

AUTO STRANIERA O AUTO A IDROGENO?

Saggio pubblicato in I Dialoghi di EUROPA a cura di Giovanni Cocconi

PIETRO ICHINO. Sulla vicenda dell'Alfa di Arese abbiamo scritto più volte, Aldo Bonomi sul *Sole24 Ore*, io sul *Corriere della Sera*. Credo, però, che per discuterne dobbiamo prendere le mosse dal risultato che abbiamo sotto gli occhi: ancora Cassa integrazione per tutto il 2005. Se si considera anche l'intervento ordinario della Cassa del 2002, siamo a quattro anni consecutivi di sostanziale disoccupazione. E in funzione di che cosa? Di un progetto industriale per l'auto ecologica che di fatto non decolla; certo non dà occupazione a questi 483 lavoratori, che tre anni fa erano più di 1000. L'unico risultato concreto che è stato ottenuto in tutti questi anni sono i 115 lavoratori che dovrebbero essere assunti entro la fine di quest'anno dalla Tvr, una piccola azienda inglese di costruzione di automobili di lusso, che ad Arese avvierà per ora soltanto una linea di montaggio di componenti costruite altrove. Poi ci saranno circa trenta posti di lavoro attivati dall'Associazione delle aziende elettromeccaniche, mentre le municipalizzate milanesi Aem, Atm e Amsa hanno preso un impegno generico di assumere entro l'anno prossimo altre 100 persone. Dal punto di vista delle politiche del lavoro non lo si può definire altrimenti che un risultato disastroso: si sono tenuti 500 lavoratori bloccati per tutti questi anni in funzione di un progetto che, com'era ben prevedibile fin dall'inizio, non avrebbe potuto dare loro occupazione in tempi ragionevoli perché riguardava un prodotto che doveva essere ancora inventato e ingegnerizzato. L'errore di fondo è stato quello di aver confuso la politica del lavoro, che ha o dovrebbe avere tempi molto più brevi, con la politica industriale, che ha tempi diversi, molto più lunghi. Si è adottato un obiettivo di politica industriale di lungo termine per una finalità di politica del lavoro che era ed è per sua natura di breve termine.

ALDO BONOMI. Il problema mi pare quello di accettare o no la logica dei "vasi comunicanti" del mercato del lavoro. Lei dice: i tempi delle politiche del lavoro dovrebbero essere veloci e questi lavoratori avrebbero potuto essere assorbiti in altre aziende e altri settori. Chiunque frappone dei processi di resistenza o di utopia rallenta la teoria dei "vasi comunicanti" ed è contro politiche del lavoro efficienti.

I. Io non dico che non si debba progettare l'auto all'idrogeno: è giustissimo progettarla, ma non si può sovrapporre quel progetto, che richiede tempi lunghi, a un problema di politica del lavoro, che richiede tempi brevi.

B. Ma non dovremmo mai dimenticare il nesso tra politiche del lavoro, politiche industriali e politiche sociali. Sono d'accordo sul problema del tempo presente, però c'è anche un problema di memoria e di futuro. La "resistenza" sindacale può anche essere giudicata come un fenomeno da aristocrazia operaia o da corporazione forte. Sappiamo bene che esistono crisi in tante piccole imprese o in alcune filiere (basti pensare al tessile) dove però le organizzazioni sindacali sono meno potenti e non riescono a ottenere i benefici che lei ha elencato per Arese. Però mi permetto di rovesciare il ragionamento. Parlando con i rappresentanti sindacali o con Mario Agostinelli, che sostiene il progetto dell'auto a idrogeno, ho potuto constatare che il discorso sulle politiche del lavoro è legato a quello sulle politiche industriali. Anche Confindustria oggi pone un problema di politica industriale: se non ci poniamo il problema di mantenere alcuni livelli di qualità della manifattura la teoria dei vasi comunicanti da sola non è sufficiente.

I. Certo, ma devono esser tenuti distinti i due piani, altrimenti si commette l'errore gravissimo di Arese, dove si sono bloccate centinaia di persone in una posizione di disoccupazione, che l'esperienza e gli studi socioeconomici ci dicono aggravarsi con il passare del tempo: più si resta in posizione di inattività, di disoccupazione,

più diventa difficile trovare una nuova occupazione. Il progetto può anche essere il migliore del mondo, ma se ha – e li ha certamente - tempi lunghi, il problema dell'occupazione di queste persone andava e va risolto in un altro modo. Io imputo alla regione Lombardia, a cui la riforma costituzionale del 2001 attribuiva competenze nuove in materia di politica del lavoro, di non avere fatto nulla ad Arese su questo terreno negli ultimi tre anni (salvo organizzare dei corsi di formazione professionale del tutto generica, che servivano soltanto a fornire il pretesto per erogare una indennità ai cassintegrati): ha accettato di tenere 500 persone ferme per tre anni, in funzione di un progetto industriale che non poteva dare loro il lavoro in tempi ragionevoli. E questo in un'area dislocata a due chilometri dal nuovo grande polo fieristico di Rho-Pero; e nel cuore del triangolo Milano-Varese-Lecco, che è una zona tra le più ricche di lavoro industriale in Europa, piena di aziende affamate di operai qualificati.

B. Però, parliamoci chiaro: se non ci fossero stati i 500 “resistenti” probabilmente non si sarebbe nemmeno parlato di un progetto di politica industriale da parte della Regione sull'auto a idrogeno.

I. Vogliamo dire che abbiamo sacrificato 500 persone tenendole disoccupate per 4 anni come “ostaggio” per fare pressione sulla Regione e obbligarla a far decollare il progetto? Questa sarebbe una scelta assolutamente irresponsabile, di un cinismo inaudito, soprattutto se compiuta da parte del sindacato.

B. Qui siamo di fronte a un problema un po' più ampio: come si chiude un ciclo e come se ne apre un altro. Il ciclo fordista della manifattura industriale della grande impresa è in crisi, ad Arese come a Torino. Anche a Torino non possiamo pensare di chiudere il problema della Fiat con le Olimpiadi del 2006!

I. Certo, i progetti di politica industriale vanno coltivati ma vanno coltivati bene. Nello stesso periodo di tempo in cui l'Alfa è andata spegnendosi ad Arese, cioè dal 1986 (quando è stata venduta alla Fiat) a oggi, a Sunderland, nell'Inghilterra del nord, è stata fatta una buona politica industriale con la quale si è attirato il primo investimento della Nissan già negli anni Ottanta; a metà degli anni '90 è arrivata la produzione di un secondo modello e nel 2001-2002 sono riusciti a far dislocare lì anche la produzione del terzo modello, la Micra.

B. Ora, però, lei sta parlando di politiche industriali...

I. Sì, ma anche di politiche ragionevoli ed efficaci. In Gran Bretagna il sindacato ha seguito una linea, anche rivendicativa, opposta rispetto a quella del sindacato italiano. Lì hanno lasciato che chiudesse l'industria dell'auto a capitale nazionale, ma fin dagli anni '80 hanno aperto al capitale internazionale; con una politica industriale seria, hanno oggi un'industria dell'automobile che per il 90 per cento è a capitale straniero ed è capace di attirare il 60 per cento di tutti gli investimenti nel settore dell'auto che arrivano in Europa dal resto del mondo. Negli stessi anni in Italia l'Iri decideva di vendere l'Alfa - invece che alla Ford, che tra l'altro offriva di più - alla Fiat, proprio per difendere l'industria nazionale dalla concorrenza straniera. In Gran Bretagna hanno fatto la scelta opposta: hanno lasciato che l'impresa nazionale inefficiente chiudesse e hanno creato le condizioni favorevoli agli investimenti internazionali. Il risultato è che l'industria dell'automobile inglese oggi è fortissima e la Gran Bretagna riesce a cogliere tutti i vantaggi della globalizzazione, con una forza lavoro che in questo settore non teme la concorrenza straniera perché è qualificatissima. In Gran Bretagna oggi il fatto che la Rover fallisca non costituisce una catastrofe, perché la Rover lì costituisce ormai soltanto l'8 per cento dell'industria dell'auto, non il 100 per cento come la Fiat in Italia.

B. Però mi risulta che Tony Blair, forse era perché era in un periodo pre-elettorale, due mesi fa abbia versato milioni di sterline per risolvere la crisi occupazionale aperta dal caso Rover. Quindi il problema non è solo quello di attrarre investimenti stranieri.

I. Se il Governo Blair avesse erogato aiuti di Stato alla Rover sarebbe stato immediatamente bloccato dalla Commissione europea. Il governo britannico, invece, ha speso fondi per migliorare le infrastrutture e per creare sinergie tra l'università e l'industria.

B. E perché la regione Lombardia non può spendere soldi per mettere in piedi un progetto di reindustrializzazione?

I. La Regione fa benissimo a stanziare denaro per un progetto di politica industriale, ma non può dimenticare la politica del lavoro. Ad Arese, fino ad ora, non è riuscita a collocare un solo lavoratore in quattro anni e, intanto, a tutt'oggi quel progetto di politica industriale langue.

B. Su questo punto sono d'accordo. Alberto Rossini della Ranger mi ha detto che, se ci fosse un piano di politica industriale, sarebbe disponibile a utilizzare l'area di Arese come piattaforma produttiva. Quel luogo è ancora un'opportunità, non una sciagura!

I. Sì, però non dimentichiamo che da quell'area sono stati cacciati imprenditori che venivano a proporre contratti di lavoro e assunzioni. E perché? Perché lo Slai-Cobas, la Fiom-Cgil e la Fim-Cub hanno rifiutato per anni in modo drastico qualsiasi ipotesi di rioccupazione di queste persone nel polo logistico o comunque in qualsiasi produzione che non fosse di automobili Fiat, fino al 2002, o dell'automobile ecologica, dal 2003 in poi. Oggi, invece, finalmente si riconosce che il polo logistico in funzione della Fiera, di Malpensa e del porto di Genova può essere una soluzione interessante. Che senso ha impedire che centinaia di persone trovino un lavoro alternativo in zona o addirittura in quella stessa area, solo per tener fermo che quelle persone devono produrre solo automobili ecologiche? Io credo che, con questa scelta, sia stato commesso un errore gravissimo da parte del sindacato, con l'appoggio della Regione e di tutte le forze politiche.

B. A me sembra invece positivo che, innanzitutto, si sia cominciato a porre il problema di una politica industriale che guardi verso la mobilità sostenibile e l'auto all'idrogeno, investendo su ricerca e sviluppo. Se poi il sindacato ha visto in questa proposta un'ipotesi di mantenimento di posti di lavoro e di rioccupazione di quadri ha fatto il suo lavoro. Quanto al confronto con la Gran Bretagna credo sia fuorviante. Anch'io credo sia stato un errore puntare solo sul grande produttore italiano, però attenzione: rispetto al modello inglese noi abbiamo un patrimonio di medie imprese che sono nate e cresciute dentro quel ciclo e che oggi sono leader mondiali nel loro settore. Faccio solo tre esempi: Pininfarina, Brembo, Ranger. Io non credo che il problema si risolva semplicemente smantellando il nostro sistema industriale del ciclo dell'automobile cercando di attrarre investimenti stranieri.

I. Nel 2000 in Europa si è aperta la competizione per l'insediamento della linea di produzione della Micra-Nissan, che poi si è insediata a Sunderland. Perché si è esclusa in modo drastico e aprioristico la candidatura di Arese? Forse perché non volevamo in casa nostra il capitale giapponese? Forse perché si rifiutava l'idea che la Fiat potesse ritirarsi da Arese? Il fatto è che in questo modo siamo rimasti con un pugno di mosche in mano.

B. Vede che siamo arrivati a discutere di politiche industriali. E perché? Perché ci sono quei cinquecento "fantasmi" da collocare.

I. No, la storia è un'altra. Non si è fatta la politica industriale che si doveva e si poteva fare perché si è voluto risolvere un'emergenza occupazionale locale mediante un progetto industriale di lungo termine, allo stesso tempo condizionando

quel progetto alle esigenze occupazionali contingenti. Col risultato che il progetto industriale è ancora fermo al palo, e i disoccupati sono rimasti tali per quattro anni.

B. Le esigenze di politica industriale non sono scisse dalle politiche del lavoro. Se oggi abbiamo medie aziende leader nel mondo lo dobbiamo a un sapere diffuso, a operai e tecnici competenti che hanno lavorato per anni in centri di ricerca e nel ciclo dell'automobile. Il fatto che il sindacato cerchi di tutelare queste risorse non mi sembra sbagliato.

I. Ma il sindacato non le tutela affatto. Il fatto che la politica industriale ad Arese sia stata guidata dalla Fiom-Cgil e dallo Slai-Cobas - cui Fim-Cisl Uilm-Uil si sono sostanzialmente accodate, sia pure con scarsa convinzione - non è un buon segno riguardo alla capacità della Regione su questo terreno. Il risultato, comunque, è sotto gli occhi di tutti: l'obiettivo non è stato raggiunto. E si è impedito ad Arese di avere un insediamento che avrebbe potuto benissimo aspirare ad avere: perché, anche dal punto di vista della ricerca e delle sinergie tecnologiche, Arese, a un passo da Milano, aveva da offrire persino più di Sunderland. Eppure la Regione è stata ferma, non ci siamo neanche candidati, perché la Fiom e lo Slai Cobas avevano deciso, e hanno mantenuto fermo fino al 2002, che lì doveva restare la Fiat, poi hanno deciso che lì si doveva produrre l'auto ecologica. Il progetto dell'auto a idrogeno è una bellissima cosa, ma non poteva avere nulla a che fare con l'occupazione degli operai e dei quadri di Arese. Mentre la produzione della Micra avrebbe dato lavoro a tutti i disoccupati di Arese e ad altri mille in più.

B. A me pare, invece, sia urgente lanciare un progetto della mobilità sostenibile nel cuore di quella che io chiamo la "città infinita", di quell'agglomerato urbano che ormai è la metropoli diffusa milanese. Non credo che il problema della mobilità sarà risolto con i pannicelli caldi delle "domeniche a piedi".

I. Su questo siamo d'accordo; ma questo non riguarda l'occupazione di quei cinquecento lavoratori e non può riguardarli: non possiamo tenerli in ostaggio per degli anni per costringere la Regione a investire sulla mobilità sostenibile. Ad Arese si è rinunciato alla Nissan-Micra, sono state cacciate le imprese elettromeccaniche, si è impedito l'insediamento del nuovo polo logistico, perché si era teorizzato che non si poteva produrre altro che l'automobile ecologica.

B. Gli imprenditori con cui ho parlato dicono invece di essere pronti a investire ad Arese e ne parlano come di un'opportunità. Ma occorre che ci siano anche politiche pubbliche che si muovano in questa direzione.

I. Certo, ma non le politiche pubbliche che ha fatto la Regione ad Arese.

B. In ogni caso quei 500 "fantasmi" pongono a tutti noi un problema di futuro.

I. Sì, ma bisogna porlo in modo ragionevole, mentre qui già tre anni fa era prevedibilissimo e previsto che il progetto dell'auto ecologica non poteva garantire il futuro di nessuno.

B. Però un obiettivo è stato raggiunto: che di Arese si parlasse sulle prime pagine del *Corriere* e del *Sole* e che adesso, io e lei, stiamo facendo un dialogo su *Europa* su politiche del lavoro e politiche sociali

I. Questo è certamente un fatto positivo. Resta il fatto che l'obiettivo di quei lavoratori è il lavoro; e il lavoro - che ancora oggi per la maggior parte di loro è un miraggio - lo avrebbero ottenuto, molto prima, in condizioni migliori, se ci si fosse mossi in tutt'un altro modo. Questa è una responsabilità che io imputo al sindacato, alla Regione, e alle forze politiche milanesi. Il declino dell'industria italiana è anche conseguenza di tanti errori come questo.