in rete.

³⁴ Il numero di addetti associato a questo stabilimento (1.350) comprende più di mille dipendenti del polo ingegneristico del c.d. progetto Giorgio (in buona parte ingegneri) che aveva il compito, sotto la gestione Marchionne, di provvedere al rilancio del marchio Alfa.

³⁵ Sulle vicende dello stabilimento di Pomigliano, che ha avuto una serie di risvolti anche sul piano delle relazioni industriali con l'introduzione del Ccsl e del referendum che lo ha preceduto, si rimanda al lavoro collettivo del gruppo di lavoro del Centro Riforma dello Stato, *Nuova Panda schiavi in mano*, Derive Approdi, Roma 2011; D. Bubbico e F. Pirone, *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 2011; sul dibattito sindacale che ha fatto seguito al referendum e all'introduzione del Ccsl si veda tra i diversi contributi apparsi quello di S. Leonardi, *Gli accordi separati: un vulnus letale per le relazioni industriali*, in *Quaderni di Rassegna Sindacale*, n. 3, 2010, pp. 355-369 e quello dell'ex manager Fiat P. Rebaudengo, *Nuove regole in fabbrica. Dal contratto Fiat alle nuove relazioni industriali*, il Mulino, Bologna 2015.

negli ultimi anni, – come conseguenza della fine della newco Fabbrica Italia Pomigliano (FIP) creata nel 2010 e cessata nel 2013 con il rientro in Fca di tutti i dipendenti – e del principio della rotazione, parzialmente impiegato per alcuni giorni al mese. Di fatto, lo stabilimento, rispetto ai 4.300 addetti in organico ha continuato a lavorare con poco meno di 3 mila addetti su due turni con andamenti alterni (tra i 10 e i 12 turni settimanali), assicurando tra il 2016 e il 2019 una produzione annuale vicino alle 200 mila vetture, anche se a costo di un notevole incremento delle saturazioni dei tempi di lavoro e del peggioramento delle condizioni di lavoro³⁶. E infine, lo stabilimento di Melfi che con una produzione sostenuta almeno fino al 2018 ma che già nel 2019 era scesa a 250 mila vetture rispetto alle 390 mila del 2015 anno di lancio delle nuove produzioni (Jeep e 500X, affiancate tuttavia ancora dalla produzione della Grande Punto) ha iniziato a risentire di problemi di mercato per i nuovi modelli. Il lancio dei nuovi modelli era stato anche 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 rispetto agli attuali 6.800. Nel 2021 lo stabilimento lucano «ha lavorato la metà dei giorni lavorativi teorici previsti nel terzo trimestre e da settembre sono stati più i giorni di fermata collettiva che quelli lavorativi»³⁷. Il risultato è una riduzione di circa il 60% della produzione rispetto al 2015, da 390 mila a circa 164 mila nel 2021, con un regime di turnazione portato nuovamente a 15 turni (che dovrebbe ritornare, come scritto in precedenza, a 20 dal mese di marzo) e con un problema di eccedenza temporanea del personale che già in precedenza aveva giustificato il ricorso continuo

³⁶ 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 3 mila 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. Dati ripresi dal preziosissimo lavoro periodico di A. Di Luca (dipendente dello stabilimento e componente del direttivo della Fiom Cgil di Napoli), *Report produzione Panda 2021 Stellantis*, Pomigliano, gennaio 2022.

³⁷ Fim Cisl, *Situazione produzione Stellantis ...*, cit.

agli ammortizzatori sociali, ivi incluso il contratto di solidarietà (come del resto anche a Pomigliano e così nella maggior parte degli altri stabilimenti ad eccezione della Sevel).

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 tutta la produzione su un'unica linea (insieme a Renegade e 500X), nonostante l'opposizione unitaria del sindacato, comunque, firmatario dell'accordo. La riduzione a una linea rappresenta certo un problema, non solo in termini organizzativi e di fabbisogno di manodopera ed è singolare che la Fim Cisl nel suo ultimo rapporto non abbia utilizzato il termine chiusura ma «potenziamento di una linea produttiva, rispetto alle due di prima»³⁸; l'azienda ha rivisto l'organizzazione del lavoro decretando un sostanziale abbandono del Wcm (World Class Manufacturing) e una ricollocazione degli indiretti di produzione (come una parte degli addetti alla qualità) sulle linee o in attività che prima erano affidate integralmente a società esterne (una parte delle attività di pulizia e della logistica); contemporaneamente ha definito con le organizzazioni sindacali un accordo per la fuoriuscita di circa 400 addetti ma si pensa che altre uscite potrebbero esserci a breve; e ha infine sottoscritto nel giugno dello scorso anno con tutte le organizzazioni sindacali, inclusa la Fiom, un accordo che prevede a partire dal 2023 il lancio di 4 modelli elettrici ma anche un nuovo ricorso al contratto di solidarietà dall'agosto 2021 al luglio 2022, che tuttavia stando alla ripresa degli ordinativi potrebbe cessare già da marzo.

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. Seppure con una produzione ancora molto sostenuta nel 2021 (265 mila veicoli contro i 293 del 2019) lo stabilimento ha conosciuto una riduzione dei turni (passati da 18 a 15³⁹), ma soprattutto

³⁸ 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 400 mila vetture che tuttavia già oggi incontra alcune strozzature, ad esempio, nel reparto meccaniche (dove avviene l'accoppiamento del motore con la scocca).

³⁹ 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.

il licenziamento di tutti i lavoratori in somministrazione (circa 600) e il ritorno negli stabilimenti d'origine di altri 650 dipendenti provenienti dagli altri stabilimenti Fca, principalmente quelli meridionali. Inutile dire che le preoccupazioni in seguito all'apertura di uno stabilimento gemello in Polonia, nonostante la buona tenuta del mercato dei veicoli commerciali, non lascia ben sperare.

In attesa del primo piano industriale dell'era Stellantis annunciato per il primo marzo 2022, alcune indicazioni provengono, tuttavia, dagli accordi nel frattempo sottoscritti a livello territoriale come nel caso di Melfi o dalle dichiarazioni⁴⁰ rilasciate dal nuovo management che in molti casi costituiscono la conferma dei precedenti programmi come il nuovo Suv Alfa Romeo Tonale (anche nelle versioni ibride) a Pomigliano, piuttosto che il lancio del Maserati Grecale nello stabilimento di Cassino, produzione che tuttavia non incrementerà di molto gli attuali volumi dello stabilimento laziale dove continueranno ad essere prodotti i due modelli Alfa esistenti (Giulia e Stelvio), almeno per il 2022, e così probabilmente per tutto il 2023. Le due Maserati GT e GC verranno prodotte nel Polo Torinese a partire da settembre 2022 e sempre a Torino dal 2024 dovrebbe partire la piattaforma elettrica per tutte le Maserati. Infine, con riferimento alla Maserati nello stabilimento di Modena nel 2023 sono previste le versioni full elettric di Maserati Gran Turismo e Gran Cabrio (tab. 2).

⁴⁰ Tra queste quelle del Ceo di Alfa Romeo Philippe Iparato che ha dichiarato “un lancio all'anno dei brand Alfa Romeo, Ds, Lancia fino al 2026”. Cfr. A. Angotti, *Alfa Romeo accelera, fino al 2026 un modello l'anno*, Ansa, 7 ottobre 2021.

Tab. 2 – Attuali organici, produzioni e modelli previsti per gli stabilimenti italiani di Stellantis

Stabilimenti	Addetti alla fine del 2021	modelli prodotti nel 2021	Nuovi modelli previsti
Mirafiori e Grugliasco	3.615	Fiat 500e (53.819) Maserati Ghibli, Quattroporte e Levante (23.448)	versioni elettriche Maserati
Maserati Modena	1.350	Maserati MC20 (600) altri modelli (750)	Versione elettrica della Maserati MC20
Cassino	3.289	Stelvio (28.705), Giulia (15.048)	Maserati Grecale Addetti alla fine del 2021
Pomigliano	4.281	Nuova Panda (123.000)	Alfa Tonale (marzo 2022)
Melfi	6.800	Jeep Compass (44.224), Jeep Renegade e 500X (119.422)	piattaforma Bev STLA Medium per 4 vetture completamente elettriche dal 2024 da affiancare alle attuali produzioni
SEVEL Atessa	5.400	265.048	
Totale	24.735	673.574	

Fonte: Fim Cisl.

Stando ai dati finora presentati gli stabilimenti italiani non dovrebbero conoscere, di fatto, nell'immediato la messa in produzione di nuovi modelli, al netto di quelli (pochi) già previsti dall'ultimo piano Fca 2019-2021 di 5,5 miliardi. In questo quadro le incognite restano molte, a partire dallo stabilimento di Pomigliano che con il venir meno della Panda potrebbe conoscere un sensibile calo di produzione e addetti in presenza di un solo modello seppur a più alto valore aggiunto.

In conclusione, un breve cenno va fatto agli stabilimenti di motore che sono i primi ad essere interessati da quella che è già la transizione nel campo delle motorizzazioni. Lo stabilimento di Termoli è stato scelto come quello destinato ad ospitare l'assemblaggio delle batterie elettriche (la c.d. gigafactory) continuando per il momento la produzione dei motori, principalmente benzina. 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, decisione che se al momento porterà ad un aumento dei volumi in prospettiva potrebbe determinare un ritardo strutturale degli investimenti sulle nuove motorizzazioni. La situazione dello stabilimento di Cento permane incerta (anche se è previsto un potenziamento dei motori marini) così come le produzioni

meccaniche di Mirafiori e Verrone (Biella) destinate in gran parte a scomparire con il superamento del motore endotermico.

4. Le relazioni industriali dopo Marchionne e l'intervento sindacale ai tempi di Stellantis

Storicamente le relazioni industriali in ambito Fiat hanno rappresentato un punto di riferimento per la contrattazione nel settore metalmeccanico e più in generale per il settore industriale. Almeno così è stato fino all'introduzione del Ccsl nel 2011 e all'uscita di Fca dal Ccnl dei metalmeccanici e di conseguenza da Confindustria. Proprio quell'uscita aveva significato il timore di un progressivo sgretolamento del contratto collettivo nazionale perché altre aziende avrebbero potuto seguire la decisione di Fca. Ciò non è accaduto per la tenuta del sindacato che ha sottoscritto gli ultimi Ccnl in forma unitaria, seppure con esili risultati sul piano economico, ma non è detto che tale eventualità non possa ripresentarsi in futuro⁴¹. Non è però da escludere che l'azionista di maggioranza, Psa, riconsideri l'eventualità di un rientro nella contrattazione collettiva di riferimento e così in Federmeccanica.

Il fatto nuovo nell'ambito delle relazioni sindacali in Stellantis, complice anche la crisi determinata dalla pandemia Covid-19, è la ripresa dell'azione sindacale su base unitaria, un fatto che non si vedeva da anni, per quanto, ad esempio, le assemblee continuino a svolgersi separatamente nella maggior parte degli stabilimenti. Le organizzazioni sindacali hanno, dunque, almeno, in alcuni casi, intrapreso iniziative comuni per far fronte unitariamente alle conseguenze della riorganizzazione del nuovo gruppo che per quanto non ancora esplicitata, in attesa del piano industriale, ha cominciato a dipanarsi stabilimento per stabilimento, anticipando, di fatto, quello che sarà il piano industriale.

⁴¹ Nel frattempo, è invece accaduto che sono aumentati enormemente in tutti i settori in particolare nel terziario i c.d. contratti collettivi pirata, ovvero quelli sottoscritti di organizzazioni sindacali non rappresentative, al fine di garantire significativi riduzioni del costo del lavoro e delle protezioni associate sul piano normativo. Si veda a tal riguardo G. Olini, *I contratti nazionali: quanti sono e perché crescono*, in *Giornale di Diritto del Lavoro e di Relazioni Industriali*, n. 3, 2016, pp. 417-436; V. Lucia, *Se 866 contratti collettivi di lavoro vi sembrano pochi*, *lavoceinfo.it*, 7 aprile 2021; Cnel, *XXIII Rapporto mercato del lavoro e contrattazione collettiva 2021*, Roma 2022.

Ciò che oggi appare visibile è un nuovo modello organizzativo che, sulla base delle valutazioni finora raccolte tra delegati di vari stabilimenti, risulta decisamente incentrato sulla riduzione ulteriore di costi e sul massimo efficientamento delle linee anche a costo di ambienti e condizioni di lavoro ridotti al minimo. Si potrebbe per certi versi arrivare al paradosso di riconsiderare la gestione Marchionne in ragione degli investimenti effettuati negli stabilimenti in relazione al miglioramento degli ambienti di lavoro (in termini di pulizia, illuminazione, ecc. anche se non dappertutto) e in alcuni casi dell'ergonomia, mentre sul piano dell'organizzazione dei tempi di lavoro, sembra di assistere ad un'ulteriore saturazione dei tempi, al di là delle conseguenze già determinate dalla metrica Ergo-UAS e più in generale dal modello organizzativo del Wcm⁴². Come ormai si sente sempre più di frequente ripetere da parte di diversi delegati della Fiom in tutti gli stabilimenti: “i francesi sono interessati solo a produrre anche se la pulizia delle linee è peggiorata, così come i tempi di lavoro” (delegato Fiom, Stellantis Melfi).

Va detto a tale riguardo che le prime dichiarazioni del nuovo Ad Tavares e quelle in occasione del primo incontro con le organizzazioni sindacali, inclusa la Fiom, seppure non firmataria del Ccsl, ha lasciato intendere, comunque, il ripristino di un modello di relazioni industriali non più escludente. Al di là della strategia manageriale e del fatto che in Francia Psa si è storicamente confrontata con un assetto plurale della rappresentanza sindacale, solo in parte ciò deve far pensare ad un modello di contrattazione più aperto ed “inclusivo”. Intanto le relazioni sindacali di Psa in Francia

⁴² L'applicazione del Wcm in Fca è stata oggetto di una ricerca promossa dalla Fim Cisl nel 2011 poi pubblicata per i tipi di Guerini, cfr. L. Campagna, A. Cipriani, L. Erlicher, P. Neirotti, L. Pero, *Le persone e la fabbrica. Una ricerca sugli operai Fiat Chrysler in Italia*, Milano 2015. Dedicata più nello specifico alle condizioni di lavoro e solo in parte al Wcm, è la ricerca promossa invece dalla Fiom e dalla Cgil alla fine del 2017 e realizzata da un gruppo di ricercatori riuniti dalle Fondazioni Sabattini e di Vittorio, cfr. R. Bennati, D. Bubbico, G. Cavalca, G. Commisso, D. Di Nunzio, L. Dorigatti, G. Ferrucci, M. Gaddi, F. Garibaldo, A. Moro, M. Rinaldini, S. Valerio, *Lavorare in fabbrica oggi. Inchiesta sulle condizioni di lavoro in Fca/Cnb*, Milano, Edizioni della Fondazione Giangiacomo Feltrinelli, 2020. Sulle stesse tematiche ed in particolare sulla fragilità del modello organizzativo ed il coinvolgimento dei lavoratori con alcune importanti considerazioni sul condizionamento esercitato dalla principale organizzazione non firmataria, ovvero dalla Fiom, sull'applicazione del lavoro in gruppo si veda anche il volume di V. di Santo, *Gli operai dopo Marchionne. Organizzazione e qualità del lavoro nella nuova fabbrica dell'automobile*, Milano, Egea 2020.

non sono più pacifiche di quanto si possa immaginare⁴³. Inoltre, va tenuto conto del fatto che sul piano degli assetti societari e industriali quella degli stabilimenti ex Fca in Italia rischia di assomigliare sempre di più alla situazione tipica delle filiali delle multinazionali estere, con tutto quello che questo comporta dal punto di vista della direzione manageriale degli stabilimenti. È quanto sta avvenendo in modo abbastanza evidente con la presenza sempre più numerosa di manager Psa negli stabilimenti italiani e nella conflittualità latente tra questi e il management italiano. E si sta vedendo anche con l'abbandono piuttosto esplicito del modello organizzativo del Wcm voluto da Marchionne ed ora praticamente archiviato da una gestione industriale degli stabilimenti molto più radicalmente votata alla produzione (non che quella del Wcm non lo fosse) e molto meno attenta alle condizioni ambientali ed ergonomiche.

Nonostante l'ampio ricorso agli ammortizzatori sociali⁴⁴ e, dunque, ai fermi produttivi, a causa del Covid-19 e della difficoltà negli approvvigionamenti dei microchip, le condizioni di lavoro non sono migliorate, anzi come spesso accade in simili circostanze la riduzione delle giornate lavorative comporta un accumulo dei volumi programmati con evidenti e maggiori sovraccarichi in alcune aree di lavoro (tipicamente quelle del montaggio). Da questo punto di vista, al di là, del Wcm e dei miglioramenti dell'ambiente di lavoro, le caratteristiche dell'organizzazione del lavoro in epoca Marchionne hanno continuato a contraddistinguere una "via tutta italiana alla produzione snella"⁴⁵ come hanno messo in evidenza i risultati della ricerca, citata in precedenza, sulle condizioni di lavoro promossa dalla Fiom e dalla Cgil, a partire

⁴³ Si veda al riguardo il contributo recente sullo stabilimento Psa di Mulhouse di J. S. Carbonell, *Négociier et contester le nouvelle organisation du tempos de travail dans une usine automobile*, in *Socio-économie du travail*, n. 6, 2019, pp. 91-118; N. Hatzfeld,

⁴⁴ La Fiom ha calcolato, sulla base dei dati Inps, un ricorso nel 2019, prima della pandemia, per 26 milioni di ore, che nel 2021 sono divenute 60. Cfr. Fiom Cgil, *Safety Car ...*, cit.

⁴⁵ Riprendiamo in questa chiave il contenuto di un articolo di Bonazzi dei primi anni 90 che richiamava la specificità dell'approccio Fiat al modello giapponese (*La scoperta del modello giapponese nella sociologia occidentale*, in *Stato e mercato*, n. 39, 1993, pp. 437-466) e quelli di G. Cerruti, *Il World Class Manufacturing alla Fiat e i dualismi sociali e organizzativi della produzione snella*, in *Economia & Lavoro*, n. 3, 2015, pp. 37-53; G. Cerruti, *Il modello World Class Manufacturing alla Fiat Auto: il Giano bifronte della nuova razionalizzazione produttiva*, in *Quaderni di Rassegna Sindacale*, n. 2, 2012, pp. 167-183.

dall'adozione di una metrica del lavoro, l'Ergo-UAS⁴⁶, e, dunque, un modello organizzativo della produzione che ha generato un'intensificazione dei ritmi e delle saturazioni con conseguenze dirette sullo stato di salute dei lavoratori e sulle condizioni di sicurezza, come dimostra l'alto numero di lavoratori con Ridotte Capacità Lavorative (RCL) presente negli stabilimenti.

5. Un contributo sempre più marginale anche sul piano sindacale?

I dati riportati in precedenza descrivono un quadro particolarmente critico per l'industria dell'auto in Italia, in misura maggiore per ciò che rimane dell'ex gruppo Fiat e in misura differente per le aziende della componentistica. Se la pandemia e la contrazione delle vendite si inseriscono in un mercato che era già contrassegnato da tendenze diverse (auto elettrica, guida autonoma, ecc.), tale circostanza, insieme ai provvedimenti europei in materia, come la messa al bando delle produzioni diesel benzina e metano nel 2035 e gli incentivi previsti dai vari Pnrr nazionali sul tema della mobilità sostenibile, sta accelerando la transizione verso le motorizzazioni alternative con conseguenze che sono solo in parte immaginabili e che a cascata avranno effetti certi sia per i costruttori sia per i componentisti e più in generale per l'intera filiera.

È stato già evidenziato il rischio di una progressiva marginalizzazione della produzione nazionale all'interno di una delle maggiori realtà industriali del settore (Stellantis) che vede sempre di più trasferire i centri decisionali verso gli Stati Uniti e la Francia. È risaputo che Fca scontava un ritardo sull'auto elettrica per quanto non fosse priva in Italia delle competenze tecniche 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 accompagna gli accordi sulle fuoriuscite incentivate, annunciato per i 6 mila dipendenti della struttura. Al contrario Psa già da diverso tempo ha intrapreso la transizione verso l'elettrico, come del resto dimostra la sua offerta commerciale, e ha

⁴⁶ Su questo specifico tema si vedano i lavori di D. Fontana, F. Tuccino, *Effetti sulla salute nella Lean Production: il settore auto in Europa*, in *Studi Organizzativi*, 1, 2015, pp. 18-43; F. Tuccino, *Il nuovo modello di organizzazione del lavoro in Fiat: il sistema Ergo-Uas. Gli effetti sulla salute e sulle condizioni di lavoro*, in *Economia & Lavoro*, n. 2, 2011, pp. 43-51.

ricevuto insieme alle altre aziende del settore un sostegno maggiore da parte del governo francese⁴⁷, 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 italiano⁴⁸, le deboli risposte del governo sul fronte delle interrogazioni parlamentari e la sostanziale assenza della proprietà dal confronto con le organizzazioni sindacali, sono tutti fattori che rischiano di contribuire a ridimensionare ulteriormente la produzione automotive nazionale con riflessi anche su un comparto, quello componentistica, più dinamico e particolarmente esposto sul piano dell'export. Per questa ragione appare condivisibile quanto affermato dalla Fiom Cgil circa il 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»⁴⁹.

⁴⁷ Nel dicembre 2021 il governo francese ha annunciato un piano di sostegno all'intera filiera del settore automotive denominato France 2030, già discusso nel 2020, che non costituisce tuttavia una novità per nell'ambito delle politiche industriali del paese. Sul tema della transizione verso l'auto elettrica e le sue conseguenze per l'occupazione segnaliamo lo studio disponibile in rete di Syndex, *Électrification de l'automobile et emploi en France, Étude pour la Fondation Nicolas Hulot pour la Nature et l'Homme*, giugno 2021; T. Pardi, *Prospects and contradictions of the electrification of the European automotive industry: The role of European Union policy*, in *International Journal of Automotive Technology and Management*, n. 21, 2021, pp. 162-179. Dello stesso autore ma in chiave critica rispetto allo stato di innovazione dell'industria automobilistica francese vedi, *Searching for Industrial Policy: The Long Decline of the French Automotive Industry*, in A. Covarrubias, V. Sigfrido e M. R. Perez, a cura di, *New Frontiers of the Automobile Industry*, London, Palgrave Macmillan, 2020, pp. 113-135.

⁴⁸ Cfr. M. Gaddi e N. Garbellini, *Le politiche industriali nel Pnrr*, in *Quaderni di Rassegna Sindacale*, n. 2, 2021, pp. 33-41. Per ulteriori approfondimenti si rimanda agli altri contributi presenti nello stesso numero della rivista e al prossimo numero della rivista Autonomie locali e servizi sociali.

⁴⁹ Fiom Cgil, *Safety car. Le proposte ...*, cit. La Fim sempre sullo stesso tema propone un apposito fondo per la reindustrializzazione del settore, considerando i 150 milioni resi disponibili dal governo come assolutamente insufficienti (cfr. Fim Cisl, *Situazione ...*, cit.). In questo quadro desta attenzione quanto sostenuto da Romano Prodi in un recente 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». Non deve sfuggire, in quest'ottica, l'annuncio recente di un osservatorio automotive comune tra Federmeccanica e Fim Fiom Uilm.

Sul piano sindacale la sensazione più generale è che la riduzione dell'occupazione e lo smembramento dell'ex gruppo Fiat, stiano determinando una progressiva riduzione della centralità rivendicativa che questo comparto ha tradizionalmente rivestito nel movimento sindacale italiano e sul piano dell'iniziativa politica. Le vicende dell'ex gruppo Fiat, venuto meno il protagonismo di Marchionne, hanno perso progressivamente l'attenzione solitamente riservata a quello che resta uno dei comparti più importanti dell'industria nazionale ma che rischia in prospettiva di diventare sempre più simile a quello di altri in termini occupazionali pur considerandone il diverso valore aggiunto. Se si tratta di un ulteriore passo verso il ridimensionamento del peso dell'industria e dell'occupazione che ne consegue sarà presto evidente. Ciò detto, ma non si ha più lo spazio, il settore della mobilità in Italia (al di là del comparto auto) presenta ancora alcune significative presenze e un cospicuo peso anche in termini occupazionali ma l'assenza di grandi gruppi nazionali e la presenza sempre più significativa delle imprese estere rischia tuttavia, anche in questo caso, di riproporre gli stessi interrogativi posti nel corso di questo contributo.