CITTA' DI TORINO

MOZIONE N° 30

Approvata Con Modifiche dal Consiglio Comunale in data 08 aprile 2024

OGGETTO: PER UN FUTURO DELL'AUTOMOTIVE DI TORINO E DEL PIEMONTE AFFINCHE' LO STABILIMENTO STELLANTIS DI MIRAFIORI (EX FIAT) NON DIVENTI UN MONUMENTO.

Il Consiglio Comunale di Torino,

PREMESSO CHE

in un recente documento le Organizzazioni Sindacali dei metalmeccanici hanno sintetizzato la situazione industriale della nostra città; con questo documento riprendiamo e condividiamo molte delle loro richieste, integrandole con quello che gli Enti Locali possono contribuire a fare, a partire dalla Città di Torino e dalla Regione Piemonte.
Torino è da vent'anni in una fase di crisi economica che non ha precedenti. I principali indicatori economici e sociali registrano una contrazione costante in cui la mancanza di politiche industriali fa sentire il proprio peso.
La situazione si può riassumere attraverso i seguenti punti:
1. saldo imprese: nell'ultimo ventennio il calo del numero delle grandi imprese, e conseguentemente degli addetti, non è stato compensato dall'aumento delle piccole aziende, determinando una diminuzione del numero dei lavoratori, contrariamente a quanto accade nella maggior parte delle metropoli del centro-nord.
A Torino il saldo tra imprese che aprono e quelle che chiudono risulta decisamente peggiore rispetto alla media italiana;
2. export: l'export rimane un tradizionale punto di forza del sistema economico torinese, ma anche in questo caso, rispetto a vent'anni fa, l'aumento delle esportazioni registrato a Torino, seppur in crescita, è il più basso tra le metropoli del centro-nord. Da una recente ricerca dell'Unione Industriale del Piemonte e di Unioncamere Piemonte sulla internazionalizzazione delle aziende piemontesi emerge che il Piemonte ha come principali partner per le nostre esportazioni la Germania e la Francia e che il settore dell'automotive, in particolare l'indotto, è quello trainante. Questo dato segnala la capacità dell'indotto di trasformarsi e di adattarsi alle nuove esigenze del mercato: dalla monocommittenza alla capacità di diventare fornitori, oltre che per Stellantis, anche per altre case automobilistiche tedesche e francesi;
3. occupazione: in termini occupazionali il settore industriale si è fortemente ridimensionato. La crescita occupazionale registrata in altri comparti come il terziario (ad esempio l'alberghiero e la ristorazione) costituisce elemento importante dal punto di vista della diversificazione, ma non può

essere considerata nè quantitativamente, nè qualitativamente sostitutiva dei posti di lavoro che potrebbero essere creati dallo sviluppo industriale e manifatturiero;
4. risorse umane: l'invecchiamento della forza lavoro (con i lavoratori dipendenti over 60 che sono in costante aumento e triplicati nell'ultimo decennio) pone la questione di come affrontare il tema delle risorse umane. A Torino si aggrava il problema del reperimento di personale specializzato, soprattutto tra le nuove generazioni, un tema cruciale da affrontare e risolvere in particolare alla luce della transizione ecologica.

CONSIDERATO CHE

per Torino l'industria dell'automotive ha ancora un peso considerevole, costituisce una sfida da affrontare con determinazione se si vuole preservare questa importante filiera economica. L'automotive è un settore strategico per il nostro territorio e per il Paese: con il suo indotto, seppur già fortemente ridimensionato rispetto al passato, è infatti ancora oggi in grado di occupare migliaia di lavoratori e di generare valore aggiunto in misura considerevole, creando ricchezza per il territorio nel suo insieme.
In questo scenario occorre ipotizzare degli interventi di politica industriale, in uno stretto coordinamento tra le Parti Sociali, il Governo, le Istituzioni locali e il sistema delle imprese; coordinamento finalizzato ad individuare strumenti idonei al rilancio della nostra economia e in particolar modo di quella manifatturiera.
Prioritario è preservare e rilanciare Mirafiori.
Il 9 luglio 1998 in un comunicato Stampa di Fiat dal titolo:
Record a Mirafiori: 25 milioni di auto prodotte. "Oggi a Mirafiori lavorano circa 26.500 persone che operano secondo i criteri organizzativi della fabbrica integrata, un sistema basato sulle UTE (Unità Tecnologica Elementare) e che privilegia la partecipazione e la propositività di tutti gli addetti.
Mirafiori è una fabbrica di automobili "completa", nel senso che vi si costruiscono praticamente tutti i componenti fondamentali della vettura. Ci sono, infatti, lo Stampaggio per le parti in lamiera, la Lastratura per assemblarle, la Verniciatura, le costruzioni meccaniche (cambi e motori) e il Montaggio.
I modelli prodotti sono: Punto, Panda, Marea e, in avviamento, Multipla. Dalla "Meccanica" escono i cambi da 8/13 chilogrammetri, i motori della famiglia 138, quelli Torque e numerosi componenti destinati agli altri stabilimenti italiani ed esteri.
Lo scorso anno sono state costruite 463 mila automobili, una ogni 26 secondi. Una fila lunga 1.900 chilometri, la distanza fra Torino e l'Africa. Per dare un'idea di che cosa significa, basti pensare che ogni anno si installano sulle vetture tanti cavi da fare due volte il viaggio Terra-Luna. I tessuti utilizzati per l'abitacolo coprirebbero 1.100 campi di calcio, i cristalli 300.
Mirafiori è un organismo che vive e si trasforma con il mutare dei tempi. Così, oggi, dopo numerosi ampliamenti (l'ultimo dei quali nel 1976) si estende su di una superficie complessiva di due milioni e 956 mila metri quadrati. Le Officine di Produzione veicoli coprono 810 mila metri quadrati, 490 mila quelle di Meccanica e 86 mila la Direzione Tecnica. La Centrale Termica fornisce riscaldamento sufficiente per 30 mila appartamenti. La forza motrice basterebbe per gli elettrodomestici di 270 mila famiglie. Sotto le officine si apre una città sotterranea servita da 45 chilometri di gallerie e cunicoli, tre volte e mezza il traforo del Monte Bianco. Centrale telefonica e stazione ferroviaria (40 chilometri di binario) sarebbero sufficienti per una piccola città."
Come si legge, uno stabilimento esaltato dalla proprietà 26 anni fa in cui si producevano 6 tipi di modelli di auto si è progressivamente ridotto nel numero di dipendenti, negli spazi utilizzati e nei modelli prodotti.
La scelta aziendale del 2013 di creare il Polo del Lusso a Mirafiori, un contesto di mercato che si è progressivamente ridotto e che ha subito un ulteriore rallentamento per la pandemia, ha determinato

un calo della produzione fino a toccare il punto più basso nel 2019 con solo 21.000 auto prodotte.
Abbiamo assistito al quasi azzeramento delle produzioni dei modelli a marchio Maserati, che da 55.000 unità prodotte nel 2017 e destinate a mercati prevalentemente esteri, ha visto la produzione nel 2023 di sole 8.680 vetture e di 77.260 500 BEV elettrica, con una scarsa vendita in Italia. Tali volumi non sono sufficienti a garantire la missione produttiva dello stabilimento e la stabilità occupazionale degli attuali addetti.
Mirafiori ha visto ridimensionare fortemente anche i suoi occupati, passando dai 21.000 del 2008 agli attuali 15.000, il che significa una variazione percentuale in negativo di quasi il 29% degli addetti.
È positiva la scelta di Stellantis di investire sull'area torinese e che si sta progressivamente realizzando con l'Hub del riciclo, del Green Campus, del Battery Technology Center e dell'assegnazione di un nuovo cambio ibrido. Ad oggi, però, queste scelte non solo non hanno creato un solo nuovo posto di lavoro, ma non garantiscono nemmeno gli attuali livelli occupazionali.
È necessario mettere al centro dell'attenzione lo stabilimento di Mirafiori per rilanciarlo rispetto a tutte le sue potenzialità, attraverso un progetto ben definito da condividere e decidere con il management di Stellantis e le istituzioni locali, ovvero il Comune di Torino e la Regione Piemonte, e le OO.SS. confederali e di categoria istituendo dei tavoli permanente finalizzati a:
1. assegnare nuovi modelli in grado di garantire la missione produttiva dello stabilimento. In particolar modo servirebbero automobili di fascia B e C da integrare alle produzioni esistenti con le quali poter saturare gli organici attuali;
2. approfondire quantità e caratteristiche degli interventi già previsti per avere un quadro completo sulle ricadute occupazionali immediate e nel medio periodo;
3. costruire con gli Enti interessati, Regione, Comune di Torino e altri Enti Locali coinvolti, strategie comuni anche in rapporto con i tavoli attivati a livello nazionale dal Governo; non basta aumentare il numero di autovetture dei diversi marchi Stellantis da produrre in Italia, bisogna aumentare il numero di auto prodotto a Mirafiori.
Mirafiori è uno stabilimento i cui addetti hanno un'età anagrafica molto elevata. In particolar modo nei reparti produttivi, tra cui l'assemblaggio finale, gli addetti hanno un'età media di 56 anni. Ecco perché è fondamentale prevedere per tempo, al netto dell'impiego di tutto il personale dipendente, un programma strutturato di ricambio a favore di giovani lavoratrici e lavoratori proiettato in una prospettiva di crescita dell'organico.
In un'ottica di gestione della transizione, sulla scia del progetto assegnato a Torino che riguarderà la produzione del cambio destinato alle vetture ibride di nuova generazione, riteniamo che nel nostro territorio possano essere integrate altre produzioni di componenti/apparati destinati alle vetture elettriche e a idrogeno.
Riguardo al futuro Green Campus, cioè l'area che sostituirà le attuali "strutture centrali", va potenziato il ruolo strategico di Torino come POLO di progettazione, ricerca, sviluppo e ingegnerizzazione.
Solo in questo modo lo stabilimento storico di Torino potrà essere davvero rilanciato in una dimensione europea e contemporanea, garantendo futuro per le lavoratrici e i lavoratori e per l'economia della città in generale.
In questo contesto centrale è il ruolo del Governo nel definire una politica industriale del nostro Paese, le linee di sviluppo che si intendono perseguire e nel definire degli incentivi che aiutino la fase che stiamo vivendo e dove la "transizione ecologica dell'automotive torinese diventi una occasione da non perdere, per il pianeta e per il lavoro" (titolo della mozione n. 55 approvata dal Consiglio Comunale il 2 ottobre 2023). Gli incentivi per avere efficacia devono avere una durata pluriennale e devono rivolgersi sia ai consumatori sia alle aziende, a partire dal costo dell'energia per le aziende in un rapporto virtuoso affiancato da garanzie produttive e occupazionali. La ricerca di un eventuale secondo produttore deve essere successiva ad una saturazione degli stabilimenti

esistenti, per evitare che si tramuti in un travaso di produzione da Stellantis ad ipotetici altri produttori.
Su questo è importante aver chiara la concretezza dei piani di chi volesse insediarsi per produrre auto nel nostro Paese.
La chiarezza strategica e programmatica da parte del Governo da un lato può aiutare le istituzioni e i lavoratori ad avere certezze su quali sono le traiettorie, dall'altro sosterrebbe/obbligherebbe l'azienda a definire le proprie strategie.

STABILITO CHE

il futuro del nostro territorio passa attraverso uno sviluppo che, superata la contrapposizione tra Torino città industriale e Torino città del terziario e dei servizi, punta ad una crescita che integra le eccellenze del manifatturiero, a partire dall'automotive, alle nuove opportunità create dal settore dei servizi, del turismo e del terziario avanzato.
Bisogna invertire il trend che vede negli ultimi decenni ridursi la popolazione torinese, contrariamente a quanto accade in altre città (vedi Milano e Bologna). Questo sarà possibile se si lavora per far sì che parte dei 44.000 studenti fuori sede che frequentano l'Università e il Politecnico di Torino rimangano a lavorare nella nostra città.
In questo contesto il settore manifatturiero e l'automotive possono e debbono rimanere una delle eccellenze del nostro territorio insieme all'aerospazio e ai servizi ad alta intensità di conoscenza quali consulenza, ingegneria e design, servizi ICT, ricerca e sviluppo.
Va sostenuta la Formazione e Riqualificazione Professionale: investire nella creazione di centri di formazione specializzati/rafforzare quelli già esistenti: creare e aumentare l'offerta di programmi di formazione pratica e teorica nel settore industriale. Questi centri potrebbero essere dotati di attrezzature e tecnologie all'avanguardia per consentire ai lavoratori di acquisire competenze direttamente applicabili sul posto di lavoro.
Va promossa la Diversificazione e Ricoversione Industriale: la promozione della diversificazione e riconversione industriale nel territorio torinese è cruciale per garantire la resilienza del settore industriale di fronte alla transizione energetica e digitale. Regione e Comune di Torino, ognuno per le sue competenze, possono svolgere un ruolo importante nell'incentivare la diversificazione dei settori industriali presenti sul territorio, incoraggiando la creazione e lo sviluppo di nuove filiere produttive e nuovi segmenti di mercato. Questo potrebbe essere fatto attraverso programmi di sostegno finanziario, agevolazioni fiscali e collaborazioni con enti di ricerca e sviluppo per favorire l'innovazione e l'emergere di nuove opportunità industriali.

ATTESO CHE

- il 12 aprile le organizzazioni sindacali metalmeccaniche Fiom-Cgil, Fim Cisl, Uilm Uil, Fismic, Uglm-Ugl, Associazione Quadri (AQCF-R) hanno deciso lo sciopero dell'intera giornata del gruppo Stellantis e di tutto l'indotto auto e indetto una manifestazione con partenza da Porta Susa e arrivo in piazza del Municipio;
- è volontà del Consiglio Comunale esprimere la piena solidarietà alle lavoratrici e lavoratori che sciopereranno e alle loro Organizzazioni Sindacali e il sostegno alle loro richieste;

IMPEGNA

Il Sindaco e la Giunta a:
1. attivarsi insieme alla Regione Piemonte e alle Organizzazioni Sindacali Confederali e di Categoria in un confronto con Stellantis, a partire dal suo Amministratore Delegato, per ottenere l'assegnazione di nuovi modelli in grado di garantire la missione produttiva dello stabilimento.

In particolar modo servirebbero automobili di fascia B e C da integrare alle produzioni esistenti con le quali poter saturare gli organici attuali;

2. chiedere al Governo l'attivazione di un confronto a livello governativo con l'Amministratore Delegato di Stellantis al fine di garantire il futuro produttivo dello stabilimento di Mirafiori e un futuro all'indotto auto del nostro territorio, tavolo a cui devono essere presenti anche gli Enti Locali a partire dalla Regione Piemonte e dal Comune di Torino;
3. chiedere a tutte le forze politiche nazionali, di maggioranza e di minoranza, di attivarsi per far sì che il Paese si doti di un piano industriale che favorisca la transizione ecologica, che valuti l'introduzione di incentivi capaci di favorire lo sviluppo e la produzione in Italia di nuovi modelli rendendoli più accessibili in termini di prezzo oltre a favorire lo sviluppo delle infrastrutture necessarie perchè il passaggio dall'endotermico classico ad altri modelli di motorizzazione, incluso il motore ad idrogeno e i motori alimentati a biocombustibili, possa avvenire analogamente ad altri Paesi europei;
4. proseguire nei tavoli territoriali promossi dalla Città di Torino con la Regione Piemonte e le OO.SS. confederali e di categoria attivati successivamente all'incontro con Sindaco, Regione, Stellantis, OO.SS. Associazioni datoriali del 20 febbraio scorso per costruire ulteriori proposte condivise al fine di garantire un futuro all'automotive del nostro territorio, a partire da chi opera nell'assemblare e costruire le auto fino alle attività di ingegneria e consulenza.