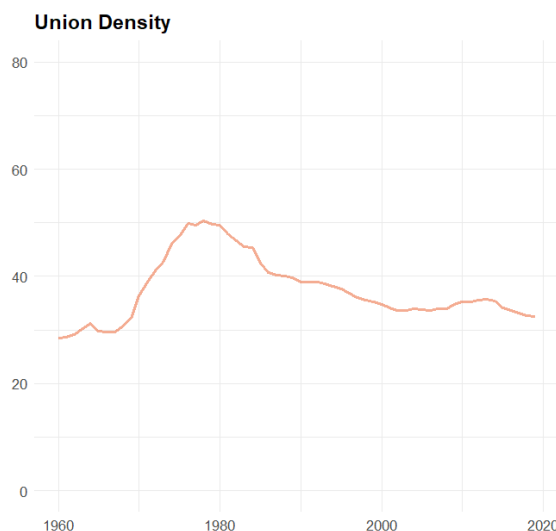


## BARMETAL: Digitalization, Automatization and Decarbonization: Opportunity for strengthening collective bargaining in the metal sector (101052331)

- L'occupazione manifatturiera italiana si attesta intorno a 5 milioni di addetti (13% dell'occupazione manifatturiera europea, ELFS). La quota di occupati/e nel settore manifatturiero rispetto al totale di occupati/e è diminuita dal 25% al 18% tra il 1995 e il 2022.
- Il progressivo e costante ridimensionamento della principale casa automobilistica nazionale e la crescente strategia di *outsourcing* hanno comportato negli ultimi decenni una persistente riduzione di produzione ed occupazione (il settore automobilistico italiano occupa oggi circa 170.000 lavoratori/lavoratrici (ONA 2023)).
- Nonostante la relativa stabilità del tasso di sindacalizzazione, l'influenza delle organizzazioni sindacali si è significativamente ridotta. Tuttavia, nel settore manifatturiero, il tasso di sindacalizzazione è leggermente al di sopra della media, soprattutto in imprese di medie e grandi dimensioni.
- La contrattazione decentrata è poco sviluppata.
- Nonostante le difficoltà evidenziate, la contrattazione aziendale può essere un motore di innovazione nelle pratiche occupazionali.



Source: OECD/AIAS ICTWSS database

### Principali sfide nel settore metallurgico

- Il Piano nazionale Industria 4.0 ha stimolato gli investimenti privati nelle tecnologie digitali: crediti in nuovi beni capitali, assets materiali e immateriali; investimenti nella sicurezza ICT. Non ha favorito la convergenza tra le imprese.
- Piano nazionale integrato per l'energia e il clima (ancora da approvare) prevede: -43,7% di emissioni nei settori non ETS (Emission Trading System); aumento dell'efficienza e della sicurezza energetica; potenziamento del mercato interno dell'energia.
- Incentivi (bonus) all'acquisto per promuovere la transizione ecologica nel settore automobilistico.

### Ruolo delle parti sociali nell'affrontare la D-A-D

- Richiesta dei sindacati di un piano nazionale di politica industriale globale sulla mobilità pubblica ed ecologica.
- È stato istituito un osservatorio nazionale congiunto con il compito di effettuare analisi sulle dinamiche sociali, produttive ed economiche settoriali legate alle tecnologie dell'industria 4.0.
- Importanti aumenti salariali previsti dal contratto collettivo nazionale per 1,5 milioni di lavoratori metalmeccanici (anche a causa dell'attuale ondata inflazionistica), insieme alla riforma del sistema di classificazione professionale.

### D-A-D sul posto di lavoro

- Lavoratrici e lavoratori segnalano un aumento dei carichi di lavoro e un'intensificazione del ritmo di lavoro in seguito all'introduzione di tecnologie digitali;
- L'elettrificazione dei veicoli rende il processo produttivo più complesso ed espone lavoratrici e lavoratori ad un ulteriore rischio per la sicurezza.

### Contrattazione nelle aziende

- Mancanza di negoziazione precedente all'introduzione di nuovi artefatti tecnologici.
- I/le rappresentanti sindacali monitorano la sicurezza e gli aspetti ergonomici, individuano i rischi potenziali e suggeriscono azioni di miglioramento.
- Rispetto alle strategie di elettrificazione, la contrattazione collettiva è ancora poco sviluppata.

- Gli effetti di D-A-D sulle competenze di lavoratrici e lavoratori non sono univoci. Tuttavia, aumentano il rischio di dualizzazione del mercato del lavoro interno.

### Raccomandazioni chiave/Messaggio principale/Risultati aggiuntivi

- I processi di digitalizzazione-automazione e decarbonizzazione non sono necessariamente accoppiati: mentre i primi rappresentano un processo di ridefinizione tecnologica e produttiva necessario alle aziende per rimanere competitive, la decarbonizzazione ridisegna completamente l'industria a causa della riarticolazione delle catene di fornitura.
- L'erosione dei piani di investimento e del design dei nuovi prodotti di Stellantis sta cristallizzando il posizionamento dell'Italia come paese prevalentemente di fornitori di primo e secondo livello, perdendo la produzione di autovetture finali, se non per il segmento premium.
- Raccomandazioni:
  - Sviluppo di una politica industriale coordinata a livello europeo nel settore automobilistico per i) riequilibrare la capacità produttiva interna all'UE, ii) attenuare le asimmetrie lungo le GVC, iii) perseguire una giusta transizione.
  - Coinvolgimento diretto dei sindacati nella definizione di tale politica industriale è fondamentale, poiché questi ultimi rappresentano un vero e proprio agente di cambiamento quando sono effettivamente mobilitati sul posto di lavoro.

