

Share: [Email](#) [Print](#) [Twitter](#) [Facebook](#)

 Visualizza: [Testo](#)

Mobilità ecologica

La parola magica non è «sovranoismo» ma politiche industriali

MICHELE DE PALMA

E ora di aprire gli occhi prima che sia troppo tardi per l'*automotive* in Italia. È impressionante come il problema abbia dimensioni sempre crescenti ma proporzionalmente si scelga di non voler vedere la realtà perché significherebbe dover affrontare in tutta la sua complessità la desertificazione dell'*automotive* in Italia.

Negli ultimi anni la scelta del sistema politico è stata di lasciare alla proprietà di Fca di poter decidere per tutti, nonostante gli investimenti pubblici, la protezione del mercato nazionale, i milioni di ore di ammortizzatori sociali utilizzati per impedire i licenziamenti, gli effetti sulla componentistica. I governi che si sono succeduti in un settore che occupa più di 180 mila lavoratori diretti ha permesso la «monopolizzazione» dalle scelte industriali a Fca.

È ora che il nostro Paese e la sua classe dirigente si renda autonoma, pensi con la propria testa, mettendo al centro gli interessi dei cittadini e dei lavoratori che voglio lavorare per una mobilità più ecologica e sicura. Altrimenti è solo que-

stione di tempo ma il «canto del cigno» dell'*automotive* è già cominciato: per gli azionisti che stanno godendo dei risultati finanziari, mentre noi vediamo peggiorare la crisi, come nel caso della reindustrializzazione della Blutech che occupa circa 2000 lavoratori dal Piemonte a Termini Imerese e rischia il fallimento pur dovendo produrre il Doblò elettrico. Che l'*automotive* stia attraversando un cambiamento radicale è sotto gli occhi di tutti. Cambiamento di mercato, di tecnologie e di produzione che senza i dovuti investimenti metterà fuori gioco definitivamente l'Italia. La vicenda Marelli ne è un esempio: se non si decide di essere il cambiamento lo si subisce.

Al tempo del ministro dell'interno sovranista, che oggi sarà all'*Automotive Dealer Day* a Verona e prenderà la parola sul tema «Quali politiche per il mercato dell'auto?» ci piacerebbe chiedere quali siano state le iniziative tese a trovare soluzioni alternative alla vendita di Marelli e di tutti gli stabilimenti di componentistica chiusi o venduti a fondi, multinazionali con sedi in paradisi fiscali o in Paesi protezionisti.

È impressionante come da oltreoceano il fondo americano KKR e Calsonic Kansei abbiano visto e riconosciuto il valore industriale e di *brand* della Ma-

relli tanto da acquistare il gruppo e mantenerne il nome mentre nella penisola nessuno, dalle imprese e al governo, pur sollecitati abbiano preferito non vedere. Marelli, il cui valore è nelle persone che ricercano e producono, la cui innovazione tecnologica è il campo competitivo globale è stata venduta dalla proprietà per staccare cedole agli azionisti anziché investire nei nuovi modelli e in ricerca e sviluppo.

La parola magica non è sovranismo ma politiche industriali e occupazionali: l'*automotive* è un settore su cui il nostro sistema Paese può giocare un ruolo fondamentale in Europa per la capacità di ricerca e sviluppo e di produzione installata, ma se i governi di Francia e Germania escludono l'Italia dall'asse dell'auto sulla batteria il destino rischia di essere già scritto. Non è più il tempo di aspettare per i sindacati con i lavoratori in «cassa» in attesa che la proprietà di Fca decida cosa è più redditizio per sé, è ora di rivendicare investimenti e lavoro a partire dallo sciopero unitario del 14 giugno.

È inaccettabile che l'efficienza degli stabilimenti italiani, realizzata grazie ad un aumento dei ritmi di lavoro e tenendo bassi i salari, possa servire a pagare Tesla per non incorrere in multe per le normative europee. È una sconfitta, perché

quelle risorse sarebbero dovute servire a far partire prima le produzioni nel «polo torinese Pomigliano o gli stabilimenti di motori diesel come Cento e Pratola Serra.

Con l'iniziativa di oggi a Napoli, «Auto al bivio», organizzata da **Fiom**, Cgil, Fondazione Claudio Sabattini e Fondazione Giuseppe Di Vittorio, vogliamo far partire la richiesta che governo, sindacati e imprese aprano un confronto perché il lavoro serva al diritto alla mobilità dei cittadini e a combattere l'inquinamento. È necessario un cambio di sistema: avviare una rivoluzione per la conversione delle produzioni, investire in una mobilità condivisa, sicura ed ecologica garantirebbe il futuro occupazionale.

*Segretario nazionale **Fiom-Cgil** e responsabile *automotive*



