

Settembre 2020



# REPORT del COORDINAMENTO INGEGNERI E TECNICI

BOLLETTINO DEL COORDINAMENTO INGEGNERI E TECNICI SETTEMBRE 2020

**La difesa dei lavoratori nella crisi: contratti e CIG al 90%**

Dal dopoguerra ci sono subseguiti in questi giorni circa 10 milioni di "inverni" dal 2000, "inverni" dal 2008 e "inverni" dal 2014. Al di sotto di questo c'è la diversità perché l'origine è un fattore estremo: la crisi che ha avuto un'impetuosa svolta verso il basso. A fare vedere che non si tratta di un semplice "inverno" ma di una crisi che ha fatto nascere e aggravare le conseguenze, mettendo a disposizione del modo di produzione capitalistico. Una prima partita si è conclusa: la crisi come una costante della realtà sociale, ovvero il ripetersi periodicamente, modificando tratti comuni anche se innescate da fattori diversi e con sviluppi specifici e differenziati.

In ogni anno l'inverno si era fatto strada. Come risultato, i redditi complessivamente, con un calo di 100 miliardi per anno, la cui parte netta economica era diventata del 10% e la spesa sociale ogni 100 euro per autogrado. La crisi grande crisi di questi giorni. L'inverno 2020-2021 è già avviato nel 2020, oggi è stato rinvoltito massicciamente per gravità e come non potessero effetti devastanti.

**La ripartizione della "grande torta"**

La ripartizione della "grande torta" è stata prevista e in parte già attuata dal governo dei progressisti. I paesi industrializzati sono stati divisi in due grandi gruppi: i paesi della OCSE e i paesi della "grande area". L'obiettivo è di dare ai paesi industrializzati una quota del 70% della "grande torta" e ai paesi della "grande area" una quota del 30%. Il programma di spesa pubblica, in termini di spesa per persona, è di 100 miliardi di euro l'anno. La spesa pubblica è di 100 miliardi di euro l'anno. Il Recovery Fund è di 27 miliardi di euro. Il Recovery Fund è di 27 miliardi di euro. Il Recovery Fund è di 27 miliardi di euro.

**Contratti collettivi nazionali**

Il Recovery Fund è di 27 miliardi di euro. Il Recovery Fund è di 27 miliardi di euro. Il Recovery Fund è di 27 miliardi di euro.

Per contatti: [coordinamento.ingtec@gmail.com](mailto:coordinamento.ingtec@gmail.com)

## The challenge of digital transformation in the automotive industry Jobs, upgrading and the prospects for development

### La sfida della trasformazione digitale nell'industria automobilistica



**Sommario**  
Crisi e prospettive...  
Il Recovery Fund...  
Contratti collettivi...  
Crisi e prospettive...  
Il Recovery Fund...  
Contratti collettivi...

## [La sfida della trasformazione digitale nell'industria automobilistica](#)

### La necessità di coalizione nei tempi del coronavirus

#### Nota di presentazione del coordinamento:

Più volte ci siamo occupati sia nei nostri incontri che nelle nostre pubblicazioni del settore automobilistico, un settore particolare, possiamo dire trainante non solo per l'impatto industriale che ha l'innovazione legata alla produzione delle automobili, ma anche per l'impatto che ha in generale in tutta la filiera partendo dalla progettazione alla vendita all'assistenza. Gli investimenti necessari dalla progettazione alla produzione hanno portato negli anni ad una fortissima concentrazione, ormai si parla di sopravvivenza di pochissime case costruttrici per ogni continente in quanto la soglia di produzione considerata minima è arrivata a 10 milioni di esemplari annui. L'automobile ha sempre fatto da apripista alle tecnologie più avanzate ed ai metodi di produzione innovativi, basti pensare alla catena di montaggio, si è coniato addirittura il termine per definirla "fordismo", o al sorpasso tecnologico del Giappone degli anni 80. In Europa oggi, sono milioni i lavoratori inseriti nel circuito della produzione diretta e indiretta, l'impatto e le ricadute delle trasformazioni, vista la quantità e la qualità dei lavoratori occupati, nel settore non ha eguali in altri settori produttivi, basti pensare alle discussioni ed agli scontri in atto in Germania intorno alle ristrutturazioni delle case automobilistiche dovute dalla trasformazione elettrica. Ma l'automobile è anche un bene di massa quindi richiede pubblicità accattivante, risente delle mode, è uno *status symbol* quindi permeabile alle ideologie. Abbiamo visto come l'auto è stata collegata al fattore ambientale arrivando, per non perdere quote di mercato, a falsificazioni vere e proprie delle emissioni dichiarate. Stiamo assistendo, e siamo solo all'inizio, ad un forte scontro sui tempi della sostituzione dell'auto a combustione ritenuta superata dell'auto elettrica. Un settore quindi che bisogna conoscere per i risvolti che ha dentro e fuori i siti produttivi non solo automobilistici, questi i motivi che ci hanno spinto a proporre il rapporto dell'ETUI sull'argomento.

Il rapporto che proponiamo sviluppa ricerche sulla "**Sfida della trasformazione digitale nell'industria automobilistica**". Un tema messo in stand by durante i mesi del lockdown ma che ora torna di stringente attualità.

Il primo capitolo è utile per avere una panoramica a livello europeo. Il capitolo due si sofferma sul cuore dell'industria automobilistica europea, ovvero la Germania, valutando la trasformazione digitale e i suoi effetti sulla catena del valore. I successivi capitoli approfondiscono alcune "factory economies" ovvero i paesi che forniscono il lavoro ma che sono legati all'Headquarters, prevalentemente la Germania.

Il **capitolo 7** è particolarmente interessante perché sviluppa considerazioni a proposito dell'impatto di industry 4.0 sulle condizioni dei lavoratori. In sintesi la tesi, argomentata nel testo, è che le tecnologie dell'Industria 4.0 facilitano la piena implementazione della Lean Production (il sistema Toyota) perché superano i vincoli tecnici che in precedenza ne limitavano l'applicazione. Le innovazioni tecnologiche (Industria 4.0) e organizzative (Lean Production) stanno portando a nuovi modelli di organizzazione del lavoro. Questi nuovi modelli stanno avendo un impatto negativo sulle condizioni di lavoro: intensificazione dei ritmi, saturazione dei carichi di lavoro, controllo in tempo reale delle prestazioni lavorative e spesso anche dequalificazione occupazionale.

Evidenziamo che nel rapporto vengono esaminate diverse società operanti in Italia nel settore delle forniture automobilistiche (Magneti Marelli, ST Microelectronics, Cebi Motors, Fiamm Hitachi, ecc.).

NOTA: L'European Trade Union Institut (ETUI) è il centro di ricerca e formazione della Confederazione sindacale europea (CES).

