

Un'Alleanza Clima Lavoro per la mobilità sostenibile e la giusta transizione

Le nostre idee, le nostre proposte

La transizione ecologica e la mobilità sostenibile rappresentano sfide fondamentali non solo per l'ambiente, ma anche per l'occupazione e l'economia in Italia. In gioco c'è un nuovo modello di sviluppo basato sulla sostenibilità e i diritti, sull'occupazione di qualità, su un nuovo benessere economico e sociale. La convergenza tra il mondo del lavoro e il mondo dell'ambientalismo appare imprescindibile per affrontare con successo – insieme – queste sfide.

L'Alleanza Clima Lavoro nasce sulla base di questa urgenza e di questa necessità, con obiettivi ambiziosi: coltivare e allargare il campo del dialogo, dell'impegno e della proposta comune tra sindacato e organizzazioni ambientaliste in tutto il paese, promuovere azioni di sensibilizzazione e di mobilitazione pubblica sul tema di una transizione giusta nell'interesse del pianeta, dei lavoratori e delle lavoratrici, incalzare il mondo della politica, delle istituzioni e delle imprese a programmare e implementare politiche pubbliche e iniziative produttive volte al raggiungimento della neutralità climatica entro il 2050 sancito dal Green Deal europeo.

Vogliamo concentrarci sui temi della mobilità sostenibile e della giusta transizione, affrontando le questioni emergenti della riconversione dei veicoli verso l'elettrificazione e il loro impatto sul mondo dell'industria, sul lavoro e l'occupazione delle persone, sul futuro dei nostri territori. E vogliamo alimentare un confronto sul futuro dell'automotive, del trasporto pubblico, dei veicoli commerciali per il trasporto merci, dei nuovi servizi di mobilità nel contesto dei Piani urbani di mobilità sostenibile delle città. Sono 8, in particolare, i temi che intendiamo mettere al centro dell'Alleanza Clima Lavoro.

1. Le politiche per la giusta transizione, ambientale e sociale: la strada verso il 2035

In queste settimane il *phase-out* dei motori endotermici dal 2035 è stato definitivamente confermato, nonostante le proteste e le infondate richieste dell'Italia di considerare i biocarburanti tra le rinnovabili "zero emissioni": una posizione miope e sbagliata, che ha come risultato quello di rendere ancora più incerto e contraddittorio un processo che appare – oltre che indifferibile – comunque inevitabile.

Non si tratta quindi di rallentare, ma di accelerare un passaggio che deve essere gestito con scelte chiare e coerenti per una giusta transizione. Per questo criticiamo la linea del governo italiano. Non sarà certo posticipare di qualche anno la data della fine della vendita dei motori a combustione interna a salvaguardare i posti di lavoro: al contrario, questa posizione rischia di farne perdere molti di più. Servono politiche proattive del lavoro, innovazione, formazione, anticipazione e lungimiranza. Con la consapevolezza che il mercato globale dell'automotive fondato sui motori endotermici è destinato a ridursi sempre di più.

Bisogna guidare da subito e senza esitazioni la transizione alla mobilità sostenibile e all'elettrificazione dei trasporti senza continuare a sprecare risorse su produzioni insostenibili o su false soluzioni come i carburanti biologici o sintetici, che sono inefficienti, limitati e necessari – piuttosto – a decarbonizzare altri settori non elettrificabili. Il 2035 è una tappa decisiva, e non è procrastinabile.

In questo senso, mentre il settore dell'automotive e della mobilità rischia di essere pesantemente colpito dai cambiamenti in atto, l'Italia sconta il peso di errori, omissioni e ritardi che si sono accumulati nel tempo: sono mancate le politiche pubbliche e una visione d'insieme in merito alla promozione e allo sviluppo di nuovi settori imprenditoriali e produttivi sul fronte delle energie rinnovabili e della mobilità sostenibile ed elettrica; sono state insufficienti le risorse investite.

Oggi più che mai, peraltro, l'urgenza di attuare in Italia politiche pubbliche coerenti e ambiziose per la riconversione del settore automobilistico e della mobilità nel segno delle emissioni zero e della decarbonizzazione è dettata dalla guerra in Ucraina: un evento drammatico che ha ulteriormente aggravato lo scenario della triplice crisi pandemica, climatica ed energetica in atto, disarticolando le catene globali del valore e provocando un forte aumento dei prezzi dei combustibili fossili. Di fronte a tutto ciò, la transizione verde verso la mobilità sostenibile e l'elettrificazione dei trasporti è l'unica risposta possibile per anticipare e prevenire le conseguenze di questa triplice crisi.

In caso contrario, il settore automobilistico italiano rischia di essere travolto dalla portata delle sfide odierne, dovendo fare i conti con i limiti, le timidezze e le scelte sbagliate dei governi che si sono succeduti alla guida del paese. L'Italia deve accelerare la transizione attraendo nuove filiere, sostenendo la riconversione e facilitando l'adozione di nuove tecnologie, pena la perdita di competitività per il settore e per l'intero paese. Ad oggi, manca un quadro articolato della transizione e dei suoi effetti sul tessuto industriale italiano.

In quest'ottica, deve essere chiaro che il peso della transizione non può e non deve ricadere sulle spalle dei lavoratori e delle lavoratrici: non può esserci alcuna transizione che non sia socialmente, oltre che ambientalmente, giusta.

Siamo nel mezzo di un passaggio storico che implica la necessità di avviare una programmazione politica ed economica organica e su vasta scala indirizzata a una complessiva riarticolazione del mondo del lavoro e del sistema produttivo nel nostro paese, adottando scelte ambiziose e destinando risorse importanti – anche comunitarie, a partire da quelle del Fondo Sociale Europeo – a interventi capaci di coniugare la riconversione dei posti di lavoro legati a produzioni obsolete, inquinanti e inefficienti, la creazione di nuova occupazione e la formazione della forza lavoro, in particolare più giovane, su produzioni ad alto valore aggiunto, tecnologicamente avanzate, sostenibili sul piano ambientale, guardando anche a un piano generalizzato di riduzione dell'orario di lavoro a parità di salario.

Chiediamo la nascita di un'*Agenzia nazionale per la politica industriale per la giusta transizione* che assuma l'impegno di accelerare la trasformazione e sia capace di far convergere risorse, competenze, iniziative per rilanciare il sistema-paese dentro la cornice del Green Deal europeo e della transizione verso un modello di sviluppo socialmente e ambientalmente sostenibile, con al centro la valorizzazione del lavoro. Cassa Depositi e Prestiti deve poter diventare lo strumento finanziario principe per sostenere e sviluppare imprese e strategie industriali che vadano in questa direzione.

2. La politica industriale per l'automotive

In tutto il mondo, l'automotive è al centro di un processo di cambiamento strutturale, innescato dal combinato disposto dell'avanzante digitalizzazione, dell'automazione e delle nuove tecnologie nei sistemi produttivi, della risposta alle questioni della sostenibilità ambientale e degli stessi orientamenti del mercato. La pandemia da Covid-19 e il conflitto in Ucraina hanno esacerbato queste dinamiche: serve l'impegno di tutti gli attori interessati – le imprese, i lavoratori e le lavoratrici, le

autorità politiche e di governo – per imprimere una trasformazione positiva all’intero settore e affermare una nuova idea di mobilità.

Si tratta di un impegno tanto più urgente e necessario, se si considerano i numeri: l’insieme dell’automotive occupa in Europa 14,6 milioni di occupati, di cui 1,2 milioni in Italia, mentre gli addetti alla produzione di autoveicoli e alla componentistica sono 2,6 milioni in Europa, di cui 280.000 in Italia. Già oggi in Italia si vendono la metà delle auto a combustione e un quinto dei motori diesel di 15 anni fa: la conversione produttiva doveva iniziare nel 2015, non nel 2035. E ora bisogna recuperare in fretta il tempo perduto, senza attendere o “distrarsi” ancora.

E questo vale a maggior ragione se si considera che molti paesi produttori hanno già messo in campo politiche di investimento con piani nazionali di sostegno all’industria dell’automotive, su tre assi fondamentali: ricerca-sviluppo e produzione, componentistica, incentivi alla domanda. Il nostro paese sconta invece una colpevole assenza di iniziativa.

L’Italia è oggi l’ottavo produttore di auto in Europa e la nostra componentistica è legata a doppio filo con l’industria francese e tedesca, che ha deciso di puntare da subito sull’elettrico. È prevedibile che il mercato auto italiano si consolidi su vendite pari a circa 1,5 milioni di pezzi all’anno, e che il parco di vetture circolante tenda a decrescere: d’altra parte, il prezzo medio d’acquisto di un’auto nuova alimentata a carburanti fossili in 10 anni è cresciuto del 32%, mentre il PIL è quello del 2007 e il potere d’acquisto stipendi e salari in Italia è fermo al 1990.

L’automotive ha sempre giocato un ruolo centrale nella storia industriale e sociale del paese, dando un contributo enorme, tanto in termini occupazionali quanto di ricerca e innovazione, allo sviluppo dei territori e di un’importante filiera produttiva. Tuttavia, negli ultimi 30 anni, l’Italia ha subito una forte contrazione della propria capacità industriale relativa alla produzione dei veicoli, solo in parte compensata da una sempre maggiore esposizione della filiera della componentistica sui mercati esteri.

Oggi, le improrogabili questioni climatiche richiedono all’automotive di affrontare quello che è probabilmente il cambiamento tecnologico più radicale della sua storia, abbandonando una propulsione legata ai combustibili fossili a favore di tecnologie più sostenibili. In tal senso, riteniamo che, ad oggi, l’elettrificazione – combinata a uno sviluppo massiccio della produzione di energie rinnovabili – sia la tecnologia migliore e più matura per ridurre l’impatto ambientale della mobilità di massa.

Ciò è confermato, peraltro, anche dai piani industriali annunciati dalle maggiori case automobilistiche e imprese dell’automotive internazionali: il cumulato a livello mondiale degli investimenti su veicoli elettrici e batterie ha superato infatti i 1.200 miliardi di dollari. (la stessa Volkswagen ha annunciato che l’80% delle auto che venderà al 2030 saranno elettriche).

L’Italia, pur scontando dei volumi limitati di produzione di autoveicoli (poco sopra il mezzo milione, includendo i veicoli commerciali leggeri), nel 2023 produrrà un’auto su 5 completamente elettrica. Inoltre, la direzione chiara che sta prendendo il mercato auto pone una sfida urgentissima alla nostra industria dei componenti automotive: il 40% dei componenti sono ancora dedicati al mercato interno, con i piani dei maggiori player volti all’elettrificazione, mentre il 60% verso l’estero, Europa in particolare (il 20% da solo verso la Germania). Questo significa che, adottando politiche incerte e confuse sull’auto elettrica, si rischia di tenere il nostro Paese ai margini di una dinamica industriale epocale.

Il profondo mutamento che abbiamo di fronte rappresenta senza dubbio un fattore potenzialmente destabilizzante per migliaia di piccole e medie imprese italiane che hanno fondato la loro attività sul veicolo endotermico e, in buona parte, sul *powertrain*. Ma la transizione verso un nuovo paradigma di mobilità potrebbe essere per l'Italia una grande opportunità. In proposito, come si è detto, il mercato si sta già orientando e si orienterà ancora più decisamente verso l'elettrico, più vantaggioso nei costi di manutenzione e rifornimento.

I paesi europei con un settore automotive solido e sviluppato hanno già programmato e avviato questo nuovo percorso. E le grandi multinazionali dell'auto ragionano oggi su piani pluriennali di investimento, puntando su batterie, semiconduttori e idrogeno. Il compito della politica nel nostro paese è appunto quello di creare le condizioni perché queste produzioni innovative arrivino anche in Italia. In caso contrario, rischiamo di diventare la coda della filiera, come principali candidati per scaricare sulle nostre spalle il problema della sovracapacità degli stabilimenti.

La pandemia, la crisi dei chip e l'esplosione dei costi della logistica hanno dimostrato, inoltre, la debolezza delle catene produttive sparse. I grandi costruttori, non a caso, stanno verticalizzando la propria struttura industriale e avvicinando le fabbriche ai mercati di sbocco. Servono pertanto strumenti di sostegno alla re-internalizzazione di produzioni nel nostro paese, insieme a misure che favoriscano la crescita delle aziende italiane. Altrimenti, le nostre piccole e medie imprese non avranno la capitalizzazione necessaria a investire sulla transizione né le risorse per sostenere la domanda delle multinazionali.

La politica deve fornire risposte di politica industriale credibili e immediate a sfide di così vasta portata, con un impatto sul PIL e sul tessuto occupazionale e imprenditoriale relevantissimo.

3. Elettrificazione e digitalizzazione della mobilità

L'elettrificazione della mobilità, del trasporto merci e della logistica è un'occasione preziosa di rilancio, a conferma di una storica tradizione industriale, identificando il ruolo del nostro Paese come base di arricchimento, di rinnovo di competenze e formazione di saperi, di valorizzazione dei nostri territori.

Puntare su una transizione ecologica centrata sulle rinnovabili, sul risparmio e sull'efficienza nell'uso dell'energia, senza continuare a sprecare risorse in produzioni obsolete e insostenibili, significa dare un contributo decisivo al rilancio economico di molti settori e al benessere e alla qualità della vita dei cittadini, confermando – e rinnovandola nel segno della sostenibilità – la vocazione industriale del Paese. Bisogna affrontare queste sfide in maniera sistemica: tecnologia e mezzi ci sono, così come gli investimenti pronti a essere messi in campo.

Ma per cogliere le opportunità di sviluppo all'orizzonte e centrare gli obiettivi di decarbonizzazione è essenziale articolare un ragionamento coordinato tra tutte le parti coinvolte. Ad esempio, sul fronte energetico, incompetenza e burocrazia stanno bloccando oggi 180 GW di rinnovabili, il triplo del già installato: se Governo e Regioni accelerassero le procedure autorizzative, Elettricità Futura (Confindustria) prevede l'installazione di 20GW all'anno, sostituendo 15 miliardi di metri cubi di metano in tre anni, sette volte di più di quanto si potrebbe disporre dai giacimenti nazionali.

In tema di logistica e trasporto merci, lo sviluppo di un'infrastruttura di ricarica per i veicoli elettrici sia privata sia su suolo pubblico è indispensabile per la diffusione dei mezzi commerciali leggeri (LCV) e pesanti (HDV) a batteria. L'Unione europea ha l'obiettivo di 3 milioni di punti di ricarica pubblici al 2030, ma ad oggi ne siamo ancora lontani. L'Italia conta più di 36.000 punti di ricarica ad accesso

pubblico, che devono più che triplicare nei prossimi 7 anni e che sono ancora poco e male distribuiti sul territorio, con una scarsa presenza al sud e nelle isole.

Tuttavia, nonostante le criticità legate al *permitting*, sotto il profilo delle infrastrutture di ricarica si sta andando nella giusta direzione dal punto di vista del trasporto passeggeri. Ora però è necessario accelerare anche sul processo di decarbonizzazione ed elettrificazione di logistica e trasporto merci, ed è auspicabile in questo senso uno sforzo congiunto in ambito urbano tra Comuni e privati.

Iniziative concrete sono possibili. I Comuni dovrebbero abilitare l'installazione di punti di ricarica di media potenza nei parcheggi di carico e scarico su strada; riqualificare aree comunali per nodi di ricarica lungo il percorso in ambito urbano e rimessaggi comunali per imprese di logistica e mezzi di partite IVA; applicare una scontistica sulla ricarica sia lungo il percorso sia notturna in rimessaggio, possibile anche grazie all'introduzione di un meccanismo di credito che remunererà la componente rinnovabile dell'energia elettrica ricaricata dai veicoli, come oggi avviene esclusivamente per la quota di biocarburanti immessi in consumo; fornire servizi di *sharing* di veicoli commerciali elettrici.

Altro tema da affrontare è quello relativo alla trasformazione digitale dell'automotive, che comporta la necessità di definire una strategia industriale rispetto alle infrastrutture di gestione e di controllo dei dati. Il trasporto e la mobilità digitali richiedono infatti capacità di fornire componenti elettronici chiave, a partire dai semiconduttori e dai microchip, la cui scarsa disponibilità rappresenta oggi un grave problema. L'autonomia nella produzione e nell'approvvigionamento di questi componenti deve essere un elemento centrale di politica industriale.

Allo stesso modo, va perseguita la capacità dell'industria italiana di giocare un ruolo di primo piano rispetto alla produzione quantitativamente e qualitativamente elevata di batterie di nuova generazione, a partire dalle batterie elettriche. Altrove, in Europa, le *gigafactories* ci sono già: in Italia è fondamentale un coordinamento tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Ministero delle Imprese e del Made in Italy per garantire la localizzazione e l'avviamento di impianti dedicati a tali produzioni.

4. Mobilità sostenibile ed elettrificazione anche per le merci

L'elettrificazione del trasporto merci, quantomeno sul corto-medio raggio, è la risposta più completa e compatibile con le esigenze di business del settore e per rispettare gli impegni sulla decarbonizzazione e le emissioni zero che il nostro paese e l'Europa hanno sottoscritto. Nel 2021, il settore trasporti in Italia ha consumato poco meno di 37 Mtep – milioni di tonnellate equivalenti di petrolio – di energia, pari al 32% dei consumi energetici totali (Eurostat); rispetto al 2020, anno della pandemia, si rileva un incremento di ben 6,5 Mtep (+21%).

Il settore è fortemente dipendente dai prodotti petroliferi (90,5% del dato complessivo), in particolare dal diesel/gasolio (59,8%) e benzina (20%). L'elettricità contribuisce ai consumi finali del settore per il 2,6% (1,7% da fonti fossili). Le fonti rinnovabili, considerando i consumi effettivi, hanno un'incidenza pari al 4,7%-4,8% dei consumi del settore. Dal punto di vista della ripartizione modale, quasi il 90% circa dei consumi energetici è assorbito dal trasporto su strada, seguono l'aviazione (4,9% quella internazionale, 1,1% quella interna) e la navigazione interna (1,8%), mentre i trasporti ferroviari si attestano a 1,5% dei consumi energetici.

Eppure, il settore ferroviario, con solo 1,5% di consumi, nel 2019 ha trasportato il 6,7% dei passeggeri e il 15% delle merci. Il trasporto stradale, il 90% dei passeggeri (in mln pax/km) e il 56% delle merci (in mln tonnellate/km) con il 90% dei consumi; il trasporto marittimo lo 0,4% dei passeggeri e il 28%

delle merci con 1,8% dell'energia; l'aereo il 2,3% dei passeggeri e lo 0,6% delle merci con il 6% dell'energia. Appare da subito evidente che uno spostamento modale a vantaggio del trasporto ferroviario, soprattutto merci, incrementerebbe sia l'efficienza energetica che il ruolo delle rinnovabili nel settore dei trasporti.

Per quanto riguarda il trasporto merci su strada, i furgoni e camion elettrici a batterie (BEV) sono ad oggi la miglior soluzione disponibile sia da un punto di vista ambientale, contribuendo ad abbattere le emissioni di CO₂ e di inquinanti locali, sia da un punto di vista economico. La tecnologia FCEV (celle a combustibile con idrogeno) ci sarà, ma vanno considerate le inefficienze energetiche per i trasporti e i costi di infrastrutturazione più alti.

Dal canto suo, la tecnologia ERS (elettrificazione con catenaria stradale), pur interessante, è molto complessa per il sistema di produzione e distribuzione merci italiano, diffuso e decentrato. In questo senso, è necessario adottare un sistema di incentivi destinati agli autotrasportatori per l'acquisto di veicoli elettrici, incluso il *leasing* o il noleggio a lungo termine, introducendo contestualmente sconti sui pedaggi stradali e autostradali per i veicoli merci a zero emissioni.

Infine, anche l'elettrificazione dei porti è un punto importante – peraltro oggetto del PNRR, con uno stanziamento di 700 milioni di euro – per ridurre le emissioni in atmosfera e l'inquinamento acustico delle navi ormeggiate in banchina a ridosso dei centri urbani. Alcune Autorità di Sistema Portuale stanno portando avanti diversi progetti che dovrebbero vedere la luce nei prossimi mesi. Tuttavia, il percorso dell'elettrificazione delle banchine portuali dovrà necessariamente prevedere, da un lato, un'adeguata fiscalità per rendere conveniente e appetibile l'allaccio alla corrente per gli armatori e, dall'altro, la necessaria pianificazione energetica da parte delle Autorità per migliorare sostenibilità energetica e ridurre le emissioni.

5. Trasporto pubblico a zero emissioni e mobilità locale

Nel corso degli anni gli investimenti nel Trasporto Pubblico Locale (TPL) sono stati trascurati e non c'è stata una strategia capace di fare del TPL uno strumento strategico per promuovere la mobilità sostenibile, per far avanzare la lotta ai cambiamenti climatici, per assicurare maggiore vivibilità e benessere alle nostre città, per permettere a studenti e pendolari di raggiungere senza problemi i posti di lavoro e di studio.

È mancata una politica industriale volta a favorire produzioni e interventi capaci di creare posti di lavoro e ricchezza nel nostro paese, soddisfacendo il bisogno di autobus, treni locali, tram, filobus, eccetera per i quali dobbiamo ricorrere a importazioni da altri paesi.

Servono incentivi per la riduzione delle auto private, affinché la flotta passeggeri e merci (pubblica e privata) sia sostituita con mezzi elettrici silenziosi e confortevoli, rispettosi della città e dei suoi abitanti. Prioritario è in questo senso il rilancio degli investimenti pubblici sulla produzione di autobus in Italia, garantendo adeguate risorse all'elettrificazione. E gli incentivi al rinnovo del parco veicoli, attraverso l'acquisto di nuovi mezzi di trasporto, dovranno favorire maggiormente le fasce di popolazione con redditi più bassi e in modo particolare gli studenti e i pendolari. Il rinnovo del parco veicoli deve costituire una priorità per i mezzi del trasporto pubblico, i mezzi commerciali e pesanti, i taxi, le flotte pubbliche e aziendali.

Inoltre, è necessario valorizzare e diffondere la "mobilità dolce": negli ultimi anni anche in Italia sono infatti molto aumentati quelli che camminano, pedalano e scelgono le ferrovie turistiche per muoversi nel paesaggio e nella natura. Ed è cresciuta, contestualmente, l'esigenza di un uso più

razionale e intenso delle ferrovie minori come alternativa al trasporto su gomma e l'intermodalità con i diversi mezzi di trasporto, con l'obiettivo di frenare il consumo di territorio, ridurre le emissioni inquinanti e i gas serra, aumentare l'accessibilità, la coesione sociale, la salute e il benessere.

Pertanto, le politiche pubbliche sulla mobilità locale devono essere indirizzate a finanziare: infrastrutture ciclabili sicure, urbane ed extraurbane, interventi per l'intermodalità bici-TPL, la riqualificazione dello spazio pubblico a favore di spazi pedonali, ciclabili e verde urbano e a beneficio dell'uso pubblico (giardini, piazze, aree giochi, bar e ristoranti sicuri e all'aperto), realizzando infrastrutture per la mobilità dolce intese anche come corridoi drenanti, ecologici e di mitigazione ambientale; il potenziamento del TPL, del trasporto rapido di massa (bus elettrici, tram, metro) e dei treni metropolitani, extraurbani e regionali.

6. I Sussidi Ambientalmente Dannosi

Nel 2021, l'Italia ha speso 41,8 i miliardi di euro in Sussidi Ambientalmente Dannosi (SAD), di cui 13,4 miliardi riconducibili a sussidi diretti alle fonti fossili. Gli ultimi governi – nonostante alcuni impegni assunti anche in sede di Legge di Bilancio – nulla hanno fatto per avviare un concreto processo di superamento dei SAD, utilizzando le stesse risorse per Sussidi Ambientalmente Favorevoli (SAF) a favore della riconversione e della transizione verso nuove produzioni e consumi coerenti con il Green Deal e l'obiettivo della neutralità climatica al 2050.

Per il settore trasporti si contano sussidi pari a circa 12,2 miliardi di euro. Tra le voci di spesa rendicontate al 2021 ve ne sono alcune che oggi, alla luce dell'emergenza climatica, non sono più giustificabili, come le esenzioni sull'accisa sui carburanti per la navigazione aerea, che non tiene in considerazione il fatto che per i voli nazionali esistono alternative più sostenibili, e la riduzione della tassa automobilistica per GPL e metano, nonostante si conoscano bene gli impatti ambientali di questi carburanti.

È necessario riorientare progressivamente i Sussidi Ambientalmente Dannosi destinati all'autotrasporto – da SAD a SAF – verso aiuti ai veicoli merci a zero emissioni e alla realizzazione di infrastrutture di ricarica. Ricordiamo, in proposito, che tra le riforme previste nel PNRR vi è quella sulla fiscalità dei trasporti, con un gettito di oltre 70 miliardi all'anno, e in particolare sull'accisa sui carburanti che, come è noto, non tiene conto del contributo degli stessi alle emissioni climalteranti e inquinanti: il gasolio è meno caro della benzina, il metano fossile sostanzialmente non paga l'accisa.

Inoltre, una nuova serie di incentivi destinati alla rottamazione auto è stata decisa nel corso del 2021, impegnando i bilanci dello Stato sino al 2030. Con i "bonus auto" si sono finanziate e si finanzieranno anche auto con tradizionale motore endotermico alimentato a benzina, diesel, metano e GPL con emissioni non superiori ai 135 grammi di CO₂/km. Nessun altro paese europeo fa questo: la soglia europea per la media del venduto è al di sotto dei 95 grammi CO₂/km. In totale, tra il 2020 e il 2022 lo Stato italiano ha speso oltre 3 miliardi di euro di "bonus auto", elettriche e non, senza neppure aver ottenuto un rilancio delle vendite rispetto al 2019.

Proponiamo pertanto di finalizzare il bonus auto esclusivamente all'elettrico, in particolare per le flotte, modulandolo a favore delle classi di reddito medio-basse e rendendolo decrescente nel tempo. È infine necessario considerare la riforma dell'IVA sui mezzi e i servizi di mobilità: perché l'IVA per la *sharing mobility* (anche bici) è il 22%, per i biglietti treno, TPL e aereo il 10%, per i taxi 0%? Serve un allineamento, considerando che la *sharing mobility* è una componente essenziale di integrazione per muoversi in modo sostenibile nelle città.

7. La formazione e gli interventi di sostegno

Gli investimenti pubblici per il sostegno alla formazione, alla ricerca e all'innovazione nell'automotive, per i veicoli commerciali merci, per nuovi autobus a zero emissioni, devono essere orientati prioritariamente alla trasformazione sostenibile dei comparti produttivi coinvolti e all'adeguamento delle competenze dei lavoratori e delle lavoratrici interessate dalla transizione.

La transizione deve essere socialmente giusta. Punto essenziale della strategia dovrà essere un piano nazionale di formazione e riqualificazione degli occupati dell'automotive e degli altri settori produttivi dei veicoli pubblici e privati a zero emissioni, che possa consentire loro, costruendo livelli di competenze adeguati, di padroneggiare e non subire gli effetti della transizione: un piano che permetta anche la rigenerazione dell'occupazione nel settore, con l'assunzione di giovani e, se necessario, l'accompagnamento alla pensione senza penalizzazioni economiche dei lavoratori e delle lavoratrici più anziane.

Occorre insomma assicurare – sulla base di una mappatura granulare delle competenze che non serviranno più e di quelle che invece serviranno, ma che ad oggi non ci sono – un'offerta formativa che metta gli occupati di oggi e di domani nelle condizioni di contribuire attivamente alla transizione svolgendo attività pienamente sostenibili sotto il profilo sociale e ambientale.

In tal senso, insieme alla mappatura delle nuove competenze necessarie, occorre una profonda revisione del Fondo nuove competenze. Ed è altrettanto importante – attivando anche le risorse del PNRR – sviluppare il ruolo delle nostre scuole, aprendole sia agli studenti sia alle imprese e ai/lle lavoratori/trici, con percorsi didattici e corsi di formazione per nuove figure professionali (tecnici della mobilità elettrica, installatori di infrastrutture di ricarica, autoriparatori...).

Per quanto riguarda la definizione degli interventi di sostegno alle imprese, deve essere innanzitutto valutata positivamente la loro capacità di investire sui lavoratori e le lavoratrici e sui loro saperi: più alta sarà tale capacità, con la corrispondente valorizzazione dell'apporto dei lavoratori e delle lavoratrici al miglioramento del processo produttivo e della partecipazione al processo decisionale, più consistente potrà essere il sostegno finanziario alle imprese.

In generale, le misure di aiuto alle imprese dell'automotive dovrebbero essere graduate privilegiando gli interventi che cambino il modello di business, che realizzino significativi processi di innovazione, che aumentino competenze e capacità digitali delle aziende, che accorcino e riavvicinino le catene di fornitura, che garantiscano una "buona occupazione".

8. Dialogo e concertazione

Per gestire la transizione verde dell'automotive e degli altri settori produttivi di veicoli pubblici e privati a zero emissioni servono dialogo e concertazione. È necessario attivare e sostenere in modo adeguato processi multilivello di partecipazione democratica nella pianificazione e nell'implementazione delle scelte, delle risorse e delle misure legate alla transizione, con il pieno coinvolgimento di cittadini, istituzioni centrali, aziende, enti locali, sindacati, imprenditori, enti finanziari, centri di ricerca, università, associazioni della società civile.

Chiediamo inoltre che venga assicurato un ruolo di primo piano al Tavolo sull'automotive promosso dal governo. Il Tavolo dovrebbe porsi come fine precipuo quello di individuare le linee di politica industriale che permettano al settore di partecipare da protagonista al raggiungimento degli

obiettivi del Green Deal europeo, definendo accordi capaci, da un lato, di assicurare risorse e strumenti per accompagnare la transizione e, dall'altro, di garantire e aumentare l'occupazione nel settore.

In particolare, serve un tavolo specifico su Stellantis, con la partecipazione di azienda, sindacati, governo ed enti locali interessati, anche alla luce della richiesta delle organizzazioni sindacali di categoria per un accordo di garanzia su un piano industriale e occupazionale pluriennale. Ed è necessario, al contempo, un gruppo di lavoro specifico sull'industria della componentistica e sulla trasformazione digitale e ambientale, con la partecipazione delle imprese, delle loro strutture di rappresentanza e dei sindacati di tutti i settori coinvolti.

Il Tavolo automotive dovrà, inoltre, porre attenzione alla costruzione di una strategia per l'economia circolare nel settore, favorendo il riciclo di materiali e componenti e la gestione sostenibile di tutte le fasi produttive, accompagnando la fase di transizione delle aziende di componentistica e degli stabilimenti di assemblaggio le cui produzioni sono legate alla propulsione endotermica, in particolare diesel, garantendo l'occupazione a partire dalle tante crisi industriali aperte presso il Ministero delle Imprese e del Made in Italy come Bosch, Denso, Blutech, solo per citarne alcune.

Allo stesso modo, vanno promossi la concertazione e il confronto per il settore della produzione dei veicoli commerciali per la consegna delle merci e per quello della produzione di autobus elettrici a zero emissioni, sostenendo l'industria italiana e mettendola nelle condizioni di ampliare la produzione e aumentare l'occupazione del settore.

Bibliografia

Questo Documento riprende anche passaggi e spunti tratti dai seguenti Dossier e Rapporti:

ASVIS, 2019, *Priorità per una transizione ambiziosa, giusta e sostenibile*, maggio 2019, https://asvis.it/public/asvis/files/ManifestoGiustaTransizione2_1.pdf

CGIL Nazionale e FIOM CGIL Nazionale, 2021, *Proposte per il settore automotive*, <https://binaries.cgil.it/pdf/2021/09/02/160231065-d1ec403f-4835-4bf6-bb55-a45ebd73f6f4.pdf>

FIOM CGIL, 2022, *Intervista a Michele De Palma*, <https://www.fiom-cgil.it/net/index.php/comunicazione/zoom/9147-non-si-va-a-rimorchio>

Kyoto Club e Transport&Environment, 2020, *Un Piano di Ripresa e Resilienza per la mobilità sostenibile in Italia*, https://www.kyotoclub.org/wp-content/uploads/pnrr_per_mobilita_sostenibile_italia_t_e_kc.pdf

Kyoto Club e Motus-E, 2021, *Potenziali opzioni e percorsi tecnologici per un trasporto merci a zero emissioni in Italia. Summary. Report Conclusioni e raccomandazioni per l'Italia*, https://www.kyotoclub.org/wp-content/uploads/summary_report_trasporto_merci_zero_emissioni_071221.pdf

Legambiente, 2022, *Stop Sussidi Ambientalmente Dannosi 2022*, https://www.legambiente.it/wp-content/uploads/2022/11/Stop-sussidi-ambientalmente-dannosi-2022.pdf?_gl=1*c6ry51*_up*MQ..*_ga*NDMyMzAyNjE4LjE2NzkzMzlyMzA.*_ga_LX7CNT6SDN*MTY3OTMzMjlyNy4xLjAuMTY3OTMzMjlyNy4wLjAuMA

- Motus-E, 2022, *Rapporto sulle trasformazioni dell'ecosistema automotive italiano*, <https://www.motus-e.org/wp-content/uploads/2022/12/Rapporto-sulle-trasformazioni-dell-ecosistema-automotive-italiano-SITO.pdf>
- Sbilanciamoci!, 2022, *Mobilità sostenibile al lavoro. Una nuova alleanza per la giusta transizione tra clima e occupazione*, https://sbilanciamoci.info/wp-content/uploads/2022/09/Dossier_26.07.pdf
- Sbilanciamoci!, 2020, *I Sussidi Ambientalmente Dannosi. Le proposte per il loro superamento entro il 2025*, https://sbilanciamoci.info/wp-content/uploads/2020/09/DEF_Rapporto-SAD-Sbilanciamoci_Giugno-2020.pdf.pdf
- Transport&Environment e Kyoto Club, 2021, *La ripresa dell'Italia parte dalle città verdi*, https://www.transportenvironment.org/wp-content/uploads/2021/07/2021_03_Appello_PNRR_La_Ripresa_dell'Italia_parte_dalle_citt%C3%A0.pdf
- WWF, Legambiente, Greenpeace, Transport&Environment, Kyoto Club, 2021, *La decarbonizzazione nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza*, <https://www.kyotoclub.org/wp-content/uploads/PNRR-Associazioni-su-decarbonizzazione-Finale-12-3-21.docx.pdf>