CITTA' DI TORINO

MOZIONE N° 55

Approvata dal Consiglio Comunale in data 02 ottobre 2023

OGGETTO: LA TRANSIZIONE ECOLOGICA DELL'AUTOMOTIVE TORINESE: UN'OCCASIONE DA NON PERDERE, PER IL PIANETA E PER IL LAVORO.

Il Consiglio Comunale di Torino,

PREMESSO CHE

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

CONSIDERATO CHE

- Stellantis nel 2022 ha ottenuto 179,6 miliardi di Euro di ricavi (+18% rispetto al 2021) e utile netto pari a 16,8 miliardi (+26% rispetto al 2022) nonostante un calo delle consegne di auto del

2% (pari a circa 6 milioni). L'utile distribuito è stato pari ad Euro 4,2 miliardi;

- nel piano strategico "Dare Forward 2030", presentato nel mese di marzo del 2023, Stellantis si è prefissata l'obiettivo "di raddoppiare i ricavi netti a 300 miliardi di Euro entro il 2030 e sostenere i margini di reddito operativo rettificato (AOI) a due cifre per tutto il periodo del piano; di generare più di 20 miliardi di Euro in flussi di cassa liberi industriali nel 2030; di un rapporto di distribuzione dei dividendi";
- stando a quanto dichiarato dal CEO Carlos Tavares durante la presentazione del piano "*Stellantis sarà il campione del settore nella mitigazione del cambiamento climatico, raggiungendo le zero emissioni di carbonio entro il 2038, con una riduzione del 50% entro il 2030. Assumere un ruolo di leadership nella decarbonizzazione, così come un decisivo passo avanti nell'economia circolare, è il nostro contributo per un futuro sostenibile. Come parte di questa leadership, stiamo preparando la strada affinché il 100% delle vendite in Europa e il 50% delle vendite negli Stati Uniti siano costituite da veicoli elettrici a batteria (BEV) entro la fine del decennio. Prevediamo di avere più di 75 BEV e di raggiungere vendite annuali globali di BEV di cinque milioni di veicoli entro il 2030*.";
- i numeri dimostrano pertanto che con la transizione ecologica Stellantis ritiene di poter migliorare le proprie performance, ma l'Italia non risulta essere al centro di tale transizione: gli incentivi all'esodo che Stellantis sta offrendo ai propri dipendenti italiani a partire dal 2021 hanno portato alla fuoriuscita di circa 7.000 persone dall'azienda (che oggi conta circa 50.000 dipendenti in tutta Italia);
- nel mese di febbraio 2023 è stato approvato un nuovo piano di incentivi all'esodo per gli stabilimenti italiani, che porterà alla fuoriuscita di ulteriori 2.000 dipendenti entro il dicembre 2023;
- la produzione di auto in Italia mostra scenari preoccupanti: da quasi un milione e mezzo di veicoli prodotti nel 1999 siamo scesi a 473mila nel 2022;
- in venti anni, l'Italia, dal quinto produttore europeo, è stata scavalcata da Repubblica Ceca, Slovacchia, Romania, Turchia, con l'Ungheria prossima al sorpasso;
- le ricadute sull'occupazione sono state pesantissime: secondo i dati dell'OECD, dai 210mila operai impiegati nel 1995 si è passati ai 173mila del 2020, con un calo del 17,76%. Le ore di cassa integrazione nel settore automotive dal 2015 al 2022 sono quasi raddoppiate passando da quasi 36 milioni a più di 53;
- gli impegni presi da Stellantis circa le produzioni da realizzare in Italia ad oggi sono completamente incerti;
- l'assoluta assenza di politiche industriali sta mettendo a rischio interi settori dell'industria in Italia, con le aziende dell'indotto a rischio chiusura, in particolare la componentistica, penalizzata in Italia dai bassi volumi, in un momento in cui sarebbero necessari forti investimenti;
- nel frattempo, Stellantis ha aperto una fabbrica di batterie nel nord della Francia e sta ultimando nuovi stabilimenti produttivi in Africa, come dimostra l'invito del gruppo rivolto ai propri fornitori italiani dell'indotto a seguire la società a Orano, in Algeria, dove ha già avviato la produzione di alcuni modelli, per una capacità produttiva di 90.000 veicoli l'anno da qui a 3 anni;
- lavoratori e lavoratrici di Stellantis della FIOM CGIL il 2 giugno 2023 si sono recati a Poissy, presso la sede di Stellantis per chiedere garanzie rispetto al piano di investimenti della Società in Italia e il miglioramento delle condizioni di lavoro;

CONSIDERATO INOLTRE CHE

- a Torino la situazione causata dal progressivo disinvestimento di Stellantis nella nostra città e la mancanza di adeguate politiche industriali da parte dei Governi nazionali, appare particolarmente preoccupante, anche a seguito della decisione di Stellantis dell'estate del 2021 di realizzare la

propria gigafactory italiana a Termoli invece che a Mirafiori;

- lo stabilimento di Mirafiori, cuore della produzione automobilistica di Torino, è da tempo sottoutilizzato. Infatti:
  - circa la metà delle aree, pari a circa 1,5 milioni di metri quadrati sono attualmente vuote;
  - a fronte dei 60.000 dipendenti presenti negli anni Sessanta dello scorso secolo, scesi poi a circa 19.000 nel 2014, oggi sono presenti meno di 12.000 addetti (compresi gli impiegati dei cosiddetti "enti centrali");
  - tale numero comprende i lavoratori e le lavoratrici in cassa integrazione (cassa integrazione che si prolunga ormai da 16 anni e che coinvolge costantemente circa 2.000 dipendenti) e le circa 900 persone che utilizzeranno gli incentivi all'esodo previsti da Stellantis nello scorso mese di febbraio;
- tale progressivo disinvestimento dalla produzione a Mirafiori ha avuto effetti devastanti anche sull'indotto piemontese. Si stima che dal 2008 abbiano chiuso almeno 370 aziende dell'automotive e abbiano perso il lavoro circa 32.000 persone;

VALUTATO CHE

- gli investimenti di Stellantis su Mirafiori, stando a quanto comunicato al Consiglio Comunale a seguito dell'incontro con il Sindaco di Torino e con il Presidente della Regione Piemonte avvenuto in data 20 settembre 2022 - in cui è stato sottoscritto un accordo coperto tuttavia da riservatezza sulla base di quanto riferito al Consiglio Comunale - sono unicamente relativi alla creazione di un hub dell'economia circolare che è certamente progetto condivisibile ma che non appare adeguato a consentire un rilancio dello stabilimento e del settore dell'automotive piemontese. Stando a quanto dichiarato dalla Società, sono previste 550 assunzioni nel 2025, mentre ad oggi vi è stata soltanto mobilità interna per 200 dipendenti;
- la salvaguardia ed il rilancio dello stabilimento di Mirafiori e del settore dell'automotive sono strategici per l'economia della nostra Città e della nostra Regione;
- in particolare l'area di Mirafiori può essere valorizzata sia per la produzione di veicoli elettrici, che per produzioni funzionali alla nuova propulsione elettrica;
- il sapere e le competenze tecniche accumulate da molti anni possono rendere il Piemonte attrattivo per la produzione di nuove autovetture da parte di altri soggetti interessati;
- il rilancio di tale settore non può prescindere da un costante rapporto con le parti sociali interessate, a partire dai rappresentanti dei lavoratori e delle lavoratrici;

OSSERVATO INFINE CHE

il territorio occupato dallo stabilimento di Mirafiori è pari a 3 milioni di metri quadrati circa e si rende pertanto necessario aprire un confronto con le parti sociali e gli attori del territorio volto a valutarne la migliore destinazione per il caso in cui una parte dello stesso sia destinato (come è ora) a rimanere inutilizzato per fini produttivi, attività che certamente potrà essere svolta anche in costanza dell'elaborazione del nuovo piano regolatore;

IMPEGNA

Il Sindaco e la Giunta a:

1. rappresentare con urgenza al Governo ed in particolare al Ministro delle Imprese e del Made in Italy le preoccupazioni per le sorti dell'industria dell'auto di Torino e del Piemonte, chiedendo altresì che vengano avviate politiche industriali, anche sulla scorta di quanto viene attuato in altri

Paesi europei, per sostenere le lavoratrici ed i lavoratori del settore, nonché per accompagnare le aziende nei necessari processi di riorganizzazione produttiva;

2. avviare un rapporto costante con le parti sociali e con le istituzioni pubbliche interessate (Regione, Politecnico, centri di ricerca), anche costituendo uno specifico gruppo di lavoro permanente per concertare interventi, azioni, richieste per rilanciare il settore automobilistico piemontese nell'attuale fase di transizione all'elettrico;
3. avviare una sede di confronto specifica con Stellantis e con le organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative per identificare un piano di rilancio di Mirafiori, volto a superare la Cassa integrazione, a creare nuova occupazione anche prevedendo nuove linee di produzione;
4. subordinare ogni decisione dell'Amministrazione in merito al futuro delle aree di Mirafiori, ivi comprese eventuali modifiche delle destinazioni urbanistiche, alla definizione ed all'attuazione del piano di cui al punto precedente e avviare un dibattito pubblico sulla destinazione di parte delle aree dello stabilimento per il caso in cui lo stesso non venisse integralmente utilizzato a fini produttivi.