



LA TRANSIZIONE ECOLOGICA  
DEL SISTEMA AUTOMOTIVE

L'auto elettrica e l'impatto  
sull'occupazione

Davide Bubbico,

Dipartimento di Studi Politici e Sociali, Università di Salerno

«Noi collaboriamo con tutti i grandi gruppi tedeschi, predisponendo i freni di auto che usciranno non prima di cinque anni. Una delle tre case automobilistiche tedesche ha in via di preparazione 30 modelli, fra ibrido ed elettrico puro. **I tedeschi investono investono investono, assumono assumono assumono.** Ho però qualche volta l'impressione che quasi gli manchi il fiato: sono spinti a occupare tutti gli spazi possibili, non sapendo che cosa sarà del mercato fra cinque, dieci, vent'anni».

**Alberto Bombassei**, «Con l'auto elettrica è a rischio un milione di occupati in Europa»,  
P. Bricco, *il Sole 24ore*, 28 gennaio 2019.



Brembo Beyond EV Kit





## Auto elettrica, a rischio 60 mila posti di lavoro in Italia entro il 2035. Ecco dove

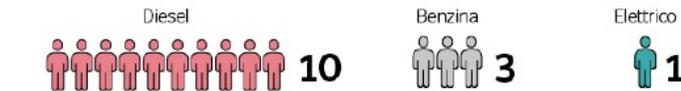
di MILENA GABANELLI E RITA QUERZÈ

di Milena Gabanelli e Rita Querzè



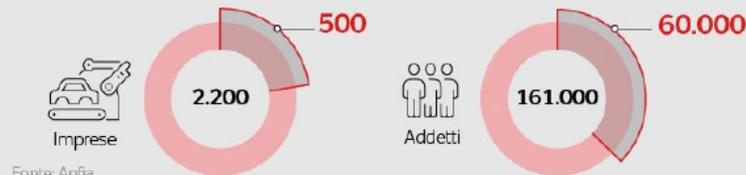
Siamo entrati nella grande era della **transizione ecologica** e in molte **fabbriche** si stanno facendo gli scongiuri. In assenza di un piano di riconversione **rischiano di essere spazzate via dal mercato**. Prendiamo un'**eccellenza italiana: la filiera dell'automotive**. Non ci sono solo Stellantis, Ferrari e Lamborghini, ma ben **2.200 imprese della componentistica**, che forniscono tutti i più noti marchi dell'auto, **dov lavorano 161 mila persone**. Per fare un esempio: circa il 30% delle aut tedesche è fatto con parti prodotte in Italia. **Se il Parlamento ratifica la proposta della Commissione, in Europa i produttori di auto devono dire addio al motore endotermico (benzina, diesel) entro il 2035**. E il 67% delle nostre esportazioni è diretto proprio ai Paesi dell'Unione.

### Fabbisogno di posti di lavoro a parità di motori prodotti (numero di persone)



Fonte: Ig Metall

### Componentistica: entro il 2035 le imprese e i posti a rischio



Fonte: Anfia



### IN 5000 STANNO GIÀ RISCHIANDO IL POSTO **Negli**

**stabilimenti dove producono diesel il problema c'è già adesso**. Questo motore non è quasi mai utilizzato per le auto ibride e **la sua quota di mercato in Europa è passata dal 54% al 26% negli ultimi tredici anni**.

Inoltre ci sono case automobilistiche che hanno deciso di bruciare i concorrenti sul tempo passando all'elettrico prima degli altri. Tra queste

# Le aziende impegnate nel powertrain a rischio

- Vitesco (Pisa) (iniettori)
- Bosch (Bari)
- Denso (Chieti)
- Marelli (Bari) (iniettori)
- FPT Verrone (cambi)
- Ex FMA Pratola Serra (motori)
- VM Cento (motori)
- Reparto cambi (Meccaniche Mirafiori)
- Marelli, sistemi di silenziamento (Caivano, NA)
- Reparti plastica per la produzione dei serbatoi (PCMA)



## Electric Vehicle Transition Impact Assessment 2020-2040:

### Study on Workforce of Automotive Suppliers

By Pwc Strategy&

- **CLEPA** (13 associazioni a livello europeo che riuniscono 3 mila aziende che a loro volta producono 30 mila componenti)
- **L'indagine:** 199 imprese e 33 interviste qualitative per 7 paesi, rappresentativi del 74% del settore (Germania, Italia, Francia, Repubblica Ceca, Spagna, Polonia e Romania)
- 55% dell'occupazione manifatturiera in Europa collegata all'auto
- 600 mila gli addetti del settore della componentistica powertrain (su un totale di 1,7 milioni)
- **Principali problemi della filiera** delle PMI: contratti di lungo corso con gli OEM; limitato accesso a capitali per i necessari investimenti
- L'importanza della produzione di batterie in Europa (responsabili del 70% del valore dei propulsori elettrici)



The future value-add and job creation in EV powertrain technologies depends on local battery production in Europe.

	Mixed technology 	EV-only 	Radical 
	< 1m EV chargers	1m EV chargers	> 1m EV chargers
2024	Incentives for Battery Electric Vehicles (BEV) purchase but not for the charging infrastructure	Incentives for BEV purchase and for the charging infrastructure	Incentives for BEV and large incentives for the charging infrastructure
2026	Technology open EURO 7, including Mild Hybrid Vehicles (MHEV) in operation	Technology restrictive EURO 7, Full Hybrid Vehicles (FHEV) favoured	Very technology restrictive EURO 7, no MHEV allowed
2030	Equivalent -50% tailpipe CO <sub>2</sub> emissions with A-fuels credit of -20g	Equivalent -60% tailpipe CO <sub>2</sub> emissions with A-fuels credit of -7g	0g CO <sub>2</sub> target for new vehicle fleet
2035	Equivalent -65% tailpipe CO <sub>2</sub> emissions with A-fuels credit of -30g	0g CO <sub>2</sub> target for new fleet with A-fuels credit of -10g	Explicit end of ICE vehicle sales

## Nello scenario EV-only il 70% dell'impatto sull'occupazione già nel periodo 2030-2035

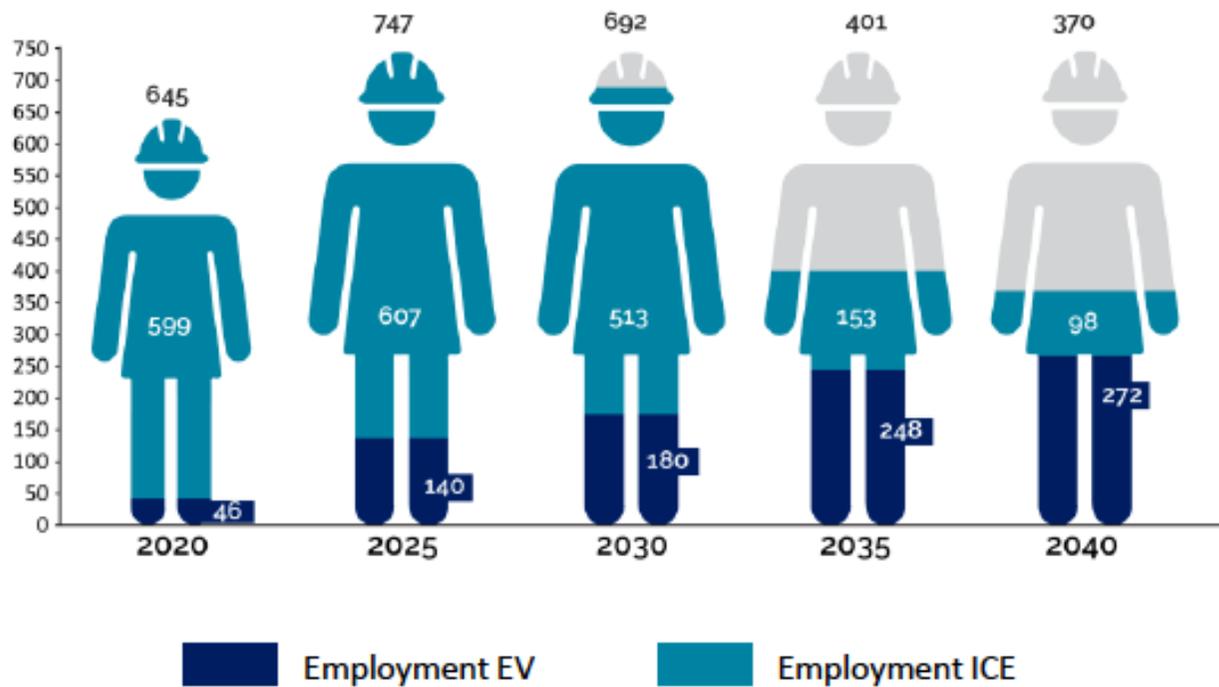
- 275 mila occupati a rischio entro il 2040; 500 mila in **ICE domine** (senza contare l'occupazione aggiuntiva)
- Impatto negativo sulla produzione localizzati nei paesi dell'Est Europa
- **Future for mobility (Germany) 400 mila posti in meno dal 2020 al 2030 in uno scenario di rapido passaggio all'elettrico (VDA ha ridimensionato questi risultati)**

## An EV-only scenario will shed half a million auto supplier jobs

Employment  
in thousands

EV-only scenario

-84% of current  
jobs in ICE

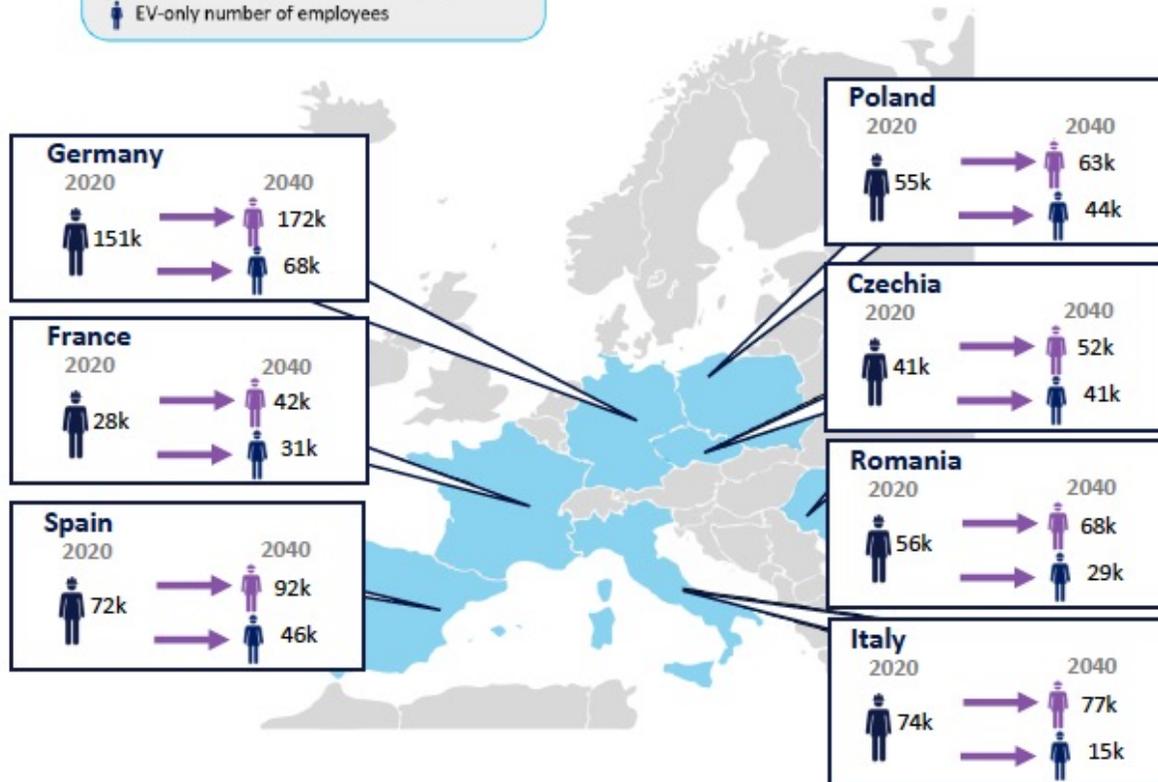
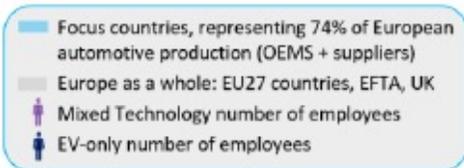


- Occupazione in crescita per i motori endotermici fino al 2025, per via dei motori euro7
- 500 mila posti obsoleti fino al 2040
- I 272 mila nuovi addetti per via dell'elettrico non compensano i 370 che si perderanno al 2040
- Nessun rapporto 1 a 1: motivi diversi per aziende nuove, differenti skill, regioni e tempi e soprattutto meno componenti

## Geographical breakdown



An EV-only scenario may lead to regional inequalities



Il mixed technology: un approccio ormai superato

«ogni paese trarrebbe sostanzialmente vantaggio da un approccio tecnologico misto che evita il disordine sociale, limita le disuguaglianze tra le regioni e rende la transizione più gestibile»

(CLEPA, p. 13)

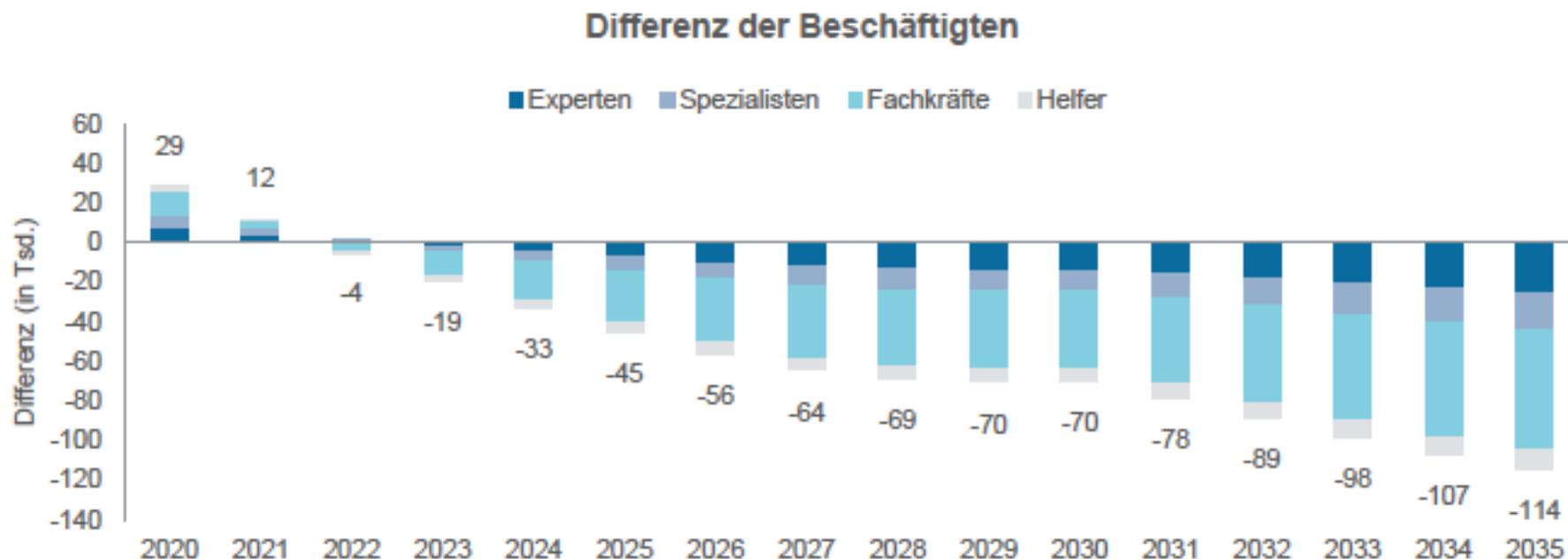
# Automobile Wertschöpfung 2030/2050

Studie im Auftrag des  
Bundesministeriums für  
Wirtschaft und Energie  
Endbericht

## Rapporto del Ministero dell'Economia e dell'Energia (dicembre 2019)

- Maggior livello di preparazione delle scuole preparate (sistema duale);
- Minore delle aziende sui programmi legati alla mobilità elettrica
- Formazione continua sulle tecnologie ad alta tensione
- Maggiori investimenti nell'Ingegneria elettrica e informatica
- Minore partecipazione delle piccole imprese a programmi di formazione (<50 dipendenti, ma comunque elevata, 84%)

Abb. 69: Differenz des Bedarfs an Beschäftigten (Erwerbstätige) zwischen IAB/BIBB-Basis- und Elektromobilitätsszenario nach Anforderungsniveau, Prognose 2020 bis 2035

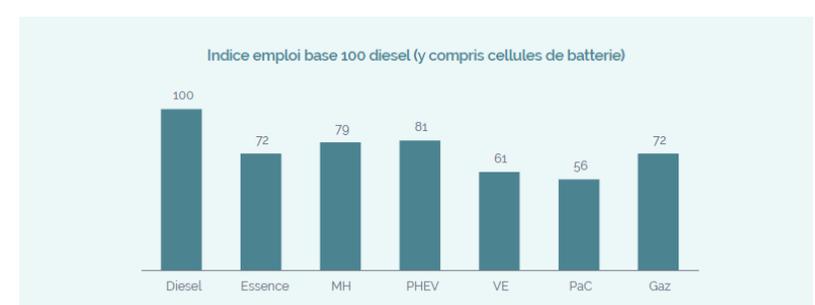
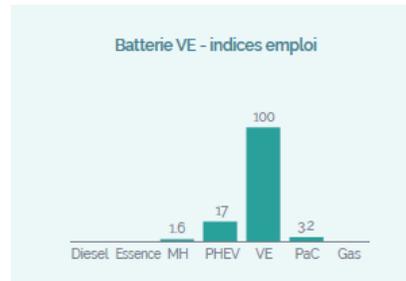
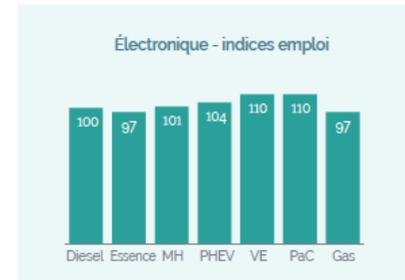
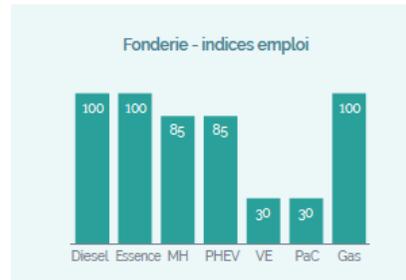
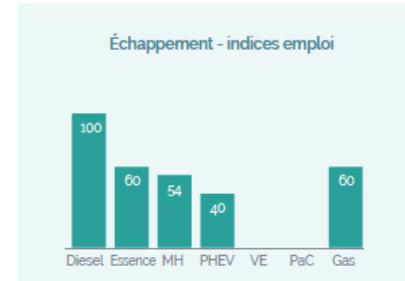
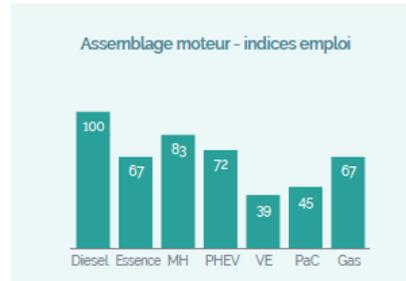
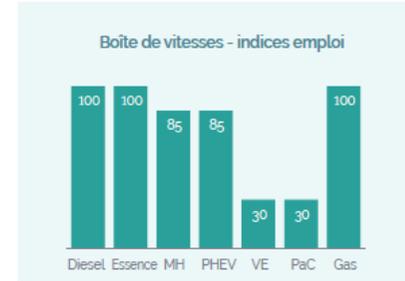
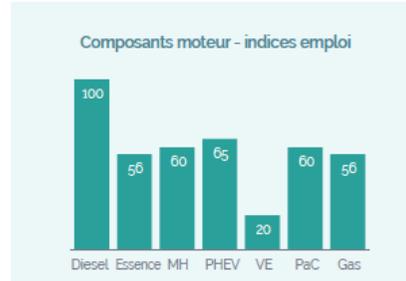


Quelle: Modifiziert entnommen aus IAB (2018b).

Are di produzione in crescita: prodotti chimici (WZ20), efficienza elettrica, plastica (WZ22), elettronica (WZ26), apparecchiature elettriche (WZ27) a causa della maggiore domanda di batterie e accumulatori.

# Indicazioni di policy provenienti dal Rapporto

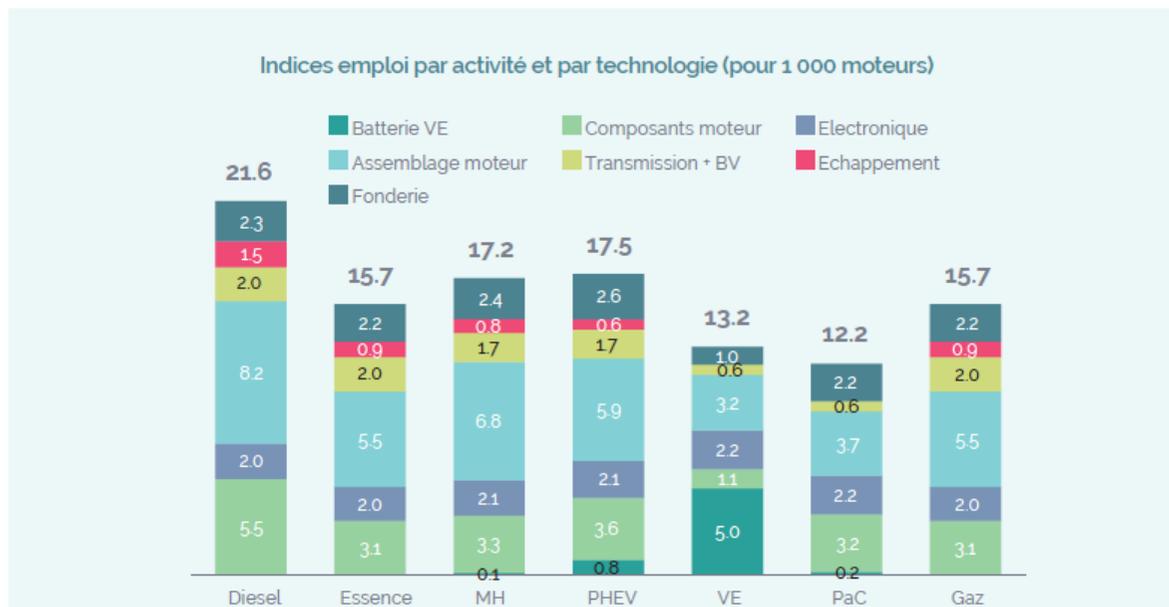
- Misure di **politica pubblica** per le aree interessate
- Interventi sulla **formazione**, la **ricerca universitaria** e il sistema dell'**istruzione secondaria**
- **Reclutamento di lavoratori stranieri** particolarmente qualificati (es. esperti batterie) (con formazione presso università tecniche tedesche)
- **Sostegno alle PMI** (soprattutto circa le opportunità di finanziamento)
- Proposta della IG METALL dello strumento del «**Transformationskurzarbeitergeld**» (indennità disoccupazione parziale se il rapporto di lavoro viene mantenuto nell'ambito di un processo di trasformazione industriale)
- **Offerte formative chiare per le aziende** (es. sviluppatori di software) per aiutarle nelle scelte (supporto Agenzia federale per il lavoro)



Indice di occupazione per tipo di motore e segmento di attività

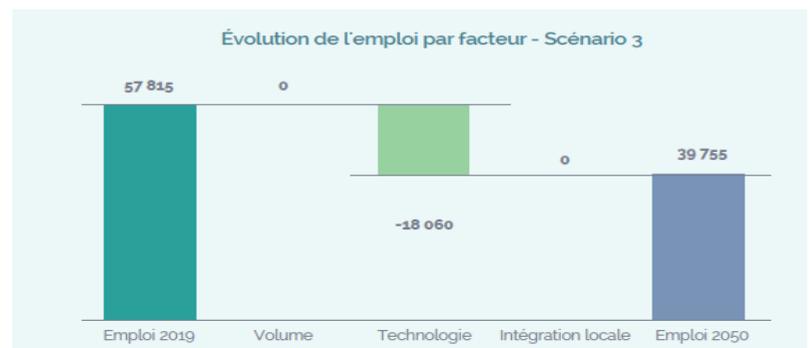
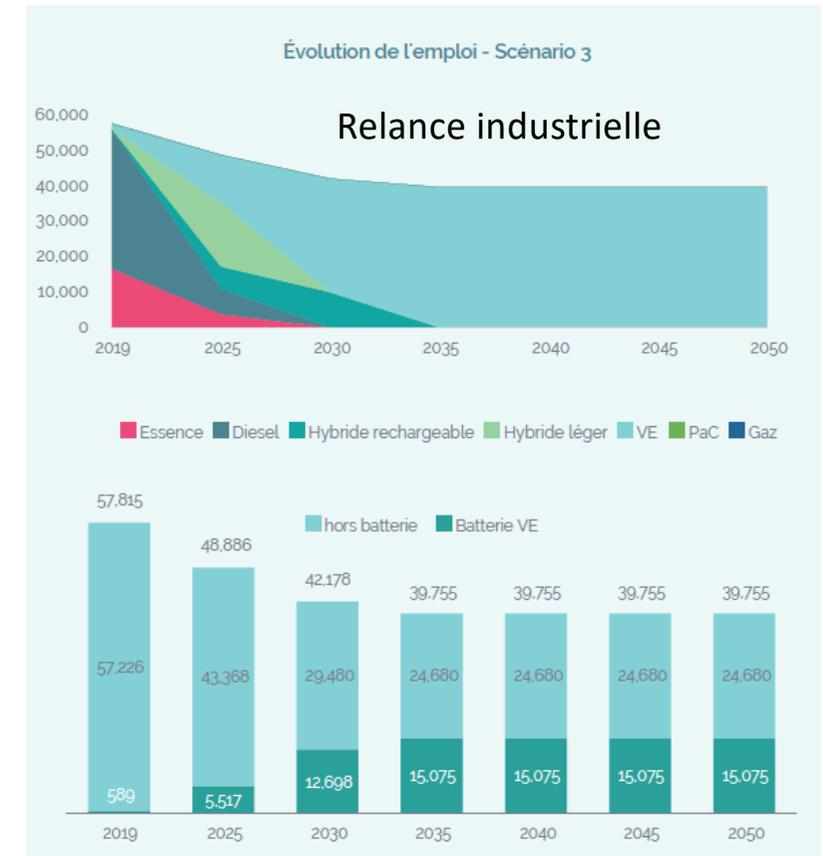
motorizzazione diesel base 100

# Contenuto di unità di lavoro per 1000 motori secondo la tecnologia utilizzata per tipo di attività



Ainsi à titre d'exemple, un GMP diesel – du bloc moteur à la ligne d'échappement – génère l'équivalent de 0,0216 emploi à temps plein sur une année. Il faut 21,6 salariés pour produire 1 000 de ces moteurs.

En comparaison, la production de 1 000 moteurs pour VE génère 13,2 emplois, dont 5 sur la seule production des cellules de batterie du GMP.



## IMPACT OF ELECTRICALLY CHARGEABLE VEHICLES ON JOBS AND GROWTH IN THE EU

Particular focus on the EU automotive manufacturing and value chain

Table 1-1: Key differences between ICEs and BEVs

Aspect	ICEs (VW Golf)	BEVs (Chevrolet Bolt)
Mechanical complexity	More complex due to ~6-times more moving parts in the powertrain	Fewer moving parts, especially in engine and transmission
Complexity of electronics	Less complex	More complex: 6-10-times more semiconductor content
Spare parts	More spare parts required	Around 60% fewer spare parts required
After treatment equipment	Catalysts, filters which wear	None
Maintenance <sup>3</sup>	More maintenance needed First service after 16,000 km	Around 60% less maintenance First service after 240,000 km

Source: UBS Evidence Lab Electric Car Teardown, UBS, 2017

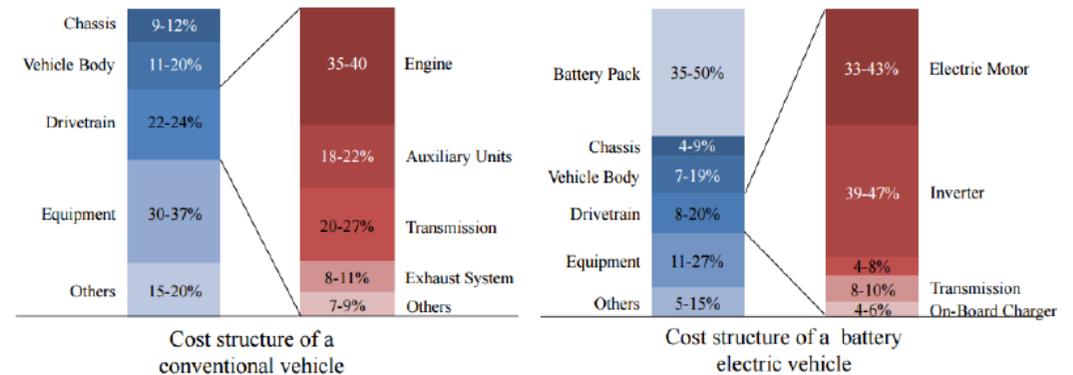
<sup>3</sup> This excludes tyre rotation and cabin filter change.

Table 2-1: Employment impact of moving towards BEVs

Driver	Impact	Mechanisms
Technological change	Decrease	BEVs are less labour-intensive and batteries and other components may be produced outside the EU
Maintenance/recycling	Decrease	Maintenance costs of BEVs are expected to be lower than those of ICEs
Fuel import	Small increase	The switch to electricity decreases employment in refining and at gasoline stations which is expected to be more than offset by increased employment in the electricity sector
Infrastructure	Increase	There will be positive employment impact from the construction and installation/maintenance of charging infrastructure
Higher purchase costs	Decrease	Higher purchase costs are expected to lead to a fall in car purchase and to a negative impact on direct employment
Lower mileage	Increase	Lower mileage costs are expected to increase car usage and to a positive impact on indirect employment
Total cost of ownership	Increase	If the total cost of ownership of the car is reduced and there are savings from low fuel spend, consumers will be able to spend more on other goods which increases employment

Source: FTI based on CE Delft (2012)

Figure 3-1: Vehicle components, ICE versus BEV



Source: Fuchs et al (2014), An overview of costs for vehicle components, fuels and greenhouse gas emissions

**Table 4-5: Skills necessary for the production of ECV components**

Component	Skills required
Battery	Joining, joining technology, quality assurance, testing
Electric engine	Setting up, operation, monitoring and maintenance as well as testing and quality assurance
Power electronics	Training in electronics or mechatronics required for those who supervise and maintain highly automated systems as well as semi-skilled employees for assembly
Fuel cells	Technical competencies in the field of thin-film processing and electrochemical coating as well as competencies in terms of care, purity, quality assurance. Knowledge in lightweight construction and high pressure for hydrogen tanks.

Source: *Elektromobilität und Beschäftigung*, Hans Bockler Stiftung, 2012, page 41.

Le componenti elettroniche richiedono differenti e maggiori competenze



I lavoratori non qualificati o poco qualificati avranno difficoltà ad acquisire le competenze richieste e la qualificazione necessaria



**Table 4-6: Job profiles in the ECV industry<sup>25</sup>**

Field of activity	Skilled	Semi-skilled	Un-skilled	Representative job profiles
Scientific research of batteries				Chemists, material scientists
Design & development of automobile technology				Engineers, software developers, industrial designer
Manufacturing				Assemblers, machinists, production managers
Vehicle maintenance				Automotive service technicians, mechanics
Infrastructure development				Urban and regional planners, power-line installers/repairers, electricians
Sales and support				Retail salespersons, customer service representatives

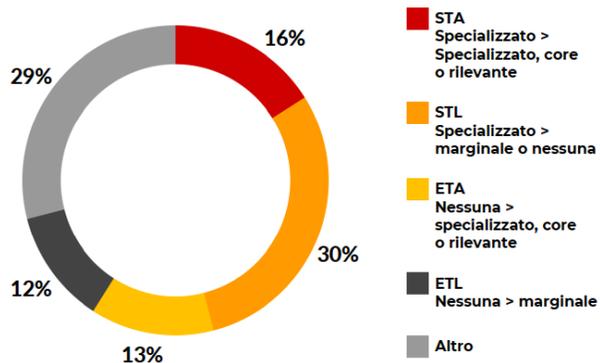
Source: *Analysis of the Electric Vehicle Industry*, International Economic Development Council, 2013, page 23.

# E-mobility Industry Survey

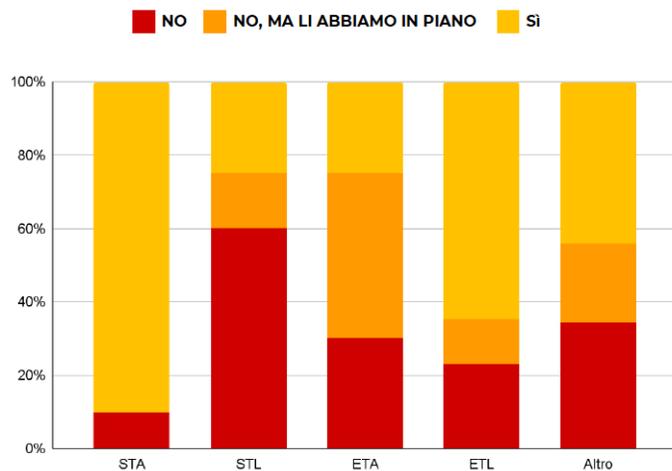
La transizione della filiera della mobilità e il ruolo delle politiche industriali

Report realizzato in collaborazione con GIORGIO PRODI e FEDERICO FRATTINI

University of Ferrara

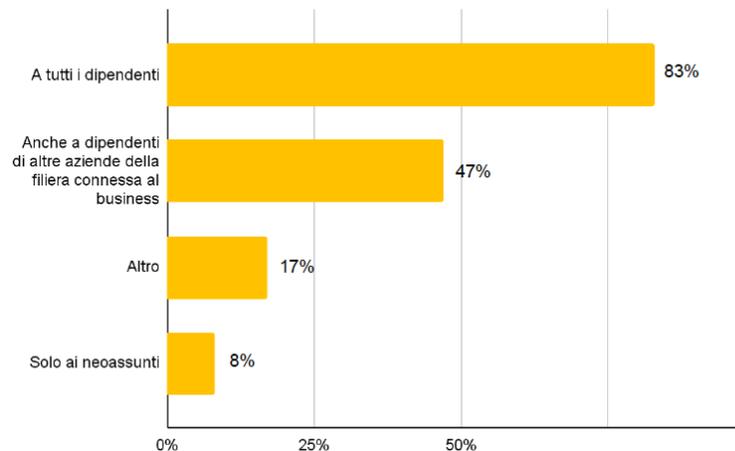


Avete già in corso programmi di formazione sulla mobilità elettrica destinati ai dipendenti?



Con quali soggetti?\*

(possibilità di selezionare più opzioni)

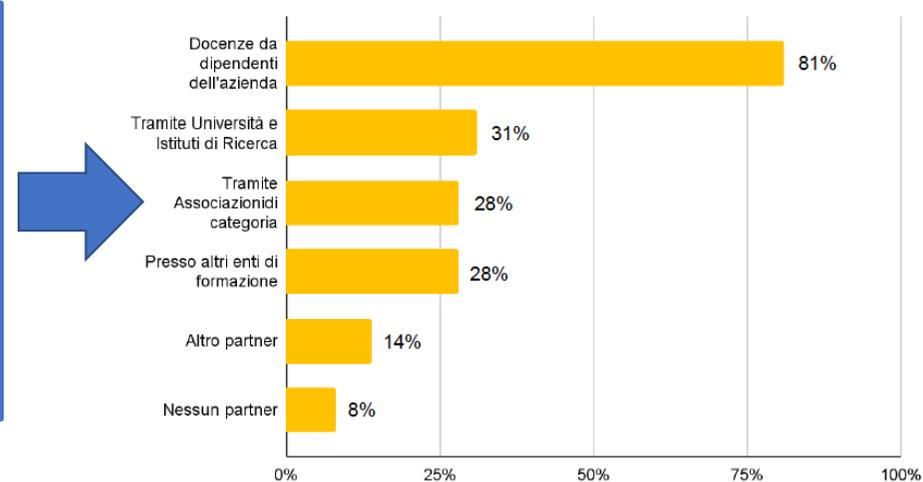


Formazione generalizzata alla platea dei dipendenti e a quelli della filiera

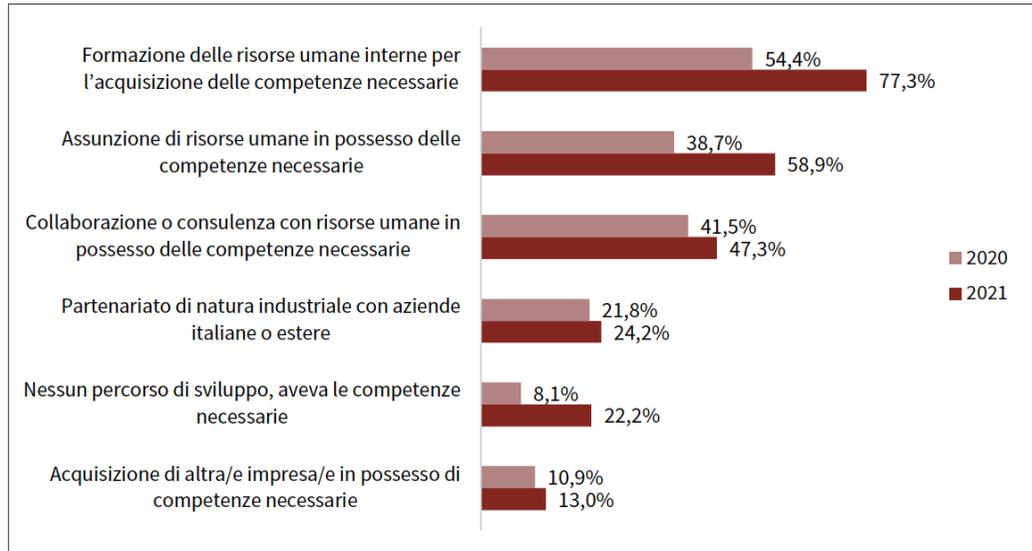
Con chi sono strutturati i programmi di formazione?\*

(possibilità di selezionare più opzioni)

Generalizzato ricorso alla formazione interna tramite personale «esperenziato»



**Figura 2.17** Percorsi di acquisizione delle competenze necessarie allo sviluppo di nuove tecnologie (% di imprese; risposta multipla). Anni 2020 e 2021

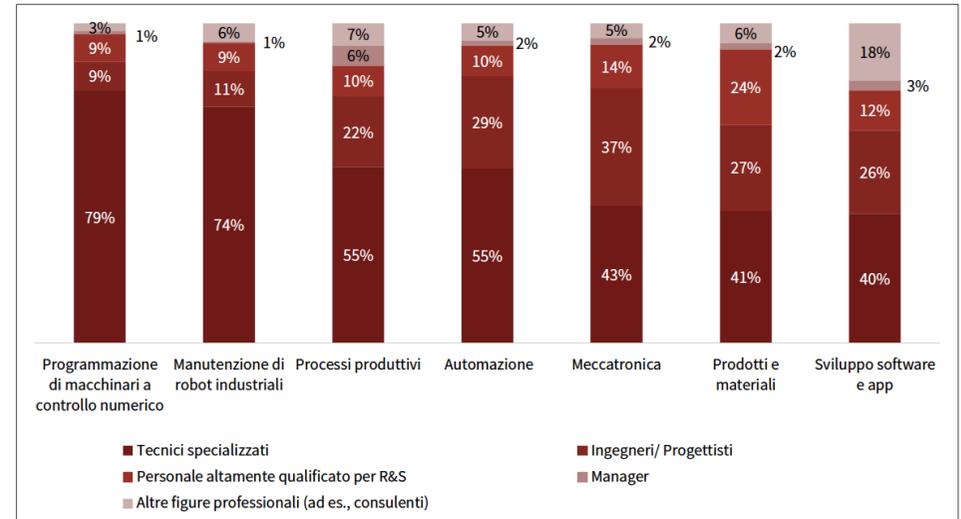


**Figura 2.18** Aree di attività che richiederanno nuove figure professionali e/o specifiche competenze (% di imprese; risposta multipla)

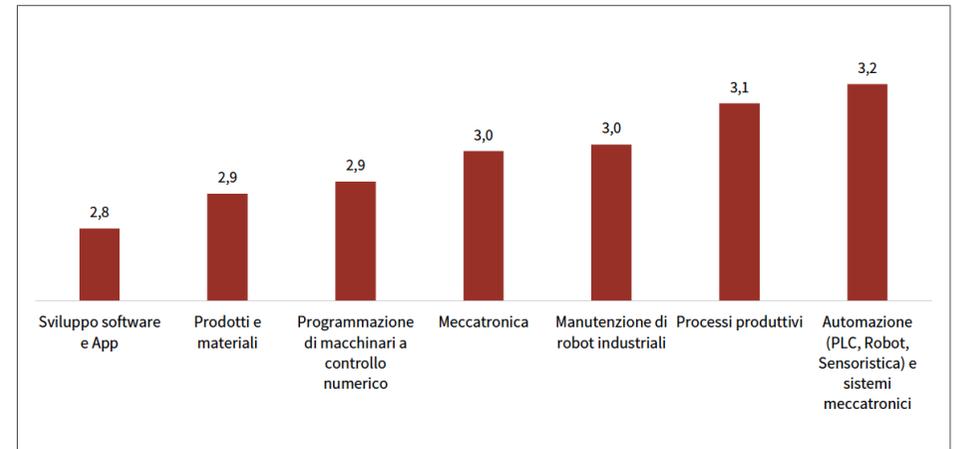


## Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2021

**Figura 2.19** Figure professionali richieste per area di attività (% di citazioni)



**Figura 2.20** Grado di difficoltà nel reperimento di nuove figure professionali (punteggio medio su una scala da 1 – poco difficile – a 5 – molto difficile)



## Quali saranno i nuovi ambiti di occupazione?

- Software
- Elettronica
- Infrastrutture

### Nelle fasi di assemblaggio:

- a) produzione e confezionamento di celle e moduli della batteria
- b) elettronica di potenza
- c) gestione termica della batteria
- d) assemblaggio e posa dei cavi (attività più laboriose)

# ASSEMBLY

Stellantis to Invest \$2.8 Billion in Canadian Manufacturing

May 5, 2022



The Windsor-based ARDC will expand its talent pool by adding more than 650 highly skilled engineering jobs in various areas to support Stellantis' growth in electrification. It will expand North American capability related to the transition to EV with a focus on electrified propulsion systems, including batteries, power electronics, motor controls, energy management and embedded software.

The ARDC also will become the first battery lab in North America, following the company's announcement to establish a similar center in Turin, Italy.

# La GIGA FACTORY di TERMOLI

- Consorzio ACC (**Automotive Cells Company**) riunisce STELLANTIS, TOTAL e MERCEDES
- Addetti previsti al 2030, 2 mila addetti contro i 2.300 attuali (previsto il turnover di 1000 addetti); previsioni di ulteriori incentivi alla fuoriuscita volontaria
- Tra le fine del 2024 e l'inizio del 2025 è previsto un periodo di 6 mesi di formazione presso lo stabilimento francese di Douvrin dove nel 2023 partirà la prima giga factory
- Per Termoli 2 miliardi di investimenti (su 7 in Europa) dichiarati da STELLANTIS + 400 milioni di finanziamento pubblico; produzione giornaliera di batterie corrispondente a 40 GW ora organizzata su 3 moduli per 600 addetti
- La giga factory occuperà solo una parte dello stabilimento
- Inizio produzione delle batterie (arricchimento chimico e assemblaggio) nel 2026 (a regime nel 2030)
- Al momento non è stata specificata alcuna attività di formazione



## PRODUZIONI ATTUALI

**Motore fire 8 e 16 valvole**, produzione prevista fino al 2025 (circa 1.700 addetti)

**Motori premium benzina 2mila e 3mila di cc (T4 e V6)**, principalmente per il mercato statunitense; 20 motori a turno; circa 600 addetti

# Ex FMA di Pratola Serra

- **dipendenti attuali:** 1.691 addetti
- Mediamente impiegati per 2 settimane al mese
- **Motori diesel** (320 mila prodotti nel 2021) per gli stabilimenti italiani di STELLANTIS (1600cc e 2000cc) + Ducato (2200cc); 500L (Serbia), modelli vari TURCHIA e Stati Uniti
- **Piano Industriale STELLANTIS:** produzione di **tutti i motori diesel per i veicoli commerciali leggeri** (fino a 3,5 tonnellate) **del gruppo fino al 2035**
- Dal 4 luglio in CDS fino al 31.12.2022 (1.061 dipendenti in esubero) (sospensione del 3° turno)
- **Dopo il 2035?**
- **Età media:** 52 anni



**Stellantis, la più grande fabbrica diesel convertita alla produzione del motore elettrico M3**

Stellantis ha aggiornato le fabbriche di Trémery e Metz, che diventeranno punti di produzione per il motore elettrico sviluppato in casa con Nidec, e per la trasmissione eDCT

di Massimiliano Zocchi pubblicata il 01 Luglio 2022, alle 08:01 nel canale MERCATO

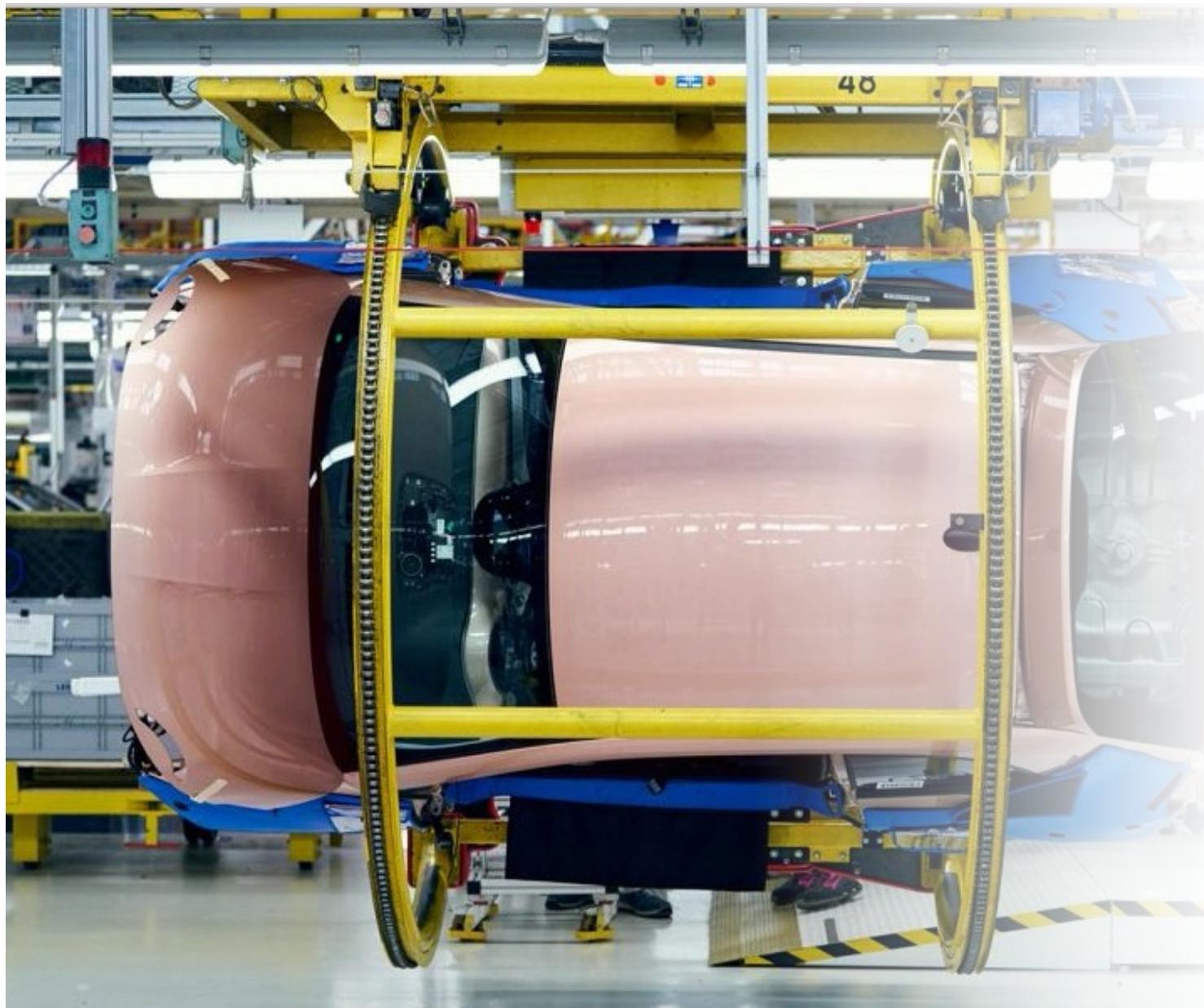
Stellantis

f t in w +

Il Gruppo Stellantis ha alzato l'asticella quando ha introdotto il programma **Dare Forward 2030**, che lo porterà a vendere solo auto elettriche in Europa entro il 2030, e circa il 50% del totale negli Stati Uniti. Questo piano ambizioso ha ovviamente bisogno di un supporto a livello industriale, e proprio in questi giorni sono arrivati importanti aggiornamenti sulla produzione negli stabilimenti europei.

A photograph showing an Alfa Romeo engine on a production line. The engine is mounted on a metal frame, and various mechanical parts are visible. The background shows a factory setting with other engines and equipment.

Con una spesa che negli ultimi anni ha raggiunto i **2 miliardi di euro**, Stellantis ha modificato e aggiornato le fabbriche di **Trémery e Metz**, che già tra pochi mesi inizieranno la produzione di nuovi componenti. A Trémery, con la **joint venture creata con Nidec**, Stellantis produrrà in casa i **motori elettrici** necessari per la prossima generazione di auto elettriche. Il motore è denominato **M3**, e sarà il primo del portfolio con un costo più competitivo, progettato per il funzionamento a 400 volt e con **115 kW di potenza**. La produzione inizierà entro la fine del 2022. Da notare che prima di questa



## Mirafiori carrozzerie



- **Produzione nel 2021:** 54 mila
- **Linee più automatizzate** (es. inserimento nella scocca del propulsore e batterie, più gli assali dal basso, c.d. «marriage»)
- **2.700 componenti contro i 4 mila tradizionali;** 96% di componenti diversi
- Crescita personale di controllo e di concetto
- **Nuove figure professionali** come l'high voltage master e gli addetti alla sicurezza (batterie 400 volt)
- Miglioramento dell'ergonomia (pantografo)

Fonte: [www.industriaitaliana.it](http://www.industriaitaliana.it)

**LISIANTHUS EDITORE**

50 C ECONOMIA E LAVORO | 31 maggio 2022, 17:30

**Mirafiori, sciopero su linea 500 elettrica: "Condizioni di lavoro insopportabili, siamo rimasti troppo pochi"**

A proclamare la protesta è stata la Fiom-Cgil. Lazzi: "Gli organici sono ridotti al lumicino per le tantissime fuoriuscite e la cassa integrazione che sta continuando"



Gli operai lamentano condizioni di lavoro troppo pesanti lungo la linea della 500 elettrica

Rappresenta l'unica luce in un periodo decisamente buio: è la 500 elettrica, traino di una Mirafiori che dopo molti anni vede crescere volumi produttivi. Ma ci sono condizioni lavorative che i sindacati ritengono adeguate.

# La carenza di personale e le condizioni di lavoro

- Linea 500e 700 operai e 25 impiegati, più altri 150 promiscui con la linea della Maserati, per le attività di logistica e qualità
- Riduzione degli addetti in Lastratura dal 25% al 12% dell'organico; **-30% della manodopera complessiva solo con il venir meno del motore endotermico**
- **Regime di produzione:** lunedì-venerdì, su 2 turni; impostato giornaliero 180 vetture/turno
- Taglio dei tempi/elevato efficientamento
- **Efficienza: da 1,7 a 1,19 unità di lavoro per auto**
- Motivo dello sciopero (maggio 2022)
- Impostato addetti al Montaggio

158	216
152	200
180*	219*

(\*3 addetti in più per 22 vetture aggiunte)

Tab. 2 – Quadro riepilogativo delle aziende dell'indotto I° livello FCA SATA di Melfi

Azienda	TURNI di produzione	Organico	Addetti in somministrazione	Altri addetti
LEAR	20	477	300	
JOHNSON CONTROLS	18	157	30	
MUBEA	17	40	43	
COMMER TGS	15	111	23	11 unità dell'azienda Mossucca per la gestione magazzino
PROMA	20	209	174 di cui 74 controllo qualità	8 unità di Logistica Meridionale, per le attività di tradottamento
GIR SUD	15	69	6	
TIBERINA	20	105	80	
TI GROUP	15	20	-	
TOWER	20	115	110	
MAC	20	157	91	
EMARC	15	15	-	
HTL & FITTING	20	41	10	
BROSE	20	76	70	
Plastiche Melfi	15	47	28	
<b>Totale aziende indotto I° livello</b>		<b>1.639</b>	<b>965</b>	<b>19</b>
<b>Aziende dell'indotto di primo livello del Gruppo FCA</b>				
PMC	20	176	150	8 di Logistica Meridionale per l'attività di tradottamento
PCMA	20	530	50 + 150 (Job Act)	100 provenienti da altre società del Gruppo
MAGNETI MARELLI	20	294	29	
<b>Totale Gruppo FCA</b>		<b>1.000</b>	<b>379</b>	<b>108</b>
<b>Totale generale</b>		<b>2.639</b>	<b>1.344</b>	<b>127</b>
<b>Totale complessivo 4.110</b>				

Fonte: ns. indagine diretta.

Ex FCA MELFI: lancio Jeep e Renegade: stabilimento 6 mila dipendenti + 1.500 nuove assunzioni (2015)

Tab. 3 – Aziende del comparto logistica del comprensorio FCA SATA Melfi per tipo di attività, addetti e CCNL applicato – Settembre 2015

Azienda	Attività	n. addetti	CCNL applicato
BCUBE	Logistica/sequenziamento (opera in 4 stabilimenti)	40	Metalmeccanico
MULTILOG	Logistica/sequenziamento/tradottamento (stabilimento ex REJNA)	150 + 50 interinali	Spedizioni e Merci
SITRAIL	Logistica/sequenziamento/tradottamento (opera in 4 unità)	70	Metalmeccanico
Cooperativa Minerva ex CISA	Imballaggio	40	Logistica Trasporto
Cooperativa MEDITERRANEA	Logistica/trasporto	20	Logistica Trasporto
Cooperativa DEA	Sequenziamento	90	Metalmeccanico
SIT FDM	Logistica/sequenziamento/tradottamento	20	Metalmeccanico
SIT LOGISTIC	Logistica/trasporto (stabilimento in allestimento)	n.d.	n.d.
COOP. LOGISTICA MERIDIONALE	Logistica/qualità forniture	30	Logistica Trasporto
CEVA LOGISTIC ITALIA	Sequenziamento, logistica (stabilimento ex VALEO)	16	Metalmeccanico
LOGITECH	Carico bisarche (piazzali SATA)	58	Metalmeccanico
FERMAR	Carico bisarche (piazzali SATA)	70	Servizi
LMN Service	Attività di controllo qualità	66	Metalmeccanico
Totale addetti		(*) 720	

Dipendenti diretti ca. 7.500

Indotto industriale di 1° livello

4.110 (inclusi 1.344 interinali)

Indotto di servizio dello stabilimento (pulizia, mensa, ecc.) Ca.500

Indotto logistica/sequenziamenti 720

**Totale circa 13 mila addetti**



## Melfi e l'auto elettrica

- Accordo giugno 2021 (4 modelli elettrici a partire dal 2024)
- **Ridimensionamento occupazionale in corso** (380 dimissioni volontarie con incentivi nel 2021, 500 nel 2022)
- **Riduzione del personale** sulla qualità, internalizzazione dei sequenziamenti e di altre attività, assegnazione ad attività di pulizia e manutenzione del «prato verde»
- Riduzione a **una linea di assemblaggio** (problemi vari, vincoli tecnici, ecc.)
- Quale futuro per Renegade, Compass e 500X e per l'indotto di 1° livello?
- **Melfi come area di crisi complessa**; coinvolgimento ANPAL (Fim Cisl, 21.06.2022, Confindustria Basilicata 08.06.2022)

# Il caso SILATECH S.r.l. San Nicola di Melfi



## Attuali produzioni:

Leva cambio meccanico per (Renegade, 500X e Compass, Tonale) + automatico per Compass e Tonale + produzioni per i modelli in produzione presso lo stabilimento STELLANTIS di Goiana (STELLANTIS Brasile, Jeep e Compass)

Rotore elettrico già prodotto in Cina per un costruttore cinese

## Rotore elettrico per i futuri modelli?

**70 dipendenti**, la gran parte prossimi al pensionamento (**32 anni di anzianità media**)

## Alcune considerazioni conclusive

- **Riconversione occupazionale, sostituzione o riduzione netta**
- «non c'è una tendenza occupazionale uniforme sulla strada della transizione nel prossimo decennio. Invece, ci sarà una miscela complessa e interconnessa di creazione di posti di lavoro, miglioramento dei posti di lavoro e tagli di posti di lavoro» (CLEPA)
- Un processo di ristrutturazione (complice anche l'elevata età media) che rischia un netto ridimensionamento dell'occupazione
- I rischi occupazionali su base territoriale e quelli legati all'aumento delle importazioni
- **Il maggiore fabbisogno di lavoro qualificato e di quello in R&S**
- La produzione di batterie dovrebbe fornire maggiori fabbisogni nell'ambito della ricerca accademica più che nella manifattura metalmeccanica (CLEPA)
- Formazione e reclutamento di nuove figure professionali
- **Quali misure di politica attiva del lavoro?**
- Ministero del Lavoro: Introduzione di nuovi istituti contrattuali: «cassa per la transizione e accordi per la transizione occupazionale»; finanziamento del «Fondo nuove competenze» e degli ITS
- «garanzia del posto di lavoro» (P. Tcherneva) beneficio di un reddito, in sostituzione dell'indennità di disoccupazione, in luogo di attività di lavoro in ambiti essenziali per la transizione ecologica