



La produzione dell'automobile: cronaca di una morte annunciata

Ogni tanto è bello anche riscoprire i classici e vedere quanto sono attuali. Nel capolavoro di Gabriel Garcia Marquez "Cronaca di una morte annunciata", tutto il villaggio sapeva che un fatto gravissimo stava per accadere: i fratelli Vicario stavano per uccidere Santiago, accusato da Angela, la sorella dei Vicario di essere stato lui a farle perdere la verginità prima del matrimonio. Tutti sapevano ma nessuno nel villaggio agisce nella maniera giusta e in tempo per prevenire che il delitto accada, e il delitto avviene.

Mi pare, per analogia una situazione molto simile a quello che sta accadendo al settore dell'automobile nel mondo, in Europa e in particolare in Italia. Il mondo dell'auto sta vivendo ormai da tempo un cambiamento epocale. Il passaggio dei motori da combustione a elettrici appare una realtà inevitabile. La Commissione Europea nel luglio del 2021 ha proposto lo stop della vendita di nuove auto a combustione termica a partire dal 2035. Alcuni paesi si sono posti obiettivi ancora più stringenti come UK, Germania, Olanda e Irlanda con l'obiettivo 2030 e la Norvegia addirittura con l'obiettivo di fermare la vendita di auto diesel e a benzina nel 2025.

GABRIEL GARCÍA MÁRQUEZ
CRONACA DI UNA MORTE
ANNUNCIATA



ET SCRITTORI



Anche la mobilità nelle grandi città Europee sta cambiando e vi è la tendenza, a mio parere giusta, a rendere la mobilità più sostenibile e sicura, favorendo mezzi più leggeri come le bici, elettriche e non, e i mezzi pubblici, restituendo spazio delle città ai pedoni e togliendolo alle auto.

Ultimo di questi tanti annunci riguarda Parigi dove entro l'inizio del 2024 sarà creata una larga zona a traffico limitato per ridurre la presenza delle macchine in transito e per favorire la circolazione di pedoni, ciclisti e di chi prende i mezzi pubblici. L'obiettivo della creazione di una zona a traffico limitato è quello ovviamente di ridurre l'inquinamento atmosferico e acustico legato al traffico, ma anche e soprattutto quello di riequilibrare lo spazio pubblico a beneficio dei cittadini che non usano l'auto (mentre ora quasi il 50 per cento dello spazio pubblico è destinato all'auto).

Cambiano e cambieranno anche le modalità e i processi di vendita dell'auto. Già nel 2018 il 78% delle Tesla è stato venduto online e nel 2019 Tesla annunciò la chiusura di molti concessionari e il passaggio delle vendite online, con dei centri di consegna e una settimana di tempo per restituire l'auto se non soddisfatti.

Già questo di per sé basterebbe, a questo si aggiunge poi che il mercato Europeo era ed è senza dubbio un mercato saturo. L'Italia è la nazione europea con il maggior numero di auto, considerati i suoi abitanti. Secondo gli ultimi numeri resi noti dall'agenzia europea di statistica, e relativi al 2019, nel nostro paese c'erano 663 auto ogni mille abitanti contro 574 della Germania, 519 della Spagna e 482 della Francia. Rappresenta una densità 15 volte più ampia di quella delle auto possedute in India. E immagino che gli Indiani se vorranno aumentare il loro tasso di motorizzazione non verranno certo a produrre in Italia.

L'effetto lo vedono già e bene i concessionari italiani che hanno visto nel 2021 una flessione del 24% vendendo ben 460.000 auto in meno rispetto al 2019. E il gennaio del 2022 non è partito certo bene in Italia con il peggior gennaio negli ultimi 38 anni. Il numero dei motori a combustione prodotti in Italia è sceso da 1,2 milioni nel 2017 a 600.000 nel 2020.

Insomma una rivoluzione per l'Italia storicamente fortemente legata alla produzione dell'auto con motori a combustione: si venderanno meno auto, tecnologicamente saranno diverse e cambierà anche il processo di vendita.

Non occorre essere dei geni per capire, direi già da molto tempo, che questo ha ed avrà un impatto occupazionale enorme per il nostro paese. La differenza di complessità costruttiva e di manutenzione fra un motore termico e uno elettrico è evidente. Stime dicono che la riduzione del personale possa arrivare sino ai due terzi. E l'impatto sarà per tutta la filiera: dalla costruzione sino alla vendita. Non occorre essere ingegneri per capire la differenza nella produzione e nella manutenzione fra un motore termico e uno elettrico. Secondo le stime di CLEPA, l'associazione delle aziende dell'indotto dell'automobile, si tratta di una situazione che minaccia il lavoro di circa 500.000 addetti in Europa. CLEPA assume che 230.000 potranno rientrare attraverso la tecnologia di costruzione delle batterie, assumendo che l'Europa sia in grado di avere una catena produttiva per batterie Europee, cosa ancora non disponibile su grandi volumi.

Tutto questo è già molto reale. In GKN a Firenze 420 hanno perso il lavoro. 700 esuberanti sono stati annun-



ciati per la Bosch e 550 alla Marelli ambedue a Bari e immagino ce ne siano molte altre che non hanno raggiunto la mia attenzione. Senza dubbio un problema sociale enorme.

Il problema occupazionale è serio e inevitabile e la cosa migliore sarebbe stato prenderne coscienza e agire immediatamente per capire come affrontarlo in un ottica di prevenzione invece che aspettare e gridare al padrone cattivo (magari lo è, ma gridare dopo serve secondo me a poco).

E tanti avrebbero un ruolo in questo. Le Amministrazioni ad ogni livello che dovrebbero avere almeno ben chiara la mappa occupazionale per settore nel loro territorio, definire una visione strategica con un orizzonte almeno decennale - curando i rapporti con chi nel territorio c'è già - e favorire un sistema educativo con un occhio alle occupazioni del futuro. I corpi intermedi come i Sindacati e Confindustria che potrebbero aiutare di più lavoratori e

imprenditori nella formazione di nuove competenze e nella sperimentazione di nuove tipologie di produzione o servizi, invece che essere arroccati spesso nella difesa di vecchi privilegi che, più prima che poi, verranno spazzati via. I lavoratori stessi, ad ogni livello dagli operai ai direttori generali, che devono accorgersi che la competizione è mondiale e occorre sempre investire sulla crescita della propria professionalità. Su questo ultimo tema mi piace citare la ricetta senza dubbio un po' stravagante ma piena di buon senso di Mario Ricco 81 anni inventore del sistema di alimentazione common rail usato nei motori diesel e che è destinato a scomparire con l'avvento dell'elettrico: "Ai ragazzi consiglio di andare sempre in giro con una lettera di dimissioni. I cambi di tecnologia oggi sono molto rapidi. Non durano più come una volta. Adesso tutto cambia dopo 5-10 anni. Non puoi illuderti di fare lo stesso lavoro per tutta la vita. Devi capire prima dell'azienda quando il tuo mestiere diventa superato e cercare un altro posto, migliore, prima che sia troppo tardi".

Ritornando all'analogia con "Cronaca di una morte annunciata" come mai nessuno del villaggio evita che Santiago venga ucciso? O come mai Santiago non scappa. Ci sono diversi motivi. Probabilmente Santiago non si accorge di quello che sta succedendo. Qualcuno crede che i fratelli non saranno mai capaci di agire. Qualcuno pensa che fanno bene e che lo status quo sia giusto. Qualcuno pensa che sarà qualcun altro a agire. Qualcuno ha paura ad agire. Insomma tutti sanno cosa sta per accadere, tutti sanno in teoria cosa fare ma nessuno lo fa. Con il problema occupazionale del settore dell'automobile io ho la sensazione di essere in un momento simile: tutti vedono che cosa potrebbe accadere, in teoria sanno anche che cosa potrebbe servire per quantomeno gestire/ridurre l'impatto, ma nessuno ha agito o agisce con tempismo, visione e strategia.

Anche se doveva forse essere fatto tanto tempo fa, negli ultimi provvedimenti del febbraio 2022, il governo ha deciso di investire 1 miliardo l'anno nei prossimi 8 anni per "accompagnare il processo di transizione". Personalmente spero che non finiscano in incentivi che da anni drogano il mercato e favoriscono le case costruttrici e gli imprenditori della filiera senza cavalcare il cambiamento. Vorrei che fossero impegnati per la riconversione creando nuova imprenditoria, nuovi posto di lavoro e per adeguare quando possibile le competenze dei lavoratori. Non è mai troppo tardi e speriamo di avere amministratori, industriali e corpi intermedi illuminati e capaci di gestire un cambiamento epocale come questo. Da Italiano qualche dubbio ce l'ho ma spero vivamente di sbagliarmi.

***Vice presidente Associazione Lorenzo Guarnieri Onlus**