

Camera dei Deputati

**Legislatura 19**  
**ATTO CAMERA**

Sindacato Ispettivo

**MOZIONE : 1/00327**presentata da **APPENDINO CHIARA** il **20/09/2024** nella seduta numero **351**Stato iter : **CONCLUSO**

Atti abbinati :

Atto **1/00316** abbinato in data **23/09/2024**Atto **1/00328** abbinato in data **23/09/2024**

COFIRMATARIO	GRUPPO	DATA FIRMA
PAVANELLI EMMA	MOVIMENTO 5 STELLE	19/09/2024
CAPPELLETTI ENRICO	MOVIMENTO 5 STELLE	19/09/2024
FERRARA ANTONIO	MOVIMENTO 5 STELLE	19/09/2024
AURIEMMA CARMELA	MOVIMENTO 5 STELLE	19/09/2024
LOMUTI ARNALDO	MOVIMENTO 5 STELLE	19/09/2024
SILVESTRI FRANCESCO	MOVIMENTO 5 STELLE	19/09/2024
TORTO DANIELA	MOVIMENTO 5 STELLE	20/09/2024
FONTANA ILARIA	MOVIMENTO 5 STELLE	26/09/2024

Partecipanti alle fasi dell'iter :

NOMINATIVO	GRUPPO oppure MINISTERO/CARICA	DATA evento
<b>ILLUSTRAZIONE</b>		
LOMUTI ARNALDO	MOVIMENTO 5 STELLE	23/09/2024
<b>INTERVENTO PARLAMENTARE</b>		
SCOTTO ARTURO	PARTITO DEMOCRATICO - ITALIA DEMOCRATICA E PROGRESSISTA	23/09/2024
RUSPANDINI MASSIMO	FRATELLI D'ITALIA	23/09/2024
AURIEMMA CARMELA	MOVIMENTO 5 STELLE	23/09/2024

Fasi dell'iter e data di svolgimento :

DISCUSSIONE CONGIUNTA IL 23/09/2024

DISCUSSIONE IL 23/09/2024

RINVIO AD ALTRA SEDUTA IL 23/09/2024

APPOSIZIONE NUOVE FIRME IL 26/09/2024

RITIRATO IL 10/10/2024

CONCLUSO IL 10/10/2024

**TESTO ATTO**

**Atto Camera**

**Mozione 1-00327**

presentato da

**APPENDINO Chiara**

testo presentato

**Venerdì 20 settembre 2024**

modificato

**Giovedì 26 settembre 2024, seduta n. 355**

La Camera,

premessi che:

1) il settore dell'automotive riveste un ruolo centrale nell'economia italiana, comprendendo tutte le imprese coinvolte nella produzione di autoveicoli, a partire dalle imprese che producono materie prime e macchine utensili, passando per le imprese più strettamente produttive, fino ad arrivare alle aziende che si occupano di imballaggi, trasporto merci e servizi legati agli autoveicoli, e quella dei servizi automotive, con 5.500 imprese, oltre un milione e duecentomila addetti e un fatturato con un'incidenza percentuale sul Pil includendo i servizi, a due cifre;

2) la filiera automotive italiana si posiziona nei segmenti a più elevato valore aggiunto grazie non solo alle eccellenze nella produzione di autoveicoli di alta gamma e di autoveicoli commerciali, ma anche in virtù delle specializzazioni produttive che caratterizzano in particolare i distretti della componentistica;

3) la produzione di auto in Italia mostra scenari preoccupanti: da quasi un milione e mezzo di veicoli prodotti nel 1999 si è scesi a 473 mila nel 2022; solo a Torino nel 2007 venivano fabbricate 218 mila auto, nel 2019 si è arrivati a 21 mila;

4) tale calo di produzione determina anche la crisi dell'indotto del settore: a partire dal 2008, nella componentistica torinese più di 500 aziende hanno cessato l'attività e 35 mila persone hanno perso il lavoro. Le crisi si estendono e si moltiplicano in tutto il Paese, dall'area industriale di Melfi, Cassino, Termoli e Atessa, alla decisione di chiusura della Marelli a Crevalcore ribaltata grazie alla mobilitazione che ha portato ad un importante progetto di reindustrializzazione, alla gravissima crisi della Lear a Grugliasco;

5) il comparto dell'automotive italiano si presenta articolato e composto da numerose realtà: da quelle specializzate nella produzione di autoveicoli fino alla componentistica, segmento quest'ultimo nel quale le imprese nazionali hanno sempre saputo distinguersi: una filiera produttiva in cui operano 5.439 imprese, risultano occupati oltre 272.000 addetti e che genera un fatturato di poco superiore a 100 miliardi di euro, pari al 5,6 per cento del Pil nazionale, con un contributo al gettito fiscale per oltre 76 miliardi di euro (dati Anfia 2023);

6) da una ricerca condotta da Cassa depositi e prestiti, Ernst & Young e Luiss Business School, emerge come circa il 20 per cento del valore aggiunto generato dalla filiera della componentistica risulti fortemente radicato nei mercati internazionali (la Germania resta il primo cliente nell'Unione) e inglobato dai prodotti esportati dagli altri partner commerciali. Nel 2022, il

nostro Paese ha esportato il 12,5 per cento di tutte le produzioni manifatturiere nazionali, per un valore di circa 73 miliardi di euro e, con riferimento alla sola componentistica per autoveicoli, circa il 21 per cento per un valore intorno ai quattro miliardi;

7) la situazione di Stellantis è sempre più preoccupante: con sei stabilimenti produttivi, la forza lavoro nazionale del gruppo conta circa 40 mila addetti; a partire dal 2015 il personale è diminuito di 11.500 unità, con il costante ricorso agli ammortizzatori sociali tra cassa integrazione e contratti di solidarietà in tutti gli stabilimenti e alle uscite incentivate (3.800 solo nei primi mesi del 2024);

8) l'Italia sta pagando un prezzo molto alto per la presenza di un solo produttore di automobili: la produzione del primo semestre 2024 rispetto all'analogo periodo del 2023 è precipitata del 30 per cento e a Torino addirittura del 64 per cento; la cassa integrazione è in aumento ovunque e in Piemonte è cresciuta di più del 47 per cento in un anno; senza nuovi modelli la situazione dei lavoratori di Stellantis e dell'indotto potrà solo peggiorare;

9) i 950 milioni di euro di euro di incentivi all'acquisto stanziati nel 2024 non hanno in alcun modo invertito la rotta;

10) al Tavolo che si è tenuto il 20 febbraio 2024 a Torino con il sindaco, l'assessore regionale alle attività produttive del Piemonte, le organizzazioni sindacali e Stellantis non sono emersi impegni concreti da parte dell'azienda;

11) ad agosto 2024, Stellantis ha proposto a una decina di operai il trasferimento in Polonia per mantenere il posto di lavoro;

12) il 12 settembre 2024 Stellantis ha comunicato l'ennesimo stop produttivo che bloccherà la produzione della 500 elettrica per un intero mese;

13) il 17 settembre 2024 il Ministro delle imprese e del made in Italy Urso ha reso noto che il Governo ha deciso di spostare su altri progetti i fondi del PNRR destinati a co-finanziare la Gigafactory di Stellantis a Termoli, annunciata nel 2021;

14) il periodo di sofferenza per Mirafiori, quindi, prosegue nonostante le dichiarazioni di Stellantis, la quale ha sempre affermato di voler puntare sullo stabilimento torinese per la realizzazione di un «green campus»; a queste parole però non seguono i fatti e non si può che constatare il periodo di difficoltà che sta affrontando il sito in questo momento, in particolare nei reparti della carrozzeria;

15) sul destino di Mirafiori e Pomigliano si rincorrono periodicamente annunci, dichiarazioni e indiscrezioni che non precipitano ancora in una seria trattativa tra Governo, azienda e organizzazioni sindacali, né in azioni concrete per il rilancio degli stabilimenti. L'apertura del battery center e del cosiddetto hub dell'economia circolare denominato Sustainera nel corso del 2023 a Torino non hanno infatti portato a nessuna nuova assunzione;

16) da troppi anni le organizzazioni sindacali sottolineano la necessità che vengano individuati nuovi modelli, vengano effettuate assunzioni e abbandonato il ricorso alla cassa integrazione, per non arrivare all'eutanasia dello stabilimento di Mirafiori e dell'indotto che verrà inevitabilmente travolto. In meno di 10 anni, infatti, la maggior parte dei lavoratori di Mirafiori andrà in pensione e un piano di assunzioni risulta essenziale perché possa restare aperto;

17) anche nello stabilimento di Pomigliano vi è forte preoccupazione, da parte delle lavoratrici e dei lavoratori, per il futuro della fabbrica e i timori nascono dalla mancanza di un piano industriale e dal fatto che le uniche notizie ufficiali sono che il 2029 sarà l'ultimo anno di produzione della Panda, modello che ha consentito la sopravvivenza dello stabilimento, e che dal 2025 sarà in diretta concorrenza con la nuova Grande Panda, elettrica e ibrida, costruita in Serbia;

18) secondo uno studio di Federcontribuenti, dal 1975 al 2012 Fiat ha ricevuto dallo Stato italiano 220 miliardi di euro per cassa integrazione, sviluppo industriale, sussidi, implementazione degli stabilimenti;

19) nel 2020 a Fca sono stati concessi 6,3 miliardi di linea di credito con garanzia Sace: il prestito è stato restituito, ma senza che i livelli di produzione tornassero mai a quelli precedenti la pandemia;

20) Stellantis produce in Francia un milione di auto e 15 modelli e quasi tutta la componentistica, mentre in Italia meno di 500 mila auto e 13 modelli a fine vita risalenti all'epoca Fca, il che vuol dire che da quando c'è Stellantis nessuna produzione di nuovi modelli è stata portata in Italia;

21) Stellantis a livello mondiale ha chiuso il 2023 con un utile netto di 18,6 miliardi, in crescita dell'11 per cento sul 2022, e ricavi netti per 189,5 miliardi, annunciando un dividendo di 1,55 euro per azione ordinaria; circa il 16 per cento in più del 2022. Exor, la holding della famiglia Elkann che detiene il 14 per cento delle azioni di Stellantis, ha incassato per il 2023 circa 700 milioni di euro di dividendi, contro i 140 milioni di euro del 2020. Tavares nel 2023 ha percepito 23 milioni di euro, pari alla retribuzione di 12.000 dipendenti, mentre le lavoratrici e i lavoratori da tanti anni sono interessati da un massiccio utilizzo di cassa integrazione con incertezze sulla tenuta occupazionale e una significativa decurtazione del salario;

22) le novità introdotte nel contesto normativo europeo, l'evoluzione tecnologica nella propulsione elettrica, delle batterie di ricarica e dei circuiti, e le nuove esigenze di mobilità dei cittadini, impongono alle grandi aziende automobilistiche l'avvio immediato di un processo di ulteriore profonda trasformazione del loro assetto produttivo e della filiera di distribuzione. Di conseguenza, è necessaria anche una politica industriale finora assente nell'azione di Governo, proprio in un contesto in cui questa fase di trasformazione, se ben supportata, potrebbe rappresentare una opportunità di ritornare a crescere;

23) per la filiera dell'industria automobilistica è necessario sviluppare ecosistemi, tramite anche il coinvolgimento delle università, per sostenere la riconversione produttiva verso l'elettrico, la ricerca e lo sviluppo di prodotti e tecnologie in modo da poter assecondare la domanda emergente nel mercato di riferimento e di competere a livello globale, nonché la riqualificazione professionale degli addetti. In assenza di tali politiche si prefigura il rischio di ulteriori chiusure e licenziamenti di personale;

24) il nostro parco di autovetture (38,5 milioni) e di veicoli commerciali (3,97 milioni) è fra i più vetusti, insicuri ed inquinanti d'Europa con il 29 per cento delle vetture e il 47 per cento degli autocarri che hanno un'omologazione tra Euro 0 e Euro 3. Risulta quindi evidente l'urgenza di politiche volte a svecchiare il circolante e aumentare l'infrastrutturazione per la mobilità sostenibile, dal momento che la media di colonnine di ricarica ogni 100 chilometri è di 12,3 in Unione europea e in Italia siamo a 7,9;

25) una politica industriale che non contrasta il ritardo e, anzi, in qualche modo lo incentiva rischia, nel corso dei prossimi anni, di aggravare la situazione, mentre sarebbe necessario farsi promotori di un piano per la gestione a livello europeo della transizione ecologica con strumenti comuni e avviare immediatamente una trattativa con Stellantis per salvaguardare l'occupazione e mantenere la capacità produttiva degli impianti,

**impegna il Governo:**

- 1)** a convocare con la massima urgenza il presidente e l'amministratore delegato di Stellantis per richiamare il gruppo alle sue responsabilità e pervenire ad un accordo quadro sul settore automotive che rilanci un settore in forte crisi e che tuteli l'occupazione;
  - 2)** a rendere permanente il tavolo automotive già costituito presso il Ministero delle imprese e del made in Italy e a spostarlo presso la Presidenza del Consiglio dei ministri, allo scopo di mantenere costante il dialogo tra le parti sociali, i rappresentanti delle regioni, le associazioni di categoria, le case produttrici e le istituzioni;
  - 3)** ad adottare iniziative volte a condizionare i finanziamenti pubblici alla tutela di posti di lavoro stabili e a tempo indeterminato e, solo successivamente, a varare incentivi pluriennali per l'acquisto di autovetture ibride ed elettriche per riportare il prezzo delle autovetture ad un livello sostenibile per il consumatore;
  - 4)** ad adottare iniziative volte a varare urgentemente nuovi ammortizzatori sociali perché le aziende del settore automotive stanno esaurendo le settimane di cassa integrazione e per la necessità di integrare il reddito dei lavoratori altrimenti penalizzati;
  - 5)** a esigere che Stellantis porti in Italia la progettazione e la produzione di nuovi modelli mass market al fine di garantire il milione di autoveicoli prodotti a più riprese promesso;
  - 6)** ad adottare iniziative di competenza finalizzate ad un piano di assunzioni per determinare il necessario cambio generazionale e fermare la dinamica delle uscite volontarie che stanno svuotando gli stabilimenti;
  - 7)** ad adottare iniziative di competenza per delineare un nuovo e solido quadro finanziario volto a sostenere il progetto di ACC per la costruzione della Gigafactory nel sito di Termoli ed ottenere da ACC e Stellantis l'approvazione di un nuovo piano industriale che fissi tempi certi per l'avvio dei lavori, al fine di dare prospettiva ai 2.000 lavoratori impegnati attualmente nello stabilimento Stellantis oltre a quelli dell'indotto;
  - 8)** ad avviare ogni iniziativa di competenza al fine di incentivare la presenza nel nostro Paese di almeno un altro costruttore che, nel rispetto delle regole europee e italiane, garantisca un futuro al settore automotive in Italia e che si appoggi alla catena di fornitura presente nel nostro Paese.
- (1-00327)** «Appendino, Pavanelli, Cappelletti, Ferrara, Auriemma, Lomuti, Francesco Silvestri, Torto, Ilaria Fontana».