

ODG
N. 1759

Uscire dalle crisi. L'urgenza di avviare serie politiche industriali in coerenza con la transizione ecologica

Presentato dalla Consigliera regionale:

ACCOSSATO SILVANA (prima firmataria) 15/01/2024

Richiesta trattazione in aula

Presentato in data 15/01/2024

Al Presidente del
Consiglio regionale
del Piemonte

ORDINE DEL GIORNO

*ai sensi dell'articolo 18, comma 4, dello Statuto e
dell'articolo 103 del Regolamento interno,*

OGGETTO: *Uscire dalle crisi. L'urgenza di avviare serie politiche industriali in coerenza con la transizione ecologica.*

Il Consiglio regionale

Premesso che:

- il Consiglio Europeo, nel quadro delle politiche assunte affinché l'Unione Europea divenga il primo continente a togliere dall'atmosfera almeno tanta CO2 quanta ne produce entro il 2050, ha approvato definitivamente il divieto, a partire dal 2035, di produzione di auto con motori endotermici, con la sola eccezione di auto alimentate esclusivamente con carburanti sintetici (cosiddetto e-fuel);
- la necessità di ridurre gli effetti della crisi climatica che già si sta manifestando con sempre più numerosi fenomeni estremi impone di intervenire drasticamente sulla produzione, sul fabbisogno e sul consumo di energia e, all'interno di questo, anche sul settore dei trasporti, responsabile di circa il 25% delle emissioni totali di CO2 nei Paesi dell'Unione Europea;
- è fondamentale proseguire e rafforzare la progettazione e la realizzazione di misure per una nuova mobilità dando priorità alla decarbonizzazione della domanda con il potenziamento dei mezzi pubblici e della loro accessibilità, della mobilità condivisa e in ogni caso dell'utilizzo di veicoli ad emissioni zero, promuovere le misure e le infrastrutture necessarie per favorire la mobilità elettrica, con particolare riferimento alle piccole autovetture elettriche;
- appare, pertanto, per quanto riguarda le autovetture, ineludibile il passaggio all'elettrico, la tecnologia più matura e pronta (sia pure con la necessità di affrontare una serie di questioni) all'utilizzo;
- tutte le grandi aziende automobilistiche si stanno già attrezzando per la produzione di autovetture elettriche e, pertanto, occorre che il Parlamento ed il Governo attuino politiche industriali ed economiche che accompagnino le aziende alla transizione energetica, pena l'accelerazione del declino - già in atto proprio a fronte della carenza di tali politiche - di un settore industriale strategico, con tutte le conseguenze sociali del caso.

Evidenziato che:

- La Stellantis nel 2022 ha ottenuto 179,6 miliardi di Euro di ricavi (+18% rispetto al 2021) e utile netto pari a 16,8 miliardi (+26% rispetto al 2022) nonostante un calo delle consegne di auto del 2% (pari a circa 6 milioni). L'utile distribuito è stato pari ad Euro 4,2 miliardi;
- nel piano strategico "Dare Forward 2030", presentato nel mese di marzo del 2023, Stellantis si è prefissata l'obiettivo "di raddoppiare i ricavi netti a 300 miliardi di Euro entro il 2030 e sostenere i margini di reddito operativo rettificato (AOI) a due

- cifre per tutto il periodo del piano; di generare più di 20 miliardi di Euro in flussi di cassa liberi industriali nel 2030; di un rapporto di distribuzione dei dividendi";
- stando a quanto dichiarato dal CEO Carlos Tavares durante la presentazione del piano "Stellantis sarà il campione del settore nella mitigazione del cambiamento climatico, raggiungendo le zero emissioni di carbonio entro il 2038, con una riduzione del 50% entro il 2030. Assumere un ruolo di leadership nella decarbonizzazione, così come un decisivo passo avanti nell'economia circolare, è il nostro contributo per un futuro sostenibile. Come parte di questa leadership, stiamo preparando la strada affinché il 100% delle vendite in Europa e il 50% delle vendite negli Stati Uniti siano costituite da veicoli elettrici a batteria (BEV) entro la fine del decennio. Prevediamo di avere più di 75 BEV e di raggiungere vendite annuali globali di BEV di cinque milioni di veicoli entro il 2030.";
 - i numeri dimostrano pertanto che con la transizione ecologica Stellantis ritiene di poter migliorare le proprie performance, ma l'Italia non risulta essere al centro di tale transizione: gli incentivi all'esodo che Stellantis sta offrendo ai propri dipendenti italiani a partire dal 2021 hanno portato alla fuoriuscita di circa 10.000 persone dall'azienda (che oggi conta circa 45.000 dipendenti in tutta Italia);
 - la produzione di auto in Italia mostra scenari preoccupanti: da quasi un milione e mezzo di veicoli prodotti nel 1999 siamo scesi a 473mila nel 2022; il mercato italiano delle auto elettriche continua a calare, mentre in Europa cresce;
 - nel 2022 le immatricolazioni di auto elettriche in Italia sono scese del -27,1 per cento (quota di mercato al 3,7 per cento), mentre in tutti gli altri grandi Paesi europei ha registrato una robusta crescita: in Germania +32,3 per cento, nel Regno Unito +40,1 per cento, in Francia +25,3 per cento, in Spagna +30,6 per cento;
 - il mancato raggiungimento degli obiettivi sin qui prefissati nel settore automotive si pone in contrasto con gli obiettivi previsti dagli impegni nazionali e comunitari, ostacolando in modo determinante la crescita del comparto, la transizione energetica, e lo sviluppo stesso del mercato dei veicoli elettrici; è invece indispensabile accelerare la transizione verso la mobilità elettrica attraverso reali politiche di incentivazione per il rinnovo del parco auto e la diffusione delle infrastrutture di ricarica dei veicoli elettrici;
 - in venti anni, l'Italia, dal quinto posto come produttore europeo di auto, è stata scavalcata da Repubblica Ceca, Slovacchia, Romania, Turchia, con l'Ungheria prossima al sorpasso;
 - le ricadute sull'occupazione sono state pesantissime: secondo i dati dell'OECD, dai 210mila operai impiegati nel 1995 si è passati ai 173mila del 2020, con un calo del 17,76%. Le ore di cassa integrazione nel settore automotive dal 2015 al 2022 sono quasi raddoppiate passando da quasi 36 milioni a più di 53;
 - gli impegni presi da Stellantis circa le produzioni da realizzare in Italia ad oggi sono completamente incerti;
 - l'assoluta assenza di politiche industriali sta mettendo a rischio interi settori dell'industria in Italia, con le aziende dell'indotto a rischio chiusura, in particolare la componentistica, penalizzata in Italia dai bassi volumi, in un momento in cui sarebbero necessari forti investimenti;
 - nel frattempo, Stellantis ha aperto una fabbrica di batterie nel nord della Francia e sta ultimando nuovi stabilimenti produttivi in Africa, come dimostra l'invito del gruppo rivolto ai propri fornitori italiani dell'indotto a seguire la società a Orano, in Algeria, dove ha già avviato la produzione di alcuni modelli, per una capacità produttiva di 90.000 veicoli l'anno da qui a 3 anni.

Sottolineato che:

- in Piemonte la situazione causata dal progressivo disinvestimento di Stellantis nella nostra regione e la mancanza di adeguate politiche industriali da parte dei Governi nazionali, appare particolarmente preoccupante, anche a seguito della decisione di

- Stellantis dell'estate del 2021 di realizzare la propria gigafactory italiana a Termoli invece che a Mirafiori;
- lo stabilimento di Mirafiori, cuore della produzione automobilistica di Torino, è da tempo sottoutilizzato. Infatti:
 - circa la metà delle aree, pari a circa 1,5 milioni di metri quadrati sono attualmente vuote;
 - a fronte dei 60.000 dipendenti presenti negli anni Sessanta dello scorso secolo, scesi poi a circa 19.000 nel 2014, oggi sono presenti meno di 12.000 addetti (compresi gli impiegati dei cosiddetti "enti centrali");
 - tale numero comprende i lavoratori e le lavoratrici in cassa integrazione (cassa integrazione che si prolunga ormai da 16 anni e che coinvolge costantemente circa 2.000 dipendenti) e le circa 900 persone che utilizzeranno gli incentivi all'esodo previsti da Stellantis nello scorso mese di febbraio;
 - tale progressivo disinvestimento dalla produzione a Mirafiori ha avuto effetti devastanti anche sull'indotto piemontese. Si stima che dal 2008 abbiano chiuso almeno 370 aziende dell'automotive e abbiano perso il lavoro circa 32.000 persone;
 - gli investimenti di Stellantis su Mirafiori, stando a quanto comunicato in seguito all'incontro tra il Presidente della Regione Piemonte, Alberto Cirio, il Sindaco di Torino, Stefano Lo Russo, e l'Amministratore Delegato di Stellantis, Carlos Tavares, avvenuto in data 20 settembre 2022 - in cui è stato sottoscritto un accordo coperto tuttavia da riservatezza sulla base di quanto riferito più volte al Consiglio regionale - sono unicamente relativi alla creazione di un hub dell'economia circolare che è certamente progetto condivisibile ma che non appare adeguato a consentire un rilancio dello stabilimento e del settore dell'automotive piemontese. Stando a quanto dichiarato dalla Società, sono previste 550 assunzioni nel 2025, mentre ad oggi vi è stata soltanto mobilità interna per 200 dipendenti;
 - la salvaguardia ed il rilancio dello stabilimento di Mirafiori e del settore dell'automotive sono strategici per l'economia della nostra Regione;
 - in particolare l'area di Mirafiori può essere valorizzata sia per la produzione di veicoli elettrici, che per produzioni funzionali alla nuova propulsione elettrica;
 - il sapere e le competenze tecniche accumulate da molti anni possono rendere il Piemonte attrattivo per la produzione di nuove autovetture da parte di altri soggetti interessati;
 - il rilancio di tale settore non può prescindere da un costante rapporto con le parti sociali interessate, a partire dai rappresentanti dei lavoratori e delle lavoratrici.

Considerato che:

- Stellantis a parole continua a ribadire la centralità di Torino all'interno del gruppo, nella realtà sappiamo che la Panda elettrica sarà prodotta nello stabilimento di Kragujevac in Serbia, sicuramente non in Italia e non a Torino. Così come abbiamo appreso dell'investimento di Stellantis nello sviluppo dei motori a idrogeno non in Italia, bensì a Saint-Font, nell'est della Francia.
- La Lear Corporation, azienda componentistica di Grugliasco, già a febbraio 2023 aveva dichiarato 260 lavoratori in esubero su 420 totali.
- La situazione dei lavoratori Lear resta ad oggi critica: da anni le produzioni di sedili nello stabilimento sono in calo e non ci sono prospettive di nuove commesse che possano assicurare il pieno impiego. La situazione, inoltre, si sta aggravando a causa della forte diminuzione dei volumi delle auto Maserati.
- Nei primi giorni del mese di novembre 2023 il gruppo Ipi ha pubblicato online su Immobiliare.it l'annuncio di vendita del complesso produttivo ex Bertone di Grugliasco, oggi Maserati.

- Nel 2021 le vetture Maserati, la cui produzione a Torino è scesa al lumicino, appena 8 mila auto secondo Fim nel 2023 (nel 2017 erano 55 mila), sono state trasferite a Mirafiori. Di conseguenza anche l'indotto Maserati purtroppo è in crisi profonda.
- Torino e la sua cintura vantano purtroppo già migliaia di chilometri quadrati di fabbriche dismesse e abbandonate, non vorremmo che anche i 205 mila mq dell'attuale Maserati diventassero l'ennesimo contenitore vuoto. Sicuramente è interesse pubblico conoscere il destino futuro di quell'area.
- Nel mese di novembre 2023 la Lear di corso Allamano ha annunciato trecento esuberanti su 420 addetti.
- La crisi della Lear non può certamente essere collegata alla transizione economica, stiamo parlando di un'azienda che produce sedili e sistemi elettrici per autoveicoli, assolutamente presenti anche nelle auto elettriche.
- È sempre del novembre 2023 la notizia che la TE Connectivity chiude un intero stabilimento a Collegno (TO) lasciando a casa 220 lavoratori, nonostante lo stabilimento abbia chiuso il bilancio 2022 con 8 milioni di utili, senza mai fare un'ora di cassa integrazione. La chiusura è ancora più incomprensibile considerando le dimensioni complessive del gruppo che impiega circa 80 mila dipendenti nel mondo e considerate le grandi professionalità e competenze presenti tra le maestranze della sede collegnese.

impegna la Giunta regionale del Piemonte

- A rappresentare con urgenza al Governo ed in particolare al Ministro delle Imprese e del Made in Italy le preoccupazioni per le sorti dell'industria dell'auto del Piemonte, chiedendo altresì che vengano avviate politiche industriali, anche sulla scorta di quanto viene attuato in altri Paesi europei, per sostenere le lavoratrici ed i lavoratori del settore, nonché per accompagnare le aziende nei necessari processi di riorganizzazione produttiva;
- A chiedere con urgenza al Governo:
 - di assumere un ruolo centrale e decisivo nel rilancio dell'industria dell'automotive e della produzione di auto in Italia in coerenza con la transizione ecologica e con gli impegni in ambito UE;
 - di mettere in atto tutte le iniziative volte a incentivare e favorire il passaggio dalla produzione dell'auto endotermica alla produzione nazionale dei veicoli elettrici;
 - di sostenere e proporre un piano industriale di rilancio della produzione di autoveicoli elettrici anche sostenendo i necessari investimenti in ricerca e sviluppo, a garanzia dei livelli occupazionali e della filiera della componentistica, promuovendo, insieme alle regioni interessate, iniziative di formazione per le lavoratrici e i lavoratori dell'automotive affinché possano acquisire le competenze necessarie alla transizione ecologica;
- Ad avviare un rapporto costante con le parti sociali e con le istituzioni pubbliche interessate (Regione, Politecnico, centri di ricerca), anche costituendo uno specifico gruppo di lavoro permanente per concertare interventi, azioni, richieste per rilanciare il settore automobilistico piemontese nell'attuale fase di transizione all'elettrico;
- Ad avviare una sede di confronto specifica con Stellantis e con le organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative per identificare un piano di rilancio di Mirafiori, volto a superare la Cassa integrazione, a creare nuova occupazione anche prevedendo nuove linee di produzione;
- Ad avviare iniziative per incentivare la collocazione in Piemonte di altri produttori di autoveicoli elettrici.

Torino, 15 gennaio 2024

Primo firmatario Silvana Accossato