

L'AUTOMOTIVE ITALIANO ALLA PROVA DELLA TRANSIZIONE ECOLOGICA.
INTERVISTA A MAURIZIO OREGGIA - FIOM-CGIL

di *Francesca Gabbriellini**, *Emanuele Leonardi***

Francesca Gabbriellini ed Emanuele Leonardi hanno intervistato Maurizio Oreggia¹ il 22 luglio 2024.

FG – Iniziamo dal ruolo che ricopri. Cosa fa un Coordinatore nazionale di un settore come quello dell'automotive?

Quello di coordinatore automotive è ruolo complesso in termini strategici e politico-sindacali, perché muove dalla necessità di armonizzare le linee dell'organizzazione a livello nazionale con la diversificazione dei singoli luoghi di lavoro, da Trieste a Palermo, e dei rapporti di forza tra le parti al loro interno: parliamo di tavoli di confronto con Stellantis, Iveco, Cnh, ex Marelli, Piaggio e molti altri soggetti».

FG – L'evoluzione del rapporto tra Stellantis e i poteri pubblici risulta rilevante, se non centrale, nei contributi che compongono questa issue. Dal tuo punto di osservazione privilegiato, che cosa osservi, in primo luogo, su quello che possiamo considerare un sostanziale disimpegno dall'Italia, e

* Dipartimento di Storia, Culture, Civiltà - Università degli Studi di Bologna.

** Dipartimento di Sociologia e Diritto dell'Economia - Università degli Studi di Bologna.

¹ Maurizio Oreggia, componente della Segreteria Nazionale Cgil, dal 2024 è coordinatore nazionale del settore automotive per la Fiom-Cgil. Dopo anni di lavoro e attività politica presso le acciaierie Caleotto di Lecco, è eletto Segretario Generale della Fiom-Cgil di Lecco nel 2018. Da una realtà produttiva e sindacale molto importante per la storia del sindacato e delle pratiche di democrazia industriale, in particolare grazie alla figura dell'ex partigiano e sindacalista Pio Galli, Oreggia ricopre oggi un incarico in Segreteria Nazionale che affrisce a uno dei settori più cruciali per la trasformazione economica e sociale in senso ecologico che l'emergenza ambientale accelera e, al tempo stesso, a uno dei comparti più drammaticamente colpiti dalla mancanza di un piano generale di negoziazione tra clima e lavoro.

quali ripercussioni sulle catene globali del valore sono immediatamente registrabili?

Diciamo che, se una volta cogliere le strategie delle multinazionali era un po' più difficile, oggi avviene tutto alla luce del sole. Cosa ha in mente Stellantis lo dicono in maniera molto chiara, anche ai tavoli con il Governo e con il Ministro [Urso, ndr]: la loro strategia, la loro politica industriale è quella volta alla massimizzazione del profitto ed è quella la logica che seguono. Anche quando si parla di nuove produzioni o delle scelte di insediamento per i nuovi siti produttivi, il criterio decisionale che seguono è quello delle condizioni più favorevoli unicamente per l'azienda. Le chiamano "condizioni abilitanti": quelle che, appunto, abilitano ad ottenere il massimo profitto. Stellantis si distingue per l'efficacia di questa sua politica industriale. Lo testimoniano i lauti dividendi, così come lo stipendio dell'Amministratore delegato stesso².

FG – Per quanto riguarda le vertenze in corso, penso all'oggi, ma anche al periodo pandemico e post-pandemico, quanti e quali sono i tavoli automotive a cui tu e l'organizzazione sindacale siete chiamati? In secondo luogo, quali sono gli elementi che caratterizzano la prospettiva padronale?

I tavoli di crisi collegati al settore aumentano di giorno in giorno e oltretutto non interessano solamente noi metalmeccanici. L'intera filiera è interessata, purtroppo, da quel disimpegno di Stellantis a cui si faceva riferimento poc'anzi: le crisi si stanno moltiplicando e sempre più riscontriamo che le difficoltà aumentano anche per i fornitori, che non sempre riescono a mantenersi concorrenziali. A volte Stellantis chiede ai produttori, e quindi ai fornitori, di andare a produrre, ad esempio, in Marocco; quindi, di seguire le scelte che Stellantis fa rispetto a dove collocare le nuove produzioni, di assecondare la delocalizzazione produttiva per sopravvivere.

Esiste un problema importante che riguarda poi gli ammortizzatori sociali. Tra i vari tavoli aperti, è importante riportare un caso emblematico, quello della Lear, un'azienda della filiera come tantissime altre in crisi³. L'azienda produce sedili; quindi, per essa non dovrebbe sussistere un problema

² Lo stipendio di Tavares è stato un argomento di discussione sulla stampa nazionale. Tra i vari articoli, si segnala quello de *il manifesto* -- <<https://ilmanifesto.it/stellantis-stipendio-stratosferico-per-tavares>>.

³ Sulla vicenda Lear, si veda *La Stampa* del 01/11/2024 -- <https://www.lastampa.it/torino/2024/01/11/news/lear_cassa_integrazione-13988275/>.

legato alla transizione ecologica, visto che i sedili possono essere installati su tutti i veicoli, sia con motore elettrico, ibrido, endotermico o altre motorizzazioni. Per la Liar la perdita della commessa è legata al fatto che Stellantis ha commissionato il lavoro a un'azienda turca, che semplicemente costava di meno.

Al Ministero sono molteplici i tavoli che si aprono proprio a causa di scelte strategiche di Stellantis. I tavoli quindi sono tanti, se ne sono svolti recentemente due, uno il 5 agosto, legato genericamente alla situazione automotive, siderurgia e altri settori, un altro il 7 agosto, sulle politiche industriali in Italia e in Europa legate all'automotive⁴. Ciò che, come organizzazione sindacale, auspichiamo e rivendichiamo è che si vada a stimolare il settore nel quadro della transizione, ragionando sull'utilizzo delle risorse che saranno introdotte anche per l'anno prossimo a sostegno delle imprese, evitando che tutti i fondi siano esclusivamente ad uso di Stellantis. Piuttosto, vorremmo che le risorse economiche coinvolgessero l'intera filiera, che mantenessero il focus sugli aspetti sociali, sia nei termini della ricaduta sul piano della tenuta dell'occupazione, ma anche più in generale nei termini prospettici degli investimenti che guardano al futuro.

FG – Il tema della competitività territoriale emerge a più riprese tra le righe del nostro dialogo. La domanda allora riguarda le proposte dell'organizzazione sindacale, sia a livello di sito, sia a livello di contrattazione nazionale, che possano agire su questa tipologia di divari. Si pensi ad esempio a quello che succede nella “solida” Motor Valley emiliana, per niente al riparo dallo scoppio di vertenze per centinaia di posti di lavoro a rischio, o a quello ciò che accade nelle zone economiche speciali, come quella della “mancata” Motor Valley in Irpinia. Quali sono i tentativi dell'organizzazione sindacale di far fronte al divario territoriale e di colmare quelle distanze che, aprendosi, inevitabilmente si riproducono sull'azione sindacale?

Come dimostra il posizionamento della Cgil sull'autonomia differenziata, l'organizzazione sindacale è ben consapevole delle differenze e dei ritardi che ci sono in alcune aree del Paese. Sappiamo che una crisi vissuta in

⁴ Entrambi i tavoli hanno avuto risalto sulla stampa nazionale. A titolo di esempio, si segnalano i due articoli de *La Repubblica* e *La Stampa*, rispettivamente, del 5 e del 7 agosto -- <https://finanza.repubblica.it/News/2024/08/05/moda_e_auto_in_settimana_tavoli_al_mit-21/https://www.lastampa.it/economia/2024/08/07/news/automotive_mimit_tavolo_urs-o-14539848/>.

Emilia-Romagna e una crisi in un'altra regione d'Italia hanno impatti completamente diversi. Prendiamo ad esempio quanto avvenuto a Crevalcore (BO), con la ex Marelli e la gestione di quella crisi⁵. Il percorso è stato indirizzato verso la continuità all'attività lavorativa, con un territorio che complessivamente ha avuto la capacità di affrontare una situazione di cambiamento in una certa maniera. È impressionante la distanza da altre realtà come, ad esempio, quella di Melfi (PZ) dove quello che c'è è un quadrilatero e tutto ruota intorno Stellantis; quindi, basta una scelta di Stellantis per cancellare un intero territorio.

È chiaro che ci sono dei *gap* infrastrutturali che richiamano la necessità di politiche industriali a 360 gradi tali da valorizzare la struttura geofisica del Paese, attivare il potenziale di sviluppo logistico che essa consentirebbe e recuperare dunque quel divario indiscutibile. Per esempio, quando eravamo alla discussione per la Sevel di Atesa (CH), quindi con un'azienda che in quel momento, nell'ecosistema legato a Stellantis, era tra i siti che andavano meglio, l'azienda, nel richiamare i cosiddetti fattori abilitanti, tirò in ballo i problemi infrastrutturali, parlò dei porti e del limitato pescaggio per le navi merci, delle ferrovie e delle strade non adeguate allo sforzo logistico richiesto.

Per affrontare le criticità menzionate, quanto meno quelle di settore, servono però sia risorse pubbliche che private, impiegate con una visione chiara, che tenga conto della continuità e della qualità occupazionale, visto che troppe volte vengono dimenticate le condizioni di lavoro, non esattamente ottimali anche negli stabilimenti Stellantis, sia a livello ergonomico, igienico-sanitario e sul piano microclimatico.

FG – Dalla constatazione e denuncia delle problematiche alle strategie e ai contenuti della contrattazione, ci chiediamo quale sia la tua esperienza rispetto all'utilizzo retorico della transizione ecologica.

Se si parla di transizione ecologica, questa viene spesso utilizzata come il motivo per cui si rischiano i posti di lavoro, sebbene la realtà sia la carenza e/o l'inadeguatezza degli investimenti per far fronte a questo passaggio epocale. Di sicuro l'Europa ha posto degli obiettivi senza immaginare dei meccanismi di sostegno, come una politica industriale che partisse a livello europeo e che poi si sviluppasse nei singoli Paesi per rendere gli obiettivi del 2035 sostenibili. Quindi la transizione viene utilizzata come una giusti-

⁵ Un aggiornamento della vertenza è disponibile sul sito di *Collettiva* -- <<https://www.collettiva.it/copertine/lavoro/marelli-il-sito-di-crevalcore-e-salvo-gp9bytl6>>.

ficazione di un esercizio di massima razionalizzazione volta solo ed esclusivamente al profitto. Perché, è bene ricordarlo, dentro questa transizione qualcuno ci sta guadagnando e a rimetterci sono solo i lavoratori.

Si parla anche molto di transizione tecnologica e anche in questo caso l'esperienza ci insegna che non viene governata né indirizzata. Ancora una volta il rischio che si corre è quello di introdurre macchinari, *software*, intelligenze artificiali come leva per l'ottimizzazione dei profitti a detrimento della forza lavoro.

Crediamo che esistano altre strade da perseguire, sia per quanto riguarda la transizione ecologica – relativamente a come produciamo, cosa produciamo e come questo impatta sull'ambiente – sia per quella tecnologica, contro l'introduzione di dispositivi e sistemi che tengano al centro il miglioramento delle condizioni di lavoro delle persone. Al contrario, se lasciamo la transizione al libero mercato, le persone escono da questa dinamica triturate, per fare arricchire alcuni, pochi, ancora di più.

EL – Collegandomi a questo ti chiederei un chiarimento. Perché tu dici che la transizione ecologica è utilizzata come una scusa per proporre chiusure o stringere sui diritti di chi lavora. Parallelamente, dici che qualcuno, con riferimento a Stellantis, ci ha guadagnato. Quello che vorrei capire è se il guadagno deriva solo dal risparmio su quei costi che ora Stellantis ha compresso, o se invece questi guadagni ci sono stati anche a partire da una riuscita delle politiche cosiddette "verdi" di Stellantis. Perché l'impressione che mi sono fatto è che a performance ambientale zero o quasi, sia corrisposta una performance economica dignitosa, magari non particolarmente brillante, ma comunque esistente.

Io penso che sia un mix di diverse cose. Il successo di Stellantis è il risultato in parte di una strategia di riduzione dei costi di produzione, in parte dell'inseguimento del mercato rinunciando ad indirizzarlo e, in parte di una politica di tagli incredibile. Quello che ci riportano dai luoghi di lavoro è che con l'avvento del nuovo Amministratore delegato si è razionalizzato davvero su tutto. Ovviamente io penso che le *performance* di una multinazionale vadano guardate non solo dal punto di vista economico e finanziario, ma anche dal punto di vista sociale. Allora, quando noi spieghiamo che c'è una situazione inaccettabile sul piano della sperequazione della ricchezza, Stellantis sostiene che ai lavoratori è stato dato un premio produzione importante. Però il premio compensa in minima parte quello che i lavoratori hanno perso a fronte del ricorso ormai strutturale alla cassa integrazione in Italia. Mentre un'azienda normale ricorre alla Cig in maniera eccezionale, Stellantis la utilizza da decenni, mentre ha beneficiato di ri-

sorse pubbliche, indispensabili per le *performance* rendicontate, senza le quali non sappiamo dire quali risultati si sarebbero raggiunti.

FG – *Tornando alla questione della transizione ecologica e di come viene utilizzata per giustificare scelte aziendali che non hanno davvero a che vedere con l'impatto ambientale, vorrei chiederti qual è la reazione dell'organizzazione sindacale nella gestione delle vertenze. C'è stata, anche qui, un'evoluzione del modo di trattare la questione ecologica, traducendola nell'azione sindacale?*

Di fronte a queste situazioni quello che chiediamo è di aumentare gli investimenti e di diversificare le produzioni. A Crevalcore hanno giustificato la necessità di chiudere l'impresa di componentistica in vista dell'abbandono del motore endotermico e noi abbiamo insistito proprio sulla diversificazione; ad esempio, lo sfruttamento degli impianti di raffreddamento indispensabili per la realizzazione del motore elettrico; e infatti in Francia e altri Paesi stanno nascendo delle aziende che mettono a punto sistemi del genere. Il tentativo è sempre quello di riportare la discussione sulla prospettiva industriale e sulla difesa della capacità produttiva, che non può prescindere dagli investimenti, dalla diversificazione e infine dalla riduzione degli orari di lavoro, altro tema che rientra nel quadro della transizione. Dal nostro punto di vista, è evidente che bisogna ragionare in un'ottica di redistribuzione anche del lavoro proprio a fronte dei molteplici cambiamenti che lo riguardano.

FG – *Parli quindi anche di formazione?*

Bisogna garantire che alle persone sia data la possibilità di stare al passo con quel cambiamento. Noi registriamo ancora, purtroppo, un analfabetismo digitale – credo si chiami così – ben presente nei luoghi di lavoro. E la responsabilità delle imprese è anche quella di mantenere la produzione e il lavoro al passo con i tempi che cambiano. Non per niente nel contratto nazionale, già da un po' di anni, abbiamo inserito la formazione continua come elemento di diritto soggettivo del lavoratore che richiama anche e soprattutto la responsabilità dell'impresa in questo senso. Questo per aumentare il livello di professionalità nell'attuale azienda, ma anche per eventuali reimpieghi. In questa cornice di coerenza con le grandi trasformazioni in atto, la formazione deve andare di pari passo con l'ottica della riduzione del lavoro: se davvero il lavoro diminuisce, il lavoro va redistribuito. Chiaro è che, se dalla riduzione del lavoro si mantengono i livelli di profitto, ma si perdono quelli occupazionali, non siamo sulla strada giusta.

FG – *Dato il tuo posizionamento attuale, che ti mette anche in rete con le organizzazioni sindacali europee, è possibile fare un confronto tra la situazione italiana e quella di altri Stati europei, sia in termini delle politiche industriali, sia in relazione ai temi e alle urgenze della transizione ecologica.*

Il quadro è complicato in tutta Europa, però l'Italia è il Paese che sta pagando forse lo scotto maggiore e dove l'assenza di politiche industriali pesa più gravemente, dopo decenni in cui le imprese hanno ricevuto soldi pubblici senza il minimo vincolo né chiari indirizzi di impiego. Per ciò che riguarda la transizione al moto elettrico, il ritardo è impressionante, specialmente se comparato con Francia, Germania o Svezia, detto ciò il settore automotive vive una situazione complessa un po' ovunque. Poi è chiaro che ci sono dei Paesi che stanno aumentando le loro produzioni "in virtù" proprio delle dinamiche di riduzione dei costi e delle delocalizzazioni sopra citate.

Noi che siamo un Paese con un potenziale produttivo installato di 2 milioni di vetture, abbiamo chiuso il 2023 con poco più di 500.000 auto prodotte. Questi sono numeri impietosi, ma a preoccupare è anche il fatto che Stellantis guardi ora al Nord Africa, che abbia fatto un grande investimento in Brasile, che, in generale, pianifichi ulteriori processi di delocalizzazione e riallocazione, che non riguardano solo l'Italia.

Per quanto ci riguarda anche il tavolo automotive che si è insediato il 6 dicembre dello scorso anno (2023) presso il Mimit [Ministero delle Imprese e del Made in Italy], con i relativi tavoli tecnici di lavoro da cui dovrebbero emergere proposte, non sta dando frutti. Purtroppo, i temi sono veramente tanti: l'approvvigionamento di risorse, il loro utilizzo, il sostegno alla filiera che abbiamo in Italia, in particolare alla componentistica che è molto forte, ben radicata, ma anche da questo punto di vista non vediamo ragionamenti di sistema adeguati. Anche la proposta, europea, di mettere i dazi sulle merci provenienti dalla Cina, sintetizza una visione che non va molto oltre il naso, abbiamo bisogno di prospettive completamente differenti. Per cui, ecco, registriamo una difficoltà complessiva in tutta Europa data dal fatto che ogni Paese, in autonomia, cerca di affrontare una crisi che è sistemica e che quindi andrebbe affrontata a livello europeo innanzitutto, e poi, successivamente, anche per singolo Paese. Ma questa idea, questa politica, purtroppo non c'è. Adesso, anche col nuovo parlamento europeo, lavoreremo per una serie di proposte specifiche sull'auto, sulle politiche dell'auto, nel tentativo di non ritrovarci – per utilizzare un'espressione del segretario generale Fiom Cgil Michele de Palma – «un vaso di coccio in mezzo a due vasi di acciaio, da una parte gli Stati Uniti dall'altra la Cina», mentre lasciamo il governo delle politiche industriali al *dumping* salariale piuttosto che a scelte condivise, a difesa di chi lavora.