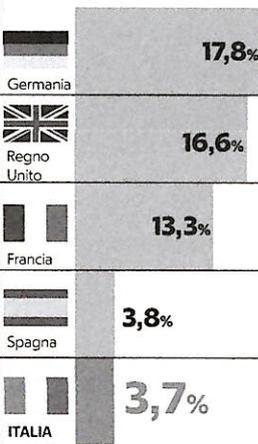


Auto elettriche nel 2022



Il segretario della Uilm

Palombella "Sono a rischio 120 mila posti Dal governo nulla"



SINDACATO
ROCCO
PALOMBELLA
DELLA UILM

Riduciamo gli orari a parità di salario Toyota e la Svezia lo sperimentano già

«Mi sembra che sia a livello politico sia a livello industriale manchi la consapevolezza di cosa accadrà al comparto auto nei prossimi anni. E quando è così, di solito, il conto più salato lo pagano i lavoratori». Rocco Palombella, segretario della Uilm, è preoccupato da quello che la transizione verso la mobilità elettrica potrebbe provocare in Italia.

Palombella, come Uilm avete fatto uno studio sugli effetti della transizione. Quanti sono i posti di lavoro a rischio?

«Secondo i nostri calcoli nel settore a livello nazionale sono in bilico fino a 120 mila posti di lavoro. Una cifra importante, ma non è solo questione di numeri, che possono cambiare da un'analisi all'altra. Sono le soluzioni che mancano».

Cosa intende?

«Mentre a Strasburgo i parlamentari europei erano impegnati nel voto finale noi eravamo al ministero dell'Impresa e del Made In Italy per il tavolo Stellantis. Al centro della discussione c'era proprio la transizione verso l'elettrico, la rimodulazione degli incentivi, i progetti industriali. Non abbiamo però percepito da parte né del governo né del principale costruttore che opera in Italia che cosa si voglia fare e in che modo».

Cosa vi aspettavate da Stellantis e dal governo?

«Previsioni da parte di Stellantis sui livelli di produzione e ricadute occupazionali della transizione. Non sono state portate al tavolo. E nemmeno il governo ha ipotizzato soluzioni per contenere gli effetti negativi. Sembra che nessuno sappia che cosa succederà al sistema industriale italiano legato all'auto. Non ci vuole la palla di cristallo per capire che questa transizione provocherà migliaia di esuberanti».

Il ministro Urso cosa ha detto?

«Che vuole difendere il settore, la produzione e le aziende in Italia. E scherzando dice che sta più con i sindacati ai tavoli al ministero che con la sua famiglia. Questo dovrebbe però farlo riflettere sulla situazione. Non ha spiegato come vuole cambiare gli incentivi o come

intervenire sulle infrastrutture, come le colonnine di ricarica».

Visto che mancano le proposte, lei cosa suggerisce?

«Io sono per meccanismi che portino ad una riduzione dell'orario di lavoro, a parità di salario. Gli esperimenti non mancano, anche in Toyota, in Svezia e nei siti del Bolognese dove si producono muletti, si sono ridotti gli orari. Un intervento che potrebbe essere temporaneo, con il sostegno dello Stato, collegato a periodi di formazione o riqualificazione dei lavoratori».

Il presidente di Confindustria non vuol sentir parlare di riduzione dell'orario di lavoro. Cosa replica?

«Lo so che a Bonomi viene il mal di stomaco quando si parla di questi interventi, ma se non si è in grado di creare nuovo lavoro si deve per forza redistribuire il lavoro che c'è. Così non affronteremo solo una transizione ecologica, ma sociale. E a Bonomi e al governo dico che è venuto anche il momento di alzare i salari, altrimenti le auto elettriche non si venderanno mai in Italia».

Non considera questa transizione come una sciagura?

«No, è una cosa risaputa da tempo, peccato che nessuno l'abbia mai affrontata di petto, solo discussioni approssimative. È venuto il momento di andare in profondità».

— d.lon.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Le tappe

14 FEB 2023

L'europarlamento approva in via definitiva il regolamento che vieta la vendita di auto e furgoni alimentati a benzina e diesel dal 2035 in Europa. L'obiettivo è l'abbattimento del 100% delle emissioni di CO₂ al tubo di scappamento. Così si aprirà l'era della mobilità solo elettrica

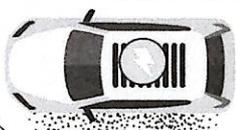


2025

La Commissione presenterà un metodo per valutare e comunicare i dati sulle emissioni di CO₂ durante il ciclo di vita di auto e furgoni. Sarà pubblicata una relazione biennale sulla mobilità a zero emissioni in Ue e saranno presentate proposte legislative, tipo un fondo per la transizione, per sostenere il passaggio

LUG 2025

Entrerà in vigore la normativa Euro 7, l'ultimo standard per combattere le emissioni dei motori tradizionali. Per i produttori è un passaggio da saltare: troppo costoso, meglio andare subito all'elettrico. Il giro di vite non è solo sugli ossidi di azoto, ma sul particolato dei freni e delle gomme che riguarda anche le auto alla spina



2026

Sarà un momento di verifica da parte dell'Europa. Si farà un punto della situazione sulla trasformazione e l'impatto occupazionale. Sarà il momento in cui la Ue potrebbe considerare modifiche, aprire a nuove tecnologie, considerare correttivi



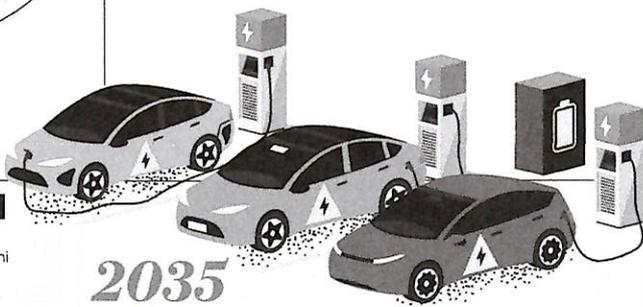
INFOGRAFICA DI GIULIANO GRANATI

2030

Fissato un obiettivo intermedio. L'abbattimento al 2030 delle emissioni di CO₂ al tubo di scappamento, rispetto al 2021, dovrà essere del 55% per le autovetture e del 50% per i veicoli commerciali. Molte le case automobilistiche che hanno preso a riferimento il 2030 per convertire le gamme all'elettrico

2035

Stop alla vendita con alcune deroghe. È prevista un'esenzione totale per i piccoli costruttori che producono meno di 1.000 nuovi veicoli l'anno. Anche chi ha un volume di produzione tra 1.000 e 10.000 nuove autovetture può avvalersi di una deroga fino alla fine del 2035, saltando gli step intermedi



ciala potrebbe essere forte. Motus-E, l'associazione che rappresenta le imprese che nell'elettrico lavorano, dice no a posizioni di retroguardia. «L'unico modo per salvare l'occupazione è seguire proprio il trend dell'automotive mondiale», spiega il segretario Francesco Naso che da tempo pungola il governo sulla necessità di accelerare sulle colonnine e le infrastrutture di ricarica.

Gli Italiani e le auto elettriche

Gli italiani dicono che vorrebbero avere un'auto elettrica, ma poi non la comprano. Basta guardare i dati di vendita. Il 2022 è stato l'anno del crollo. L'Italia è stata sorpassata anche dalla Spagna. E a gennaio del 2023 la quota di elettrico puro è del 2,6%. Paese fanalino di coda nella Ue.

Il nodo colonnine

I punti a uso pubblico italiani sono cresciuti del 41% nel 2022, arrivando a 36.772 unità. Ne sono stati installati 10.748. Ora sono stati pubblicati i decreti in Gazzetta per impiegare gli oltre 700 milioni del Pnrr per piazzare altri 21 mila punti in città e sulle strade extraurbane. Un modo per recuperare il gap e rendere l'auto elettrica più appetibile. Si attende ancora il bonus (80% spesa) per l'installazione dei punti nei condomini privati.

La partita dei costruttori

I manager delle grandi case automobilistiche parlano di "transizione forzata", ma tutti si sono adeguati. Basta andare a vedere le valutazioni degli investimenti globali sull'elettrico e i piani con le scadenze. Dal 2025 al 2030, in anticipo di cinque anni sui tempi dettati da Bruxelles, si assisterà alla riconversione delle diverse gamme verso l'alimentazione a batteria. L'ultimo studio della Reuters indica che fino al 2030 i produttori, tra gigafactory, restyling delle linee, realizzazione degli impianti di riciclo, creazione di nuove filiere, investiranno 1.200 miliardi di euro. Più di quanto è stato messo sul Next Generation Eu. Volkswagen ha messo sul piatto poco meno di 100 miliardi, Toyota circa 70 miliardi, Ford oscilla intorno ai 50, Mercedes ha stanziato 47 miliardi. Stellantis, partecipata da Exor che controlla anche Repubblica, prevede di impiegare più di 30 miliardi con l'obiettivo di avere una gamma elettrificata al 100% al 2030. Piani che toccano anche l'Italia, dove il gruppo trasformerà le meccaniche di Termoli in gigafactory. Un investimento da 2,5 miliardi realizzato da Acc, joint venture con Mercedes e Total, che occuperà a regime, nel 2030, duemila persone. Altro investimento è l'hub del riciclo a Mirafiori, dove si produce la 500e, una delle vetture più vendute a livello europeo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA