

Numero 38 Anno 7 - Aprile 2020 - Edizione Online

LavoroWelfare

PER UN NUOVO RIFORMISMO



**Automotive:
l'Italia nella grande
transizione**

**Dall'auto
alla nuova mobilità**



Associazione
LAVORO&WELFARE

Automotive: l'Italia nella grande transizione

Indice

Nella grande transizione dell'automotive <i>Cesare Damiano</i>	3
Automotive: un mini glossario <i>a cura di Vittorio Liuzzi</i>	6
Scheda: l'accordo Fca-Psa <i>a cura di Piero Pessa</i>	8
Fca-Psa: anatomia di una fusione <i>Giuseppe Berta</i>	14
Il rischio sovrapposizione produttiva <i>Paolo Bricco e Fernando Liuzzi</i>	17
La transizione in accelerazione <i>Stefano Patuanelli</i>	21
Visione, progettazione, investimenti <i>Marco Bentivogli</i>	24
Il pensiero della "città mobile" <i>Michele de Palma</i>	27
Interesse nazionale e rischio occupazione <i>Gianluca Ficco</i>	30
Fca-Psa: un'intesa promettente <i>Roberto Di Mauro</i>	33
L'auto al centro della transizione <i>Andrea Bianchi</i>	35
Basilicata: Melfi polo del futuro <i>Vito Bardi</i>	45

Campania: Tutte le azioni per lo sviluppo <i>Sonia Palmieri</i>	47
Lazio: tra innovazione e diritti <i>Claudio di Berardino</i>	50
Piemonte: sulla nuova frontiera <i>Elena Chiorino</i>	53
Appendice	
<i>Comunicato Stampa Fca-Psa</i>	57
<i>Accordo Fca-Organizzazioni Sindacali sul COVID-19</i>	64
<i>L'impatto del COVID-19 sull'industria automobilistica</i> <i>Maria Giovannone, Veronica Verzulli</i>	77

Aggiornato al
17/04/2020

Coordinamento editoriale: *Luciana Dalu e Vittorio Liuzzi*
Progetto grafico: *Mattia Gabriele*

Nella grande transizione dell'Automotive

Una fotografia. Un'istantanea che ferma un momento nella storia dell'industria dell'auto. Questo numero di LavoroWelfare, dedicato all'Automotive, è stato concepito alle soglie di un passaggio drammaticamente straordinario della nostra storia: l'epidemia del Covid-19. In una manciata di giorni, ogni nostra certezza è svanita e ogni aspetto della nostra vita è rimasto come congelato. Fermato, per l'appunto, nell'istante di uno scatto fotografico.

Ci sarà un prima e un dopo. Ci saranno passaggi imprevedibili mentre scriviamo queste righe. Tutti noi - l'Italia, l'Europa, il mondo - siamo stati messi di fronte a una crisi che viene frettolosamente descritta come paragonabile a quella prodotta da una guerra mondiale. Ma al di là del dolore per le vittime e dell'angoscia che affrontiamo quotidianamente, ci muoviamo, tutti insieme, verso un territorio sconosciuto. E lo facciamo senza avere esploratori da mandare in avanscoperta.

Non i conflitti politici, non quelli militari, non le guerre commerciali, non gli scontri ideologici: è stata l'aggressione portata da un virus, prima taciuta, poi sottovalutata e - in alcuni casi negata in modo incosciente - a fare il giro del mondo e a mettere in ginocchio un Paese dopo l'altro. E, in un brevissimo lasso di tempo, a scatenare una violenta recessione economica globale.

Tuttavia, il dopo va preparato a partire da quel che sappiamo del prima. Oggi, le Istituzioni sovranazionali e dei singoli Paesi sono impegnate nella messa in opera di misure inedite per contenere e fronteggiare la situazione.

Cesare Damiano è
presidente dell'Associazione
Lavoro&Welfare

Tutti noi sappiamo bene che il tessuto produttivo del mondo intero pagherà un prezzo incalcolabile prima che si possa arrivare a un nuovo inizio. Mentre stendiamo queste righe, i dati provenienti dai mercati di tutto il mondo, ci rivelano un ovvio crollo della produzione e delle vendite di autoveicoli. Nella lettura dei pezzi che compongono questo numero di LavoroWelfare bisogna, evidentemente, tenere conto che sono stati, per lo più, scritti mentre la crisi attuale doveva ancora svilupparsi nella sua reale imponenza. Sappiamo che un'enormità di aziende e di posti di lavoro sono a rischio immediato. E ciò vale ancor di più per un tessuto produttivo delicato, per molto versi fragile, come quello del nostro Paese.

Senza cedere alla retorica, le migliori energie dovranno essere mobilitate non appena usciremo dal lockdown che ci confina nelle nostre abitazioni. Ovunque e comunque sia possibile, ci si è rivolti allo smart working. Così è anche per la nostra redazione e per coloro che hanno collaborato con i loro contributi e hanno scritto gli articoli che compongono questo numero di LavoroWelfare.

E sono contributi di grande spessore e qualità informativa. I quali ci descrivono l'articolazione e la complessità di uno dei principali settori industriali del mondo; settore determinante per il tessuto produttivo italiano: l'Automotive. Nel quale, a ridosso dell'esplosione del Covid-19, si era dato avvio alla fusione tra Fca e Psa, intesa a produrre il quarto player mondiale di questa industria.

Gli articoli che leggerete in queste pagine rappresentano, dunque, il panorama di un settore strategico come quello della mobilità, dell'industria e dei servizi a essa connessa che dovrà essere uno dei generatori della futura ripresa. Settore rispetto al quale - è doveroso sottolinearlo - per lungo tempo in Italia non si è né dissegnata, né men che mai, sviluppata e applicata un'autentica politica industriale. Il nostro ricercatore, Piero Pessa, ci dà le dimensioni della produzione di autoveicoli nel mondo e del settore in Italia, Paese che ha un ruolo industriale di primo piano nella componentistica.

Giuseppe Berta, docente della Bocconi e grande storico dell'industria, indaga le ragioni, i nodi e le prospettive della fusione Fca-Psa. In un confronto tra giornalisti, Fernando Liuzzi intervista Paolo Bricco - inviato del Sole 24 Ore specializzato in economia e in politica industriale - analizzando i rischi di sovrapposizioni produttive tra gli stabilimenti europei dei due Gruppi e il riposizionamento di Exor, ovvero della famiglia Agnelli: da timonieri dell'industria automobilistica italiana verso un nuovo profilo di investitori con una propensione alla diversificazione.

Il Ministro dello Sviluppo Economico, Stefano Patuanelli, espone le linee guida e gli strumenti del Piano Transizione 4.0, basi per le scelte strategiche nazionali, che, attraverso il dibattito con i soggetti coinvolti nel settore - ricerca, industria, parti sociali, Istituzioni -, porteranno a disegnare il profilo futuro del settore Automotive in Italia.

Un ampio spazio è dedicato al panorama composto dai punti di vista delle parti sociali. Marco Bentivogli per la Fim-Cisl, Michele De Palma per la Fiom-Cgil, Gian-

luca Ficco per la Uilm-Uil, Roberto Di Mauro per la Fismic-Confsal, Andrea Bianchi per Confindustria espongono, non solo la posizione delle rispettive Organizzazioni. Andando oltre, disegnano l'inedito e rivoluzionario panorama di un settore che si muove in un'autentica mutazione genetica, dalla produzione di veicoli per la proprietà personale, che tutti conosciamo, verso l'inedita e complessa articolazione di un'industria inserita in un nuovo paradigma tecnologico, organizzativo e sociale: quello della Mobility as a Service.

Infine, gli Amministratori delle Regioni in cui è insediata l'industria automobilistica - dagli stabilimenti Fca all'eccellenza italiana della componentistica - in tutta la sua complessità: Vito Bardi, Presidente della Basilicata; Sonia Palmieri, Assessore al Lavoro della Campania; Claudio Di Berardino, Assessore al Lavoro del Lazio; Elena Chiorino, Assessore al Lavoro del Piemonte. Regioni sì, diverse, ma tutte - con i propri originali profili e vocazioni industriali - risolte a partecipare attivamente a questo storico processo di rinnovamento di un settore determinante sul piano dello sviluppo e dell'occupazione.

In appendice, oltre al comunicato stampa del 19 dicembre dello scorso anno con cui Fca e Psa annunciavano il raggiungimento dell'accordo per la fusione delle due imprese, un documento di attualità stringente: l'accordo siglato, il 9 aprile, da Fca e organizzazioni sindacali. Si tratta, come definito nel testo, delle "linee guida per la regolamentazione condivisa delle misure atte a consentire la progressiva ripresa delle attività del Gruppo FCA in Italia, anche cosiddette non essenziali, nei tempi e nei limiti che saranno fissati dal Governo". Un esempio di grande interesse di come le parti sociali possano collaborare per avviare una ripresa della produzione in condizioni di sicurezza.

Infine, l'appendice contiene una sintesi del punto di vista dell'organizzazione internazionale del lavoro elaborata da Maria Giovannone e Veronica Verzulli relativa all'impatto del covid-19 sulla industria automobilistica mondiale.

Vi consegniamo questa fotografia. Siamo consapevoli che, mentre il mondo combatte la battaglia contro il virus, nuovi fenomeni innescati da questa crisi interverranno a modificare la complessità che è la cifra di un mondo globalizzato. Il domani dell'industria italiana dell'Automotive non è, certo, già scritto.

Ed è da questo panorama che riprenderà il suo cammino. Buona lettura.

Automotive: un mini-glossario

à cura di Vittorio Liuzzi

Un breve elenco di sigle e termini che incontrerete in questo numero di Lavoro-Welfare.

Organizzazioni

Anfia: Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica. Fondata a Torino - dove ha sede - nel 1912 come Uifa (Unione Italiana Fabbriche di Automobili), ha 320 aziende associate ed è una delle maggiori associazioni di categoria di Confindustria. Secondo il suo Statuto, Anfia "ha lo scopo di rappresentare e tutelare gli interessi delle imprese associate e, più in generale, di promuovere lo sviluppo dell'intera filiera dell'industria italiana autoveicolistica".

Anfia rappresenta tre gruppi merceologici: produttori di parti e di componentistica delle automobili; carrozzieri e progettisti; costruttori.

Sito web: anfia.it

Arera. Autorità di Regolazione per Energia Reti e Ambiente. Svolge attività di regolazione e controllo nei settori dell'energia elettrica, del gas naturale, dei servizi idrici, del ciclo dei rifiuti e del telecalore.

Sito web: arera.it

Oica: Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles (Organizzazione Internazionale di Costruttori di Veicoli a Motore). Fondata a Parigi - dove ha sede - nel 1919, è una federazione internazionale di costruttori di automobili. Gli scopi generali dell'organizzazione sono difendere gli interessi dei produttori di veicoli, degli assemblatori e degli importatori raggruppati nelle loro federazioni nazionali.

Sito web: oica.net

Definizioni

Ccs: Carbon Capture and Storage, processo finalizzato a cattura, trasporto e stoccaggio dell'anidride carbonica (CO₂) prodotta nella combustione di fonti fossili.

Ccu: Carbon Capture and Utilization: processo finalizzato alla cattura dell'anidride carbonica (CO₂) e al suo riciclo per un ulteriore utilizzo.

Emissioni climalteranti: emissioni di gas che contribuiscono a produrre alterazioni, a livello globale, del clima della Terra.

Hydrogen (Blue e Green): sono metodi innovativi di estrazione dell'idrogeno - da utilizzare anche come carburante per veicoli - da composti del carbonio (fossili e biomasse), Blue Hydrogen, o per elettrolisi dell'acqua, Green Hydrogen.

ktEP: chilotep = 1000 Tep. Tep: *tonne of oil equivalent*, tonnellata equivalente di petrolio, unità di misura dell'energia che rappresenta la quantità di energia rilasciata dalla combustione di una tonnellata di petrolio grezzo.

Mobility as a Service: l'acronimo *MaaS* descrive il passaggio dai metodi di trasporto di proprietà personale alla mobilità fornita come servizio. Ciò è possibile combinando i servizi di mobilità offerti da fornitori di trasporto pubblici e privati attraverso una piattaforma unificata che crea e gestisce il viaggio e alla quale gli utenti possono accedere con un unico account. Gli utenti possono pagare per singolo viaggio o attraverso una tariffa mensile per una distanza limitata.

NOx: indica genericamente l'insieme di due ossidi di azoto - l'ossido di azoto NO e il biossido di azoto NO₂ - che viene generato da un motore a combustione, producendo emissioni inquinanti.

Piano nazionale integrato per l'energia e il clima: Ministero dello Sviluppo Economico, Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, dicembre 2019. "Da tempo l'Italia persegue il più ampio ricorso a strumenti che migliorino insieme sicurezza energetica, tutela dell'ambiente e accessibilità dei costi dell'energia, contribuendo agli obiettivi europei in materia di energia e ambiente [...]".

Sul web: mise.gov.it/images/stories/documenti/PNIEC_finale_17012020.pdf

Pnire: Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, Piano Nazionale Infrastrutturale per la Ricerca dei veicoli alimentati ad energia elettrica.

Sul web: governo.it/sites/governo.it/files/PNire.pdf

Segmenti Bev e Phev. Bev: *Battery electric vehicles*. Veicolo elettrico che utilizza esclusivamente energia chimica immagazzinata in batterie ricaricabili, senza fonte secondaria di propulsione. **Phev:** *Plugg-in electric vehicles*. Veicolo che può essere ricaricato da una fonte esterna di elettricità.

Sharing Economy: economia collaborativa: metodo di distribuzione di beni e servizi che differisce dal tradizionale modello fondato su imprese che assumono dipendenti e vendono prodotti ai consumatori. Nell'economia collaborativa o "della condivisione", si postula che gli individui affittino o "condividano" cose come la propria auto, casa e tempo personale con altri. Ciò, può valere, nel presente contesto, anche per la mobilità.

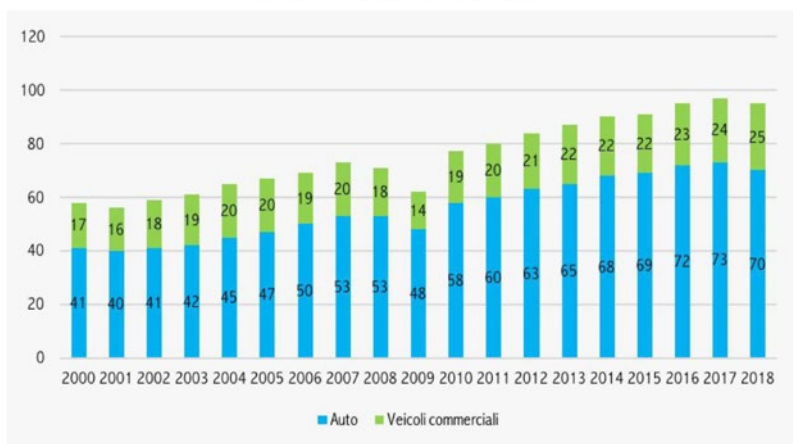
Scheda. L'accordo Fca-Psa

a cura di Piero Pessa

La produzione mondiale di veicoli

Come illustra il grafico 1, il 2018 ha segnato una flessione nella produzione di veicoli, dovuta, in particolare, alla rilevante caduta della domanda di automobili, non compensata dal buon andamento dei veicoli commerciali. Anche i dati parziali del 2019 sembrano confermare questa tendenza (le previsioni Anfia indicano un calo del 4%).

Grafico n. 1 - Produzione mondiale di veicoli



Fonte: Oica

Il momento difficile che sta attraversando l'automotive è anche certificato dall'andamento degli indici finanziari del settore, segno che i mercati si aspettano alcuni anni di bassi profitti.

Alla base di queste difficoltà vi è la guerra dei dazi scatenata dagli Usa nei confronti della Cina e dell'Europa e anche, probabilmente, le più severe norme di regolamentazione delle emissioni entrate in vigore in alcuni Paesi. Come si può osservare dalla tabella n. 1 il Pa-

Piero Pessa
esperto di Automotive
collabora con L&W

ese più colpito è la Cina, il primo produttore mondiale, che dopo 10 anni di crescita ininterrotta ha una flessione considerevole. Nel corso del 2019 si sono notati segni di rallentamento negli Usa e in Europa. Per quanto riguarda l'Europa sono state decisamente influenti le nuove e restrittive norme sulle emissioni entrate in funzione nel settembre del 2018, che hanno condizionato i mercati nei mesi successive e nel corso del 2019. Lo stesso boom di immatricolazioni di dicembre 2019 (+21,4%) è sospetto: potrebbe trattarsi di finte vendite, in altre parole immatricolazioni fatte dai concessionari per evitare gli incrementi di tassazione stabiliti da alcuni Paesi europei a partire dal gennaio 2020. In ogni caso questo incremento anomalo si rifletterà negativamente sui profitti e sulle vendite dei primi mesi del 2020.

Tabella n. 1 - Produzione per paese nel 2018

Paese	auto	veicoli commerciali	totale	variaz. anno preced.
Totale	70.498.388	25.136.912	95.634.593	-1.1
China	23.529.423	4.279.773	27.809.196	-4.2
USA	2.795.971	8.518.734	11.314.705	1.1
Japan	8.358.220	1.370.308	9.728.528	0.4
India	4.064.774	1.109.871	5.174.645	8.0
Germany	5.120.409	0	5.120.409	-9.3
Mexico	1.575.808	2.524.717	4.100.525	0.1
South Korea	3.661.730	367.104	4.028.834	-2.1
Brazil	2.386.758	493.051	2.879.809	5.2
Spain	2.267.396	552.169	2.819.565	-1.0
France	1.763.000	507.000	2.270.000	2.0
Thailand	877.015	1.290.679	2.167.694	9.0
Canada	655.896	1.364.944	2.020.840	-7.9
Russia	1.563.572	204.102	1.767.674	13.9
UK	1.519.440	84.888	1.604.328	-8.3
Turkey	1.026.461	523.689	1.550.150	-8.6
Czech Rep.	1.345.041	0	1.345.041	3
Indonesia	1.055.774	287.940	1.343.714	10.3
Iran	1.027.313	68.213	1.095.526	-40
Slovakia	1.090.000	0	1.090.000	5.6
Italy	670.932	389.136	1.060.068	-7.2
Poland	451.600	208.046	659.646	-4.4
South Africa	321.097	289.757	610.854	3.5
Malaysia	522.000	42.800	564.800	12.2
Others	341.554	152.230	493.784	
Romania	476.769	0	476.769	31.1
Argentina	208.573	258.076	466.649	-1.4
Hungary	430.988	0	430.988	3.0
Morocco	368.601	33.484	402.085	17.6
Belgium	265.958	42.535	308.493	-18.2
Portugal	234.151	60.215	294.366	67.7
Taiwan	190.052	63.189	253.241	-13.1
Uzbekistan	220.667	0	220.667	57.3
Slovenia	209.378	0	209.378	10.2
Austria	144.500	20.400	164.900	69.7
Finland	112.104	0	112.104	3
Colombia	69.000	3.800	72.800	-5.5
Egypt	19.500	52.100	71.600	95
Serbia	56.303	146	56.449	-28.5
Ukraine	5.660	963	6.623	-22,9

Fonte: Oica

Le difficoltà sui mercati si sommano alle esigenze di investimento dettate dalle nuove tendenze delle case automobilistiche: l'elettrificazione dei propulsori e la guida autonoma. Su questi aspetti le case automobilistiche prevedono investimenti importanti, nell'ordine dei 300 milioni di dollari nei prossimi tre anni.

La somma di questi problemi e difficoltà rilancia a tutti gli effetti la questione delle alleanze tra le case automobilistiche. Nei fatti, è in atto una trasformazione importante del settore, dove i nuovi modelli di mobilità condivisa e le trasformazioni tecnologiche del prodotto auto generano conseguenze rilevanti.

In questo contesto si inquadra l'accordo tra Fca e PsA: si forma un gruppo che produrrebbe circa 8,5-8,7 milioni di veicoli, con circa 180 miliardi di fatturato, che diventa (vedi la tabella 2) il terzo o quarto produttore mondiale dopo Toyota e Volkswagen. Dopo l'accordo preliminare ci vorrà almeno un anno per definire tutti gli aspetti operativi. Per il momento è stato definito il vertice del nuovo gruppo e la sede che sarà in Olanda.

Tabella n. 2 – Graduatoria dei produttori di veicoli

RANKING	GRUPPI/GROUP	ANNO 2016	ANNO 2017
1	TOYOTA	10.213.486	10.466.051
2	VOLKSWAGEN	10.126.281	10.382.334
3	HYUNDAI	7.889.538	7.218.391
4	G.M.	6.971.710	6.856.880
5	FORD	6.457.773	6.386.818
6	NISSAN	5.556.241	5.769.277
7	HONDA	4.999.266	5.236.842
8	FIAT	4.681.457	4.600.847
9	RENAULT	3.373.278	4.153.589
10	PSA	3.152.787	3.649.742
11	SUZUKI	2.945.295	3.302.336
12	SAIC	2.564.786	2.866.913
13	DAIMLER AG	2.526.450	2.549.142
14	B.M.W.	2.359.756	2.505.741
15	GEELY	1.266.456	1.950.382
16	CHANGAN	1.715.871	1.616.457
17	MAZDA	1.586.013	1.607.602
18	DONGFENG MOTOR	1.315.490	1.450.999
19	BAIC	1.343.682	1.254.483
20	MITSUBISHI	1.091.500	1.210.263
21	SUBARU	1.024.604	1.073.057
22	GREAT WALL	1.094.360	1.041.025
23	TATA	925.205	932.387
24	IRAN KHODRO	636.000	710.869
25	SAIPA	531.000	648.324
26	MAHINDRA	605.376	612.595
27	ISUZU	654.480	612.421
28	CHERY	631.454	605.331
29	FAW	557.174	592.688
30	GAC	384.937	513.870
31	ANHUI JAC AUTOMOTIVE	651.291	493.199
32	BYD	510.572	421.590
33	BRILLIANCE	464.210	362.166
34	HUNAN JIANGNAN	335.585	315.363
35	CHINA NATIONAL HEAVY DUTY TRUCK	199.941	296.594
36	CHONGQING LIFANMOTOR CO.	278.389	214.145
37	SHANNXI	116.034	189.066
38	ASHOK LEYLAND	145.434	160.208
39	SOUTH EAST (FUJIAN)	114.515	159.473
40	PACCAR	139.605	153.405
41	CHANGFENG	88.888	135.682
42	RONGCHENG HUATAI	84.621	132.511
43	TESLA	83.922	101.027
44	HAIMA CARS	152.980	94.932
45	GAZ	87.207	88.902
46	CHENGDU DAYUN	59.298	79.737
47	NAVISTAR	48.447	68.258
48	ZHENGZHOU YUTONG	71.192	67.231
49	PROTON	73.400	67.170
50	LEYLAND TRUCKS	14.729	59.795

Fonte: Anfia

Il settore automotive in Italia

La tabella 3 mette in evidenza la progressiva riduzione della produzione di automobili nel nostro Paese, solo parzialmente compensata dall'incremento di quella di veicoli commerciali. Viceversa si deve registrare una ripresa delle immatricolazioni dopo la forte flessione degli anni 2012-2013. In sostanza la produzione nazionale copre meno del 30% del mercato interno di autovetture, mentre la produzione di veicoli commerciali ne è abbondantemente al di sopra. Secondo gli ultimi dati sulle immatricolazioni, riferiti a novembre 2019, anche il nostro Paese mostra una tendenza negativa con inevitabili conseguenze sui livelli produttivi.

Tabella n. 3 - Produzioni e mercato in Italia

anno	Produzione nazionale		Immatricolazioni nazionali	
	auto	veicoli commerciali	auto	veicoli commerciali
1997	1.573.947	250.206	2.393.607	140.325
1998	1.402.382	286.373	2.363.995	172.220
1999	1.410.459	287.727	2.322.430	188.771
2000	1.422.284	312.868	2.411.990	224.009
2001	1.271.780	305.710	2.418.226	226.255
2002	1.125.769	298.715	2.302.870	275.568
2003	1.026.454	292.327	2.254.317	202.458
2004	833.578	305.451	2.272.807	214.189
2005	725.528	309.365	2.244.108	210.489
2006	892.502	316.225	2.335.462	230.292
2007	910.860	372.003	2.494.115	242.826
2008	659.221	363.209	2.161.359	221.830
2009	661.100	181.135	2.159.924	175.849
2010	573.169	263.952	1.962.042	180.686
2011	485.606	303.919	1.749.469	170.638
2012	396.817	274.462	1.403.263	113.267
2013	388.465	269.321	1.304.842	99.904
2014	401.317	296.258	1.360.777	117.720
2015	663.139	350.319	1.575.954	132.769
2016	712.971	389.694	1.826.131	200.273
2017	742.642	399.178	1.971.646	193.221
2018	670.932	388.761	1.911.035	181.498
2019	542.007	372.671	1.916.817	187.621

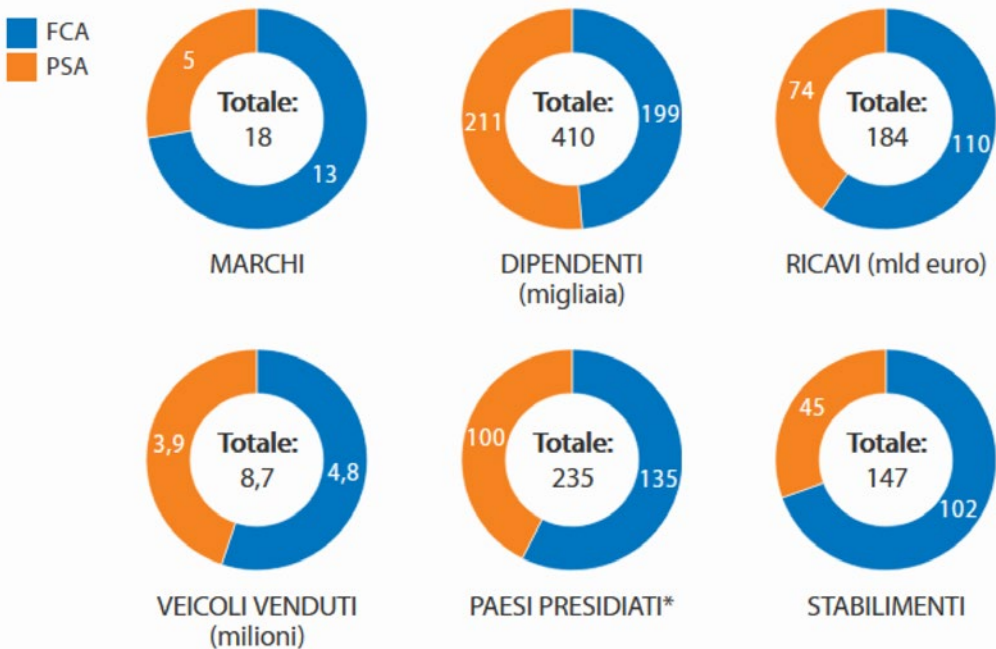
Fonte: Anfia

In ogni caso il settore automotive, composto soprattutto da produttori di componentistica, resta importante nel nostro paese: occupa tuttora circa 250mila addetti (di cui circa 34.000 in Fca) in circa 5.700 imprese, il fatturato complessivo è di 93 miliardi, pari al 5,6% del Pil (dati Anfia).

L'accordo Fca-Psa apre scenari nuovi che comporteranno conseguenze sugli assetti futuri delle produzioni e degli stabilimenti, cui si aggiungono i probabili effetti derivanti dagli investimenti sulle nuove tecnologie dei propulsori.

Per il momento i vertici aziendali si sono affrettati a dichiarare che la fusione non avrà conseguenze sul piano occupazionale, mettendo invece in rilievo gli aspetti positivi dell'operazione, che sono stati abbondantemente illustrati dagli organi d'informazione, come dimostra lo schema che segue.

Fca-Psa: nasce il quarto produttore al mondo di auto



Fonte: *La Repubblica* del 18 dicembre 2019

In realtà dare per scontato che ci siano solamente ricadute positive è un po' azzardato. Per il momento l'unica cosa certa è il maxidividendo di 5,5 miliardi agli azionisti di Fca. Restano invece molti problemi aperti. Quello più dirimente è se la fusione avrà successo e porterà effettivamente a un incremento delle vendite. Non è una questione da dare per scontata, vista la recente storia di alcune fusioni fallite (ad esempio, quella tra Fiat e Gm): non è sempre facile trovare la giusta dose di sinergie organizzative e culturali per l'affermazione del nuovo gruppo, anche se il nuovo Ceo, Carlos Tavares, viene considerato un fuoriclasse nell'industria automobilistica, avendo già l'esperienza positiva della fusione PsA con Opel-Vauxall. Un altro elemento positivo è la relativa complementarietà delle due

aziende sia in termini di modelli (Fca forte nel segmento A, Psa nel segmento B e nei propulsori elettrici), sia nei mercati (PSA è forte in Europa ma non è presente negli USA, al contrario di Fca), tuttavia entrambi sono scarsamente presenti nel mercato cinese.

Più complessa è la questione dei futuri assetti produttivi e occupazionali. È difficile ritenere che non ci siano conseguenze negative su questo piano. Infatti, alcuni attenti osservatori e studiosi del settore valutano che questi aspetti siano inevitabili. Giuseppe Berta afferma (affari italiani.it del 30/10/2019): "quando si fanno delle operazioni del genere in un'epoca di transizione tecnologica come quella che stiamo attraversando, gli annunci e le rassicurazioni valgono poco. Nella creazione di un nuovo modello, le razionalizzazioni sono fisiologiche. Dipende da come procederà la transizione verso l'elettrico, ma è impensabile che si mantengano intatte tutte le strutture esistenti".

D'altra parte Davide Bubbico e Francesco Zirpoli su lavoce.info del 5 novembre 2019 prevedono un ridimensionamento o una chiusura delle attività di progettazione svolte in Italia con il trasferimento in Francia; con il conseguente spostamento anche dei fornitori che producono componenti e sistemi. Un ulteriore problema, che viene sottolineato, è la debolezza dei principali stabilimenti italiani di Fca: Mirafiori e Cassino sono largamente sottoutilizzati. Il relativo insuccesso della strategia di mercato sul segmento Premium - in particolare i modelli Alfa Romeo - porta rilevati problemi di insaturazione di questi stabilimenti.

In conclusione si può affermare che restano ancora molti punti interrogativi. Il nuovo paradigma tecnologico del motore elettrico, su cui Psa ha fatto investimenti importanti (nel 2025 Psa prevede di avere una versione elettrica per ogni modello in produzione), non è certo che porti ai risultati sperati, su questo ci sono ancora dei dubbi tra gli stessi imprenditori del settore. In una fase di transizione tecnologica e di mercato (poiché non cambia solo il prodotto, ma anche la modalità di utilizzo del servizio di mobilità) le incognite produttive e occupazionali si moltiplicano; per questo il ruolo delle parti sociali e della politica rimane fondamentale in questo settore, proprio perché il mercato ha un ruolo limitato nell'orientare le scelte d'investimento nel settore automotive. Invece l'esperienza di Paesi come la Francia e la Germania insegna che sono fondamentali le politiche industriali architettate dai Governi.

Fca-Psa: anatomia di una fusione

Anche i più recenti risultati economici presentati da Fiat Chrysler confermano il carattere del gruppo definito "disfunzionale" dagli analisti. Esiste infatti un elemento paradossale che si riflette nella redditività più alta delle attività americane a fronte della redditività negativa di quelle europee, tant'è che Fca registra un risultato migliore nell'area americana di quello complessivo di gruppo.

È proprio a questa natura disfunzionale che mira a porre rimedio la concentrazione col gruppo Psa cui sta lavorando in questo 2020, l'anno in cui si dovrebbe mettere fine all'esistenza autonoma di Fca.

La disfunzionalità deriva dal processo genetico di Fca. Si deve sempre ricordare che, nel 2009, Sergio Marchionne puntava a costruire una differente architettura. Il suo progetto consisteva nella costruzione di un gruppo tripolare, risultante – oltre che dall'acquisizione di Chrysler – dall'incorporazione di Opel. Contando sulla situazione di debolezza di General Motors, Marchionne intendeva acquisire il ramo europeo della casa di Detroit, che già allora operava in perdita. A impedirglielo fu soprattutto l'establishment tedesco, che considerava Opel parte del proprio apparato industriale ed era fortemente contrario a una sua cessione al Lingotto.

Questo impedimento costrinse Marchionne a rinunciare all'obiettivo del gruppo da 5,9 milioni di vetture che aveva in mente e a concentrare gli sforzi sul risanamento di Chrysler. Ne derivò uno sbilanciamento a favore delle attività americane e a svantaggio di quelle europee, che da allora subirono un progres-

Giuseppe Berta è docente di Storia Contemporanea all'Università Bocconi di Milano

sivo ridimensionamento, come testimoniato dalla riduzione degli investimenti e dalla contrazione delle quote di mercato. Così il gruppo Fca nacque monco, con dimensioni che Marchionne giudicava insufficienti, tanto che da allora la sua attenzione si focalizzò su Gm, di cui sperò di poter acquisire il controllo anche mediante un'Opa ostile.

Fatto sta che Fca si è rafforzata soprattutto nel Nord America, come dimostrano operazioni condotte con successo come il rilancio prima del marchio Jeep (Suv) e poi, più di recente, di Ram (pickup). Il management Usa di Fca è stato bravo nel cogliere all'istante le opportunità offerte dal mercato, che ha premiato progressivamente Suv e Pickup. Così ha realizzato degli investimenti selettivi che hanno permesso a Jeep di risorgere e a Ram di superare nelle vendite persino il marchio Silverado di Gm, la prima casa a lanciare i progenitori dei pickup oltre un secolo fa. Oggi, la posizione di mercato di Fca e la sua redditività in Nord America sono i punti di forza di un Gruppo che altrove è invece debole, segnatamente in Europa, dove ha perso quote di mercato, soprattutto nel 2019.

Tale condizione di disfunzionalità nell'architettura di Fca è all'origine della ricerca un partner con cui condurre in porto una fusione; una questione da anni in cima all'agenda di Exor, la holding di partecipazione che detiene le quote di controllo del Gruppo. Carlos Ghosn ha rivelato di recente che il dialogo con Renault venne avviato già all'indomani della scomparsa di Marchionne. L'operazione non era destinata a concludersi per via della crisi nei rapporti tra Renault e la sua alleata Nissan. Immediatamente dopo il fallimento della trattativa si è avviato il processo di integrazione con l'altro gruppo francese, Psa (una fusione che, come ha scritto il *Financial Times* assomiglia nella sostanza a un *takeover* da parte francese).

È chiaro che ciò che interessa a Carlos Tavares sono le attività americane di Fca. Con la nascita del nuovo gruppo, tra l'altro, verrà riassorbita la disfunzionalità che ha pesato negativamente su Fca e si apriranno delle prospettive inedite rispetto al passato. Ma in questa cornice quale sarà il futuro delle attività automobilistiche italiane? E, soprattutto, esse avranno un futuro?

La risposta, naturalmente, è resa complessa non soltanto dal fatto che resta da disegnare per intero il nuovo profilo di Gruppo, ma che soprattutto appare molto incerta la lunga fase di transizione dal sistema dell'auto attuale alla nuova industria della mobilità.

L'Italia ha in buona misura tre nodi da sciogliere. Il primo concerne la capacità produttiva delle fabbriche d'auto, oggi largamente sottoutilizzata (basti ricordare che, a Torino, la produzione di autovetture è scesa in poco più di dieci anni da oltre 210mila unità alle 21mila del 2019). Le nostre fabbriche, peraltro, sono buone fabbriche, riprogettate spesso da cima a fondo, con un'elevata qualità produttiva e alti stadi di operatività. C'è modo di rilanciarle, al servizio della gamma d'offerta che verrà proposta dal nuovo gruppo? Perché questo avvenga, ci vorrebbe un'adeguata pressione dal lato italiano, sia dalle istituzioni sia dalle componenti nazionali di Fca. Allo stato attuale delle cose, tuttavia, non esistono informazioni su questo punto.

Il secondo nodo è rappresentato dai marchi Alfa Romeo e Maserati, oggi fortemente penalizzati dalla lunga stasi degli investimenti. A dire la verità, le cifre della caduta produttiva e commerciale sono così elevate da richiedere interventi molto massicci, particolarmente nel caso di un marchio di gamma elevata come Maserati. A maggior ragione, occorre sapere quale sarà la capacità di investimento del nuovo Gruppo e quali saranno le sue strategie riferite ai prodotti di più alta gamma, cui i marchi italiani potrebbero contribuire, a patto che siano adeguatamente e tempestivamente sostenuti.

Il terzo nodo è rappresentato dall'elettrico. Ormai si approssima l'uscita della 500 E, ma ancora non è chiaro né il potenziale della prima vettura italiana *full electric* né quale potrà diventare la sua collocazione all'interno dell'offerta di auto elettriche del nuovo Gruppo. Anche per sciogliere quest'ultimo nodo, bisognerà attendere la configurazione piena di quest'ultimo.

Per ovvi motivi, sarebbe opportuno che l'attenzione per le attività automobilistiche italiane fosse espressa adesso, quando l'assetto del nuovo Gruppo è ancora da decidere, più che attendere l'esito del processo di fusione. Processo che, quando sarà annunciato, dovrà diventare rapidamente operativo. Soprattutto, se si tiene conto che l'Italia economica sta affrontando in questo periodo un tornante particolarmente difficile, che avrà durevoli e rilevanti conseguenze sul suo futuro.

Il rischio sovrapposizioni produttive

Intervista con Paolo Bricco, inviato de Il Sole 24 Ore

"Il nodo sono le sovrapposizioni. "È secco il giudizio di Paolo Bricco, inviato de *Il Sole 24 Ore* specializzato in economia e in politica industriale, sui rischi connessi al matrimonio tra Fca e Psa. E Bricco, sia di Fca che, in senso più lato di industria dell'auto e, anzi, di industria manifatturiera, è uno che se ne intende. E che fa derivare questo giudizio da un ragionamento analitico sulle motivazioni profonde di queste nozze annunciate.

"La fusione di Fca con Psa è un'operazione che, secondo me, rappresenta il punto di caduta di una scelta effettuata da un investitore che si muove in base a parametri finanziari prima che tecno-produttivi."

In che senso?

"Nel senso che, al di là dei pur validi discorsi relativi alla necessità di perseguire un ulteriore consolidamento dopo la fusione tra Fiat e Chrysler, fusione che ha portato alla nascita di Fca, a guidare le scelte di Exor - la cassaforte attraverso la quale gli Agnelli amministrano i propri investimenti - c'è innanzitutto un tema di *asset allocation*, ovvero di allocazione delle risorse patrimoniali da parte dell'azionista di controllo di Fca. Quell'azionista che è, appunto, Exor."

E questo cosa vuol dire?

"Vuol dire che gli Agnelli - cioè la famiglia oggi rappresentata da John Elkann, che dal 2009 è insediato al vertice di Exor - desiderano da tempo ridurre la loro presenza relativa nel settore dell'auto rispetto a quella che han-

no in altri settori.

Da un punto di vista quantitativo, avere oggi il 30% di Fca equivale ad avere domani il 15% del Gruppo che nascerà dalla fusione di Fca con Psa, visto che ai due gruppi è stato assegnato, nelle trattative preparatorie della fusione, un valore simile. Valore che, aggiungo tra parentesi, a mio avviso e nel pensiero di molti analisti, sovrastima Fca di un buon 30%.

Ma non è questo il punto. Il punto è che, in un'ottica strategica, le due posizioni che ho appena descritto sono ben diverse. Infatti, col 30% Exor è non solo il maggior azionista di Fca, ma anche l'azionista di riferimento, cioè quello che governa l'impresa e che dunque ha responsabilità strategiche e pubbliche nei suoi confronti e nei confronti degli altri soci, dei lavoratori, dei fornitori e dei clienti. Col 15%, invece, avrà responsabilità indubbiamente minori nel nuovo, futuro, gruppo. E questo non credo sarà avvertito da Exor come una *diminutio*, ma anzi sarà apprezzato come un fattore che riduce il suo grado di responsabilità strategica nella nuova impresa e riduce il rischio di posizionamento in un comparto che, da decenni, appare come maturo."

E quale sarebbe il vantaggio derivante da questa minore responsabilità?

"Per rispondere a questa domanda devo ricordare, per prima cosa, che il patto di fusione prevede, sia per Fca che per Psa, un *lock up period* di cinque anni. In pratica, per cinque anni i fondatori della nuova società non potranno venderne quote. Però, da un minuto dopo, sarà molto più facile per Exor trasformare il possesso di azioni della nuova società in risorse finanziarie spendibili altrove."

Il che, mi par di capire, potrebbe agevolare la strategia di diversificazione perseguita da Elkann in questi anni?

"Infatti, Exor assume le sue decisioni per seguire l'interesse di Exor in quanto tale, piuttosto che non come proprietaria di Fca. È in questo senso che mi sono permesso di dire che, nelle scelte di Exor, prevale la strategia di un'impresa che effettua investimenti diversificati più che una strategia industriale legata, in questo caso, a uno specifico settore."

Oltre a essere inviato de Il Sole 24 Ore, Bricco è qualcosa di più di un cronista attento e scrupoloso. E' un giornalista portato all'approfondimento. Come ha mostrato non solo con le sue analisi pubblicate sul nostro maggior quotidiano economico, ma anche con libri quali il saggio biografico intitolato Marchionne lo straniero (Rizzoli, 2018). E come mostra la sua qualifica di fellow del Cami, il Center for Automotive and Mobility Innovation dell'Università Ca' Foscari di Venezia. Ma riprendiamo la nostra conversazione con lui.

In una recente intervista alla radio francese Rtl, riportata da Il Messaggero, Carlos Tavares, presidente del Consiglio di gestione di Psa, ha detto che "la nuova azienda che nascerà è un'azienda europea", e ha poi affermato che Psa e Fca sono "complementari" e che "creando un gruppo di dimensione mondiale, saremo in grado di affrontare le sfide del futuro". Dopo aver ricordato che Fca "è molto forte in America

del Nord e in America del Sud, mentre uno dei punti di forza di Psa è in Europa” ha concluso affermando: “Insieme cercheremo di conquistare il mercato asiatico e cinese”. Non ti sembrano argomenti convincenti?

“Sono gli argomenti usati dai sostenitori della fusione per spiegare la bontà dell’operazione. Si sottolinea che la fusione di Psa con Fca darà luogo a un auspicato consolidamento interno al settore auto guidato da imprese con radici europee, e si cerca di porre in luce gli elementi di complementarità dei due gruppi: Peugeot è molto più avanti di Fca nelle ricerche sulla propulsione elettrica, mentre Fca è forte in Nord America dove Psa quasi non esiste. Tutto vero. Però ripeto che, sia nell’ideazione di questa fusione da parte di Fca, sia in prospettiva, le ragioni finanziarie appaiono prevalenti rispetto a quelle industriali. Noto che, prima della fusione, gli azionisti hanno ottenuto molti dividendi da Fca. E noto anche che gli Agnelli-Elkann si stanno dimostrando abili investitori, come nel caso della acquisizione e poi della vendita di Partner RE, la società di riassicurazione. Il profilo che si stanno costruendo è, dunque, quello di capaci allocatori di risorse, che si muovono su più tavoli, secondo il classico schema di una holding di partecipazioni veloci: caratteristiche non coerenti con il lungo periodo, la bassa redditività e l’alta necessità di investimenti che segnano l’*automotive industry*.”

Ma l’idea del consolidamento, cioè l’idea non solo di una fusione, ma di più fusioni che portassero al triplice risultato di ridurre il numero delle grandi case costruttrici, eliminare sprechi di capitale e accrescere l’efficienza complessiva del settore auto, non era la ragione per cui Marchionne si è battuto finché era in vita?

“Dalla morte di Marchionne ci separa poco più di un anno e mezzo, eppure molto è già cambiato nel mondo dell’auto. È vero che dopo il successo ottenuto con l’acquisizione della Chrysler da parte della Fiat, Marchionne ha lavorato per un ulteriore consolidamento di Fca. Ed è anche possibile, se non probabile, che di alcuni dei tentativi compiuti da Marchionne in questa direzione già da quando era al vertice di Fiat non si sappia nulla. Nell’industria dell’auto, che è già molto concentrata, c’è molta riservatezza. Ma adesso siamo davanti a un’altra storia. Quando parlava di consolidamento, Marchionne pensava a operazioni di carattere industriale.”

Ti riferisci, ad esempio, alla fusione con General Motors, tentata e fallita nel 2015?

“Anche. Per Marchionne, quell’operazione avrebbe comportato vantaggi sia finanziari che industriali. Unire le due società voleva dire risolvere due problemi di Fca: quello della debolezza finanziaria e quello della debolezza tecnologica. Per Gm, invece, non c’erano benefici strategici: solo un taglio dei costi.”

Torniamo alla fusione tra Fca e Psa. In ultima analisi, cosa c’è qui di diverso dall’auspicata fusione con Gm? Cosa c’è che non va?

“Come dicevo, nell’industria dell’auto c’è molta riservatezza. Però si dice che Marchionne avesse già preso in considerazione l’ipotesi Psa. Tanto che, in tale ipotesi,

Tavares si sarebbe acconciato a fare il secondo. Però, poi, non se ne fece nulla anche, se non principalmente, perché Marchionne giunse alla conclusione che questa fusione non si poteva fare perché avrebbe comportato un eccesso di sovrapposizioni fra le strutture europee delle due case costruttrici. Sovrapposizioni relative a modelli e, purtroppo, anche alla allocazione territoriale e alle missioni produttive di diversi stabilimenti.”

Ma allora perché Psa ha accettato l'ipotesi della fusione con Fca?

“Psa ha detto sì perché, comunque, quella del consolidamento è una necessità vera. E ciò sia nella ricerca di economie di scala, che in quella di una maggiore efficienza finanziaria.

Per il resto, bisogna tener conto del fatto che, nell'attuale configurazione della nuova società frutto della fusione, le leve del comando saranno nelle mani di Tavares. E anche del fatto che Tavares ha fama di essere un esperto in ristrutturazioni e quindi anche un esperto di tagli. Inoltre, bisognerà fare i conti con la situazione, oggi sottovalutata da tutti, ma che sarebbe stata la ragione principale del diniego di Marchionne all'idea di fondere Fca e Peugeot: le sovrapposizioni industriali e occupazionali in Europa. Con il tema del taglio dei costi, giudicato da Marchionne in quel caso ineludibile e invece sottaciuto adesso dalle due controparti. Peraltro, sono strani giorni. Il Corona Virus sta procedendo spedito. E sta accelerando le spinte recessive dell'economia mondiale. Uno dei punti deboli è proprio il settore dell'auto. E, dunque, tanto più il tema delle sovrapposizioni produttive e dell'eccesso di capacità manifatturiera nel Vecchio Continente non può essere eluso.”

La transizione in accelerazione

L'Automotive è certamente uno dei settori più colpiti a livello globale dall'emergenza sanitaria causata dal Covid-19, con un impatto non solo sulla produzione di autoveicoli ma anche sulla filiera della componentistica e sui lavoratori.

Nel nostro Paese questo settore è un asset strategico per l'alto valore del know-how, della qualità e del design che le nostre aziende grandi, medie e piccole possiedono. Aziende che sono riconosciute sui mercati internazionali in quanto eccellenza del nostro Made in Italy.

La difficile ma necessaria decisione del Governo, presa in questo momento, di ridurre i giri del motore del nostro sistema produttivo - con l'obiettivo di fronteggiare con misure stringenti il diffondersi del virus -, è fondata sulla chiara consapevolezza della necessità sia di tutelare la salute pubblica, sia di garantire la sicurezza dei lavoratori, oltretutto, in generale, le attività produttive. Il settore dell'Automotive è un pilastro del sistema industriale del nostro Paese, dal cui riavvio a pieno regime, al termine dell'emergenza sanitaria, potrà derivare un impulso decisivo per la ripresa economica.

Ho molto apprezzato in questi giorni la decisione di Fca e della Ferrari di mettere a disposizione alcune delle loro strutture e delle loro competenze, per avviare e sostenere la produzione nazionale di dispositivi medici e sanitari, come mascherine e ventilatori. Un gesto importante perché è indirizzato a beneficio di chi ne ha più bisogno e di chi è impegnato in

Stefano Patuanelli è
Ministro
dello Sviluppo Economico

prima linea, come gli operatori sanitari, a salvare vite umane. Di fronte alle emergenze è fondamentale che le istituzioni, i cittadini, le imprese sia pubbliche che private, nonché i lavoratori, continuino a fare fronte comune per superare questa sfida.

L'impatto del Covid-19 sull'economia globale ci impone, altresì, di continuare a lavorare e interagire con tutto il mondo del settore Automotive perché i cambiamenti causati dall'emergenza sanitaria stanno avendo un impatto sui processi produttivi, accelerando, da una parte la trasformazione già in atto della digitalizzazione del lavoro (pensiamo a quanti lavoratori hanno continuato a lavorare da casa attraverso lo smart working), dall'altra la necessità di procedere al rapido sviluppo e utilizzo di mobilità ecosostenibile.

In questo quadro, l'intenso confronto che abbiamo portato avanti negli scorsi mesi al MiSE, nell'ambito del tavolo Automotive, diventa la base per definire la strategia grazie alla quale poter cogliere le opportunità che offre il Piano Transizione 4.0. Questo, con le risorse e le misure messe a disposizione per ampliare la platea di imprese che potranno favorire i processi di trasformazione tecnologica, nonché la formazione dei lavoratori.

È indubbio che se non si agisce per tempo nell'individuare quelle che saranno le prospettive di sviluppo sia del settore Automotive che, in generale dell'economia, il rischio è che, uscendo dall'emergenza sanitaria, ci si trovi nel mezzo della crisi economica senza gli strumenti per superarla. Per questo motivo ritengo che la discussione su quale debba essere la strategia più funzionale da adottare non possa essere condotta solo a livello nazionale; serve un forte coordinamento a livello europeo, anche per supportare i grandi comparti produttivi e proteggere i player europei di livello internazionale da forme di concorrenza sleale.

La fusione in corso tra Fca e Psa costituisce, quindi, una potenziale occasione di rilancio per il comparto dell'Automotive, in quanto viene a crearsi quello che viene definito un "campione globale" dell'industria; campione che dovrà garantire sia i lavoratori degli stabilimenti presenti in Italia che la nostra filiera della componentistica.

In questo contesto, è evidente come tutti i soggetti che sono stati coinvolti al tavolo Automotive - associazioni, aziende, sindacati, rappresentanti della Conferenza delle Regioni, dell'università e della ricerca - potranno continuare a dare il proprio contributo nella definizione delle scelte strategiche di politica industriale del settore. Una strategia che dovrà avere una visione di lungo periodo, in grado di supportare l'impiego di nuove tecnologie attraverso misure per incentivare, da un lato la produzione di nuovi modelli ecosostenibili, come già previsto negli stabilimenti Fca di Melfi, Orbassano e Mirafiori a Torino, dall'altro la domanda dei cittadini verso l'acquisto di questi nuovi prodotti.

Siamo inoltre dinanzi a un'altra transizione fondamentale: è probabile che, in un futuro molto vicino, avremo a disposizione delle app che ci consentiranno di far arrivare una macchina elettrica a guida assistita che, con uno "sharing naturale",

ci porteranno a destinazione. Quindi, noi acquisteremo servizi di mobilità. L'automobile diventerà una commodity e non un bene ad acquisto diretto. Per favorire il diffondersi di un trasporto ecosostenibile è inoltre necessario prevedere un piano di investimenti per supportare lo sviluppo e l'implementazione delle reti infrastrutturali.

L'obiettivo è quello di favorire la sinergia tra pubblico e privato, in modo da realizzare un modello di sviluppo capace di rilanciare il settore Automotive. Per questo motivo siamo impegnati a incidere profondamente sulla transizione in atto attraverso investimenti, sia in ricerca e sviluppo per il trasferimento tecnologico, sia nella formazione continua a beneficio di tecnici e lavoratori.

Tra le misure che faranno parte dei prossimi provvedimenti, a cui come Governo stiamo lavorando per sostenere il nostro sistema produttivo colpito dall'emergenza Covid-19, avranno un'importanza centrale anche quelle tese a tutelare e valorizzare il settore dell'Automotive, dalla sua filiera ai lavoratori.

Visione, progettazione e investimenti

Non si incide sul futuro senza una visione di lungo termine: "La prospettiva è guida e porta, e senza questa nulla si fa bene", scrisse Leonardo Da Vinci oltre cinquecento anni fa.

Il senso di responsabilità, quando si affrontano problemi complessi come quelli che oggi pongono le trasformazioni del lavoro, è la premessa necessaria per poter guardare lontano.

Uno di questi problemi è legato alla mobilità del futuro. La grande rivoluzione in atto sul fronte dell'Automotive, caratterizzata da propulsione elettrica, digitale e guida autonoma, sembra non interessare la politica nazionale. Il caso prima della tentata e non riuscita fusione - per le ingerenze del governo francese - del Gruppo Fca con Renault-Nissan e, successivamente, di quella con i cugini del Gruppo PsA (Peugeot-Citroen) che ha condotto, sul finire dell'anno scorso, all'intesa tra Gruppo Fca e PsA - che genera il quarto player mondiale dell'Automotive - ha visto il Governo Italiano del tutto assente. Eppure questo importante settore industriale del nostro Paese traina l'11% del Pil e tutto il settore vale qualcosa come 190 miliardi di euro (dati Centro Studi Promotor) con oltre 86mila dipendenti diretti solo nel Gruppo Fca e oltre 250mila in tutta la filiera della componentistica che conta oltre 5700 aziende (dati Anfia) e di cui, il nostro Paese è tra i maggiori esportatori al mondo: l'8% del valore di un'auto tedesca è costituito da componenti Made in Italy.

È chiaro che senza questa consapevolezza si rischia di far danni, specie se si inseguono le mode del momento senza una chiara strate-

Marco Bentivogli è
Segretario Generale
della Fim-Cisl

gia di gestione e guida della transizione. Anche perché la sostenibilità e i cambiamenti climatici sono temi troppo seri per lasciarli nello scontro tra l'industrialismo ottocentesco e l'ambientalismo anti-industriale. Uno scontro che in Italia non ha fatto fare passi avanti né all'innovazione industriale né alla sostenibilità ambientale. Per questo è bene disegnare con attenzione le misure e gli interventi per la gestione della transizione del settore. Personalmente, non sono tra coloro che sconsigliano l'arrivo dell'elettrico perché necessita del 20% in meno di occupazione, (i nuovi propulsori elettrici ad esempio, hanno appena 200 componenti rispetto al motore termico che ne ha circa 1200) perché si creeranno nuove competenze e, di conseguenza, una compensazione in nuovi posti di lavoro.

Bisogna però scegliere una strada che non penalizzi industria, occupazione e ambiente allo stesso tempo. Da troppi anni si identificano obiettivi sfidanti e non si avviano le azioni per raggiungerli. Nei paesi europei più avanzati, i partiti verdi continuano a incidere sulle decisioni politiche perché hanno fatto della concretezza e ragionevolezza il loro tratto distintivo. Le limitazioni alla circolazione nelle grandi città - Milano, Torino, Roma - stanno mostrando tutti i limiti di misure spot, come quelle del blocco del traffico, anche dei motori diesel di nuova generazione: i propulsori euro6 Dtemp, producono meno CO₂ e quasi la stessa NO_x di quelli a benzina di ultima generazione, mentre si ignora, in queste misure, l'impatto decisamente maggiore, in termini di PM₁₀ e CO₂, che il riscaldamento domestico ha sull'inquinamento delle nostre città.

L'Europa ormai da tempo ha lavorato e sta lavorando, attraverso importanti investimenti e finanziamenti, per rendere funzionale e sostenibile la nuova mobilità elettrica a livello industriale, normativo, e infrastrutturale: dalla produzione alla ricarica, dallo smaltimento delle batterie, dalla riorganizzazione della filiera industriale a quella della manutenzione e dei servizi.

Nel resto d'Europa ci si è mossi tenendo conto della Disciplina di attuazione della direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2014, sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi, il cosiddetto Dafi. Il provvedimento Ue, che nasce con l'obiettivo di ridurre la dipendenza dal petrolio e attenuare l'impatto ambientale nel settore dei trasporti, impone requisiti minimi per la costruzione d'infrastrutture per i combustibili alternativi, inclusi i punti di ricarica per i veicoli elettrici.

Oggi, su circa 100mila stazioni di ricarica attive in tutta Europa, il 28% si trova in Olanda, il 22% in Germania, il 14% in Francia e il 12% in Gran Bretagna. In Italia, secondo i dati raccolti nell'E-Mobility Report del Politecnico di Milano, ci sono appena 2750 colonnine. L'Europa avrebbe bisogno di almeno 2 milioni di colonnine per garantire al cittadino automobilista un'efficiente e diffusa rete di ricarica. Questo, senza mettere a rischio le industrie automobilistiche, ma sostenendo la transizione. Dal nulla a "una colonnina per lampione" bisogna metterci ragionevolezza e sapere che per ricaricare un'auto elettrica serve una rete che sostenga i 150 kW e per quella rapida almeno i 300 kW. Significa che se mettiamo sotto carica una Porsche o una Tesla di ultima generazione in una piazza di una nostra

città, oggi, mandiamo in blackout elettrico diversi isolati. Per non parlare delle ricariche domestiche che attualmente, quando va bene, hanno una potenza di 3,7 kW con tempi di ricarica molto lunghi e su cui bisognerebbe ragionare anche a livello normativo edilizio e condominiale.

C'è poi da affrontare il tema della standardizzazione delle tecnologie di ricarica che richiederebbe di essere affrontata almeno a livello europeo.

Tutti aspetti legati all'e-mobility che in gran parte sono ignorati dal Governo italiano e che invece necessiterebbero di una strategia comune. Incentivare l'acquisto di auto elettriche senza una capillare rete di colonnine significa soltanto dare un sussidio alle borghesie urbane, con effetti fiscali regressivi, con poco effetto sulle emissioni complessive. Le risorse disponibili vanno utilizzate in modo razionale: ed è prioritario, in questa fase, contribuire a infrastrutturare il Paese. Anche perché, solo in questo modo, si potrà inchiodare l'industria alle sue responsabilità e ai suoi ritardi.

Non è la prima volta che sollecitiamo prima la Fiat e poi la Fca a investire sulla nuova mobilità e su questo è evidente il nostro dissenso sui ritardi che la strategia di Marchionne su questo tema ha generato. Siamo riusciti a far cambiare strada al Gruppo Fca che da quest'anno metterà in commercio le prime motorizzazioni ibride ed elettriche dei nove modelli previsti nel piano triennale presentato lo scorso anno e la 500 Full Elettric completamente aggiornabile.

Oggi produrre l'auto elettrica è la cosa più semplice da farsi, ed è giusto che chi è più avanti tesaurizzi i propri vantaggi competitivi, ma l'auto elettrica non deve essere un giocattolo per pochi, deve sostituire rapidamente le auto a motorizzazione fossile. I veicoli a motore termico hanno rivoluzionato le nostre città e il territorio, ma anche le modalità produttive e l'organizzazione dell'industria così come la conosciamo oggi. L'auto elettrica, (domani quella a idrogeno) e quella digitale e a guida autonoma riconfigureranno e riqualificheranno le nostre città e le modalità produttive, creeranno un nuovo ecosistema sicuro e sostenibile sul piano sociale e ambientale. Una sfida che non possiamo non raccogliere perché ne vale del nostro futuro.

Il pensiero della “città mobile”

Già negli anni 90 il segretario generale della Cgil Bruno Trentin affermava che dovevamo passare dall’auto-mobile alla “città mobile” affrontando tutte le conseguenze economiche, ambientali e sociali che una transizione di questo tipo avrebbe determinato. Guidare l’innovazione a partire da chi lavora nella creazione della mobilità. Al contrario, un vuoto di decenni nel discorso pubblico ha lasciato al solo mercato finanziario e agli interessi di rendita finanziaria un settore strategico per l’economia dei Paesi industrializzati.

In Italia stiamo vivendo in modo passivo una fase di grande trasformazione dell’industria del settore Automotive: i cambiamenti tecnologici, di mercato e la fusione tra grandi gruppi automobilistici sono una parte del futuro, nel tempo presente, che vede il nostro Paese chiudere gli occhi invece che aprirli.

L’innovazione in corso non lascerà nulla come era prima, disegnerà le mappe della catena del valore economico, sociale e industriale a partire dal cambiamento del rapporto tra le persone e i vettori della mobilità.

Alcuni esempi dei limiti rappresentati dal processo in corso sono: i giovani che non puntano alla proprietà dell’auto ma al suo utilizzo; l’impatto ecologico che la produzione e il prodotto determinano sul clima ai tempi dell’esplosione dell’e-commerce e dell’inurbamento dei cittadini. Sarebbe necessario, dinnanzi a tale trasformazione globale, che il nostro Paese assumesse consapevolezza e aprisse a un confronto europeo per colmare il fortissimo ritardo che rischia di compromettere il futuro dell’industria dell’Automotive,

Michele De Palma è
Segretario nazionale Fiom-Cgil
e responsabile Automotive

visto il gap derivante dal fatto che, mentre in altri continenti crescevano soluzioni di propulsione alternative, nel vecchio continente si investiva esclusivamente sul diesel. La ragione è da ricercare nella relazione tra il sistema energetico nazionale e l'alimentazione della mobilità. È l'incertezza a dominare la scena, il mercato da solo sta generando crisi ambientali e sociali con cui bisognerà fare i conti nei prossimi anni, visto il forte calo delle vendite di auto, e in particolare, del diesel. L'Anfia, in un focus di approfondimento del 2019, offre in modo chiaro i numeri della trasformazione in atto: auto diesel (-22%), crescita per le benzina (+26%), benzina-gpl (+9%), benzina-metano (+3%), elettriche (+113%) e ibride (+34%). Insomma, complessivamente le auto ad alimentazione alternativa valgono il 16% del mercato in Italia.

Alle incertezze sulla propulsione del futuro bisogna aggiungere la guerra dei dazi, l'effetto della Brexit e fattori "imponderabili" (coronavirus) che generano scelte politiche protezioniste. Come sappiamo l'industria dell'auto non è solo l'assemblaggio dei veicoli ma è costituita anche da tutta la rete della componentistica globalizzata e di cui l'Italia è un attore importante al di là della dipendenza da Fca. Tutti questi fattori consegnano al Bel Paese una "brutta crisi" accentuata dal ritardo nell'innovazione tecnologica su cui si gioca la competitività, per la mancanza degli investimenti necessari, vista la scelta di Fca di puntare alla riduzione del debito finanziario, anziché consolidare il settore, favorendo la nascita di grandi aziende. Invece la frammentazione, gli *spin-off* delle singole aziende, lo shopping delle multinazionali e dei fondi di investimento stanno indebolendo il settore. Un esempio del fallimento del nostro sistema Paese è nell'aver lasciato al "mercato" la decisione di perdere un'eccellenza come Marelli, che sarebbe potuta diventare il "driver" delle nuove tecnologie a partire dalle batterie elettriche. Batterie elettriche su cui Francia e Germania hanno fatto asse sullo sviluppo lasciando fuori l'Italia.

L'impatto della mancanza di politica industriale e di assenza di un "piano Fca" è nei numeri spaventosi dell'utilizzo della cassa integrazione: 42 milioni di ore di cassa da gennaio a novembre del 2019 coincidenti con circa 24mila esuberanti di fatto nell'Automotive. In Italia la capacità produttiva installata è di 1,5 milioni di auto l'anno, ma i veicoli prodotti annualmente sono meno della metà.

La conferma è nei numeri dati da Fca con una progressiva divaricazione tra i risultati positivi conseguiti negli Usa e la crisi di volumi produttivi e di nuovi modelli che in Europa ha segnato il -10% dei ricavi netti che l'azienda imputa principalmente ai minori volumi. Questo dato ha segnato negativamente il 2019 per i lavoratori italiani con l'estensione della cassa integrazione e la riduzione dell'occupazione in stabilimenti strategici come quelli di Torino e di Grugliasco.

Il 2020 è un'incognita: nei primi mesi dell'anno si continua a registrare l'utilizzo di ammortizzatori sociali in attesa dei prossimi mesi in cui il lancio di nuovi modelli e delle alimentazioni ibride ed elettriche dovrà trovare riscontro sul mercato perché si riducano gli effetti su occupazione e salario. Permangono le incertezze per gli stabilimenti dei motori diesel di Pratola Serra e Cento data la decrescita del

mercato, e per gli stabilimenti di assemblaggio di Cassino e Pomigliano ancora in attesa delle nuove missioni produttive.

Con l'operazione di fusione Fca-Psa occorre cogliere l'occasione di riportare a regime la capacità degli impianti con produzioni ecosostenibili. Il settore Automotive è strategico per l'industria del nostro Paese. Serve quindi un accordo tra Governo, imprese e sindacati che "guidi il cambiamento" con l'obiettivo di salvaguardare l'occupazione attraverso programmi di rigenerazione dell'industria. Un'industria che investa sul "servizio", implementando la formazione indirizzata a creare e conoscere le tecnologie utili a generare una mobilità sicura ed ecologica. L'Italia ha le competenze necessarie, come dimostra il lavoro prezioso di chi, dalle università alle fabbriche, ogni giorno, immagina e costruisce mobilità.

Interesse nazionale e rischio occupazione

La fusione fra Fca e PsA sembra essere il compimento di un processo iniziato undici anni orsono, allorché Sergio Marchionne decise di rilevare la Chrysler. Un processo che ha portato Fiat a trasformarsi da indiscusso campione dell'industria nazionale a vera multinazionale del settore dell'auto, forse a prevalenza americana, ma sostanzialmente apolide e certamente radicata in modo forte nel nostro Paese. In ogni caso a rendere opportuna la fusione, secondo alcuni addirittura necessaria, sono le grandi trasformazioni in corso nel settore Automotive, in particolare quelle dell'elettrificazione e della guida autonoma. Per farvi fronte occorrerà una capacità di investimento colossale, tanto più che siamo appena entrati in un ciclo negativo del mercato globale dell'auto, probabilmente destinato a durare piuttosto a lungo. PsA offre piattaforme elettriche già consolidate, mentre Fca vanta una redditizia presenza in America.

Si consideri inoltre che il mercato europeo resta il più insidioso e meno redditizio, per ragioni in parte strutturali e in parte addebitabili a opinabili scelte politiche, che metteranno duramente alla prova le nostre case automobilistiche.

Per questi motivi il matrimonio con i francesi ha suscitato molti entusiasmi, ma anche qualche comprensibile timore. Il primo era che il progetto di fusione rimettesse in discussione, o quanto meno rallentasse, il piano industriale già annunciato a novembre 2019 per le fabbriche italiane. Fortunatamente, nell'incontro tenutosi a Mirafiori il 20 dicembre, il responsabile europeo Pietro Gorlier ha rassicurato

Gianluca Ficco è
Segretario nazionale Uilm,
responsabile del settore Auto

i sindacati sul fatto che le assegnazioni delle nuove vetture e gli investimenti proseguiranno senza rinvii, così come programmato. L'importanza di tale notizia la si può cogliere appieno solo se si considera che oggi molte fabbriche fanno pesante ricorso alla cassa integrazione o ai contratti di solidarietà e che quindi le annunciate assegnazioni produttive sono indispensabili al reimpiego di tutti i lavoratori e al rilancio degli stabilimenti.

Alle parole stanno seguendo puntualmente i fatti, cosa fortunatamente normale in Fca, ma purtroppo tutt'altro che scontata nel nostro Paese. Mentre, già prima dell'esplosione dell'emergenza del coronavirus, la crisi aveva ripreso a colpire il tessuto industriale e altre multinazionali avevano annunciato drammatiche chiusure di stabilimenti, Fca assegna nuovi modelli a tutte le fabbriche. Il primo passo tangibile nella attuazione del piano industriale è stata l'inaugurazione della linea della Fiat 500 Elettrica di Mirafiori, in verità avvenuta in un momento precedente all'annuncio della fusione; ora sono in corso a Melfi i lavori per la produzione della Jeep Compass e della Renegade ibrida, mentre a Pomigliano e a Cassino i preparativi per il lancio di due nuovi Suv a marchio Alfa e Maserati; infine a Torino sono attese nuove versioni ibride ed elettriche di Maserati e, a Modena, una nuova sportiva. Lavora già a pieno regime la fabbrica Sevel che produce veicoli commerciali leggeri e che, si badi, è il frutto di una joint venture proprio con Psa; qui i volumi crescenti hanno addirittura reso necessario a dicembre un accordo sui turni per incrementare la capacità produttiva.

Nonostante ciò, nelle Organizzazioni sindacali deve permanere una naturale prudenza nel vigilare su futuri possibili impatti occupazionali. In primis, è nella natura stessa delle fusioni di poter generare doppioni ed eccedenze, anche se Fca e Psa hanno chiarito che i 3,7 miliardi di euro di risparmi annuali, da conseguire a regime con la fusione, saranno raggiunti non con chiusure di stabilimento, bensì soprattutto con economie di scala su piattaforme condivise e forniture. Ma è indubbio che Psa è un partner potenzialmente pericoloso, dal punto di vista occupazionale, in ragione della sua stessa localizzazione tutta europea. Infine, c'è un aspetto per così dire politico con cui dovremo, sul lungo periodo, fare i conti: il Governo e il popolo francesi, anche nel recente passato, hanno dimostrato una capacità di difesa degli interessi nazionali di gran lunga superiore a quelli italiani. Se si aggiungono la presenza dello Stato francese nella compagine azionaria di Psa e la totale assenza di politica industriale in Italia, diventa tristemente chiaro che ci troviamo in una posizione di relativa debolezza.

A tal proposito sovvienne un episodio assai eloquente avvenuto di recente: giusto all'indomani della presentazione del piano industriale per l'Italia da parte di Fca, come accennato avvenuto nell'autunno del 2018, il Governo annunciò il varo immediato di un sistema di tassazione e di incentivi tale da favorire le auto straniere e da penalizzare quelle italiane. Orbene, è indubbia la necessità di indirizzare il settore Automotive verso modelli ecologicamente avanzati, ma lascia assai perplessi la scelta di incentivare le auto elettriche poco prima che queste vengano messe in produzione nel nostro Paese, con il rischio di mortificare la produzione nazionale due volte: oggi, che di auto elettriche non se ne fanno e domani

quando, invece - come noto -, si inizieranno a fare. Ma questo purtroppo è solo un esempio, né pare che il tavolo sull'auto insediato al Ministero dello Sviluppo Economico sia animato da uno spirito molto differente.

Sarà compito del sindacato vigilare sugli impatti della fusione sul lungo termine, con particolare riguardo alle ricadute occupazionali, confidando che l'annunciata presenza di due rappresentanti dei lavoratori nel futuro consiglio di amministrazione possa essere di aiuto. Allo stesso modo sarà nostro compito spingere il Governo a elaborare una politica industriale di sostegno a quello che resta il primo settore industriale italiano.

Fca-Psa: un'intesa promettente

L'alleanza con Psa non potrà che migliorare il posizionamento dei marchi Fca nel mercato globale. Come sindacato, non possiamo che apprendere la notizia in modo molto positivo. Avviene la costituzione ufficiale del quarto più grande produttore di auto nel mondo che conferma gli investimenti per la produzione in Italia e che sicuramente aprirà nuove opportunità di crescita e sviluppo. Una partnership che aiuterà ad affrontare le sfide del mercato globale e dell'evoluzione tecnologica per la produzione dei nuovi veicoli elettrici e a basso impatto ambientale.

Stiamo parlando di un settore d'industria importantissimo per il nostro Paese e non possiamo permetterci il rischio di rimanere indietro, proprio per questo abbiamo valutato la fusione in modo positivo.

Per affrontare le sfide della globalizzazione, servono giganti europei dell'industria. Il Gruppo Fca-Cnhi (Fca divenuta nel tempo più dedicata all'automobile dopo lo *spin-off* Ferrari, e Cnhi dopo il recente *spin-off* Marelli, ma sempre maggiormente integrata con la sua parte nordamericana) con i suoi oltre 60mila dipendenti diretti (e almeno tre volte in più quelli dell'indotto) rappresenta, per il nostro Paese e per l'Europa, un settore importantissimo che contribuisce in modo decisivo alla produzione del Pil nazionale e, soprattutto, alla bilancia dei pagamenti con l'estero, considerato che gran parte della sua produzione già oggi viene esportata oltre Oceano. Questo dato sarà ancora più forte nel prossimo futuro.

Roberto Di Maulo è
Segretario Generale della
Fismic-Confsal

Nel Consiglio di Amministrazione del nuovo Gruppo entreranno anche i lavoratori. Infatti, il Consiglio includerà due componenti in rappresentanza dei lavoratori.

Una novità straordinaria alla tedesca, la famosa *Mitbestimmung*. A riguardo, la Fismic-Confasal vuole lavorare in sinergia con gli altri sindacati partecipativi italiani, a partire da quello dei quadri, al fine di far eleggere un dipendente per azienda che abbia competenza e non un esterno.

Si conferma così un'importante sinergia per lo sviluppo e la produzione di tecnologie avanzate ed ecosostenibili nel mondo dell'Automotive. Dal *Combination Agreement*, di massima importanza è stata la conferma di tutti gli impegni già assunti in merito agli investimenti per i brand e per i siti italiani.

La fusione porterà alla costituzione di una nuova realtà, che, sulla base dei dati aggregati del 2018, avrà vendite annuali pari a 8,7 milioni di veicoli, con ricavi di quasi 170 miliardi di euro (per il 46% generati in Europa e per il 43% in Nord America), un utile operativo corrente di oltre 11 miliardi di euro e un margine operativo del 6,6%.

Dall'incontro dello scorso 20 dicembre, è stato confermato che non ci sarà alcuna chiusura e che non è prevista alcuna ripercussione occupazionale negativa; anche l'azienda Comau rimane nel perimetro della fusione. Il piano di investimenti da 5 miliardi per l'Italia va avanti. Noi ci riteniamo soddisfatti delle rassicurazioni per la produzione in Italia e auspichiamo il raggiungimento della piena occupazione nel 2022.

La fusione con Psa e l'arrivo dei progetti già avviati ufficialmente favorisce il percorso verso l'elettrificazione e la guida autonoma, rivoluzione tecnologica che stiamo affrontando e che porterà a nuovi scenari.

L'auto al centro della transizione

1. Il quadro di riferimento

Confindustria ha evidenziato da tempo la necessità di definire e attuare un grande piano per la crescita che punti sul rilancio della manifattura, sostenga lo sforzo di innovazione delle imprese e accompagni il nostro sistema produttivo verso il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità ambientali definiti nell'ambito degli accordi di Parigi e confermati dalla strategia nazionale per l'energia e il clima.

I nuovi paradigmi imposti dalla rivoluzione tecnologica digitale e da quella ambientale investono l'intero sistema industriale, ma trovano in alcuni settori snodi cruciali dovuti alla profondità del cambiamento richiesto. Uno di questi settori è sicuramente quello dell'Automotive che dopo avere caratterizzato lo sviluppo industriale del 900, oggi si trova ad affrontare una nuova fase di svolta trainata dagli obiettivi di lotta ai cambiamenti climatici, dall'impatto delle nuove tecnologie digitali e dal cambiamento dei modelli di consumo.

La convergenza di questi tre driver di cambiamento incide profondamente:

- **sul prodotto** che deve diventare più sostenibile contribuendo agli obiettivi di decarbonizzazione e più digitale sviluppando le opportunità della guida autonoma e connessa;
- **sulle reti di alimentazione** che vanno ridisegnate in relazione allo sviluppo dei nuovi carburanti e dell'elettrificazione del trasporto;

Andrea Bianchi è Direttore delle Politiche Industriali di Confindustria

- **sulle infrastrutture materiali ed immateriali** che devono sostenere i nuovi modelli di interconnessione;
- **sui modelli di business** che devono gestire l'epocale passaggio dal modello dell'acquisto di un bene a quello dell'acquisto di un servizio di mobilità (*Mobility as a Service*) accompagnando il cambiamento dei modelli di consumo in particolare delle nuove generazioni.

**SOSTENIBILITA'
AMBIENTALE**

- Riduzione delle emissioni climalteranti;
- Utilizzo di alimentazioni alternative sostenibili;
- Incremento dell'efficienza energetica delle vetture.

CONNETTIVITA'

- Digitalizzazione e nuove reti di comunicazione;
- Evoluzione della guida autonoma e connessa;
- *Smart Roads* e infrastrutture stradali intelligenti.

**MODALITA' DI
TRASPORTO**

- Passaggio al paradigma *Mobility as a Service*;
- Crescita della *sharing economy and mobility*;
- Diffusione del trasporto intermodale.

In questo contesto la "nuova auto" rappresenta un paradigma della convergenza tra sviluppo tecnologico, obiettivi ambientali e nuovi modelli di consumo e richiede uno sforzo convergente tra l'azione di regolazione degli operatori pubblici, gli investimenti degli operatori economici in nuove tecnologie e nuovi modelli e lo sviluppo di infrastrutture materiali ed immateriali.

Solo attraverso il coordinamento tra tutte queste componenti sarà infatti possibile gestire la fase di transizione evitando effetti di spiazzamento sulla produzione e sull'occupazione.

Tale approccio è particolarmente importante per il nostro Paese che, nonostante la crisi degli ultimi anni, mantiene una forte specializzazione produttiva nel settore e una concentrazione di competenze che non possono essere disperse. I numeri del settore sono infatti molto importanti: quasi 6000 imprese con un fatturato di oltre 100 miliardi di euro e una occupazione complessiva di 258mila addetti. Il settore Automotive è oggi il primo investitore italiano in ricerca e sviluppo (1,7 miliardi pari a 18,8% del totale nazionale) e presenta un saldo positivo di bilancia commerciale di quasi 7 miliardi di euro.

Per valorizzare questo patrimonio industriale e di conoscenza anche in una fase di grande cambiamento occorre definire una strategia di politica industriale coerente con le caratteristiche del nostro sistema produttivo e con l'evoluzione del

quadro normativo nazionale ed internazionale.

2. Un nuovo paradigma di politica industriale per il rilancio dell'Automotive

Il rilancio dell'Automotive si colloca coerentemente nella proposta di un Green New Deal, avanzata a livello europeo e fortemente accolta nella sua declinazione nazionale nella recente Nota di aggiornamento al Def 2019 (Ministero dell'Economia e delle Finanze, *Nota di aggiornamento del Documento di Economia e Finanza*, 30 settembre 2019). Una politica economica orientata alla sostenibilità deve necessariamente considerare un consistente profilo di politica industriale, che può trovare proprio nel rilancio dell'Automotive una formidabile opportunità di sintesi e convergenza.

L'Italia, come gli alti Paesi, dovrà fare affidamento sulla sua forza industriale per raggiungere importanti e ambiziosi obiettivi ambientali e sociali.

In chiave di politica industriale, il rilancio dell'Automotive necessita di una strategia complessiva, che affronti contestualmente i diversi profili coinvolti, concentrati principalmente in tre ambiti di intervento:

- sostegno alla necessaria accelerazione del rinnovo del parco circolante con interventi diretti sulla domanda;
- sviluppo delle infrastrutture per la mobilità sostenibile;
- promozione della filiera della R&S&I (ricerca, sviluppo, innovazione), con particolare riferimento alle iniziative in essere e in preparazione a livello europeo.

Il rinnovo del parco circolante

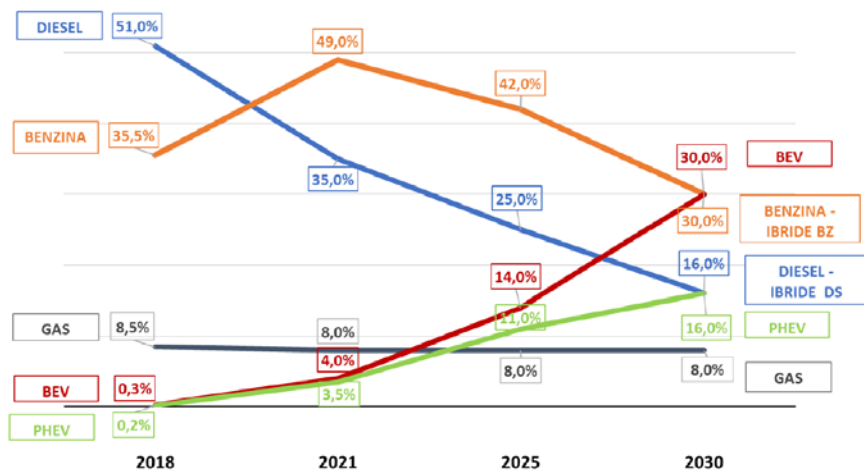
Il tratto comune negli interventi normativi internazionali rilevanti per il settore, si riferisce alla spinta verso la riduzione delle emissioni climalteranti ed inquinanti dei veicoli di nuova omologazione, perseguita attraverso regolamentazioni eterogenee sia su base geografica (spesso non convergenti, con impatti negativi sulle attività di Ricerca & Sviluppo dei Costruttori) che nell'individuazione dei target, per giunta non sempre allineati in termini di ambizione e scadenze da rispettare.

In questo contesto l'Unione Europea si è distinta per ambizione nella definizione degli obiettivi e dettaglio della regolamentazione.

Nonostante, infatti, l'obiettivo UE di 95 grCO₂/km come media emissiva delle autovetture nuove immatricolate al 2020 fosse già il più stringente al mondo, i legislatori europei hanno recentemente approvato il Regolamento (UE) 2019/631 in cui sono stati adottati nuovi target di riduzione delle emissioni post 2020: -15% al 2025 e -37,5% al 2030. Tali target definiti in assenza di un'attenta valutazione sia degli impatti ambientali complessivi in termini di *life cycle cost* che di quelli industriali, spingono il mercato verso l'elettrico come unica tecnologia per il raggiungimento degli obbiettivi di mobilità sostenibile.

Per il mercato italiano i target imposti alle case automobilistiche determineranno un cambiamento molto radicale del mix di alimentazione delle nuove vetture.

Scenario evoluzione mercato Italia



Fonte: Confindustria Anfia, *Strategie di politica industriale e mobilità sostenibile - proposte per il rilancio dell'automotive in Italia*.

Lo scenario riportato dallo studio Confindustria-Anfia¹ evidenzia la crescita esponenziale dei segmenti Bev e Phev che dovrebbero passare dallo 0,5% al 45% del mercato in poco meno di 12 anni, mentre le tecnologie a combustione interna (che progressivamente saranno completamente ibridizzate), perderanno consistenti quote di mercato; le motorizzazioni Diesel si stima possano perdere circa il 35%.

È evidente che si tratta di una previsione la cui realizzabilità dipende da una serie di condizioni:

- **modifica delle preferenze dei consumatori** verso le auto elettriche che, ad oggi, riscontrano ancora un gradimento del mercato molto basso dovuto alle caratteristiche in termini di tempi di ricarica autonomia e perdurante carenza di infrastrutture di ricarica;
- **consistente riduzione del costo di acquisto** o, più probabilmente, concessione di bonus sull'acquisto di entità sufficiente a coprire il gap di costo con le auto ad alimentazione tradizionale che, nonostante i forti investimenti sulle nuove tecnologie, rimane ancora piuttosto consistente;
- **sviluppo di nuovi segmenti di mercato legati al paradigma *mobility as a service*** come il car sharing che, consentono di sviluppare nuovi modelli di mobilità in particolare in ambito urbano.

In questo contesto appare decisivo lo sforzo del settore pubblico per accelerare il rinnovo del parco veicolare (che oggi è composto da circa 38 milioni di vetture

¹ Confindustria-Anfia con la collaborazione di Amma, Anie, Anitec-Assinform, Assitol, Confindustria Energia, Assogasliquidi/federchimica, Anigas, Assogas, Unione petrolifera, Elettricità futura, *Strategie di politica industriale e mobilità sostenibile - proposte per il rilancio dell'automotive in Italia*, Ottobre 2019

di cui oltre il 45% ad alto impatto ambientale) e per il sostegno alla domanda di veicoli a basso impatto ambientale. Ciò anche in relazione al necessario sostegno per le fasce economicamente più deboli che rischiano di essere fortemente penalizzate dall'incremento del costo delle vetture di nuova immatricolazione.

Gli ambiti di intervento sulla domanda possono essere diversi, per rispondere alle varie esigenze di svecchiamento del parco circolante, sia di autovetture per il trasporto passeggeri che di autoveicoli per il trasporto merci, comunque orientati su obiettivi di miglioramento, quali:

- incentivi e defiscalizzazioni degli interessi passivi sostenuti per i finanziamenti relativi all'acquisto (ovvero del corrispondente costo di noleggio) dei nuovi veicoli purché risultino evidenti i vantaggi in termini di sicurezza dei flussi di traffico sulle strade e di impatto sulle emissioni complessive del parco circolante;
- sviluppo del canale delle auto aziendali e a noleggio, con sostegni di natura fiscale quali forme di "super-ammortamento", al fine di agevolare la tendenza di maggior utilizzo di questa forma di fruizione.

Prioritariamente, è comunque auspicabile una profonda revisione del sistema Bonus/Malus, introdotto in via sperimentale per il triennio 2019-2021 dalla Legge di Bilancio 2019, che prevede incentivi per chi acquista un'auto con emissioni inferiori a 70 gr/km CO₂ e disincentivi per l'acquisto di auto nuove con emissioni superiori ai 160 gr/km CO₂.

Il sistema Bonus/Malus, per come strutturato, oltre ad avere effetti distorsivi sul mercato, rischia anche di non avere gli effetti ambientali attesi, visto e considerato che il disincentivo viene applicato su autovetture nuove e meno inquinanti di quelle attualmente in circolazione. In questo contesto appare preferibile finanziare gli incentivi all'acquisto di auto a basso impatto ambientale con incrementi mirati della tassazione sulle auto più vecchie (in base al principio chi inquina paga) prevedendo naturalmente forme differenziate di compensazione per le categorie più svantaggiate (lavoratori che utilizzano l'auto per andare al lavoro, giovani, pensionati ecc.).

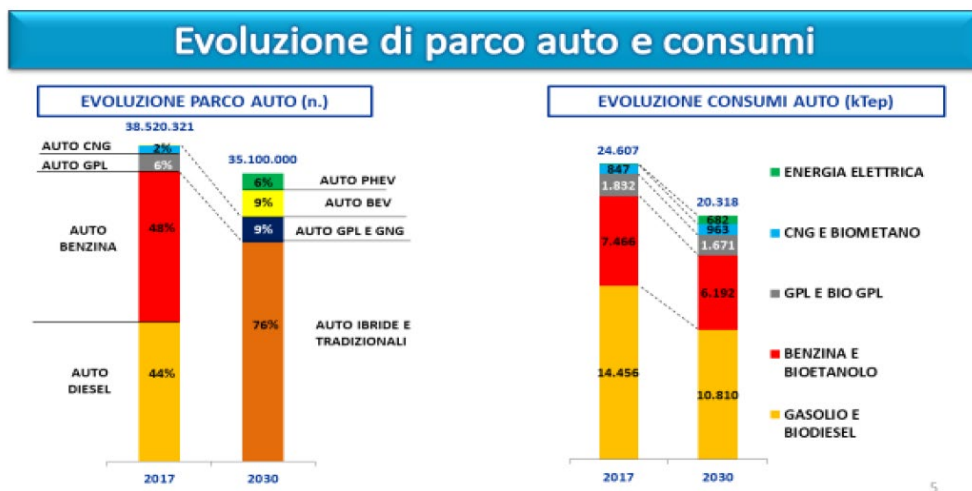
Fonti e vettori energetici per la mobilità sostenibile

Gli interventi di rilancio dell'Automotive devono necessariamente riguardare la filiera dei combustibili alternativi e delle relative infrastrutture. Il loro adeguamento è essenziale per stimolare la domanda di veicoli che adottano i relativi *powertrain* e quindi sostenere lo sviluppo delle relative tecnologie in coerenza con quanto previsto dalla cosiddetta Direttiva Dafi.

Per supportare lo sviluppo della mobilità elettrica è fondamentale la definizione di un percorso chiaro e stabile per lo sviluppo infrastrutturale di ricarica pubblica, privata e aziendale, assicurando adeguati seguiti operativi al Piano nazionale infrastrutturale per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica (Pnire) e agli altri "quadri strategici nazionali", semplificando il procedimento autorizzativo di installazione dei punti di ricarica, tenendo conto delle peculiarità strutturali delle infrastrutture e intervenendo sulle componenti tariffarie regolate per la fornitura dell'energia elettrica finalizzata alla ricarica per la mobilità elettrica.

Ad oggi, la rete italiana è composta da circa 7500 punti di ricarica pubblici. Il piano di sviluppo dei principali operatori elettrici prevede una crescita dei punti di ricarica nei prossimi anni in grado di accompagnare l'evoluzione del mercato. Enel X prevede di installare oltre 14mila punti di ricarica entro il 2020 per poi arrivare a 28mila nel 2022. Al 2030 le previsioni sui punti di ricarica pubblici e privati variano tra i 33mila nello scenario più prudente e 48mila nello scenario di sviluppo più accentuato.

Le previsioni di grande accelerazione del mercato dell'elettrico non possono comunque far pensare che lo sviluppo di questa tecnologia esaurisca il tema della mobilità sostenibile. Infatti, anche dando per buoni i dati sulle nuove vetture immatricolate (che come abbiamo visto sono sottoposti ad una serie di condizioni di incerta realizzazione), l'evoluzione del parco circolante a oggi composto da oltre 38 milioni di vetture non eviterà, anche nei prossimi anni, una netta prevalenza sulle nostre strade di auto tradizionali. Nel 2030 le auto ad alimentazione tradizionale (diesel, benzina e ibride) rappresenteranno ancora il 76% del parco circolante e i consumi di diesel e benzina, seppure in netto calo rispetto agli attuali, ammonteranno ad oltre 17mila ktEP. Per questo accanto allo sforzo verso l'elettrificazione saranno decisivi gli investimenti realizzati anche dagli altri vettori energetici sul versante della sostenibilità. Lo sviluppo di biodiesel, bioetanolo, e-fuels, green GPL, biometano continuerà, quindi, a offrire un importante contributo alla mobilità sostenibile come assolutamente strategici sono gli investimenti in ricerca e sviluppo di tecnologie emergenti come quelle sulle tecniche CCS/CCU o bleu e green Hydrogen che potrebbero rivoluzionare lo scenario attuale.



Fonte: Confindustria Anfia: *Strategie di politica industriale e mobilità sostenibile - proposte per il rilancio dell'automotive in Italia*

L'industria italiana ha negli ultimi anni investito sullo sviluppo degli Alternative-Fuel Vehicles (AFV) puntando principalmente sulle tecnologie a gas (GNC e GPL),

contribuendo in maniera significativa alla creazione di una filiera d'eccellenza riconosciuta a livello mondiale (la filiera della mobilità a gas rappresenta circa 20.000 occupati, 50 Pmi e un fatturato di oltre 1,7 miliardi di Euro).

Per questi combustibili alternativi (Gnl, metano, idrogeno, bio-carburanti ecc.) il quadro di riferimento resta quello definito dal D.Lgs. n. 257/2016, mentre su tutti va considerato il ruolo dell'Authority per l'energia (Arera), anche riguardo alla leva tariffaria come strumento a sostegno (diretto e indiretto) alla realizzazione delle reti di distribuzione.

Per lo sviluppo di reti di comunicazione e digitali applicato alla mobilità, particolarmente importante è, infine, la diffusione delle infrastrutture basate sui nuovi standard 5G, fondamentali per sostenere la connessione dei veicoli tra loro e con le infrastrutture (infomobilità) e per rendere possibili innovazioni nei servizi, nei modelli di business e nella gestione dei flussi di traffico (V2x).

In attesa della piena disponibilità delle reti 5G, l'implementazione di progetti pilota 4.9G (ad esempio *Lte network*), in stabilimenti o in aree pubbliche, potrebbe facilitare la familiarizzazione delle imprese italiane con le tecnologie che condizioneranno i piani di sviluppo futuri e l'accelerazione della sua adozione come piattaforma standard per la competitività a livello nazionale.

La transizione della filiera industriale

Per quel che riguarda la parte più direttamente legata alla produzione di auto, lo spostamento del mercato sull'auto elettrica sta determinando una crescita molto sostenuta degli investimenti delle grandi case automobilistiche verso l'elettrificazione dei nuovi modelli con conseguenze molto rilevanti su tutto l'indotto. Le principali linee di cambiamento riguardano i seguenti aspetti:

- un ridimensionamento significativo dell'indotto automobilistico dovuto alla relativa maggiore semplicità dei veicoli con *powertrain* elettrici rispetto a quelli endotermici o ibridi; in fase di assemblaggio, si stima la presenza di un settimo di componenti su un veicolo elettrificato rispetto a quelli presenti su uno tradizionale;
- una contemporanea riconfigurazione del mix delle competenze necessarie ai lavoratori (ad esempio, attraverso la riduzione degli addetti alle linee di assemblaggio e verniciatura e la crescita degli ingegneri elettronici);
- forte impiego di nuovi materiali volti in particolare alla riduzione del peso delle vetture, alla riduzione delle vibrazioni e dell'inquinamento acustico interno alla vettura;
- allargamento della filiera a componenti tradizionalmente estranee al settore dell'auto ma legate a competenze del settore dell'elettronica (centraline specifiche e sensoristica per il controllo del funzionamento dei motori elettrici) e dell'impiantistica (gli stessi motori elettrici sono già ampiamente utilizzati nel settore del "bianco") evidenziando come la convergenza delle competenze e degli operatori sia un fattore strategico nella riconversione della filiera Automotive verso l'elettrificazione;
- Integrazione della filiera Automotive con il sistema elettrico secondo il paradigma *Vehicle to grid*.

Queste direttrici di trasformazione rischiano di spiazzare l'intera industria euro-

pea - e in particolare l'industria italiana - specializzata nella produzione di veicoli e componenti per motori a combustione interna (circa 67.000 addetti sono impiegati direttamente nella fabbricazione di queste tecnologie) a favore di altri grandi produttori globali che oggi detengono la leadership tecnologica ed in alcuni casi il monopolio produttivo di molte componenti dell'auto elettrica a partire dalle batterie.

Il posizionamento tecnologico della nostra filiera appare quindi molto vulnerabile rispetto alle nuove dinamiche del mercato e il sostegno alla transizione industriale rappresenta una condizione necessaria per trasformare il cambiamento in una opportunità di crescita per il nostro sistema produttivo.

Gli obiettivi da perseguire sono:

1. Il supporto alla **tempestiva riconversione degli operatori della filiera**, oggi prevalentemente legati alle tecnologie funzionali alla trazione endotermica, in modo da dotare le imprese del capitale umano, dei fattori di scala e delle capacità di innovazione necessarie a competere con successo nel periodo della transizione, mantenendo e possibilmente accrescendo l'occupazione del settore e la sua contribuzione al Pil nazionale;

2. La generazione di condizioni di **maggiore attrattività di investimenti sostenibili** (indipendentemente dalla nazionalità dell'investitore) per sviluppare ulteriormente le eccellenze nazionali rilevanti per il futuro del business, creando valore per le comunità locali.

Il ruolo di **Ricerca, Sviluppo e Innovazione** è e sarà fondamentale. La rapida evoluzione verso la mobilità elettrica nonché le straordinarie opportunità che potrebbero derivare dallo sviluppo di altre forme di alimentazione a basso impatto ambientale (ad esempio lo sviluppo delle tecnologie basate sull'idrogeno) richiedono enormi investimenti sullo sviluppo dei nuovi prodotti e sul riorientamento strategico di tutta la filiera.

In quest'ambito è prioritario garantire la partecipazione delle imprese italiane nell'ambito dei progetti strategici di comune interesse europeo (Ipcei) recentemente lanciati dalla Commissione Europea in attuazione della nuova strategia di politica industriale. Questi progetti, che godono di un regime di intervento pubblico particolarmente favorevole, anche in deroga alle norme sugli aiuti di Stato, sono finalizzati a ridurre la dipendenza tecnologica ed industriale dell'Europa in ambiti ritenuti particolarmente strategici. In particolare, sul settore dell'auto sono in fase di avvio due Ipcei sulle batterie che prevedono la realizzazione di grandi progetti industriali in grado di rafforzare la capacità competitiva delle catene del valore continentali nel contesto globale e sono in fase di costituzione i nuovi progetti su idrogeno e auto autonoma e connessa.

Accanto alla promozione della partecipazione delle imprese italiane ai progetti europei, è naturalmente necessario rafforzare tutti gli strumenti nazionali fiscali di incentivazione alla ricerca e sviluppo e all'innovazione, come il credito d'imposta sulla ricerca e sviluppo e gli incentivi agli investimenti previsti dal Piano Industria

4.0, ma anche prevedere specifici interventi a sostegno della riconversione industriale di territori o settori maggiormente esposti al cambiamento. L'Automotive è un comparto basato su stretti rapporti di integrazione di collaborazione, sviluppo tecnologico o anche solo di semplice fornitura tra i segmenti e tra le singole imprese della filiera. Questi rapporti hanno anche forti connotazioni territoriali, evidenziate da aree a forte specializzazione industriale dove la concentrazione imprenditoriale ha favorito la crescita di centri competenze pubblici e privati. In questo contesto occorre individuare un nuovo strumento negoziale espressamente collegato agli obiettivi di transizione industriale (**accordi di programma per la transizione industriale**) finalizzato alla realizzazione di progetti di collaborazione pubblico/privati per favorire la riconversione produttiva verso le nuove tecnologie.

3. Il costo della transizione

Le analisi effettuate nei paragrafi precedenti evidenziano la necessità di accompagnare la transizione con una serie di interventi pubblici per evitare che la sostenibilità ambientale si traduca in maggiori costi per i cittadini e minore competitività per le imprese. Il valore complessivo di tutte le misure è difficilmente stimabile anche per effetto della diversa scansione temporale, ma è possibile valutarne la dimensione.

Il primo effetto finanziario riguarda la fiscalità. La spinta alla diffusione soprattutto della mobilità elettrica, in sostituzione di quella alimentata da idrocarburi, presuppone infatti una riduzione progressivamente sempre più consistente della fiscalità generata dai carburanti (fabbricazione e consumo). Data l'entità del gettito complessivo del settore, stimata nel 2017 in 74,4 miliardi di euro - 35,6 miliardi per le accise e l'Iva sui carburanti, 6,8 per tassa di possesso 9,4 per tassa di acquisto e Iva e 22,6 per altro - e i target di diffusione di veicoli elettrici a medio-lungo termine, il costo in termini di mancato gettito per lo Stato derivante dalla sostituzione dei veicoli a combustione con i veicoli elettrici a regime (2030) sarebbe nell'ordine di 13 miliardi l'anno.

La seconda voce di costo riguarda il sostegno al ricambio del parco veicolare. Ad oggi l'incentivo per l'acquisto di auto a bassissimo impatto ambientale è di 6000 euro e riguarda un numero molto ridotto di vetture. Se si ipotizza di mantenere questo livello di incentivazione anche nei prossimi anni, e tenuto conto delle previsioni sull'andamento del mercato per segmento tecnologico, il costo degli incentivi alla domanda di auto elettriche potrebbe passare dagli attuali 100 milioni di euro a 852 milioni nel 2021, 2,8 miliardi nel 2025 per arrivare a oltre 5 miliardi nel 2030.

Per quel che riguarda le politiche industriali necessarie a sostenere la transizione delle imprese, occorre considerare sia il costo delle politiche orizzontali (credito imposto alla ricerca e innovazione e Industria 4.0), sia gli interventi specifici per il settore (accordi di transizione industriale) che, pur utilizzando strumenti già presenti nell'ordinamento (contratti di sviluppo, contratti di innovazione o progetti pubblico privati), richiedono risorse aggiuntive valutabili nell'ordine di 500 milioni

nei prossimi anni nonché il finanziamento della partecipazioni delle imprese italiane ai progetti strategici europei ad oggi stimabili in almeno 1,8 miliardi di euro.

Accanto agli interventi di carattere finanziario occorrerà, infine, introdurre gli strumenti di semplificazione e di regolazione tariffaria necessari ad accelerare l'installazione dei punti di ricarica elettrica pubbliche e privata, la realizzazione delle reti di distribuzione dei carburanti a basso impatto ambientale e lo sviluppo delle reti di connettività 5g necessarie per avviare la sperimentazione di guida autonoma e connessa.

Si tratta quindi di costruire una vera piattaforma di politica industriale con una chiara visione di medio lungo termine, integrata con i progetti europei per il settore, che veda il coinvolgimento delle Regioni e dei territori a maggiore vocazione industriale e che sia aperta al contributo delle parti sociali.

Basilicata: Melfi polo del futuro

La presenza a Melfi di Fca ha sempre rappresentato per la Basilicata uno straordinario valore non solo dal punto di vista economico, ma anche e soprattutto dal punto di vista culturale e sociale. Ecco perché la Regione Basilicata guarda con grande attenzione e interesse a questo sito produttivo ed ai possibili scenari futuri.

Uno stabilimento come quello di Melfi incrocia le aspettative di un futuro migliore per tanti lucani. E la sua storia ci racconta di un presidio industriale capace di raccogliere le sfide del futuro e di porsi al centro di una strategia di sviluppo innovativa e coerente con i tempi che ci aspettano.

Sono trascorsi circa 30 anni dal suo insediamento, un tempo relativamente breve se si pensa alla lunghissima e onorevole storia della Fiat/Fca. Eppure è come se ci fosse sempre stata. Certo, è una storia fatta di alta e bassi, come per qualsiasi altra azienda. Con alcuni momenti di tensioni sociali anche forti. E con momenti anche di forte gratificazione. Si ricorderà, infatti, che agli inizi degli anni Duemila è stata riconosciuta come una delle fabbriche automobilistiche più produttive al mondo. Fino ad arrivare, nel luglio 2016, a ricevere lo Special Award Oem: Smart Digital Operations, dalla rivista tedesca *Automobil Produktion* e dalla società di consulenza Agamus Consult, motivato dalla applicazione sistematica e coerente delle metodologie *World Class Manufacturing*, quale prerequisito per la realizzazione della Smart Digital Factory.

Ma i veri traguardi raggiunti dallo stabilimento di Melfi riguardano, da un lato, l'occupazio-

Vito Bardi è Presidente della Giunta Regionale della Basilicata

ne di tanti giovani lucani che, grazie anche a questo presidio, hanno potuto guardare con maggiore serenità al loro futuro; dall'altro, alla realizzazione graduale di un importante polo industriale fortemente integrato, con numerose aziende dell'indotto che contribuiscono, tutte insieme, alla crescita del Prodotto interno lordo e delle esportazioni.

Fca è la dimostrazione che abbiamo una strategia chiara sul lavoro, frutto anche della concertazione con sindacati e azienda, che ci ha trovati pronti anche all'avvio della produzione di Jeep Compass. Per la prima volta, la ricerca scientifica nel settore delle batterie è passata dal Piemonte alla Basilicata, che diventa così la regione pilota per l'innovazione tecnologica. Un'ulteriore risposta concreta al territorio che dà lustro ai nostri giovani ricercatori. Siamo un Governo dei fatti, la tutela del lavoro ci troverà sempre pronti a sua difesa.

Ora è tempo di guardare al futuro. La situazione di emergenza che stiamo vivendo non ci aiuta a guardare con serenità al nostro orizzonte. Gli indicatori del mercato dell'Automotive erano già in calo prima dell'emergenza coronavirus. Ora, con la pandemia in corso, è evidente che il sistema industriale mondiale, quindi anche Fca, dovrà affrontare una crisi senza precedenti.

Ma non è il tempo del pessimismo. Finita l'emergenza tutti insieme dobbiamo rimboccarci le maniche per ricostruire il Paese come fecero i nostri padri nell'immediato dopoguerra.

Anche noi ce la faremo. La Basilicata ha una storia fatta anche di sconfitte, cui ha opposto straordinarie rivincite. La Basilicata può contare su una comunità che sa essere unita quando si tratta di affrontare sfide importanti per il proprio futuro. Sono convinto che il Governo nazionale saprà mettere in campo sostegni idonei sia per i lavoratori che per le imprese. Dal canto suo, la Regione Basilicata farà la sua parte in generale e, nello specifico, per irrobustire la presenza di Fca a Melfi anche attraverso l'introduzione di nuove iniziative finalizzate a rendere ancora più concorrenziale e moderno questo strategico presidio industriale, culturale e sociale.

La fabbrica di Fca di Melfi è l'emblema di un Sud che accetta la sfida dell'innovazione e del lavoro, ma che vuole garanzie su un moderno federalismo che veda tutti gli attori contribuire con pari diritti, pari doveri e pari risorse alla crescita culturale ed economica dell'Italia.

Superata questa emergenza Fca Melfi dovrà diventare sempre di più un polo ad alto tasso di tecnologia, capace di sperimentare i modelli più avanzati di mobilità sostenibile connessa all'intelligenza artificiale.

Anche in questo caso, come è accaduto per la produzione della Jeep Compass, la Regione Basilicata ci sarà per dare risposte concrete alle legittime aspettative del territorio.

Campania: tutte le azioni per lo sviluppo

La Regione Campania vanta una lunga tradizione di ricerca, di sviluppo innovativo e produzione nel campo della costruzione di mezzi di trasporto con particolare riguardo al settore Automotive. Nel sistema economico regionale, tale filiera produttiva riveste un importante ruolo, rappresentando un elemento di sviluppo del territorio sia in termini di presenza industriale, sia per l'elevato contenuto delle conoscenze tecnologiche richieste dai processi produttivi. Ai grandi operatori si affianca un tessuto di piccole e medie aziende sub-fornitrici in grado di utilizzare le tecnologie, implementare i processi produttivi, garantire gli standard tecnici di qualità e di precisione richiesti.

Abbiamo pertanto conferito, nell'ultimo triennio, un ruolo di primo piano alle politiche attivate a favore del comparto Automotive.

Già il "Patto per lo Sviluppo della Regione Campania", stipulato tra la Regione e la Presidenza del Consiglio dei Ministri il 24 aprile 2016, prevede, nell'ambito dell'Area di intervento "Sviluppo economico e produttivo", azioni strategiche finalizzate prioritariamente a rilanciare i quattro settori di eccellenza presenti sul territorio (Aerospazio, Agroalimentare, Automotive e Cantieristica, Abbigliamento e Moda), mediante l'attrazione di investimenti di imprese grandi e medie e Mid Cap, il sostegno delle Pmi in direzione di un rafforzamento produttivo orientato anche all'internazionalizzazione e alla realizzazione di aree produttive efficienti, ecosostenibili, nonché di iniziative collegate sinergicamente alle attività per la ricerca e l'innovazione.

Inoltre, i Documenti di Economia e Finanza

Sonia Palmieri è
Assessore al Lavoro
e alle Risorse Umane
della Giunta regionale
della Campania

Regionale 2017, 2018 e da ultimo quello 2019 che copre il periodo di programmazione 2019-2021 hanno individuato, tra gli altri, quale obiettivo strategico, il rafforzamento dei Poli delle filiere produttive di eccellenza Aereospazio, Auto-trasporto-Automotive, cantieristica, Agroalimentare e Foodact, Abbigliamento e moda.

L'attenzione al settore risulta confermata dagli atti di programmazione regionale, ed in particolare dalla deliberazione del 2017 *Obiettivi Strategici della Politica Industriale - Sviluppo Poli aereospazio ed Automotive* con la quale la Regione ha inteso individuare, quale obiettivo strategico per la politica industriale regionale, il rafforzamento dei Poli delle filiere produttive di eccellenza nei comparti Aero-spazio e Automotive, al fine di garantire la competitività delle imprese di grandi dimensioni operanti in questi settori e assicurare la capacità attrattiva del territorio campano.

La Giunta Regionale, inoltre, ha cofinanziato tre Accordi di Programma a sostegno degli investimenti di società nel settore automobilistico-aeronautico e agro-alimentare. Gli investimenti complessivi sono pari a circa 154 milioni di euro le agevolazioni complessive sono pari a circa 41,7 milioni di euro di cui 19,5 milioni cofinanziati dalla Regione Campania. In particolare, il 3 febbraio 2017 è stato sottoscritto l'Accordo di Programma Denso Thermal Systems S.p.A a sostegno del programma di investimenti da realizzare nello stabilimento produttivo di Avellino riguardante l'implementazione, nel periodo 2017-2020, di 4 nuove linee tecnologiche per la realizzazione di nuovi prodotti (Sistemi Termici) con connotati tecnici/tecnologici innovativi, destinati al settore Automotive; investimenti complessivi pari a circa 46,9 milioni di euro e agevolazioni per circa 11,8 milioni di cui 5 cofinanziati dalla Regione Campania.

La Giunta regionale ha deliberato l'adesione all'Accordo di Programma con il Mise, sottoscritto nel 2017, al fine di garantire il cofinanziamento dei Contratti di Sviluppo ricadenti nell'ambito dei settori individuati (Automotive, Autotrasporto e cantieristica, Aerspazio, Abbigliamento e moda, Agroalimentare e Agroindustria, packaging, carta e legname ed Ict e Turismo), destinando risorse per un importo complessivo di 325 milioni di euro, di cui 175 a carico del MiSE e 150 della Regione. In questo ambito sono stati cofinanziati dodici Contratti di Sviluppo riguardanti 65 imprese.

In particolare tre di tali Contratti di Sviluppo sono connessi a programmi di investimento di imprese operanti nel settore Automotive: Sapa, Fib, Hitachi Italy con investimenti per circa 89,4 milioni di euro, agevolazioni pari a circa 46,6 milioni ed un cofinanziamento regionale di circa 21,9 milioni.

Cofinanziati inoltre, quattro Accordi di Sviluppo e un Accordo di Programma riguardanti iniziative di particolare strategicità per il Mise e per la Regione, che coinvolgono complessivamente 20 imprese con investimenti pari a circa 212 milioni e agevolazioni richieste pari a circa 86,8 milioni, di cui circa 40 a carico della Regione Campania. Uno di questi - Hitachi Italy - riguarda il settore trasporti con investimenti pari a 39,6 milioni, agevolazioni pari a 13,5 milioni di euro di cui 6,3 cofinanziati dalla Regione Campania.

Con la Deliberazione della Giunta Regionale di fine 2019 si è decisa l'adesione

all'Atto aggiuntivo all'Accordo di Programma quadro già sottoscritto il 22 giugno 2017. Sono state destinate complessivamente risorse pari a 268,3 milioni di euro di cui 238,8 a carico del Ministero dello Sviluppo Economico, e 29,4 a carico della Regione Campania, a sostegno di istanze di Accordi di Programma o Accordi di Sviluppo sospesi per esaurimento di risorse al momento della sottoscrizione dell'Addendum, di nuove istanze che abbiano ad oggetto: iniziative ritenute strategiche per il rafforzamento delle filiere produttive di eccellenza – tra le quali l'Automotive - capaci di incrementare o salvaguardare il livello occupazionale, da realizzare nei territori della Zes Campania o nei comuni dell'Area di crisi industriale complessa, costituita dai Poli di Acerra-Marcianise-Airola, di Castellammare-Torre Annunziata, e di Battipaglia-Solofra.

A oggi, sono stati sottoscritti cinque Accordi - FCA, Tecnam, Mia Fendi, Tod'S, Topnetwork - con risorse che superano i 5 milioni. In particolare, per il settore Automotive, si segnala l'Accordo di Programma tra il Ministero dello Sviluppo Economico, la Regione Campania, la Regione Piemonte, la Regione Abruzzo, la Provincia Autonoma di Trento finalizzato a fornire strumenti di sostegno al Piano di ricerca e sviluppo FCA e Centro Ricerche Fiat che investiranno in Campania e specificamente negli stabilimenti di Pomigliano d'Arco, circa 42 milioni di euro. Il cofinanziamento a carico della regione Campania è pari a 4,19 milioni.

La Regione ha stanziato 91 milioni per favorire investimenti volti ad accrescere la competitività delle filiere strategiche, l'innovazione, l'incremento della capacità produttiva, la riduzione del divario tecnologico, la valorizzazione delle risorse del territorio, l'efficienza energetica, la sostenibilità ambientale, anche attraverso la riduzione dei consumi di risorse.

Infine, è stata approvata la proposta di piano di sviluppo strategico finalizzata all'istituzione della Zona Economica Speciale, denominata "Zes Campania". Le aree regionali interessate sono i Porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia e le relative aree retroportuali. Alcune delle aree incluse nella Zes ospitano numerose imprese del settore Aerospazio e Automotive (ASI di Acerra Pomigliano, ad esempio) ed il Piano, nell'individuare le filiere strategiche che, messe a sistema, possono imprimere una spinta molto forte alla crescita regionale nelle aree bersaglio, indirizza a queste, prioritariamente, gli strumenti di incentivazione che nella Zes saranno messi in campo. Si tratta dell'aerospazio, dell'agroalimentare, dell'autotrasporto, dell'Automotive, della cantieristica, della moda e dell'abbigliamento, che possono fornire non solo una valorizzazione delle capacità tradizionali della Regione, ma anche una proiezione internazionale e una prospettiva di innovazione all'intero comparto industriale.

In conclusione si può affermare che la nostra Regione ha puntato particolarmente sul settore Automotive per sviluppare nuova occupazione e supportare l'ampliamento delle aziende del settore.

Lazio: tra innovazione e diritti

L'Automotive rappresenta in Italia un settore produttivo che conta quasi 6mila imprese, con un fatturato che supera i 105 miliardi di euro e rappresenta il 6,2% del Pil. Nella produzione sono impiegati circa 260mila addetti diretti e indiretti, che rappresentano più del 7% degli occupati del settore manifatturiero, il 70% dei quali lavora nella produzione di motori, parti e componenti.

Si tratta di un comparto molto importante per l'economia nazionale, rispetto alla quale, il Lazio ricopre un ruolo significativo.

In termini generali, infatti, il Lazio rappresenta la seconda area economica italiana dopo la Lombardia per ricchezza prodotta (11% sul totale nazionale) e figura tra le venti economie regionali più importanti dell'Unione Europea (1,3% sul totale). Dietro questi numeri c'è un sistema socioeconomico che può vantare alcuni straordinari punti di forza: il Lazio è la sede dei più importanti centri di ricerca del Paese con la presenza di alte professionalità (13mila tra docenti e collaboratori impegnati negli atenei, 218 laboratori di ricerca, 48 enti di ricerca, 6 parchi scientifici e 3 distretti tecnologici); è una Regione che oltre a possedere un ricco tessuto storico, culturale e ambientale, gode di un sistema imprenditoriale dinamico e vario anche grazie agli investimenti attuati dalla Giunta Zingaretti.

In questo contesto, l'Automotive rappresenta un settore strategico per l'economia laziale: con 268 aziende iscritte e più di 6mila lavoratori occupati, il Lazio è la terza Regione per importazione (oltre 3miliardi di euro) e la sesta per esportazione di veicoli (con 90 milioni

Claudio di Berardino è
assessore al Lavoro
della Giunta regionale del Lazio

di euro) e, dopo la Lombardia e il Piemonte, rappresenta la terza Regione più internazionalizzata.

Il maggior numero di imprese del settore sono collocate nel Sud del Lazio e più in particolare a Ovest di Cassino, zona caratterizzata dalla presenza del più grande stabilimento produttivo della Regione, quello della Fca di Piedimonte San Germano, dove sono occupati circa 4mila addetti.

Come è evidente, il peso dello stabilimento Fca incide in modo rilevante sul cluster produttivo all'interno del quale, tuttavia, è interessante evidenziare la presenza di un buon numero di imprese operanti nella produzione di elementi da costruzione in metallo (oltre 90 unità locali e circa 660 addetti) e nella costruzione di macchinari e apparecchiature (34 unità locali e oltre 600 addetti).

Fca rappresenta un patrimonio importante per la Regione pronta a fare la sua parte per garantire un nuovo modello di sviluppo.

Con la legge regionale 31 dicembre 2002, n. 46 (legge sull'indotto Fiat) la Regione Lazio, al fine di sostenere lo sviluppo economico, l'occupazione e di rafforzare la competitività del sistema produttivo locale delle aree interessate dalla crisi dello stabilimento Fca, si è dotata di risorse e strumenti per promuovere e attuare interventi di qualificazione del tessuto produttivo e di valorizzazione delle potenzialità del territorio.

Grazie al rifinanziamento della legge regionale, tra il 2014 e il 2016 la Regione Lazio ha messo a disposizione di una delle più grandi industrie del Paese, ma anche di tutto il tessuto dell'indotto, interventi infrastrutturali legati alla viabilità adiacente allo stabilimento Fca volti a favorire nuovi investimenti al fine di garantire sviluppo e occupazione sul territorio in un settore strategico come quello dell'Automotive. Con questi interventi, il Lazio ha raccolto la sfida dell'innovazione contribuendo a definire una nuova frontiera e un programma di investimenti per favorire una diversificazione del sistema produttivo e accrescere nuove specializzazioni nella competizione globale.

È indubbio che il sistema produttivo europeo e quello italiano in particolare stanno attraversando un periodo di trasformazione molto significativa che segna il passaggio definitivo dalla "vecchia" alla "nuova" economia.

Il caso di Fca è l'esempio più immediato: dal modello italiano Fiat a quello multinazionale Fca, alla fusione con Psa tesa a una maggiore integrazione industriale e finanziaria. Si è passati dunque da un'azienda "domestica" con stabilimenti dislocati nel mondo, a un'impresa "globale" su tre poli quali l'Italia, gli Stati Uniti, il Brasile e con impianti dislocati in tutto il pianeta, fino alla generazione del quarto gruppo al mondo grazie alla fusione con Psa.

Un modello in evoluzione, che riflette l'andamento del mercato globale e che vede al suo interno una necessaria quanto continua riorganizzazione che necessita sì di investimenti produttivi, ma anche di interventi formativi sul personale sia in termini di riqualificazione sia in termini di sicurezza sui luoghi di lavoro.

Sono rilevanti i dati sulla Cassa integrazione guadagni autorizzata nel 2019: nel Lazio si tratta di 3,8 milioni di ore (di cui 3,6 milioni di Cig ordinaria) che hanno coinvolto lavoratori di Fca e dell'indotto. Ciò anche a causa di un calo medio di

oltre il 5% della produzione di autoveicoli, causato dal trend negativo che ha coinvolto il comparto delle autovetture diesel nell'anno 2019.

Oggi - si dovrà considerare, naturalmente, l'impatto dell'epidemia di coronavirus sull'insieme del sistema economico - siamo a un punto di svolta per il settore: l'approccio ai temi industriali e commerciali è cambiato così pure il modo di lavorare in fabbrica. Il 2020 si annuncia come un anno di grande evoluzione per l'Automotive caratterizzato da una trasformazione industriale e tecnologica in atto che comprime i margini e innalza lo sforzo in investimenti: occorre la massima attenzione da parte del Governo centrale e delle Istituzioni regionali anche in considerazione del peso sociale che le imprese del settore rappresentano. Abbiamo bisogno di un cambio di passo decisivo che consenta di poter parlare di questo settore non più in termini di ammortizzatori sociali ma attraverso un vero e proprio Piano Industriale capace di coniugare investimenti, innovazione e occupazione.

Nell'ottica di assicurare un maggiore sviluppo - a livello territoriale e nazionale - la concertazione deve rimanere punto fermo della politica industriale: la regione Lazio ha sempre riconosciuto ai corpi intermedi un ruolo fondamentale ritenendo il dialogo sociale uno strumento di reale efficacia e utilità per accompagnare i processi di trasformazione e innovazione e di prevenzione delle crisi aziendali. Importante è la conferma giunta a novembre 2019, dopo la fusione con Psa, dei 5 miliardi di euro di investimenti sulle fabbriche italiane che Fca aveva annunciato al Governo nel 2018. Si conferma così anche l'obiettivo della piena occupazione nelle fabbriche italiane per il 2022. I tempi per completare la fusione sono lunghi ma ciò che rassicura è che Fca ha annunciato che non intende modificare la strategia che aveva già approvato per l'Italia che comporta per la Regione Lazio, che parte dei 5 miliardi di euro di investimenti sono destinati alla fabbrica di Cassino per lo sviluppo delle nuove Maserati.

Si tratta di investimenti che avranno importanti ripercussioni anche sull'indotto: questo significa introdurre una politica industriale, anche di tipo distrettuale, che includa tutte quelle realtà imprenditoriali che si sviluppano attorno ad una grande azienda. Il caso di Fca può costituire, non solo per la Regione, ma per l'intero Paese un esempio virtuoso: c'è un indotto che va coordinato, da una parte in termini di diversificazione delle attività, dall'altra in termini di tutele dei lavoratori in esso operanti. Nell'ambito di una transizione verso nuovi modelli organizzativi, merita di essere approfondita la questione delle relazioni industriali e della partecipazione dei lavoratori alla gestione dell'impresa che compare nell'accordo di fusione tra Fca e Psa.

Garantire innovazione e sviluppo, anche in un contesto di integrazione delle due diverse culture organizzative, sarà un compito che Istituzioni, sindacati e azienda saranno chiamati ad affrontare. In questo contesto, la Regione Lazio, è pronta a fare la propria parte mettendosi al servizio delle aziende e dei lavoratori non solo con il sostegno agli investimenti ma anche nell'ambito della più generale offerta dei Servizi per il Lavoro al fine di garantire un'occupazione di qualità.

Piemonte: sulla nuova frontiera

Elena Chiorino è
Assessore al Lavoro
della Giunta regionale
del Piemonte

Fin dal giorno in cui ho saputo che avrei ricoperto l'incarico di Assessore regionale al Lavoro del Piemonte, uno dei primi pensieri è stato il rilancio dell'Automotive, il settore che, come è noto a tutti, più di ogni altro ha patito le crisi degli ultimi anni. D'altronde, ormai - e credo sia di tutta evidenza - i dati dimostrano che l'utopia di un Piemonte "servizi e cultura" sia stata cassata dai numeri. Certo, turismo, enogastronomia, servizi alla persona, rappresentano importanti occasioni di sviluppo e di diversificazione che abbiamo il dovere di incoraggiare e - laddove possibile - sostenere, ma guai a pensare che tutto ciò possa sostituire la grande vocazione industriale di eccellenza insita nel Dna piemontese.

Serve quindi un rilancio del comparto Automotive e serve in fretta, per non perdere il know-how accumulato in più di cento anni non solo dalla nostra "storica grande fabbrica", che oggi, complice la globalizzazione, ha lasciato in Piemonte soltanto una parte della produzione. Fondamentale è salvare il "saper fare" delle centinaia di aziende, piccole, medie o grandi, dell'indotto che hanno saputo fare eccellenza e che oggi, con l'attuale situazione produttiva, sono, per usare un eufemismo, in seria difficoltà.

Per fare quindi il punto, dal momento che il rilancio dell'Automotive non può che essere un'azione di sistema, ho convocato un tavolo al quale hanno partecipato le parti sociali e tutti i principali rappresentanti del settore. Ne è emerso che serve un nuovo progetto, una nuova idea di Automotive che va portata avanti, coltivata e supportata con tutti i mez-

zi a disposizione. Innanzitutto, bisogna creare le condizioni affinché un grande costruttore scelga il Piemonte per insediare i propri impianti produttivi. Senza la fabbrica qui, sul territorio, non può esserci indotto, come dimostra il caso della Mahle, che ha deciso di lasciare il Piemonte per andare a produrre più vicino agli stabilimenti dei quali è fornitore.

Serve, quindi, ripartire dal patriottismo industriale. Serve nuovamente una fabbrica sul territorio, intorno alla quale ruoti un indotto che dovrà essere sempre più flessibile per adattarsi alle grandi novità che il mercato proporrà nei prossimi anni, soprattutto nel delicato passaggio tra il motore termico e le sue alternative "ecologiche" come l'elettrico, ma non solo. E proprio riguardo all'elettrico, ritengo di fondamentale importanza che il Piemonte ospiti anche una fabbrica di batterie, in modo da poter diventare un'eccellenza anche in questa nuova frontiera.

In tutto questo la Regione cosa può fare? Innanzitutto proporre idee innovative, riunire, come abbiamo fatto, tutti i soggetti intorno al tavolo per poter dialogare e, soprattutto, mettere a disposizione tutti gli strumenti, e mi riferisco in particolare alla formazione, utili per raggiungere gli obiettivi che ci vogliamo porre. D'altronde non è un mistero che, in un mondo che cambia a velocità vertiginosa, la formazione professionale diventa fondamentale per riuscire a fare incrociare domanda e offerta di lavoro e soprattutto per dare alle imprese quelle figure professionali che davvero servono, già pronte per raccogliere la sfida dell'innovazione. Da queste premesse parte l'iniziativa di una Academy Formazione Automotive Piemonte (Afap) che sarà composta da istituzioni formative pubbliche e private (agenzie formative, Fondazioni Its, università, Politecnico, incubatori certificati), centri di ricerca, Camere di Commercio e dalle principali imprese della filiera dell'Automotive.

Ma quali dovranno essere le funzioni della nuova Academy? Innanzitutto, dovrà essere dinamica, flessibile ed efficace. Dovrà, poi, definire le linee della strategia regionale integrata per lo sviluppo delle competenze richieste dalla trasformazione della filiera dell'Automotive.

Altro obiettivo sarà quello di intercettare e orientare la domanda di competenze e figure professionali per la filiera in maniera rapida e flessibile oltre che delineare e promuovere azioni formative innovative, rivolte a giovani inoccupati e a disoccupati, connesse con la ricerca applicata e il trasferimento tecnologico. In questo contesto sarà fondamentale anche l'opera di upskilling (miglioramento delle competenze) e reskilling (riqualificazione) dei lavoratori occupati a tutti i livelli, dall'operaio al manager, dalla produzione alla governance. Insomma, un vero e proprio "laboratorio formativo" di eccellenza e innovativo caratterizzato da corsi brevi (100-200 ore) ma in grado di conseguire il risultato, di venire incontro alle esigenze delle imprese che, con il passaggio dal motore termico, all'ibrido e infine all'elettrico o ad altre forme eco sostenibili e con la trasformazione, lenta ma inevitabile, dalla guida tradizionale a quella a autonoma, avranno bisogno di nuove professionalità e di nuovi saperi in tempi strettissimi, proprio per far fronte a una concorrenza ormai mondiale e spietata.

Il Piemonte non solo vuole essere “della partita” Automotive, ma intende esserne protagonista assoluto, facendo quello che i piemontesi hanno sempre saputo fare: unire la grande qualità dei loro prodotti e del loro saper fare a una propensione all’innovazione che è insita nel loro Dna, come confermano tutte le grandi innovazioni (dal cinema alla moda, dal tessile di eccellenza fino alla tv e all’auto, solo per citarne alcune) nate o sviluppate proprio nella nostra Regione e poi troppo spesso “scippate” da altri.

Appendice

COMUNICATO STAMPA

AVVISO IMPORTANTE

Leggendo la comunicazione che segue accettate di essere vincolati dalle seguenti limitazioni e restrizioni:

La presente comunicazione ha scopi puramente informativi e non è intesa e non rappresenta un'offerta o un invito a scambiare o vendere o la promozione di un'offerta di sottoscrizione o acquisto o un invito a scambiare, acquistare o sottoscrivere alcun titolo o qualsiasi parte del business o degli asset qui descritti o qualsiasi altra interessenza o la richiesta di qualsivoglia voto o approvazione in qualunque ordinamento riguardo a questa transazione o altrimenti, né avrà luogo alcuna vendita, emissione o trasferimento di titoli in qualsiasi ordinamento in violazione della normativa applicabile. Questa comunicazione non deve essere interpretata in alcun modo come raccomandazione indirizzata a qualsivoglia suo lettore.

Questa comunicazione non è un prospetto, un'informativa sul prodotto o altro documento di offerta ai fini del Regolamento (EU) 2017/1129 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 14 giugno 2017.

Un'offerta di titoli negli Stati Uniti in relazione ad una business combination sarà effettuata esclusivamente mediante un prospetto che fa parte di un registration statement depositato presso la US Securities and Exchange Commission ("SEC") ed efficace. Gli azionisti di Fiat Chrysler Automobiles NV ("FCA") e Peugeot S.A. che siano soggetti statunitensi o si trovino negli Stati Uniti, sono invitati a leggere il registration statement se e quando sarà dichiarato efficace dalla US Securities and Exchange Commission, poiché esso conterrà informazioni importanti sulla transazione proposta. È possibile ottenere copie di tutti i documenti depositati presso la SEC relativamente alla transazione proposta, dei documenti ivi richiamati e dei filing presso la SEC di FCA sul sito Web della SEC all'indirizzo <http://www.sec.gov>. Inoltre, il registration statement dichiarato efficace sarà messo gratuitamente a disposizione degli azionisti negli Stati Uniti.

Rueil-Malmaison e Londra, 18 dicembre 2019

Groupe PSA e FCA raggiungono accordo per una fusione

Il nuovo gruppo avrà la leadership, le risorse e la dimensione per essere all'avanguardia nella nuova era della mobilità sostenibile

- La società risultante dalla fusione unirà le ampie e crescenti competenze di entrambe le società per affrontare la sfida di plasmare la nuova era della mobilità sostenibile
- Sarà il 4° costruttore automobilistico al mondo in termini di volumi e il 3° in base al fatturato, con vendite annuali di 8,7 milioni di veicoli e ricavi congiunti di quasi 170 miliardi di euro¹
- Creerà un gruppo diversificato con margini tra i più elevati nei suoi principali mercati in Europa, Nord America e America Latina e l'opportunità di ridefinire la strategia in altre regioni
- Genererà sinergie annuali che a regime sono stimate in circa 3,7 miliardi di euro, senza chiusure di stabilimenti in conseguenza dell'operazione. Si prevede che le sinergie genereranno un flusso di cassa netto positivo già nel primo anno
- La solida struttura patrimoniale e l'elevato livello di liquidità forniranno flessibilità finanziaria e si attende un rating di "investment grade"

¹ Rappresenta i Ricavi Netti di FCA (esclusa Magneti Marelli) e i Ricavi di Groupe PSA (esclusi i Ricavi di Faurecia verso Terzi).

- La società risultante dalla fusione beneficerà di efficienze negli investimenti su scala ancora più ampia per sviluppare innovative soluzioni di mobilità e tecnologie all'avanguardia nel campo dei veicoli alimentati a energie alternative, della guida autonoma e della connettività
- Ampio portafoglio di brand iconici e consolidati in grado di offrire prodotti ai vertici delle rispettive categorie nei principali segmenti di mercato e una maggiore soddisfazione del cliente
- Eccellente intesa professionale tra i due team di management, entrambi con comprovato successo in ristrutturazioni e aggregazioni aziendali e nella creazione di valore
- Una solida struttura di governance a supporto della performance del nuovo gruppo, con John Elkann alla Presidenza del Gruppo e Carlos Tavares in qualità di CEO, e una maggioranza di consiglieri indipendenti²
- Forte supporto da parte degli azionisti di lunga data (EXOR N.V., Peugeot Family Group, Bpifrance) che avranno una rappresentanza nel Consiglio

Fiat Chrysler Automobiles N.V. ("FCA") (NYSE: FCAU / MTA: FCA) e Peugeot S.A. ("Groupe PSA") hanno firmato oggi un *Combination Agreement* vincolante che prevede una fusione paritetica (50/50) dei rispettivi business per creare il 4° costruttore automobilistico al mondo in termini di volumi e il 3° in base al fatturato. L'aggregazione proposta darà vita a un gruppo leader nel settore con *team*, competenze, risorse e dimensioni in grado di cogliere con successo le opportunità offerte da questa nuova era della mobilità sostenibile.

Grazie alla solidità finanziaria ed alle competenze congiunte il nuovo Gruppo sarà ben posizionato per poter fornire soluzioni di mobilità innovative, ecologiche e sostenibili, sia in contesti urbani che rurali. Le efficienze generate dai maggiori volumi, oltre che i benefici derivanti dall'unione delle forze e delle competenze delle due società, permetteranno al nuovo gruppo di offrire ai propri clienti prodotti, tecnologie e servizi d'eccellenza e di rispondere con maggiore agilità alla trasformazione in atto in questo settore altamente sfidante.

La società risultante dalla fusione avrà vendite annuali pari a 8,7 milioni di veicoli, con ricavi di quasi 170 miliardi di euro³, un utile operativo corrente di oltre 11 miliardi di euro⁴ e un margine operativo del 6,6%, sulla base dell'aggregazione dei risultati del 2018⁵. La solida struttura patrimoniale congiunta offre significativa flessibilità finanziaria e ampi margini sia per implementare piani strategici che per investire in nuove tecnologie, per tutto il ciclo.

Il nuovo gruppo avrà una presenza bilanciata e attività redditizie a livello globale, con un portafoglio di brand iconici e altamente complementari a copertura di tutti i principali segmenti da *luxury a premium*, dai veicoli passeggeri *mainstream* fino ai SUV, ai *truck* e ai veicoli commerciali leggeri. Questo grazie alla forza di FCA in Nord America e in America Latina e alla solidità di PSA in Europa. Il nuovo gruppo avrà una presenza geografica molto più bilanciata, con il 46% dei ricavi generati in Europa e il 43% in Nord America, sulla base dell'aggregazione dei dati 2018 delle due società. L'aggregazione fornirà anche al nuovo gruppo l'opportunità di ridefinire la strategia in altre regioni.

Le efficienze che risulteranno dall'ottimizzazione degli investimenti in piattaforme veicoli, famiglie motori e nuove tecnologie e dalla maggiore scala consentiranno al business di incrementare la

² In ottemperanza al codice di corporate governance olandese

³ Rappresenta i Ricavi Netti di FCA (esclusa Magneti Marelli) e i Ricavi di Groupe PSA (esclusi i Ricavi di Faurecia verso Terzi).

⁴ Rappresenta l'EBIT Adjusted di FCA (esclusa Magneti Marelli) e l'Utile Operativo Corrente di Groupe PSA (esclusa Faurecia).

⁵ Esclude Faurecia e Magneti Marelli.

sua capacità di acquisto e la creazione di valore per gli stakeholder. Oltre due terzi dei volumi a regime sarà concentrato su 2 piattaforme, con volumi annuali di circa 3 milioni di veicoli sia sulla piattaforma *small* che su quella *compact/mid-size*.

Si prevede che i risparmi associati alle tecnologie, ai prodotti e alle piattaforme rappresenteranno il 40% circa dei 3,7 miliardi di euro di sinergie annuali a regime, mentre i risparmi relativi agli acquisti – che beneficeranno principalmente delle economie di scala e degli allineamenti al miglior prezzo – rappresenteranno un ulteriore 40% di tali sinergie. Il restante 20% sarà rappresentato da risparmi in altre aree, tra cui marketing, IT, spese generali e amministrative e logistica. Queste stime di sinergie non prevedono alcuna chiusura di stabilimenti in conseguenza dell'operazione. Si prevede che le sinergie stimate genereranno un flusso di cassa netto positivo già dal primo anno e che l'80% circa delle sinergie sarà raggiunto entro il quarto anno. Il costo *una tantum* per raggiungere tali sinergie è stimato in 2,8 miliardi di euro.

Tali sinergie consentiranno al nuovo gruppo di investire fortemente nelle tecnologie e nei servizi che definiranno la mobilità in futuro, contribuendo al raggiungimento degli stringenti requisiti normativi globali sulle emissioni di CO₂. Grazie alla solidità delle sue attività in ambito ricerca e sviluppo, il nuovo gruppo potrà contare su una robusta base per promuovere e stimolare ulteriormente l'innovazione e determinare lo sviluppo di competenze all'avanguardia nel campo dei veicoli alimentati a energie alternative, della mobilità sostenibile, e della guida autonoma e connessa.

Il nuovo gruppo beneficerà di una struttura di *governance* efficace disegnata per favorire l'efficienza, con un consiglio di amministrazione composto da 11 membri, la maggioranza dei quali indipendenti⁶. Cinque membri del consiglio di amministrazione saranno nominati da FCA e dal proprio azionista di riferimento (incluso John Elkann in qualità di Presidente) e cinque da Groupe PSA e dai propri azionisti di riferimento (incluso il *Senior Non-Executive Director* e il Vice Presidente). Al perfezionamento dell'operazione il Consiglio includerà due membri in rappresentanza dei lavoratori di FCA e di Groupe PSA⁷. Carlos Tavares sarà Chief Executive Officer, oltre che membro del Consiglio di Amministrazione, per un mandato iniziale di cinque anni.

Carlos Tavares, Mike Manley e i rispettivi *team* sono conosciuti per i loro recenti successi in *turnaround* aziendali e aggregazioni di costruttori con culture diverse. Il loro bagaglio di esperienze contribuirà alla velocità di esecuzione della fusione, che si basa sulle forti *performance* recentemente ottenute dalle due società e sui loro solidi bilanci. Il nuovo gruppo si muoverà con agilità ed efficienza in un'industria dell'auto che sta attraversando trasformazioni epocali.

La nuova capogruppo con sede in Olanda sarà quotata su Euronext (Parigi), Borsa Italiana (Milano) e al New York Stock Exchange e beneficerà della sua forte presenza in Francia, Italia e negli Stati Uniti.

In base allo statuto proposto per la società risultante dalla fusione nessun azionista avrà diritto di voto in misura eccedente il 30% dei voti espressi in assemblea. Si prevede inoltre che non ci sarà alcun trasferimento dei diritti di doppio voto esistenti, ma che i nuovi diritti di doppio voto speciale matureranno dopo un periodo di detenzione delle azioni di tre anni dal perfezionamento della fusione.

È previsto un periodo di *standstill* di 7 anni a partire dal perfezionamento della fusione per le partecipazioni azionarie di EXOR N.V., Bpifrance⁸, Dongfeng Group (DFG) e la famiglia Peugeot

⁶ Al fine di raggiungere l'obiettivo di avere "una maggioranza di consiglieri indipendenti", 5 dei 9 consiglieri non-esecutivi devono essere indipendenti.

⁷ La rappresentanza dei lavoratori sarà conforme alla normativa in vigore.

⁸ Bpifrance includerà sia Bpifrance Participations S.A. che la sua controllata Lion Participations SAS

(EPF/FFP). Unica eccezione, a EPF/FFP sarà concesso di aumentare del 2,5% la propria partecipazione nella società risultante dalla fusione (o del 5% a livello di Groupe PSA), tramite l'acquisto di azioni da Bpifrance e/o da DFG e/o sul mercato⁹. EXOR, Bpifrance e EPF/FFP saranno inoltre soggetti ad un periodo di *lock-up* di 3 anni in relazione alle rispettive partecipazioni. Unica eccezione, a Bpifrance sarà concesso di ridurre del 5% la propria partecipazione in Groupe PSA o del 2,5% nella società risultante dalla fusione. DFG ha concordato di vendere, e Groupe PSA ha concordato di acquistare, 30,7 milioni di azioni prima del *closing* (tali azioni saranno cancellate). Con riferimento alla restante quota di partecipazione in Groupe PSA, DFG sarà soggetta a *lock-up* fino al perfezionamento dell'operazione. Successivamente al *closing*, DFG deterrà quindi il 4,5% del nuovo gruppo.

EXOR, Bpifrance, la famiglia Peugeot e Dongfeng si sono individualmente e irrevocabilmente impegnati a votare a favore dell'operazione nelle rispettive assemblee di FCA e Groupe PSA.

Prima del *closing*, FCA distribuirà ai propri azionisti un dividendo speciale di 5,5 miliardi di euro mentre Groupe PSA distribuirà ai propri azionisti la quota del 46% detenuta in Faurecia. Inoltre, FCA continuerà a lavorare alla separazione della partecipazione detenuta in Comau, che sarà effettuata quanto prima successivamente al perfezionamento dell'operazione, a beneficio degli azionisti del nuovo gruppo. Questo permetterà agli azionisti del nuovo gruppo di condividere equamente le sinergie e i benefici derivanti da una fusione, riconoscendo al contempo il valore significativo degli *asset* e dei punti di forza di Groupe PSA e di FCA in termini di quote di mercato e potenziale dei brand. Ciascuna società intende distribuire un dividendo ordinario di 1,1 miliardi di euro nel 2020 relativo all'esercizio 2019, soggetto all'approvazione dei rispettivi consigli di amministrazione e azionisti. Al *closing*, gli azionisti di Groupe PSA riceveranno 1,742 azioni della società risultante dalla fusione per ogni azione di Groupe PSA detenuta, mentre gli azionisti di FCA avranno una azione della società risultante dalla fusione per ogni azione detenuta in FCA.

Il perfezionamento dell'aggregazione proposta è previsto in 12-15 mesi, soggetto alle consuete condizioni di *closing*, tra cui le approvazioni degli azionisti delle due società nelle rispettive assemblee straordinarie e il soddisfacimento dei requisiti antitrust e altri requisiti normativi.

Carlos Tavares, Presidente del Consiglio di Gestione di Groupe PSA, ha dichiarato: "Questa fusione rappresenta una grande opportunità per raggiungere una posizione ancora più forte nel settore attraverso il nostro impegno a guidare la trasformazione verso un mondo con una mobilità ecologica, sicura e sostenibile e a offrire ai nostri clienti prodotti, tecnologie e servizi d'eccellenza. Sono pienamente convinto che grazie al loro immenso talento e approccio collaborativo, i nostri team saranno in grado di massimizzare le performance con energia ed entusiasmo".

Mike Manley, Amministratore Delegato di FCA, ha aggiunto: "Questa è l'unione di due società con marchi incredibili e persone appassionate e competenti. Entrambe hanno affrontato momenti di estrema difficoltà e ne sono uscite ancora più agili, intelligenti e formidabili. Le nostre persone hanno un tratto in comune, quello di guardare alle sfide come opportunità da cogliere perché rappresentano la strada per renderci ancora migliori nel fare quello che facciamo".

Informazioni per l'evento con Media e Analisti/Investitori:

FCA e Groupe PSA terranno una conference call e webcast congiunta per analisti, investitori e media ([webcast](#) alle ore 3:00 pm CET / 2:00 pm GMT / 9:00 am EST) mercoledì 18 dicembre 2019.

Le informazioni necessarie per accedere a questi eventi sono disponibili sui siti corporate di FCA (www.fcagroup.com) e di Groupe PSA (www.groupe-PSA.com). La registrazione dell'evento rimarrà disponibile sui rispettivi siti corporate.

⁹ Fino all'1% delle azioni della società risultante dalla fusione più le quote di azioni vendute da Bpifrance, escluse quelle già vendute alla famiglia Peugeot (con un limite massimo del 2,5%).

Foto e video sono disponibili sui siti di [FCA](#) e di [PSA](#).

Advisor

Goldman Sachs International ha assistito FCA in qualità di *lead financial advisor*. Anche Bank of America, Barclays, Citigroup, d'Angelin & Co., J.P. Morgan e UBS hanno fornito consulenza finanziaria a FCA. Sullivan & Cromwell LLP, De Brauw Blackstone Westbroek e Darrois Villey Maillot Brochier hanno assistito FCA in qualità di *legal counsel*.

Messier Maris & Associés ha assistito PSA in qualità di *lead financial advisor*. Anche Morgan Stanley ha fornito consulenza finanziaria a PSA. Bredin Prat ha assistito PSA in qualità di *legal counsel*.

Contatti:

Investitori:

FCA	Groupe PSA
Joe Veltri, +1 248 576 9257 investor.relations@fcagroup.com	Andrea Bandinelli, + 33 6 82 58 86 04 communication-financiere@mpsa.com

Media:

FCA	Groupe PSA
Niel Golightly, +1 248 933-6285 niel.golightly@fcagroup.com	Bertrand Blaise, +33 6 33 72 61 86 bertrand.blaise@mpsa.com
Shawn Morgan, +1 248 512-2692 shawn.morgan@fcagroup.com	Pierre Olivier Salmon, +33 6 76 86 45 48 pierreolivier.salmon@mpsa.com
Andrea Pallard, +39 0110030675 andrea.pallard@fcagroup.com	Karine Douet, +33 6 61 64 03 83 karine.douet@mpsa.com
Fernao Silveira, +55 11 4949-3901 fernao.silveira@fcagroup.com	Valérie Gillot +33 6 83 92 92 96 valerie.gillot@mpsa.com
Leonardo Guan, +86 21 2218 7896 corp.communication@fcagroup.com.cn	
UK/Stati Uniti	
Sard Verbinnen & Co Jon Aarons, Robert Rendine +44 20 7467 1050/+1 212 687 8080 fca@sardverb.com	

ITALIA

Community, Strategic Communications Advisors

Auro Palomba, Marco Rubino

+39 02 89404231

fca@communitygroup.it

FRANCIA

Image 7

Anne-France Malrieu, Flore Larger

+33 1 53 70 74 95/+33 1 53 70 74 90

fca@image7.fr

FCA

Fiat Chrysler Automobiles (FCA) è un costruttore automobilistico globale che progetta, sviluppa, produce e commercializza veicoli in una gamma di marchi che include Abarth, Alfa Romeo, Chrysler, Dodge, Fiat, Fiat Professional, Jeep®, Lancia, Ram e Maserati. Fornisce inoltre servizi post-vendita e ricambi con il marchio Mopar e opera nei settori della componentistica e dei sistemi di produzione sotto i marchi Comau e Teksid. FCA ha quasi 200.000 dipendenti nel mondo. Per maggiori informazioni su FCA, visita il sito www.fcagroup.com

Groupe PSA

[Groupe PSA](#) progetta esperienze automobilistiche uniche e propone soluzioni di mobilità per andare incontro a tutte le aspettative dei Clienti. Il Gruppo, che impiega 210.000 persone, ha cinque brand automotive - Peugeot, Citroën, DS, Opel e Vauxhall – e offre un'ampia gamma di servizi connessi legati alla mobilità, con il marchio Free2Move. Il piano strategico "Push to Pass" rappresenta la prima tappa per raggiungere la vision del Gruppo di diventare "un costruttore automobilistico globale ai massimi livelli per efficienza e un fornitore di servizi di mobilità di riferimento per una relazione duratura con i clienti". E' uno dei pionieri della vettura a [guida autonoma e del veicolo connesso](#). Le sue attività si estendono anche al finanziamento con Banque PSA Finance e agli equipaggiamenti automobilistici con Faurecia.

Mediateca: medialibrary.groupe-psa.com / [@GroupePSA_EN](https://twitter.com/GroupePSA_EN)

DICHIARAZIONI PREVISIONALI

Il presente documento contiene dichiarazioni previsionali. In particolare, dichiarazioni relative alla performance finanziaria futura e le aspettative di FCA e di PSA (le "Parti") relativamente al raggiungimento di determinate grandezze obiettivo in date future o in periodi futuri sono dichiarazioni previsionali. In alcuni casi, tali dichiarazioni possono essere caratterizzate da termini quali "può", "sarà", "ci si attende", "potrebbe", "dovrebbe", "intende", "stima", "prevede", "crede", "rimane", "in linea", "pianifica", "target", "obiettivo", "scopo", "previsione", "proiezione", "aspettativa", "prospettiva", "piano", o termini simili. Le dichiarazioni previsionali non costituiscono una garanzia o promessa riguardo ai risultati futuri. Piuttosto, sono basate sulla conoscenza attuale a disposizione delle Parti, sulle aspettative e proiezioni future circa eventi futuri e, per loro stessa natura, sono soggette a rischi inerenti e incertezze. Tali dichiarazioni si riferiscono a eventi, e dipendono da circostanze, che potrebbero effettivamente verificarsi in futuro oppure no. Pertanto, è opportuno non fare indebito affidamento su tali affermazioni.

I risultati futuri potrebbero differire significativamente da quelli contenuti nelle dichiarazioni previsionali a causa di una molteplicità di fattori, tra cui: la capacità di PSA e di FCA e/o del gruppo congiunto risultante dall'operazione proposta (insieme alle Parti, le "Società") di lanciare nuovi prodotti con successo e di mantenere determinati volumi di consegne di veicoli; cambiamenti nei mercati finanziari

globali, nel contesto economico generale e variazioni della domanda nel settore automobilistico, che è soggetto a ciclicità; variazioni delle condizioni economiche e politiche locali, variazioni delle politiche commerciali e l'imposizione di dazi a livello globale e regionale o dazi mirati all'industria automobilistica, l'adozione di riforme fiscali o altri cambiamenti nelle normative e regolamentazioni fiscali; la capacità delle Società di ampliare il livello di penetrazione di alcuni dei loro marchi nei mercati globali; la capacità delle Società di offrire prodotti innovativi e attraenti; la capacità delle Società di sviluppare, produrre e vendere veicoli con caratteristiche avanzate tra cui potenziate funzionalità di elettrificazione, connettività e guida autonoma; vari tipi di reclami, azioni legali, indagini governative e altre potenziali fonti di responsabilità, inclusi procedimenti concernenti responsabilità da prodotto, garanzie sui prodotti e questioni, indagini e altre azioni legali in ambito di tutela dell'ambiente; costi operativi di importo significativo correlati alla conformità con le normative di tutela dell'ambiente, della salute e della sicurezza sul lavoro; l'intenso livello di concorrenza nel settore automobilistico, che potrebbe aumentare a causa di consolidamenti; l'eventuale incapacità delle Società di finanziare taluni piani pensionistici; la capacità di fornire o organizzare accesso ad adeguate fonti di finanziamento per i concessionari e per la clientela finale e rischi correlati alla costituzione e gestione di società di servizi finanziari; la capacità di accedere a fonti di finanziamento al fine di realizzare i piani industriali delle Società e migliorare le attività, la situazione finanziaria e i risultati operativi; significativi malfunzionamenti, interruzioni o violazioni della sicurezza dei sistemi di information technology o dei sistemi di controllo elettronici contenuti nei veicoli delle Società; la capacità delle Società di realizzare benefici previsti da joint venture; interruzioni dovute a instabilità di natura politica, sociale ed economica; rischi correlati ai rapporti con dipendenti, concessionari e fornitori; aumento dei costi, interruzioni delle forniture o carenza di materie prime; sviluppi nelle relazioni sindacali, industriali e nella normativa giuslavoristica; fluttuazioni dei tassi di cambio, variazioni dei tassi d'interesse, rischio di credito e altri rischi di mercato; rischi di natura politica e tensioni sociali; terremoti o altri disastri; incertezze sul fatto che la aggregazione proposta sarà completata o sulla tempistica della stessa; il rischio che l'annuncio della aggregazione proposta possa rendere più difficile per le Parti di instaurare o mantenere relazioni con i loro dipendenti, fornitori e altri partner di business o enti governativi; il rischio che le attività delle Parti siano negativamente impattate durante il periodo di pendenza dell'aggregazione proposta; rischi relativi alle approvazioni normative necessarie per l'aggregazione; il rischio che le attività di FCA e di PSA non siano integrate con successo e altri rischi e incertezze.

Le dichiarazioni previsionali contenute nel presente documento devono considerarsi valide solo alla data del presente documento e le Parti non si assumono alcun obbligo di aggiornare o emendare pubblicamente tali dichiarazioni. Ulteriori informazioni riguardanti le Parti e le loro rispettive attività, inclusi taluni fattori in grado di influenzare significativamente i risultati delle Parti, sono contenute nei documenti depositati da FCA presso la Securities and Exchange Commission, l'AFM e la CONSOB e nei documenti depositati da PSA presso l'AFM.

Il giorno 9 aprile 2020

tra

FCA N.V., in nome proprio e in nome e per conto delle società del Gruppo,

e

le Organizzazioni sindacali nazionali FIM-CISL, UILM-UIL, FISMIC, UGLM, AQCFR e FIOM-CGIL

Premesso che:

- il Paese è stato colpito da una gravissima emergenza sanitaria a causa dell'epidemia di COVID-19;
- nella prima fase dell'epidemia le Parti hanno già convenuto su alcune linee guida di profilassi sanitaria da seguire durante l'esercizio dell'attività lavorativa;
- successivamente i DPCM del 22 marzo 2020 e del 1° aprile 2020 hanno sospeso ogni attività lavorativa, fatte salve alcune definite di carattere essenziale, fino al 13 aprile 2020.

Con il presente accordo le Parti intendono definire le linee guida per la regolamentazione condivisa delle misure atte a consentire la progressiva ripresa delle attività del Gruppo FCA in Italia, anche cosiddette non essenziali, nei tempi e nei limiti che saranno fissati dal Governo.

Queste misure, individuate e descritte nelle suddette linee guida, allegate al presente accordo, intendono conseguire il massimo grado possibile di sicurezza per tutte le persone, dipendenti ed esterni, che riprenderanno l'attività lavorativa nel corso dell'attuale fase di emergenza sanitaria. Tali linee guida si basano sulle disposizioni dei vari DPCM, sull'esperienza maturata dalle Parti fino ad oggi nella gestione della crisi, nonché sulle migliori pratiche sperimentate dal Gruppo FCA nelle altre aree dove è presente; la loro completezza ed efficacia viene inoltre validata e confermata da virologi, esperti nell'analisi e nella valutazione delle misure di prevenzione e profilassi nella presente situazione pandemica. In ogni caso le Parti seguiranno l'evoluzione degli studi in materia sanitaria e le indicazioni delle autorità competenti per migliorare ulteriormente le misure indicate nelle linee guida.

Il complesso delle misure descritte sistematicamente rappresenta il riferimento analitico per la verifica della sussistenza delle condizioni di sicurezza sanitaria necessarie per consentire la ripresa dell'attività lavorativa, alle quali le Parti, nelle loro articolazioni, faranno riferimento presso ogni unità produttiva del Gruppo in Italia.

L'effettiva corretta implementazione delle linee guida sarà oggetto di confronto e di monitoraggio in sede locale, anche in ragione delle diverse specificità delle singole unità produttive. In questa stessa sede l'Azienda presenterà di volta in volta il piano di applicazione delle linee guida alle articolazioni aziendali delle OO.SS. immediatamente prima della ripresa lavorativa.

Le Parti concordano inoltre di prevedere presso dette unità produttive un costante monitoraggio strutturato con appositi incontri, con la necessaria fattiva partecipazione di RSPP e RLS (garantendo la loro presenza in azienda durante il processo di riavvio delle attività), per verificare e coadiuvare l'efficace applicazione del complesso delle misure previste in relazione alle diverse caratteristiche degli specifici ambienti di lavoro. Resta comunque inteso che, ove in questo ambito emergessero interpretazioni discordi sull'applicazione delle linee guida, le Parti interverranno tempestivamente per definirne un'implementazione condivisa.

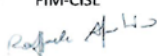
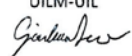
Le linee guida distinguono le misure che sono messe in atto prima della ripresa dell'attività lavorativa da quelle che la regolamentano durante l'intera fase di emergenza sanitaria; queste ultime saranno oggetto di

costante analisi delle Parti per eventuali ulteriori integrazioni e miglioramenti, alla luce delle indicazioni delle autorità pubbliche e della comunità scientifica.

In relazione alla durata dell'attuale fase di emergenza per l'epidemia di COVID-19, così come definita dalla decretazione governativa, il presente accordo resterà in vigore fino al 31 luglio 2020.

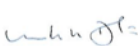
Letto, confermato e sottoscritto

per FCANV.


per FIM-CISL

UILM-UIL

FISMIC

UGLM

AQCFR

FIOM-CGIL


LINEE GUIDA DI REGOLAMENTAZIONE DELLE MISURE PER LA PROGRESSIVA RIPRESA DELLE ATTIVITA' DEL GRUPPO FCA IN ITALIA

PRIMA DELLA RIPRESA DELL'ATTIVITA'

1. Igienizzazione di tutti gli ambienti di lavoro

Ci sono tre tipologie di attività che i fornitori di servizi di pulizia, che devono essere adeguati e in linea con le autorizzazioni e gli standard previsti dalla normativa vigente in materia, attuano su specifici requisiti indicati da FCA.

A. ATTIVITA' DI PULIZIA

Sono procedure e operazioni che hanno come finalità la rimozione di sporcizia, materiali indesiderati presenti su superfici, oggetti, spazi chiusi e aree pertinenziali.

B. ATTIVITA' DI IGIENIZZAZIONE

Sono procedure e operazioni che hanno come finalità l'igienizzazione di spazi chiusi e aree pertinenziali attraverso la distruzione o la disattivazione di microrganismi patogeni.

Queste attività devono essere effettuate dopo le attività di pulizia. Una superficie può essere considerata igienizzata quando tramite l'utilizzazione di prodotti atti a garantire una ridotta presenza di germi, non vi è evidenza di sporcizia, la superficie non è grassa al tocco, passando un fazzoletto di carta questo mantiene il suo colore originale.

C. ATTIVITA' DI SANIFICAZIONE

Sono procedure e operazioni che hanno come finalità la sanificazione di spazi chiusi e aree pertinenziali attraverso pulizia, disinfezione e sanificazione qualora sia accertato un caso confermato di COVID-19. Una superficie può essere considerata sanificata quando tramite l'utilizzazione di prodotti atti a garantire l'eliminazione della presenza di germi, non c'è evidenza di sporcizia, la superficie non è grassa al tocco, non c'è odore sgradevole, un fazzoletto di carta passato sulla superficie mantiene il suo colore originale, l'acqua passata sulla superficie scorre in maniera uniforme.

Le procedure e i prodotti da utilizzare sono definiti in specifici protocolli predisposti dai fornitori di servizi di pulizia. I fornitori devono certificare di aver svolto le attività sopra indicate mediante specifica documentazione anche nel rispetto delle indicazioni delle autorità competenti.

Le aree da pulire e/o igienizzare prima della ripresa delle attività sono le seguenti:

- postazioni di lavoro, sale riunioni, uffici, magazzini, aree logistiche, showrooms;
- servizi igienici e docce;
- spogliatoi;
- aree relax, mense e caffetterie, distributori d'acqua;
- sale mediche;
- condizionatori d'aria e termoventilatori;
- mezzi di servizio, carrelli, bull ecc.;
- aree aziendali assegnate ai fornitori.

2. Informazione preliminare ai lavoratori

Prima di riavviare le attività occorre garantire l'informazione del personale (interno ed esterno) tramite un pacchetto di informazioni che includa le misure e le regole attuate nei locali aziendali, da inviare tramite Whatsapp/e-mail e da rendere disponibile sul posto di lavoro. Lo stesso pacchetto è disponibile anche nell'Employee portal nella sezione "Coronavirus".

Il pacchetto informativo include:

- indicazioni su misure preventive da applicare
- modalità per il lavaggio delle mani sia con acqua e sapone sia con liquido igienizzante
- pulizia individuale delle superfici di lavoro
- modalità di approvvigionamento dai distributori d'acqua con bicchieri/borracce
- misure da rispettare nelle mense
- corretto utilizzo degli ascensori
- corrette modalità di gestione delle riunioni
- indicazioni di comportamento per visitatori e fornitori
- modalità di utilizzo dei DPI specifici
- corretta gestione di possibili sintomi di COVID-19 e attività di prevenzione

DALLA RIPRESA DELL'ATTIVITA'

1. Informazione e formazione del personale

Prima di iniziare a lavorare, ciascun responsabile aziendale informa i propri collaboratori sui seguenti argomenti:

- misure messe in atto dall'Azienda per far fronte all'emergenza coronavirus;
- obblighi generali dei lavoratori per prevenire la trasmissione del virus;
- comportamenti da tenere nelle aree comuni (servizi igienici, spogliatoi, aree relax, mense, aree fumo) e nelle aree di lavoro (postazioni di lavoro fisse e mobili);
- uso dei DPI specifici per la prevenzione COVID-19 e conoscenza delle procedure operative standard (Allegato A).

A tale scopo sono utilizzati il pacchetto informativo e le specifiche schede tecniche.

Al termine della sessione informativa, questa attività viene registrata nel Diario prevenzionale.

Il processo include le seguenti azioni:

- preparazione del materiale informativo e formativo
- formazione dei formatori
- erogazione ai lavoratori
- formazione di popolazioni specifiche (es. addetti all'emergenza)

2. Aggiornamento del DVR e integrazione del Piano di emergenza

Viene effettuato l'aggiornamento della valutazione dei rischi e del relativo documento (DVR), alla luce delle misure previste dalle presenti linee guida.

E' inoltre necessario integrare il Piano di emergenza al fine di comprendere:

- le misure di emergenza adottate a seguito del sopra indicato aggiornamento della valutazione dei rischi (e del relativo documento) connessi alla presenza del rischio di contagio da COVID-19;
- le modalità di gestione di un eventuale “caso sospetto COVID-19” (ai sensi delle indicazioni fornite dalle autorità competenti) sia nelle aree di lavoro sia nell’ambito della sala medica;
- le modalità di gestione di un eventuale “caso confermato COVID-19” (sia dipendente sia esterno) con riferimento alle persone che possano essere state in contatto stretto con tale persona e alle attività di sanificazione da effettuare nelle aree di lavoro e di servizio utilizzati da tale persona all’interno dell’azienda;
- la formazione del personale coinvolto direttamente dalle procedure di emergenza (addetti all’emergenza e personale sanitario);
- l’informazione a tutti i dipendenti sulle integrazioni al Piano di emergenza.

3. Pulizia e igienizzazione

Sono adottati specifici processi e cicli di pulizia e ove necessario di igienizzazione degli ambienti di lavoro secondo le indicazioni più sopra definite.

POSTAZIONE E ATTREZZATURE DI LAVORO

Attività di pulizia, a cura del singolo addetto, da effettuare all’inizio di ogni turno di lavoro, focalizzata sui punti di contatto. Tale procedura si applica anche ai veicoli utilizzati per i test aziendali; tali veicoli vengono inoltre settimanalmente igienizzati.

OFFICINE, AREE DI LAVORO E PAVIMENTI

Attività di pulizia e igienizzazione, a cura del fornitore dei servizi di pulizia, da effettuare almeno una volta a settimana e in ogni caso quando necessario.

UFFICI, SALE RIUNIONI E AREE COMUNI

Attività di pulizia e igienizzazione, a cura del fornitore dei servizi di pulizia, da effettuare almeno una volta a settimana e in ogni caso quando necessario.

AREE RELAX

Attività di pulizia e igienizzazione, a cura del fornitore dei servizi di pulizia, da effettuare rispettivamente dopo ogni pausa e a fine turno (comunque almeno quattro volte al giorno) e una volta a settimana.

SCRIVANIE E TASTIERE

Attività di pulizia, a cura del lavoratore, da effettuare almeno una volta al giorno.

SERVIZI IGIENICI

Attività di pulizia e igienizzazione, a cura del fornitore dei servizi di pulizia, da effettuare rispettivamente dopo ogni pausa e a fine turno (comunque almeno quattro volte al giorno) e una volta a settimana.

SALE MEDICHE

Attività di pulizia e igienizzazione, a cura del fornitore dei servizi di pulizia, da effettuare rispettivamente due volte al giorno e una volta a settimana.

SPOGLIATOI

Attività di pulizia e igienizzazione, a cura del fornitore dei servizi di pulizia, da effettuare rispettivamente alla fine di ogni turno di lavoro e una volta a settimana.

AREE LOGISTICHE DI SPEDIZIONE E RICEVIMENTO MATERIALI E MAGAZZINI

Attività di pulizia e igienizzazione, a cura del fornitore dei servizi di pulizia, da effettuare rispettivamente una volta al giorno e una volta a settimana.

MEZZI DI SERVIZIO, CARRELLI E BULL

Attività di pulizia, a cura dell'addetto, da effettuare all'inizio di ogni turno di lavoro.

AREE AZIENDALI ASSEGNATE AI FORNITORI

Attività di pulizia e igienizzazione, a cura del fornitore dei servizi di pulizia, da effettuare rispettivamente una volta al giorno e una volta a settimana.

CONDIZIONATORI D'ARIA, TERMOVENTILATORI E SISTEMI DI RICAMBIO D'ARIA

Attività di prevenzione e controllo, a cura di personale qualificato del fornitore dei servizi di manutenzione, secondo un programma standard definito e documentato.

Programma di manutenzione, a cura del fornitore dei servizi di manutenzione, secondo un programma standard definito e documentato.

In ogni caso i sistemi sono gestiti in modo da favorire il ricambio dell'aria.

4. Mantenimento delle misure attivate prima della sospensione dell'attività

§ disponibilità di gel igienizzanti in specifici punti (receptions, mense, aree relax ecc.)

Secondo un piano di distribuzione dei punti identificato dal datore di lavoro, a cura di servizi generali, RSPP e del fornitore dei servizi di pulizia.

§ disponibilità di detergenti liquidi e carta in specifici punti per consentire ai lavoratori di mantenere pulito il proprio posto di lavoro e le relative attrezzature

Secondo un piano di distribuzione dei punti identificato dal datore di lavoro, a cura di servizi generali, RSPP e del fornitore dei servizi di pulizia.

§ rispetto della distanza di 1 metro, prevenzione di code e assembramenti in mense, caffetterie e aree relax

Nelle mense è affissa specifica cartellonistica riportante le informazioni sulle corrette modalità di comportamento da adottare, con particolare attenzione al tema del mantenimento della distanza di almeno 1 metro tra le persone e della necessità di evitare quindi sempre assembramenti. A tale fine viene posizionata, ove necessario, apposita segnaletica orizzontale. Sono assicurati interventi per favorire la fluidità del servizio anche attraverso l'utilizzo di distribuzione di pasti "a sacchetto" con cibi confezionati all'origine e per mantenere la distanza tra le persone anche mediante la riduzione dell'uso dei tavoli da 4 a 2 persone sedute in diagonale. Il personale che effettua il servizio di ristorazione segue procedure e adotta misure igieniche di prevenzione e DPI specifici.

Nelle aree relax e nelle caffetterie è affissa la già richiamata specifica cartellonistica e posizionata segnaletica orizzontale per segnalare le distanze da mantenere durante il loro utilizzo.

Nelle aree relax sono messi a disposizione dispenser di gel igienizzante e kit per la pulizia delle superfici.

Sia il personale di servizio nelle caffetterie sia quello addetto al rifornimento delle aree relax seguono procedure e adottano misure igieniche di prevenzione e DPI specifici.

§ procedure di pulizia e igienizzazione, rispetto della distanza di 1 metro, regolamentazione dell'accesso e dell'utilizzo di servizi igienici, spogliatoi e docce

Nei servizi igienici e negli spogliatoi è affissa specifica cartellonistica riportante le informazioni sulle corrette modalità di comportamento da adottare, con particolare attenzione al tema del mantenimento della distanza di almeno 1 metro tra le persone e della necessità di evitare quindi sempre assembramenti, nonché delle modalità corrette per il lavaggio delle mani. Viene posizionata, ove necessario, apposita segnaletica orizzontale per aiutare le persone a mantenere la distanza di almeno 1 metro.

I servizi igienici sono forniti di apposito sapone con caratteristiche più aggressive verso microrganismi e virus.

Viene chiesto ai lavoratori di arrivare in azienda già indossando l'abbigliamento da lavoro, al fine di limitare l'uso dello spogliatoio solo a coloro che svolgono mansioni particolari, così da ridurre la densità di persone all'interno. Ove possibile, i lay-out degli spogliatoi sono rivisti così come è verificata la possibilità di riassegnazione degli armadietti in funzione dei diversi turni, al fine di assicurare il mantenimento della distanza di almeno 1 metro. L'utilizzo delle docce è contingentato e riservato a coloro che svolgono mansioni particolari.

§ procedure per la gestione delle riunioni

È necessario evitare il più possibile incontri di persona e utilizzare strumenti di tele/call conference.

In ogni caso, qualora sia necessario incontrarsi, si applicano le seguenti misure:

- l'organizzatore della riunione deve tenere un elenco preciso dei nomi e dei contatti dei partecipanti, da utilizzare in caso di futura potenziale emergenza;
- all'ingresso della sala devono essere presenti opportuni avvisi contenenti le informazioni e le misure da applicare;
- all'ingresso della sala deve essere presente un distributore di disinfettante per le mani con le indicazioni sull'uso corretto;
- in qualsiasi momento deve essere rigorosamente osservata la distanza di almeno 1 metro tra le persone. In particolare, nei momenti di ingresso e uscita dalla sala o di pausa delle attività devono essere adottate misure organizzative tali da evitare assembramento, tenendo conto delle dimensioni e delle caratteristiche del luogo, al fine di garantire la possibilità di rispettare sempre la distanza di almeno 1 metro;
- durante la riunione è vietato l'uso di un microfono a cono o di altri dispositivi di uso promiscuo (è consentito l'uso di soli microfoni per le singole postazioni dedicate a ciascun partecipante);
- la sala deve essere adeguatamente ventilata prima, durante e dopo l'incontro. Per questo motivo dovrebbero essere scelti solo locali con finestre;
- nel caso in cui cibi o bevande vengano forniti durante l'incontro (con catering o in altre forme), è indispensabile che tutti gli alimenti siano confezionati all'origine per evitare la loro contaminazione e che il personale di servizio sia dotato di maschera chirurgica e guanti; le bevande calde e fredde non devono essere disponibili in modalità self-service; nel caso di utilizzo di posate e stoviglie, occorre privilegiare quelle "usa e getta", consegnate in un sacchetto sterile; i rifiuti devono essere adeguatamente separati e prontamente rimossi e depositati nelle aree appositamente attrezzate a tale scopo.

§ procedure per il personale "viaggiante" e per la gestione delle trasferte di lavoro

Per il personale la cui mansione richiede frequenti spostamenti sul territorio:

- i piani di viaggio devono essere definiti in modo da ridurre al minimo l'esposizione del dipendente ai rischi di infezione;
 - devono essere forniti DPI adeguati con l'indicazione di come comportarsi durante il viaggio;
 - devono essere rese disponibili le necessarie indicazioni attraverso una guida specifica.
- Eventuali ulteriori specificità di questa categoria di personale saranno oggetto di monitoraggio

Per il restante personale è necessario limitare il più possibile i viaggi di qualsiasi tipo e ogni viaggio di lavoro deve essere attentamente analizzato e approvato tenendo conto delle reali necessità e dell'impatto per l'Azienda. Anche a tali lavoratori sono applicate le sopra indicate misure.

§ procedure di accesso per fornitori e visitatori

A titolo precauzionale, qualsiasi visita di personale esterno deve essere se possibile evitata e riprogrammata al termine dell'emergenza. Sono quindi possibili solo gli accessi di personale esterno strettamente necessari per garantire la continuità aziendale.

L'accesso non è comunque consentito a coloro che hanno avuto stretti contatti con casi sospetti o confermati di COVID-19 negli ultimi quattordici giorni o hanno sintomi simil-influenzali come febbre, tosse, difficoltà respiratorie, raffreddore.

In ogni caso, il personale esterno deve rispettare le condizioni specifiche che la società richiede per accedere al sito.

Tutti i visitatori/fornitori che devono accedere a un sito FCA, ricevono, al momento della registrazione all'ingresso, oltre alla normale dotazione (badge magnetico, informazioni sulla sicurezza, permesso) un

modulo da compilare e restituire firmato al personale della sicurezza aziendale, che contatta il dipendente dal quale il fornitore/visitatore deve recarsi, invitandolo a recarsi alla reception per accompagnare il fornitore/visitatore ove deve recarsi. Al termine della visita, il dipendente deve indicare e certificare con firma l'ora in cui il fornitore/visitatore è stato congedato.

5. Attivazione di nuove misure

§ misurazione della temperatura corporea agli ingressi aziendali e gestione dell'esito relativo

Al fine di garantire la misurazione della temperatura corporea a tutte le persone che entrano nei locali aziendali e gestire i risultati sono adottate le seguenti tecnologie di rilevamento atte a garantire un corretto flusso di accesso nel rispetto della sicurezza e della privacy delle persone:

- A – telecamere termiche fisse, da utilizzare nei casi di accesso di grandi flussi di persone
- B – telecamere termiche mobili, da utilizzare nelle situazioni che richiedono maggior flessibilità nella rilevazione
- C – termometri manuali a distanza, da utilizzare nei casi in cui non siano applicabili le soluzioni precedenti.

Le misure operative sono declinate in modo differente per i seguenti tre casi.

Caso 1 – Accesso pedonale ai tornelli.

Le persone in ingresso attraverso accesso pedonale, prima del tornello, sono sottoposte al controllo della temperatura corporea tramite uno screening preliminare. In particolare, il rilievo della temperatura è eseguito secondo procedure di sito specifiche e sulla base della collocazione della strumentazione che verrà utilizzata.

Il personale che effettua la rilevazione, specificamente addestrato e coordinato dal medico competente del sito/comprensorio di riferimento, deve utilizzare i DPI specifici, da individuare caso per caso sulla base della tipologia di rilevamento della temperatura (manuale o a distanza):

- o occhiali di protezione,
- o mascherina di protezione FFP2,
- o guanti monouso.

Se la temperatura risulta superiore a 37,5°C, la persona - a sua richiesta - può recarsi in specifici spazi (es. guardianie o gazebo posizionati ad hoc) dove viene effettuata una seconda rilevazione della temperatura con termometro tradizionale da parte del personale incaricato. In ogni caso, a seguito di temperatura superiore a 37,5°C, la persona non può accedere in azienda ed è invitata a tornare a casa e a contattare il medico di famiglia; in caso di personale esterno, se l'interessato richiede una dichiarazione per giustificare alla propria organizzazione i motivi del mancato accesso al sito, questa viene predisposta dal personale di sorveglianza, che rilascia contestualmente alla persona l'informativa privacy.

Caso 2 – Accesso con vettura privata e/o vettura di servizio.

La persona in ingresso con vettura (privata o di servizio) si avvicina alla sbarra motorizzata ed è invitata a sottoporsi al rilevamento della temperatura corporea attraverso uno screening preliminare secondo le procedure specifiche di sito e sulla base della collocazione della strumentazione di rilevazione in uso.

Nel caso la vettura sia occupata da altra persona oltre il conducente, è indicata la necessità al conducente di fermare la vettura dopo la sbarra di accesso per l'effettuazione manuale dello screening agli occupanti della vettura.

Da questo momento, viene seguita la procedura di cui al Caso 1.

Caso 3 - Accesso con mezzi di trasporto leggeri o pesanti.

Per i fornitori di materiali diretti ed indiretti, si utilizza un ingresso dedicato con misura della temperatura corporea con le stesse logiche indicate per il caso 2 e tenendo conto della variabilità delle situazioni che si possono presentare (tipologia mezzi, guida sinistra o destra ecc.).

In caso di superamento del valore di 37,5°C, si opera secondo le seguenti due opzioni:

1. se la consegna o la prestazione da svolgere in azienda da parte del fornitore non ha implicazioni strategiche ed è rimandabile, valgono le disposizioni previste nel caso 2;
2. se la consegna è strategica per ragioni di produzione, emergenza o altre da valutare caso per caso, al fornitore viene richiesto di rimanere sul mezzo, mantenendo indossati i DPI in sua dotazione per il contenimento preventivo, e le operazioni di scarico vengono effettuate dal personale del sito, secondo le modalità e le dotazioni del caso in termini di mezzi e DPI.

Le misure indicate sopra non si applicano in caso di accesso a mezzi di emergenza (ambulanze esterne/interne, mezzi dei vigili del fuoco interni/esterni, mezzi delle forze dell'ordine).

§ fornitura di mascherine e altri eventuali DPI specifici

Tutte le persone (interne ed esterne) che entrano nei locali aziendali devono indossare mascherine chirurgiche. Le mascherine devono essere indossate prima dell'accesso in azienda.

Le mascherine chirurgiche fornite devono essere conformi ai requisiti di legge.

Tutto il personale dipendente è formato, secondo quanto previsto al capitolo "Informazione e formazione del personale", al corretto utilizzo della mascherina. Per tale personale è prevista una dotazione a cura dell'Azienda di due mascherine per ogni giornata di lavoro; possono essere valutate ulteriori specifiche eccezionali esigenze.

È prevista una procedura specifica per raccogliere e smaltire le mascherine usate.

Tutti i dipendenti sono inoltre dotati dall'Azienda di guanti (un paio per ogni giornata di lavoro) da utilizzare obbligatoriamente durante le operazioni di pulizia del posto di lavoro; l'uso dei guanti non elimina la necessità di rispettare tutte le misure comportamentali da applicare alle mani (ad es. non toccare la bocca o il naso, lavare o igienizzare le mani frequentemente ecc.). Il personale è addestrato al corretto uso dei suddetti guanti.

È prevista una procedura specifica per la raccolta e lo smaltimento dei guanti usati.

E' prevista la dotazione di un paio di occhiali di sicurezza a persona al mese, che devono essere sempre utilizzati durante l'operazione di pulizia del posto di lavoro al fine di evitare possibili rischi per gli occhi derivanti dal prodotto di igienizzazione utilizzato.

§ gestione di personale a rischio con specifiche fragilità

I dipendenti con fragilità specifiche, che li rendono ipersuscettibili rispetto al virus COVID-19, sono gestiti con particolare attenzione in linea con le indicazioni e i requisiti previsti dalle autorità competenti.

In ogni caso, il loro progressivo ritorno al lavoro è definito all'esito di un percorso volto a tutelare le loro condizioni di salute, sulla base delle certificazioni mediche fornite dal lavoratore interessato e degli elementi eventualmente disponibili nella cartella sanitaria e di rischio tenuta dal medico competente.

6. MISURE DI ORGANIZZAZIONE DEL LAVORO

§ lavoro agile

Per il personale chiamato a svolgere la propria prestazione lavorativa, continua a essere adottata - ove compatibile con l'attività richiesta - la modalità di lavoro agile, al fine di limitare la presenza di personale all'interno dei locali aziendali.

§ mobilità di personale tra unità produttive e reparti

Per quanto possibile, sono evitate mobilità di personale tra unità produttive e reparti, che vengono limitate pertanto ai casi strettamente necessari. In tal caso, si prediligono modalità volte alla stabilità dei team di lavoro, evitando rotazioni individuali e spostamenti frequenti dei lavoratori interessati.

Con la stessa finalità, sono evitate le rotazioni dei lavoratori all'interno delle aree di lavoro volte a favorirne la polivalenza; tali rotazioni vengono limitate alle esigenze di sostituzione degli addetti in caso di assenza degli stessi o ad altre inderogabili necessità operative.

§ postazioni di lavoro

Al fine di ottenere il rispetto della distanza di 1 metro tra i lavoratori, sono adottate misure di distanziamento delle postazioni di lavoro, sia attraverso la revisione delle stesse e del relativo lay-out sia mediante l'utilizzo di barriere di protezione.

Con la stessa finalità vengono adottati, anche nelle aree comuni, sistemi di supporto ai lavoratori per il rispetto del distanziamento fisico (barriere fisiche, segnaletica a terra, avvisatori di prossimità ecc.).

§ sistemi di pausa

Per le finalità specifiche di mantenimento del distanziamento tra i lavoratori nonché per evitare assembramenti degli stessi nelle aree comuni (servizi igienici, mense, aree relax, aree fumo) viene definita a livello di singola unità produttiva una revisione dei sistemi di pause, in base alle caratteristiche della produzione/attività svolta, secondo le seguenti modalità di riferimento, da applicarsi in maniera congiunta o disgiunta a seconda delle specificità locali:

- la differenziazione degli orari di pausa collettiva tra i singoli reparti che compongono l'unità produttiva e le diverse aree di lavoro;
- la spalmatura delle pause all'interno di tutto il turno di lavoro;
- l'ampliamento degli orari di apertura delle mense;
- la collocazione a fine turno della pausa di refezione.

§ ingresso e uscita dei lavoratori

A livello locale, in base alla planimetria e alle disponibilità logistiche e di presidio degli accessi dell'unità produttiva, sono adottati meccanismi atti a evitare code e assembramenti in ingresso (anche in relazione alla necessità di rilevazione della temperatura corporea) e in uscita dal turno di lavoro, secondo le seguenti modalità di riferimento:

- revisione degli orari di inizio dei turni di lavoro e distanziamento degli stessi;
- certificazione della presenza in uscita a cura del responsabile diretto anziché tramite timbratura da parte del lavoratore;
- facilitazione dell'utilizzo della vettura personale, anche attraverso la più ampia possibilità di accesso alle aree parcheggio;
- azioni per ottenere da parte degli enti gestori la revisione della disponibilità a rivedere gli orari dei mezzi pubblici di trasporto da e per le principali destinazioni, in relazione alle eventuali modifiche di orario apportate ai turni di lavoro, anche con eventuale aumento delle corse per garantire il distanziamento delle persone.

§ utilizzo della CIGO

Al fine di realizzare le misure organizzative per la progressiva applicazione e messa a regime delle indicazioni previste nelle presenti linee guida, l'attività è avviata gradualmente, anche con un numero di addetti inferiore a quello normalmente necessario.

I dipendenti temporaneamente sospesi per effetto di tale riduzione di attività sono collocati in CIGO; allo scopo di equilibrare i periodi di presenza/sospensione dall'attività lavorativa, sono adottati meccanismi di rotazione settimanale dei lavoratori all'interno di figure professionali fungibili.

OCCHIALI

FCA FABBRICAZIONE CANTIERI AUTOMOBILI	W.C.M. SOP - Istruzione Lavoro	Data:
	UQ/Plant:	UTILIZZO DEGLI OCCHIALI DI PROTEZIONE INDIVIDUALE MISURE PREVENTIVE COVID-19

Classifica	50	Conoscenza di base	☐ Miglioramento	☐ Problema	Visto R. UTE	Visto R. WCM	Preparato da



MODALITA' DI DISTRIBUZIONE

Ad inizio turno, ove venga rivista l'esigenza lavorativa di effettuare la pulizia della propria postazione di lavoro, è messo a disposizione e consegnato al lavoratore dal proprio responsabile (o suo delegato) un paio di occhiali di protezione individuale, ove necessario di tipologia idonea ad essere indossata sopra gli occhiali da vista.

La dotazione è da considerarsi personale ed è quindi responsabilità di ciascun lavoratore il corretto utilizzo e manutenzione secondo le indicazioni riportate nella presente SOP - Istruzione di lavoro.

ISTRUZIONI PER IL CORRETTO USO DI OCCHIALI DI PROTEZIONE INDIVIDUALE

1. Prima di indossare gli occhiali, lavare bene le mani secondo le modalità aziendali previste e le disposizioni ministeriali, affisse nei vari punti dello stabilimento.
2. Rimuovere gli occhiali dalla confezione, avendo cura di non contaminare la busta, per un successivo uso.
3. Indossare gli occhiali prendendoli dalle stanghette con entrambi le mani.
4. Nel caso durante l'attività, l'occhiale si sporchì, pulirlo utilizzando il detergente prescritto reperibile secondo le indicazioni fornite in fase di consegna, avendo cura di lavare bene le mani prima di rimuoverlo dalla faccia ed indossarlo nuovamente, seguendo le istruzioni di cui al punto 1.
5. Se gli occhiali si danneggiano durante l'uso, devono essere sostituiti.
6. Rimuovere gli occhiali al termine dell'attività, con le mani pulite.
7. Riporre gli occhiali nella confezione originale, avendo cura di pulirli preventivamente con il detergente prescritto, riponendoli in luogo pulito.

PULIZIA DEL POSTO DI LAVORO

FCA FABBRICAZIONE CANTIERI AUTOMOBILI	W.C.M. ONE POINT LESSON	Data:
	UQ/Plant:	OPERAZIONI DI PULIZIA DELLE POSTAZIONI DI LAVORO MISURE PREVENTIVE COVID-19

Classifica	50	Conoscenza di base	☐ Miglioramento	☐ Problema	Visto R. UTE	Visto R. WCM	Preparato da

MODALITA' DI DISTRIBUZIONE

Per effettuare la pulizia della propria postazione di lavoro è messa a disposizione una dotazione composta da un paio di occhiali di protezione individuale (persinali), un paio di guanti monouso e un kit per effettuare l'igienizzazione (composto da un erogatore di liquido igienizzante e fazzoletti di carta).



Inoltre come da disposizioni aziendali deve essere sempre mantenuta indossata in modo corretto la mascherina di protezione.

Per quanto riguarda, nello specifico, l'uso degli occhiali, dei guanti e della mascherina si rimanda alle specifiche SOP - Istruzioni di lavoro.

ISTRUZIONI PER L'ESECUZIONE DELLE OPERAZIONI DI PULIZIA

1. Una volta indossati correttamente i dispositivi di protezione individuale si deve procedere a prelevare l'erogatore del liquido igienizzante e uno o più fazzoletti di carta in funzione delle superfici da igienizzare.
2. Il fazzolettino deve essere umidificato con una quantità adeguata di liquido igienizzante avendo cura di evitare di erogare il prodotto su vestire o su altre parti del corpo.
3. Si deve quindi procedere a pulire con il fazzolettino umidificato tutte le parti dell'attrezzatura di lavoro che sono oggetto di manipolazione quali ad esempio pulsantieri, manopole, leveraggi manuali, ecc..
4. Anche se il rischio è ritenuto trascurabile è buona norma evitare di umidificare eventuali parti elettriche.
5. In ogni caso NON deve mai essere erogato il liquido igienizzante direttamente sulle parti da igienizzare.
6. In caso di dubbi è sempre necessario interrompere l'attività e rivolgersi al proprio responsabile.
7. Al termine delle operazioni di pulizia riporre l'erogatore di liquido igienizzante dove previsto, smaltire i fazzoletti usati ed i guanti, secondo le specifiche indicazioni, togliersi gli occhiali e procedere ad avviare le attività lavorative.

FCA FABBRICAZIONE CANTIERI AUTOMOBILI	W.C.M. SOP - Istruzione Lavoro	Data:
	UQ/Plant:	UTILIZZO DEGLI OCCHIALI DI PROTEZIONE INDIVIDUALE MISURE PREVENTIVE COVID-19

8. Dopo aver rimosso gli occhiali, lavare bene le mani secondo le stesse modalità indicate al punto 1.

La durata degli occhiali dipende dall'uso che ne viene fatto. In caso di necessità di sostituzione degli stessi, fare riferimento al proprio responsabile.

SMALTIMENTO OCCHIALI DI PROTEZIONE INDIVIDUALE

Nel momento in cui il fruttatore debba distarsi dagli occhiali, gli stessi dovranno essere depositati negli appositi contenitori dedicati alla loro raccolta, posizionati in zone dedicate di ogni officina.

5. E' responsabilità di ciascuno segnalare al proprio responsabile la necessità di provvedere a rifornire l'erogatore di nuovo liquido igienizzante possibilmente prima che lo stesso sia vuoto e segnalare la carenza di tovagliolini e di guanti monouso.

SMALTIMENTO DEL MATERIALE UTILIZZATO

Il materiale utilizzato per le operazioni di pulizia deve essere riposti negli appositi contenitori dedicati alla loro raccolta, posizionati in zone dedicate di ogni officina.

L'Impatto del COVID-19 sull'industria automobilistica mondiale: in sintesi il punto di vista dell'OIL

Maria Giovannone,

Prof. Aggregato in Global Economy and Labour Rights Università Roma Tre

Veronica Verzulli

Dottore in Scienze Politiche Indirizzo Internazionale Sapienza Università di Roma

Lo scorso 9 aprile l'Oil (Organizzazione Internazionale del Lavoro) ha pubblicato un interessante set di note di analisi che fanno il punto sull'impatto economico e giuslavoristico della pandemia da Covid-19 su alcuni settori strategici per l'economia globale.

In questo ambito, non poteva mancare un focus sull'Automotive – delle cui rilevazioni il presente scritto costituisce una sintesi – considerato che l'industria automobilistica offre un contributo significativo all'economia globale: il fatturato annuo del settore, infatti, equivale alla sesta economia più grande del mondo.

Attualmente, l'emergenza sanitaria e la crescente crisi economica globale si stanno ripercuotendo in modo significativo sul comparto, proprio nel momento in cui i livelli occupazionali si stavano risollevando dopo il calo registrato dalla crisi economica del 2008. In effetti, secondo le più recenti stime, nel 2017 l'occupazione diretta globale nel settore consisteva in quasi 14 milioni di lavoratori.

In linea generale, l'industria automobilistica sta affrontando un forte calo della domanda e degli investimenti globali, dovendo fare i conti con una brusca e diffusa interruzione delle attività produttive e con il conseguente stallo delle catene di approvvigionamento.

Più in particolare, la situazione emergenziale dovrebbe causare una grave contrazione della produzione settoriale e del prodotto interno lordo: si stima, infatti, che le chiusure delle fabbriche in Europa e in Nord America abbiano causato la rimozione di circa 2,5 milioni di veicoli passeggeri dai programmi di produzione, con la perdita di 77,7 miliardi di dollari per le aziende produttrici di automobili e componentistica.

Questa crisi sta sortendo degli effetti negativi moltiplicatori soprattutto in quei Paesi – Canada, Cina, Germania, India, Giappone, Repubblica di Corea, Messico, Marocco, Sudafrica e Stati Uniti – in cui l'industria automobilistica è un fondamentale motore della crescita economica.

Per di più, l'impatto della crisi non riguarderà esclusivamente le grandi imprese produttrici, se si tiene conto che a subire le conseguenze più gravi saranno quelle Pmi che forniscono prodotti e servizi intermedi alle case automobilistiche multinazionali e che rappresentano la maggior parte dell'occupazione settoriale.

Soffermandoci sull'ambito europeo, secondo l'Associazione europea dei produttori automobilistici (Acea), nei mesi di gennaio e febbraio 2020 le vendite di nuovi veicoli nell'Unione europea sono state inferiori del 7,4% rispetto allo stesso perio-

do dell'anno precedente. Tra i Paesi più colpiti è inclusa l'Italia che soffre un calo della domanda del 7,3%. L'impatto della crisi sul mercato italiano è spiegato dalla sua rilevanza strategica settoriale, in ragione della quale il nostro Paese si attesta tra i quattro principali mercati europei insieme a Germania, Francia e Spagna.

Oltre alle vendite, la crisi non risparmia la produzione e la commercializzazione delle automobili. A riprova dell'interdipendenza globale tra le produzioni nazionali, lo stallo produttivo in Cina – principale fornitore di prodotti e servizi intermedi per le imprese manifatturiere – ha provocato il declino della produzione e delle esportazioni complessive, cagionate altresì dalla forte dipendenza dalla produzione just-in-time. Nonostante la produzione cinese stia già mostrando segnali di ripresa, il ritorno al livello pre-pandemico del commercio delle componenti di veicoli e motori potrebbe richiedere diversi mesi, in ragione dello stallo che ha subito la domanda di tali prodotti in Europa e negli Stati Uniti.

A tal proposito, la Conferenza delle Nazioni Unite per il Commercio e lo Sviluppo (Unctad) stima che la riduzione del 2% delle forniture cinesi comporterà una riduzione delle esportazioni automobilistiche europee, nordamericane, giapponesi e coreane, pari a 7 miliardi di dollari.

Stime negative sono state elaborate anche dall'agenzia di rating Moody's, che ha ridimensionato le sue previsioni sulle vendite globali di veicoli, prevedendo nel 2020 una diminuzione pari al 14%.

Tali previsioni rappresentano un quadro considerevolmente peggiore rispetto alla crisi finanziaria globale del 2008-9 che ha invece provocato, nell'arco di quei due anni, un calo di circa l'8% nel mercato automobilistico globale.

A ben vedere, fortemente emblematico è l'epicentro cinese di diffusione del virus: Wuhan, infatti, è conosciuta come la "città dei motori" perché sul suo territorio sono sorti numerosi impianti produttivi di importanti case automobilistiche (General Motors, Honda Motor, Nissan Motor, Peugeot Group, Renault e Toyota Motor). Pertanto, a livello mondiale, il settore ha risentito, sin dai primi giorni di emergenza, della crisi scaturita dalla improvvisa chiusura della produzione territoriale, con forti contraccolpi sulle produzioni degli *Home States*. Giunta poco dopo in Europa, nel marzo 2020, l'emergenza e la conseguente chiusura degli impianti hanno investito 1,1 milioni di lavoratori europei su un totale di 2,6 milioni di posti di lavoro nell'industria automobilistica diretta. Tra questi, oltre la metà sono lavoratori tedeschi.

Sul versante del lavoro, infatti, la crisi del comparto si tradurrà in una impennata senza precedenti dei tassi globali di disoccupazione. Nonostante non siano ancora disponibili dati consolidati sull'occupazione settoriale, si stima che circa il 42% dei lavori afferenti alla produzione automobilistica diretta nell'Ue è stato colpito dalla pandemia. Pertanto, queste cifre si riferiscono esclusivamente ai lavoratori impiegati direttamente dai produttori. Ampliando lo sguardo, tuttavia, la pandemia sta colpendo tutti i 13,8 milioni di lavoratori nella più ampia catena di approvvigionamento automobilistica nell'Ue.

Alla luce di questo quadro, l'Oil sollecita l'adozione di misure su tre direttrici d'intervento: proteggere i lavoratori nei luoghi di lavoro; sostenere le imprese, i posti di lavoro e i redditi; stimolare l'economia e l'occupazione per garantire che i Paesi

e i settori possano intraprendere un percorso di rapida ripresa.

Fondamentale, in questa delicata fase di prosecuzione e/o ripresa delle attività in cui il virus non è ancora stato debellato, è l'adozione delle misure organizzative necessarie a garantire la salute e la sicurezza dei lavoratori, anche attraverso il coinvolgimento dei rappresentanti sindacali e la cooperazione tra le imprese del settore. Un esempio virtuoso in questo senso è rappresentato dalla Task Force congiunta creata negli Stati Uniti dalle case automobilistiche i cui dipendenti sono iscritti al sindacato United Automobile Workers (Uaw), General Motors, Ford Motor e Fca in data 15 marzo, a seguito delle prime segnalazione di lavoratori contagiati all'interno degli impianti automobilistici.

Non va poi dimenticato come il settore abbia mostrato una particolare capacità di riconversione produttiva al fine di perseguire, insieme ai governi nazionali, il basilare obiettivo di proteggere la salute pubblica. Ad esempio, in Europa, Volkswagen, Fca, Škoda Auto e molte altre imprese del settore hanno riconvertito la produzione per realizzare le mascherine protettive, mentre negli Stati Uniti le case General Motors e Ford Motor stanno producendo le apparecchiature mediche essenziali per affrontare l'emergenza. Per di più, degno di nota è il fatto che i lavoratori iscritti al sindacato Uaw che lavorano in questi impianti statunitensi stanno continuando a prestare l'attività lavorativa su base volontaria e rinunciando alla metà della loro retribuzione ordinaria.

Come noto, diverse misure economico-finanziarie e sociali sono state adottate e prospettate dai Governi nazionali e da numerose organizzazioni e istituti internazionali e regionali, come il Fondo Monetario Internazionale, la Banca Mondiale, il G20 e l'Unione europea. Non è tuttavia chiaro l'impatto che le politiche multilivello potranno avere sul settore automobilistico.

Tuttavia, ad integrazione degli sforzi degli attori pubblici, il dialogo sociale e la contrattazione collettiva possono avere un ruolo determinante per la salvaguardia dell'occupazione e per un'organizzazione flessibile del lavoro che consenta alle persone di conciliare meglio gli oneri lavorativi e familiari, divenuti ancor più pressanti durante l'emergenza sanitaria. In questo senso hanno agito l'IG Metal (il sindacato dei lavoratori metalmeccanici in Germania) e Gesamtmetall (l'organizzazione datoriale settoriale tedesca) che, in data 20 marzo, hanno concluso un accordo collettivo 'emergenziale' per gli stabilimenti della Nord Renania-Vestfalia, stabilendo orari di lavoro ridotti in *work sharing* con il mantenimento dell'80% del salario, nonché la possibilità per i lavoratori con figli fino a 12 anni di godere di otto giorni di congedo per l'assistenza all'infanzia, come opzione aggiuntiva all'indennità già prevista nel contratto collettivo ordinario.

Per una consultazione della versione integrale del documento OIL si rinvia al seguente link

https://www.ilo.org/sector/Resources/publications/WCMS_741343/lang--en/index.htm

Altri numeri di Lavoro&Welfare disponibili online

Numero	Mese	Anno	Titolo
1	gennaio	2014	Un decalogo per il jobs act
2	febbraio	2014	Cantiere previdenza. Decalogo per le pensioni
3	marzo	2014	La CIG. che cos'è, come funziona, chi la finanzia, come si può riformare
4	aprile	2014	Il decreto Lavoro. Opinioni a confronto
5	maggio	2014	Il decreto Lavoro. Il testo del Governo e le modifiche di Camera e Senato a confronto
6	maggio	2014	L'intervento fiscale del Governo sul lavoro. Come calcolare gli 80 euro e leggere la busta paga
7	giugno	2014	Garanzia Giovani
8	luglio	2014	Pianeta Previdenza
9	settembre	2014	Il modello Tedesco
10	ottobre	2014	Il TFR in busta paga?
11	dicembre	2014	Come cambia il mercato del lavoro. Tra Jobs Act e Legge di Stabilità.
12	gennaio	2015	Le politiche attive del Lavoro Tra stato e Regioni
13	febbraio	2015	Appunti per una nuova politica Industriale
14	marzo	2015	Appunti per una nuova politica Industriale. Turismo ed occupazione
15	aprile	2015	JOBS ACT. Dalle tutele nel posto di lavoro alle tutele nel mercato del lavoro?
16	maggio	2015	Alternanza Scuola-Lavoro
17	giugno	2015	Contro la povertà. Quali politiche di contrasto
18	luglio	2015	La separazione tra previdenza ed assistenza. Quali effetti sul bilancio dell'INPS?

Numero	Mese	Anno	Titolo
19	settembre	2015	Contro il caporalato e il lavoro nero
20	dicembre	2015	Il codice degli appalti. Tra concorrenza e tutele sociali
21	gennaio	2016	Smart Working
22	febbraio	2016	Risorsa Lavoro Autonomo
23	marzo	2016	Sport & Lavoro
24	aprile	2016	I voucher. Nuova frontiera del precariato?
25	giugno	2016	Dislessia e Lavoro. Da disagio a opportunità
26	luglio	2016	Lavori Usuranti. Norme più eque e categorie da aggiornare
27	ottobre	2016	(e) Labora. Lavoro, innovazione, equità. La Summer School di L&W
28	ottobre	2017	Aspettativa di vita
29	gennaio	2018	Licenziare è troppo facile? Come modificare il Jobs Act
30	marzo	2018	Terza indagine. Il lavoro che cambia
31	aprile	2018	Contrattazione. Un nuova fase per le relazioni industriali? L'accordo tra Confindustria e Cgil, Cisl, Uil
32	luglio	2018	Salute e Sicurezza sul lavoro. Il testo unico compie 10 anni
33	ottobre	2018	Mettere in/sicurezza lo stato sociale
34	febbraio	2019	Reddito di cittadinanza. Quota 100: le criticità in evidenza
35	giugno	2019	Salario minimo. <i>Oltre la propaganda.</i>
36	ottobre	2019	Lo stato di salute dell'Italia
37	dicembre	2019	Come funziona il cuneo contributivo e fiscale. Il punto sulla CIG del 2019

Lavoro&Welfare Hai letto tutto?



Approfondimenti, analisi, opinioni.
Ogni mese.

MODALITÀ DI PARTECIPAZIONE ALL'ASSOCIAZIONE LAVORO & WELFARE

SOCIO

Si diventa soci ordinari versando 50€ (100€ e oltre per i soci sostenitori) sul

Conto Corrente Postale n. 001025145325
Intestato a Associazione Lavoro&Welfare

oppure attraverso bonifico bancario codice
IBAN **IT81W0760103200001025145325**

Oppure contattando la sede nazionale o le
sedi territoriali. Il versamento dà diritto
anche all'abbonamento alla rivista
"LAVOROWELFARE" e alla partecipazione
gratuita ai corsi di formazione.

RINNOVI

Per i soci che intendono rinnovare l'iscrizione
per il 2020 è sufficiente un versamento a
partire da 25,00 € secondo le modalità
indicate sopra.

ADERENTE

L'iscrizione come aderente
(5€ minimo) è possibile contattando la
sede nazionale o le sedi territoriali.

RINNOVI

Per gli aderenti che intendono rinnovare
l'iscrizione per il 2020 è sufficiente un
versamento a partire da 5,00 €, secondo
le modalità indicate sopra.

IMPORTANTE

Le diverse modalità di socio o di
aderente all'Associazione, sono regolate
dallo Statuto e dal Regolamento
consultabili anche sul sito
www.lavorowelfare.it



CAMPAGNA DI TESSERAMENTO 2020