

Il futuro dell'auto ***

La Fiat considera la sua l'unica strada possibile per il futuro dell'auto. Oggi c'è la crisi economica della finanza, quella manifatturiera, quella ambientale, quella dei consumi. Siamo dentro un cambiamento epocale, è impossibile tornare all'epoca in cui l'industria dell'auto era quella trainante. Oggi la lotta per la difesa del reddito e dell'occupazione si salda con quella sul cambiamento del modello di sviluppo.

La crisi: la produzione dell'auto è scesa del 33,9% in Italia, del 16% nel mondo. C'è una sovra capacità produttiva del 30%, localizzata per un terzo in Europa con due milioni di addetti (1 in Italia). Unica zona in crescita l'Asia.

Crisi di un modello industriale e di crescita: con l'auto è nato il fordismo con le sue regole di produzione e di consumo, facendo nascere la classe dei manager e un nuovo tipo di sindacato, il consumo di massa. Il sindacato tradizionale ha legato passivamente l'aumento della produttività all'aumento del reddito. L'aumento progressivo dei consumi ha provocato l'esaurimento delle risorse a buon mercato. Le guerre per il controllo del petrolio si susseguono – oggi anche l'Afghanistan si rivela di questo tipo.

Crisi sanitaria per incidenti stradali: in Italia 60 auto ogni 100 abitanti, 4700 persone morti, 310mila lesioni, 170mila ricoveri, oltre 600mila al pronto soccorso, 20 mila invalidi l'anno.

Ambiente: la produzione e la circolazione delle auto provoca l'emissione di 133 milioni di tonnellate di CO2. L'inquinamento atmosferico delle aree urbane provoca 100mila morti l'anno in Europa. Inoltre ci sono le polveri sottili.

La mobilità: l'83% degli spostamenti è fatto con l'auto, il 76% delle merci si spostano su gomma. Il 90% del carburante utilizzato serve solo per spostare la macchina. L'impatto dell'auto sul territorio: 1 miliardo di m2 occupati. L'auto è usata mediamente solo 2 ore al giorno. Il 60% del petrolio è usato dai trasporti.

Il costo annuale di un'auto media è di 4500 euro, (20% della spesa annua delle famiglie). Il costo complessivo è di 161 miliardi annue.

Lo stato incassa 46 miliardi di euro dalle tasse, e altri 20 dai carburanti.

Il nuovo piano promette di nuove quote di produzione che come al solito non saranno raggiunte. L'Alfa Romeo fu regalata alla Fiat nel 1987 e ottenne condizioni speciali dal sindacato. Poi nel 1990 ci fu Melfi, con accordo sindacale che modificava le normative e con un salario minore del 30%. Oggi vuole fare 6 milioni di auto nel mondo, chiede ai lavoratori l'intensificazione dello sfruttamento.

La CUB ritiene che vada cambiato il modello produttivo, con un intervento diretto dello Stato nella produzione dei veicoli e nel cambiamento del piano dei trasporti e della mobilità, in alternativa alla deindustrializzazione e devastazione ambientale, per distribuire il lavoro a parità di salario. Lo stato ha finanziato finora la Fiat con 500 miliardi (è il vero azionista) ** Convegno di Napoli 12 giugno 2010 della CUB

dibattito

commento- L'analisi mi sembra corretta

La proposta, che potrebbe valere per molti altri settori dell'economia e dello stato lo è di meno.

Infatti i rapporti di forza e la decomposizione imprenditoriale e politica non fanno vedere come possibile uno sbocco a breve termine di questo tipo.

Insegnare ai padroni il loro mestiere non porta da nessuna parte e lo stato sta mollando molti settori in cui interviene.

Lo smarcamento della CUB dal produttivismo imperante è quindi lodevole ma velleitario.

L'idea dominante nella classe è che ci devono pensare i padroni e i banchieri a dirci come e cosa consumare e produrre,

e siamo in piena ritirata...

Questo è il mio pensiero- non da oggi

come la pensate voi?

Piero