

## **FCA, ecotassa, investimenti**

Dopo la giornata di ieri proviamo a riflettere anche alla luce delle reazioni sconnesse alla pacata ma ferma richiesta di rinvio del Consiglio Regionale e Comunale aperto espresso da responsabile EMEA, Pietro Gorlier, in attesa di chiarezza sul quadro legislativo.

Partiamo dai dati: FCA presenta un piano di 5 miliardi e 13 modelli di cui 4 completamente nuovi con due casi di reshoring: la 500E che si produrrà a Mirafiori anziché in Polonia e la Jeep Compass per l'EMEA che si produrrà a Melfi anziché in Messico.

Ora vediamo i dati GM: 15mila licenziamenti e chiusura di quattro stabilimenti.

A fronte di una politica anche europea di incentivo del motore elettrico con finanziamenti ai costruttori per incrementare nei prossimi dieci anni il mercato elettrico di circa il 30% e un crollo dei diesel, che ricordo continuano a inquinare meno che il motore a benzina; nonostante ciò FCA, modificando la precedente impostazione, punta ancora sul diesel con un nuovo motore, dal 2021, euro6 diesel (Dfinal).

A fronte di tutto questo con un emendamento fatto a tavolino da teorici dell'ecologia, senza avere letto il Piano FCA, il Governo inserisce l'art. 79 bis in Legge di bilancio in cui penalizza l'acquisto di auto a combustione e incentiva l'acquisto di auto elettriche.

Peccato che ciò avvenga con un completo scollamento dal mondo industriale della filiera dell'automotive nonostante in questi giorni si siano pure incontrati e con l'ignorare totalmente le tappe europee verso l'elettrificazione. Vediamole: il 9 ottobre scorso i ministri dell'ambiente hanno concordato un abbattimento delle emissioni di CO2 del 15% dal 2025 e del 35% dal 2030. Inoltre un "malus" fino al 5% per i costruttori che non venderanno almeno, sul totale, il 20% nel 2025 e il 30% nel 2030 di auto o vcl elettriche o low emission.

Cosa serve introdurre oggi bonus/malus sull'acquisto di auto elettriche e/o diesel?

A chi accusa FCA di essere in ritardo, ricordo che tutti i produttori europei confermano che l'anno 2025, si leggete bene, 2025, è un tempo troppo breve per la realizzazione progettuale produttiva di veicoli elettrici. Spingerebbe le aziende a accelerare troppo la transizione con effetti negativi sull'occupazione.

Oltretutto il passaggio alla motorizzazione elettrica riduce drasticamente i componenti dell'auto, da 900 a 100 sui motori, per cui se non vi è una transizione dolce e sufficientemente lunga le aziende agirebbero, nell'immediato, soprattutto sui livelli occupazionali.

Inoltre bisognerebbe suggerire ai gialloverdi ecologisti che anziché le ecotasse servirebbe un grande piano nazionale per le grandi Città di infrastrutture di ricarica.

Non rispondo neppure alle politiche retrò di alcune parti politiche che si ostinano a guardare al passato; per difendere i lavoratori bisogna guardare al futuro, velocemente e agire tempestivamente ma vorrei ricordare che a oggi il mercato del diesel, solo in Italia vale più del 50% delle immatricolazioni, quindi penalizzare oggi l'acquisto di tali vetture non aiuta l'espansione del mercato ibrido o elettrico ma penalizza solo il cittadino.

Inoltre vorrei ricordare che la contrazione del mercato diesel sta facendo aumentare le emissioni di CO<sub>2</sub>, già nel 2017, quindi con un mercato che vede ancora, anche in Europa, al 36% il diesel e le alimentazioni alternative (GPL, metano, elettriche e ibride) all'8% risulta chiaro che senza il contributo del diesel le emissioni non potranno scendere.

A chi accusa FCA di ritardi sui motori elettrici, ricordo che per investire sull'elettrico ci va un grande piano nazionale del Governo che renda usufruibile la rete elettrica, orbene negli altri Paesi i Governi, alcuni come quelli nordici o la Germania sono dieci anni che investono in tal senso. In Italia no. E siccome nell'ultimo decennio hanno governato tutti: destra, sinistra, gialloverdi (la Lega era sia nella destra che negli attuali gialloverdi), dunque di chi è la responsabilità di eventuali ritardi?

Quindi anziché le ecotasse fuori tempo servirebbe da questo Governo un piano nazionale concordato con le imprese per creare le infrastrutture utili a accogliere una svolta verso l'elettrico della mobilità almeno nelle grandi Città.

Veniamo ora alla nostra situazione.

La filiera dell'automotive in Italia vale 156mila addetti e 46 miliardi di fatturato in Italia; in Piemonte 58mila addetti (37,1%) e 18 miliardi di fatturato (39,1%).

Gli occupati di FCA in Piemonte sono circa 18mila; oltre a altri 6mila circa di CNHI, non dimentichiamoli.

Nelle ore successive alla lettera di FCA in cui si rendeva disponibile a un successivo Consiglio Regionale, a fronte di una situazione sulle scelte del Governo chiara, abbiamo assistito a dichiarazioni in cui il tono era di "sgarbo al territorio", "di un piano industriale lacunoso e finto", "un'azienda che gioca a nascondino". Questo da parte di rappresentanti MoViMento 5Stelle e Fiom. Purtroppo totale o quasi silenzio del PD (tranne Chiamparino, Lorusso, Fassino e Canalis), destra non pervenuta, Sindaco Appendino, silente anche Lei, ma presumo che il rinvio l'abbia salvata da un'altra rappresentazione da cui sarebbe fuggita come fa ultimamente.

L'altro aspetto è chi invoca il secondo costruttore e non spiega mai fino in fondo le vere ragioni. Per fare concorrenza a FCA? Per dimostrare che ci sarebbe chi sa fare meglio le auto? Per uno sfregio a FCA? Per dimostrare che il CCSL non va bene? Perché rilancerebbe Torino? Vi ricordate quando la Fiom, Airaudo e qualche altro "illuminato", volevano che Fiat vendesse l'Alfa Romeo a VW!? Avremmo chiuso Cassino come minimo, oggi. Allora due stabilimenti. Le politiche industriali non si fanno per "dispetto" o contrarietà ma per qualche cosa di aggiuntivo.

E poi il secondo costruttore c'è.

A Bairo Canavese la Blue Car costruisce l'auto elettrica da anni, la filiera dell'auto elettrica a Torino, seppur piccola, c'è già. Perché nessuno dalla politica ha provato a sviluppare questa filiera attraendo altri investimenti in Piemonte?

Perché era un costruttore troppo piccolo e non poteva "dare fastidio" a FCA?

Tralascio chi per incompetenza non sa di cosa parla anche se ricopre incarichi politici o istituzionali, tralascio chi da sinistra critica sempre tutto e dovrebbe invece analizzare perché sono spariti dalla scena politica (Verdi e Sinistra radicale hanno l'abitudine, nella sequela di sconfitte, a dire che gli elettori non li hanno capiti! Ma se non vi hanno capito ci sarà qualcosa di sbagliato nel vostro messaggio politico!!)

Il senso di queste dichiarazioni è riassumibile nel fatto che questo territorio da anni tratta a "pesci in faccia" un'azienda globale con un'azionista torinese e cittadino del mondo, come fu l'Avvocato peraltro, che è radicato sul territorio, che partecipa attivamente attraverso fondazioni e iniziative sociali e di formazione alla vita dei torinesi.

Ecco il problema sta qui.

Mi chiedo quanta ingratitudine abbia molta politica e molti torinesi e invece forse sarebbe bene ricordarsi come a partire dai fatti della Resistenza sino "all'esistenza" del PCI ci fu un rapporto stretto a difesa del sistema industriale Fiat a Torino, con in mezzo anche tanti fatti importanti e in cui le lacerazioni furono profonde ma mai venne meno quel legame da parte della Politica e della Città. Questo legame reciproco si è perso.

La politica nostrana dovrebbe essere capace di cambiare registro, di passare dal richiamare e accusare FCA alle proprie responsabilità a proporre un'alleanza per il territorio. E l'azionista è il principale riferimento; se si vuole tenere FCA sul territorio bisogna "legare" in un patto reciproco l'azionista al territorio chiedendogli di coinvolgersi, insieme, nella progettualità futura.

Oggi non c'è una capacità politica del territorio a realizzare questo che invece è il passaggio cruciale. Il rilancio di Torino e dell'area metropolitana passa dall'industria come capofila di un progetto globale in cui occorre avere volumi produttivi per garantire volumi occupazionali vincolati all'innovazione tecnologica del prodotto e del processo produttivo.

Poste le basi, il territorio ha mille altre possibilità aggiuntive e diverse.

Claudio Chiarle  
Segretario Generale FIM-CISL  
Torino e Canavese

Torino, 13 dicembre 2018