volerelaluna LA POLITICA PUNTOACAPO

I sindacati e il futuro di Stellantis: aspettando Godot

Autore: Adriano Serafino

Aspettando Godot, grande opera teatrale di Samuel Beckett, è diventato un modo di dire per indicare una situazione in cui si continua ad attendere, passivamente ma fiduciosi, un qualcosa d'importante che appare imminente. Stellantis aspetta il mercato…, i sindacati aspettano Stellantis… Si aspetta Godot per il futuro di Mirafiori e per i progetti di Stellantis in Italia? Pensiamo di sì.

L'amministratore delegato della società Carlos Tavares, in un'intervista a Federico Fubini sul *Corriere della Sera* del 18 gennaio 2022, ha, tra l'altro, dichiarato: «Bisognerebbe che gli incentivi [per l'auto elettrica, *ndr*] fossero mantenuti almeno fino al 2025. Ma non credo che i governi potranno continuare a sovvenzionare la vendita di veicoli elettrici ai livelli attuali, non è sostenibile dal punto di vista del bilancio. Quindi torniamo al rischio sociale. È la brutalità del cambiamento che lo crea. Se gli Stati riescono ad accompagnare questa transizione con delle sovvenzioni per cinque anni, forse ce la caveremo. Altrimenti si fanno prendere più rischi sociali all'insieme della cittadinanza. […] Chiudere significa mettere un lucchetto alla porta e mandare tutti a casa. Non l'abbiamo fatto. E se posso evitarlo, lo eviterò. Di solito mantengo le mie promesse, ma dobbiamo anche restare competitivi. Il futuro dei nostri siti dipenderà anche dai vincoli politici sulla decarbonizzazione in Europa e dalle sue conseguenze sul mercato dell'auto. […] Un anno fa, ho notato che in Italia il costo di produzione di un'auto era significativamente più alto, a volte doppio, rispetto alle fabbriche di altri Paesi europei, nonostante un costo del lavoro più basso. Questo ha a che fare con l'organizzazione della produzione, che va migliorata». Poi, all'inizio di marzo, ad Amsterdam, ha illustrato gli obiettivi del piano "Dare Forward 2030" ("Osiamo verso il 2030").

Il sindaco di Torino, Stefano Lo Russo, ha espresso il suo commento e ciò che intende fare su *La Repubblica* in un'intervista a Diego Longhin dal titolo "Il futuro di Mirafiori e le strategie di Torino" in cui spiega che il suo obiettivo è incontrare Carlos Tavares per discutere delle prospettive locali all'interno dei paletti del piano, cercando di capire quali possano essere le leve dello sviluppo. Il quotidiano della Cisl *Conquiste del Lavoro* ha commentato riprendendo la dichiarazione congiunta del segretario generale della Fim-Cisl Roberto Bertaglia e del responsabile nazionale Settore automotive Ferdinando Uliano: «Un piano strategico e ambizioso, dal titolo Dare Forward 2030, che punta ad ottenere ricavi di oltre 300 miliardi di euro e produrre cento nuovi modelli entro la fine del decennio, tra i quali il primo suv Jeep 100% elettrico in arrivo a inizio 2023». Da Zaandam, vicino Amsterdam, il ceo Carlos Tavares non dà indicazioni precise sul futuro delle fabbriche italiane e non arriva neanche la notizia della firma dell'accordo per la Gigafactory di Termoli, per il quale ci vorranno ancora alcune settimane. Tavares assicura comunque che l'Italia è una delle colonne del Gruppo e che si sta investendo per rilanciare Alfa e Lancia e per elettrificare la Fiat. «È stato indubbiamente utile conoscere le strategie complessive del Gruppo Stellantis, la sua visione e le scelte di prospettiva di un settore in

forte cambiamento» affermano Bertaglia e Uliano, limitandosi a sottolineare che è indispensabile comprendere quali siano le scelte di investimento e di prospettiva che riguardano le realtà italiane di Stellantis. I sindacati – come gli amministratori torinesi e piemontesi – sono, da tempo, in attesa di risposte "per capire" le reali intenzioni di Tavares (come già anni addietro con Sergio Marchionne). Attendono qualcosa di nuovo come i due vecchi signori di *Aspettando Godot*. Eppure le risposte per comprendere quanto può avvenire a Mirafiori e negli stabilimenti italiani Tavares le ha date, e per completarle attende anche lui: non Godot ma il mercato. Da Amsterdam, fa inoltre sapere che non esiste alcun interesse e utilità perché lo Stato italiano entri nell'azionariato di Stellantis.

Il sindacato, insomma, non se la sente, non ha maturato la capacità per aggiornare la sua strategia, e neppure si interroga se per avere qualche *chance* di successo debba essere unitaria; passivamente si adegua che l'occupazione decresca in modo "morbido" con montagne di ore di cassa integrazione e di contratti di solidarietà finalizzati all'uscita anticipata dal lavoro. Pur cosciente che il motore elettrico comporterà una riduzione di mano d'opera, non pensa neppure di adeguare la contrattazione includendo tra i punti prioritari la riduzione dell'orario, con finalità e modalità di finanziamento diverse da quanto fatto nel secolo scorso.

Infine perché lasciare nell'oblio – a proposito dell'aspettare il mercato – quanto disse Sergio Marchionne, nel 2016, agli studenti della Luiss? Nella grande aula dell'Università, davanti a studenti dei ventinove paesi dell'Unione europea, Sergio Marchionne – proprio lui – sciorinò consigli, suggestioni e concetti su cui vale la pena di riflettere anziché confidare nelle parole e nelle promesse del nuovo amministratore delegato di Stellantis: «Non possiamo demandare al funzionamento dei mercati la creazione di una società equa: i mercati non hanno coscienza, non hanno morale. […] Se li lasciamo agire come meccanismo operativo della società, tratteranno la vita umana come una merce. […] C'è un limite oltre il quale il profitto diventa avidità» (Fabio Martini, *I mercati sono senza morale. Serve agire con coscienza*, *La Stampa* 28 agosto 2016).

Perché i sindacati non si danno una mossa prendendo spunto da quelle affermazioni? I mercati si formano e s'indirizzano con gli investimenti che un Consiglio di Amministrazione decide. In questi anni una buona fetta dei profitti hanno premiato gli azionisti con consistenti cedole, in particolare per John Elkan & soci. È una grave anomalia quella che porta i sindacalisti a "sognare" un ipotetico posto nel Consiglio di Amministrazione, per rappresentare i lavoratori, e nel contempo a "dimenticare" di chiedere – in questa fase difficile della transizione ecologica e digitale – che sia posto uno stop per alcuni anni alla distribuzione di quote dei profitti agli azionisti al fine di indirizzare più risorse agli investimenti per la transizione. A questa "dimenticanza" fa seguito l'insistenza di richiesta di sostegno finanziario al "pozzo di San Patrizio" dello Stato. Le due cose stridono. È forse retrò dire questo? Cose dell'altro secolo?