
Stellantis, Torino e l'Italia. Intervista a Stefano Tassinari (Acli)

Autore: Carlo Cefaloni

Fonte: Città Nuova

Quali sono le premesse di una politica industriale in grado di fermare il declino del settore auto in Italia? Il caso Stellantis alla vigilia dell'assemblea degli azionisti e dopo la manifestazione unitaria dei lavoratori nella città simbolo della Fiat. Intervista a Stefano Tassinari, vicepresidente Acli con delega al Lavoro e Terzo Settore

Alla vigilia dell'[assemblea degli azionisti del gruppo Stellantis](#) di martedì 16 aprile 2024, i metalmeccanici di Cgil, Cisl e Uil hanno indetto venerdì 12 aprile uno sciopero e **una manifestazione unitaria a Torino**, a partire dallo storico stabilimento di Mirafiori, dopo anni di divisioni tra i rappresentanti dei lavoratori che restano molte alte su più fronti. Torino 12 aprile 2024. ANSA/ALESSANDRO DI MARCO Il clima non poteva che essere teso e preoccupato per i tanti segnali, come l'ultima uscita anticipata a marzo di 1.520 dipendenti tra tecnici e ingegneri, che indicano la **progressiva dismissione dell'attività produttiva in atto da anni nella città simbolo della Fiat** e della dinastia della famiglia Agnelli che detiene ancora, tramite la società **Exor NV**, il 14,29% del capitale del gruppo industriale anche se risulta prevalente la componente francese di Psa coniugata ai fondi controllati dallo Stato francese. Carlos Tavares A.D. Stellantis e John Elkann presidente Stellantis ANSA/ALESSANDRO DI MARCO Nell'assetto proprietario di Stellantis si trova perfino, con il 3,16%, una società controllata dal governo di Pechino e tanti altri investitori internazionali ma **non vi è traccia di capitale pubblico italiano**. Come ha riportato l'insero economico del [Corriere della Sera](#) in vista dell'assemblea del 16 aprile che si potrà seguire indiretta sul web, i consulenti dei grandi investitori internazionali non hanno solo bocciato il **compenso da 36,5 milioni di euro assegnato nel 2023 all'amministratore delegato Carlos Tavares**, ma hanno criticato il beneficio riconosciuto a John Elkann, erede Agnelli e presidente di Stellantis, della disponibilità per uso personale di un **jet aziendale** che è costato 430 mila euro nel 2023. Una nota del gruppo ha risposto che «il 75% dei nostri profitti proviene da Paesi al di fuori dell'Europa e, in particolare, il 53% degli utili è generato negli Stati Uniti» e che **«se l'azienda va bene, tutti stanno bene, ossia anche i dipendenti e gli azionisti»**. Abbiamo parlato di Stellantis con **Stefano Tassinari**, vicepresidente delle Acli con delega al Lavoro, per una visione nazionale e internazionale. **Negli Usa un lungo sciopero dei metalmeccanici ha portato all'aumento del'11% del salario dei lavoratori e forti investimenti produttivi. A Torino, invece, sono stati contestati duramente il sindaco dem Lo Russo e il forzista Cirio, presidente della Regione Piemonte perché troppo indulgenti verso le promesse di Tavares ed Elkann. Le scelte di Stellantis appaiono l'esito annunciato di una strategia di uscita dall'Italia che parte da lontano. Perché a suo parere non ci si è mossi in tempo, cioè almeno dall'era della Fca di Marchionne?** Non è detto che tutto finisca davvero con la dismissione di Stellantis. Lo sciopero di venerdì 16 aprile, il mobilitarsi della città nel suo insieme, il messaggio dell'arcivescovo Roberto Repole, l'unità dei sindacati sono segnali di speranza che possono fare la differenza. Ma certamente se non cambia nulla, ci sarà una più o meno lenta chiusura usando, prima o poi, quelli che una volta si chiamavano prepensionamenti. Del resto come mi ha scritto ieri un amico che la vicenda la conosce bene: «penosa e lunga storia, John Elkann ha fatto quello che suo nonno Giovanni aveva fatto (provato a fare) con GM... a nessuno piace Fiat». L'economia è figlia della società e dovrebbe alimentarla di speranze, se invece si concepisce come separata da essa prima o poi è il declino. E Fiat, ovvero la presenza italiana e torinese in Stellantis, ha cessato da tempo nella testa di tanti di essere vista come importante. La città stessa in tante persone, non tutte ovviamente, sempre più spesso è transitata in un paio di decenni dall'eccesso del concepirsi solo come città operaia a quello di pensare che essere operai è una cosa che appartiene al passato. Memorabile in questo senso l'inchiesta di Ezio Mauro tra gli operai della ThyssenKrupp

all'indomani della strage del 6 dicembre del 2007, un anno dopo le Olimpiadi invernali. **Siamo davanti ad una crisi culturale prima che economica?** Ci sono alcune considerazioni necessarie da fare. Se da un lato lo sciopero è stato importante, dall'altro mette in luce che, per l'Italia, Mirafiori, sindacati esclusi, è solo una vicenda locale e di settore, ma, pensando così, muore Mirafiori e muore l'industria. Come è avvenuto per altre aziende in questi decenni: essere tornati all'Italia dei regionalismi e dei campanili ci ha fatto tornare piccoli piccoli e l'autonomia differenziata del governo Meloni porterà definitivamente, alterando la Costituzione, a 21 staterelli in competizione tra loro come i capponi di Renzo Tramaglino ne "I promessi sposi". **Cosa c'entra**

l'autonomia differenziata? Perché, se andrà in porto, sarà la pietra tombale sulle politiche industriali. Queste, assieme ai servizi per l'industria, le infrastrutture strategiche, la ricerca universitaria, se concepite e governate in competizione tra regioni (e su questa scia, spesso tra comuni), comportano aumento dei costi, aumento delle normative (21 invece di una), aumento dei consigli di amministrazione parapubblici, aumento dei politici e manager che devono dare un senso alla loro poltrona..., col duplice risultato di un contesto che non aiuta la crescita della piccola e media impresa e, nel contempo, si presenta come una pleora di norme, interessi localistici e interlocutori per imprese e gruppi di dimensione nazionale o globale. **Perché non ci si è mossi in**

tempo? Perché in questo Paese ci si muove solo d'inerzia. Mi rifaccio a un'immagine maturata in un gruppo di lavoro organizzato in Acli proprio sulle politiche per l'occupazione: soprattutto in questi tempi drammatici e inediti le organizzazioni che si concepiscono come una barca a vela finiscono per stare ferme ad aspettare il vento e così rischiano di non muoversi mai o farlo tardi. L'alternativa è concepirsi come il vento e cominciare a soffiare. **Ma tale alternativa è davvero possibile?** Certo!

Mirafiori, Torino e l'Italia hanno un patrimonio di sapere e saper fare non solo per essere protagonisti, ma per essere leader della mobilità sostenibile. In Piemonte c'è un contesto di aziende di primo piano che compongono una filiera completa per fare auto. Il tema non è solo l'auto elettrica, ma una mobilità sostenibile che si fa insieme aziende, città e Paese, come per altro si invita a fare da anni: l'amico Antonio Sansone, all'epoca segretario locale della Fim, la proponeva già oltre un quarto di secolo fa. **Ma oggi ha un futuro il settore automotive in Italia dopo le tante critiche sollevate sull'auto elettrica?**

Certo che il passaggio europeo a un minor impatto ambientale e climatico ha i suoi costi, e necessita di risorse e un approccio che accompagnino socialmente i cambiamenti, ma i conti si fanno sempre guardando anche ai benefici. Il tema qui non è che l'economia verde non sia conveniente, perché sul medio e lungo periodo lo è anche in termini di posti di lavoro, il tema è che una finanza senza regole dove comandano la speculazione e il guadagno immediato (con una bolla finanziaria di debito globale sempre più pericolosa) non premia investimenti di lungo periodo, ma solo l'utile immediato, il fare soldi coi soldi in poltrona in centesimi di secondo, non con il lavoro, ma a scapito del lavoro. **Quali problemi strutturali vanno**

affrontati? Se veramente vogliamo, come dobbiamo volere, un *green new deal*, non possiamo far finta che non serva una riforma sia della fiscalità e sia della finanza almeno europea che cancelli i paradisi fiscali, tassi la grande ricchezza (dei pochi che hanno aumentato i propri patrimoni di miliardi anche durante la pandemia), regoli i derivati e la finanza ombra, separi banche commerciali da banche d'affari, penalizzi fiscalmente la speculazione e premi gli investimenti in economia reale. Liberando così anche risorse per sostenere l'occupazione. **Cosa vuol dire politica industriale a**

Torino? Mirafiori ha lo svantaggio di non essere un piccolo stabilimento, al quale non bastano piccoli progetti. Per contro, ha il vantaggio di essere un grande stabilimento, che può dare un grande apporto se il Paese si dota di una politica industriale e Stellantis è costretta a un tavolo vero sul futuro industriale dell'Italia. Ciò anche perché Torino e il Piemonte sono un contesto manifatturiero di grande competenza dove, appunto, in pochi chilometri c'è tutto quel che serve per fare mobilità, per sperimentarla e per farla innovando non solo il prodotto, ma la vita della società. E quando s'innova la società, poi l'economia arriva: la più grande iniziativa economica avviata con l'Unità d'Italia fu la costruzione della rete nazionale delle ferrovie, ma mica allora c'era tanta domanda di trasporto nazionale, fu la capacità di visione e l'azione politica a trascinare lo sviluppo e far emergere e dare

corpo alla domanda. Ma appunto serve la politica, non timida e non figlia del liberismo che continua a chiedere alla politica solo di amministrare il presente. **Ma per fare questo non è necessario che lo Stato entri nel capitale di Stellantis come ha fatto la Francia ?** Serve certo un intervento pubblico, ma l'azione è più complessiva e spesso lo Stato ha fatto male o rischia di farlo, per clientelismo o perché poi la politica punta, come avviene ora, sull'economia della guerra e delle armi. Serve intanto un quadro europeo e una politica europea. Invece di dividerci in 21 staterelli, dovremmo concepirci come regione d'Europa. Serve che un Paese come il nostro, di sole, mare e bellezza e qualità della vita e delle produzioni smetta di spararsi addosso da solo e diventi protagonista della svolta green. Poi "pubblico" non significa solo "statale": Olivetti immaginava che la sua azienda potesse diventare in parte dei lavoratori, dell'Università e della comunità. Ma certo il ruolo dello Stato deve essere chiamato in gioco. **Parliamo di un'altra Italia in crescita economica e demografica...** È una grande questione da tener presente. La nostra popolazione in età da lavoro è sempre più anziana (quasi 10 milioni gli occupati oltre i 50 anni) con prossimamente 200 mila persone in meno ogni anno visto che già oggi i trentenni sono numericamente un terzo in meno dei cinquantenni. Certo che reclamiamo da decenni più welfare e più risorse e servizi per le famiglie, ma per giustizia, non perché questo oggi possa più risolvere il problema demografico ormai compromesso, perché i bambini non nascono già ventenni. E senza giovani il Paese vive d'inerzia e un Paese che vive d'inerzia non attrae né promuove il lavoro, infatti stipendi e compensi di giovani e donne sono sempre più da fame e ostaggio del sommerso. **C'è chi dice perché esiste troppa immigrazione..** Senza immigrazione, invece, non avremo più industria, e senza industria non avremo non solo il vento, ma manco più le vele. Serve puntare su una regolare politica di accoglienza e integrazione dei migranti, innanzitutto per umanità e rispetto dei diritti umani (e della Costituzione): la legalità è fatta di diritti. Insieme va rafforzata e aumentata la cooperazione allo sviluppo, in particolare con l'Africa, ma senza fare spot come il piano Mattei e poi a conti fatti tagliare di oltre 600 milioni le già poche risorse previste, invece di portarle allo 0,70% del Reddito nazionale lordo come previsto dall'Agenda 2030 delle Nazioni Unite. **Sono comunque tanti i nodi da sciogliere. La stessa transizione ecologica presenta dei problemi se imposta dall'alto. Che fare?** Molte critiche sull'auto elettrica sono motivate, ma nel complesso penso che i cambiamenti procedono per passaggi successivi. Servono una politica e uno sguardo più ampio che pensino, ad esempio, alle materie prime che arrivano dal Congo o altri siti dove c'è chi muore o viene sfruttato per il nostro sviluppo. Occorre stabilire vere regole sulle filiere, come qualche azienda seria talvolta già prevede da sola dimostrando così che fare impresa seriamente è possibile oltre che necessario. Ma anche qui mi chiedo: la politica dov'è? È ancora ferma al fallimento della vicenda ex-Ilva di Taranto dove pare che, a forza di non voler fare subito i conti con la salute e l'ambiente, si è ancora una volta smesso di dettare il vento del cambiamento e ora si attende una lenta e drammatica chiusura. Un Paese di soli anziani è certo ricco di sapere e di storia, ma il loro patrimonio è innanzitutto umano e di senso della vita. Non è pensandosi come Paese delle cliniche e delle case di riposo che si evita il declino, i nostri anziani avrebbero altre storie da raccontarci, su come hanno costruito un mondo nuovo uscendo dalla guerra e dal fascismo. Progresso democratico ed economico devono viaggiare insieme per restare umani e affrontare assieme le sfide del nostro tempo.

Sostieni l'informazione libera di Città Nuova! Come? [Scopri le nostre riviste, i corsi di formazione agile](#) e [i nostri progetti](#). Insieme possiamo fare la differenza! Per informazioni: rete@cittanuova.it