

IL RILANCIO DI TORINO PARTE DA MIRAFIORI

LE PROPOSTE DI FIM FIOM UILM

CONTESTO GENERALE

Torino è da venti 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, contrariamente a quanto accade nella maggior parte delle metropoli del centro-nord, una diminuzione del numero dei lavoratori. A Torino, il saldo tra imprese che aprono e quelle che chiudono, risulta decisamente peggiore rispetto alla media italiana. Anche quanto a ricchezza prodotta dal sistema economico locale (valore aggiunto), l'area torinese è declinata: nel 2000 era quinta tra le metropoli del centro-nord, ad oggi è scivolata al penultimo posto.
- 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.
- 3 **Occupazione:** in termini occupazionali il settore industriale si è fortemente ridimensionato. La crescita registrata in altri comparti come il terziario, ad esempio l'alberghiero e la ristorazione, costituiscono elementi importanti dal punto di vista della diversificazione ma non possono essere intesi né alternativi, né sostitutivi di quello industriale e del manifatturiero che invece registrano un calo costante nell'occupazione.
- 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 soprattutto alla luce della transizione ecologica. La quota di giovani lavoratori è tra le più basse d'Europa e si tratta di lavoratori poco qualificati. Tra i giovani laureati Torino è quartultima tra le metropoli italiane, perdendo due posizioni rispetto a dieci anni fa. Questo declino si è riverberato in particolar modo sul tessuto industriale in cui molte aziende, prive di iniziativa e di visione prospettica, hanno chiuso, licenziato, delocalizzato.

Come già evidenziato più volte negli ultimi anni da Fim, Fiom e Uilm, è chiaro che non siamo in presenza di una crisi tradizionale. Non c'è un classico calo di mercato per mancanza di domanda. È una crisi che si innesta in una fase di trasformazione degli equilibri economici del pianeta, dove la globalizzazione e la libertà di movimento dei capitali stanno determinando una delocalizzazione della produzione verso i Paesi a basso costo di manodopera. Inoltre, è in corso una vera e propria rivoluzione di prodotto, in particolar modo nel settore dell'automotive e della mobilità in generale. Un cambio epocale del paradigma della movimentazione delle persone e delle merci.

Per Torino l'industria dell'automotive ha ancora un peso considerevole, è 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.

Dopo aver perso importanti industrie nel recente passato (pensiamo al declino e alla scomparsa dell'informatica) non possiamo permetterci di compiere ulteriori errori o fare sottovalutazioni. L'automotive con il suo indotto, seppur già fortemente ridimensionato rispetto al passato, è 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, implementati da uno stretto coordinamento tra le parti sociali, il Governo, le Istituzioni locali e il sistema delle imprese che siano finalizzati ad individuare strumenti idonei al rilancio della nostra economia e in particolar modo quella manifatturiera.

Dal nostro punto di vista per far crescere l'economia torinese serve innanzi tutto preservare e rilanciare Mirafiori, lo stabilimento che più di tutti in questi anni ha pagato il prezzo della crisi e dei mancati investimenti. Nella storia recente, fino ai primi anni 2000, lo storico stabilimento produceva 200.000 autovetture con sei tipi di modelli. Da quel periodo, a seguito della scelta aziendale di creare il Polo del Lusso, in un contesto di mercato che ha anche subito un rallentamento per la pandemia, la produzione è calata toccando il punto più basso nel 2019 con solo 21.000 auto prodotte.

Nella consapevolezza che si trattava di un altro tempo non assimilabile al presente, non possiamo non denunciare il drammatico quasi azzeramento delle produzioni dei modelli a marchio Maserati che da 55.000 unità prodotte nel 2017 e destinate a mercati prevalentemente esteri, chiuderanno il 2023 verosimilmente a quota 8.700. La sola 500 elettrica, che probabilmente attesterà la produzione 2023 a circa 78.000 unità, non è sufficiente a garantire la missione produttiva dello stabilimento e la stabilità occupazionale degli attuali addetti.

Inoltre 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.

FIM-FIOM-UILM di Torino nonostante abbiano accolto favorevolmente gli investimenti dichiarati da Stellantis sull'area torinese che dovrebbero concretizzarsi con la realizzazione dell'Hub del riciclo, del Green Campus, del Battery Technology Center e l'industrializzazione del di un nuovo cambio ibrido DCT, sono fermamente convinte che sia necessario mettere al centro dell'attenzione lo stabilimento di Mirafiori per rilanciarlo su tutte le sue potenzialità nella sua missione produttiva di assemblaggio finale di auto, avendo 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, istituendo un tavolo permanente finalizzato a:

- 1 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 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 una media di 56 anni di età. Ecco perché è fondamentale prevedere per tempo, al netto dell'impiego di tutto il personale dipendente, un programma strutturato di cambio mix a favore di giovani lavoratori e lavoratrici proiettato in una prospettiva di crescita dell'organico.
- 3 In un'ottica di gestione della transizione, sulla scia del progetto assegnato ed oggi industrializzato a Torino che riguarda la produzione del cambio DCT 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.

- 4 Riguardo al futuro Green Campus cioè l'area che sostituirà le attuali “strutture centrali”, va potenziato e confermato il ruolo strategico di Torino come POLO di progettazione, ricerca, sviluppo e ingegnerizzazione.

Solo in questo modo lo stabilimento storico di Torino può 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.