Oltre l'8% dell'attuale forza lavoro globale di Continental potrebbe essere coinvolta dalle misure in programma nel prossimo decennio per ridurre i costi lordi di 500 milioni di euro all'anno. Continental afferma, infatti, che si prevede che circa **20.000 posti di lavoro** in tutto il mondo subiranno dei condizionamenti a causa di questo programma di ristrutturazione, denominato " Transformation 2019-2029 ". Di questi 20.000, circa 15.000 vedranno gli effetti entro la fine del 2023.

Non si tratta esclusivamente di licenziamenti, anche se questi ci saranno, per via degli inferiori volumi produttivi e della conseguente chiusura di alcune fabbriche. Alcuni dipendenti potrebbero infatti essere interessati dalla possibile vendita di parti del business a soggetti esterni, nonché dal trasferimento dei loro posti di lavoro in altre sedi dell'azienda, che sono più competitive, in termini di costi, o che sono più vicine al mercato. Altri lavoratori verranno invece trasferiti su business più focalizzati sulle tecnologie future, come la mobilità elettrica. In ogni caso, i dipendenti saranno influenzati dal numero decrescente delle attività di produzione tradizionali, a causa della transizione verso un mondo del lavoro digitale e degli sforzi di Continental di allineare la sua struttura ai requisiti della cosiddetta Industria 4.0.

Allo stesso tempo, Continental sostiene di voler espandere il proprio portfolio di prodotti basati su software e creare un "gran numero di posti di lavoro" in questo settore e in altre "aree chiave di crescita" nei prossimi anni.

Per quanto riguarda la divisione pneumatici di Continental, almeno per il momento, l'impatto diretto atteso, in seguito a questi cambiamenti, sembra essere modesto. Un solo stabilimento cadrà infatti vittima della Transformation 2019-2029 e chiuderà entro la fine di quest'anno: si tratta della fabbrica che produce pneumatici per autocarro a **Petaling Jaya, in Malesia**, dove oggi lavorano 270 dipendenti.

La business unit **Instrumentation & Driver HMI** intende ritirarsi gradualmente dalla produzione di massa nella sede di Babenhausen, in Germania, entro la fine del 2025. Inoltre, al fine di abbassare i costi di sviluppo a un livello competitivo, la business unit prevede di trasferire alcune attività da Babenhausen ad altre località entro la fine del 2021. In totale, oltre 2.200 posti di lavoro saranno probabilmente interessati da queste misure.

Cinque sedi che soffriranno per la transizione alla mobilità elettrica

I dipendenti di cinque sedi, in particolare, subiranno delle conseguenze dalla spinta ad accelerare il passaggio alle tecnologie della mobilità elettrica:

1. **Roding, in Germania**, dove sono attualmente impiegate circa 540 persone, nella produzione e nello sviluppo di componenti idraulici per motori a benzina e diesel (pompe ad alta pressione), dovrebbe chiudere nel 2024, con circa 320 operai a rischio licenziamento. Per i restanti 220 operatori, Continental prevede il trasferimento ad aree e funzioni simili.

2. **Limbach-Oberfrohna, in Germania**, dove attualmente sono impiegate circa 1.230 persone: la produzione di componenti idraulici per motori diesel (iniettori) dovrebbe essere interrotta nel 2028, con circa 860 posti di lavoro in produzione interessati. Per i restanti 370 dipendenti è previsto il trasferimento a funzioni simili.

3. **Pisa, in Italia**, dove oggi lavorano circa 940 persone per produrre componenti idraulici per motori diesel (iniettori): la produzione verrà interrotta tra il 2023 e il 2028, con circa 500 posti di lavoro a rischio licenziamento. I restanti 440 dipendenti verranno trasferiti.

4. Negli **Stati Uniti** si parla invece di chiudere nel 2024 la sede di **Newport News, in Virginia**, dove lavorano 740 persone alla produzione di iniettori, e la sede di **Henderson, North Carolina**, dove 650 dipendenti si occupano della produzione di sistemi frenanti.

Ci saranno anche altri progetti oltre a quelli menzionati, che verranno definiti in dettaglio e annunciati successivamente, con il proseguire del programma strutturale. Tra questi ci saranno anche opzioni strategiche, come la possibile vendita di singoli segmenti di business e sotto-settori. Continental afferma che *"ragioni negoziali"* le impediscono attualmente di fornire ulteriori dettagli.

La società prevede che il programma avrà un costo di circa 1,1 miliardi di euro nel corso dei dieci anni, la cui maggior parte verrà sostenuta tra il 2019 e il 2022. Continental non esclude nemmeno ulteriori sviluppi se l'attuale programma non raggiungesse l'effetto desiderato.

Dobbiamo adattarci al mercato molto rapidamente

"Il nostro programma strutturale è progettato per avere un impatto rapido, in modo da poter affrontare con successo e molto rapidamente il futuro della mobilità", ha affermato **Elmar Degenhart**, amministratore delegato di Continental. *"Il programma richiederà la nostra piena concentrazione e la sua attuazione decisa ci spingerà al limite e talvolta anche oltre."*

Degenhart ha affermato inoltre che Continental è *"determinata a proteggere il più possibile i dipendenti interessati e offrire loro prospettive per il futuro"*. Mentre l'azienda si

impegnerà a ridurre al minimo l'impatto dei tagli, sfruttando la *"naturale fluttuazione e il cambiamento demografico "*– in altre parole, eliminando le posizioni quando i dipendenti vanno in pensione o lasciano l'azienda – Degenhart sottolinea che *"non è attualmente possibile escludere dei licenziamenti".*