

Le crisi industriali WHIRLPOOL ALITALIA & C. NEL PAESE SENZA GUIDA

Giuseppe Berta

Nelle ultime settimane, il processo di deterioramento della realtà economica italiana ha accelerato il proprio passo. Nella cornice di un Paese che sembra aver perso i propri punti di riferimento, alcuni nodi stanno ar-

rivando al pettine, senza che vi siano più le possibilità di rinvio cui ci si è aggrappati nel corso degli anni passati. Prendiamo ad esempio il caso dell'Ilva di Taranto, che ci si era illusi di poter avviare a soluzione con la cessione ad Arcelor Mittal.

Continua a pag. 43

Segue dalla prima

WHIRLPOOL, ALITALIA & C. NEL PAESE SENZA GUIDA

Giuseppe Berta

La nuova gestione dell'acciaiera pareva aver segnato un punto di svolta in una delle vicende più intricate con cui si sia dovuta misurare l'Italia d'oggi. Invece adesso risulta che non è così e non perché la produzione d'acciaio è stata ridotta rispetto ai livelli previsti, con la conseguenza della cassa integrazione per un numero rilevante di lavoratori. La notizia peggiore è un'altra, cioè che sarà revocata la condizione secondo cui i nuovi gestori dell'impianto ex Ilva non possono essere ritenuti responsabili dei danni provocati dalle gestioni precedenti. Arcelor Mittal aveva negoziato col precedente ministro dello Sviluppo Economico Carlo Calenda fissando ben chiaro questo presupposto, che ora dovrebbe venir meno. Se questo avverrà, ogni soluzione per Taranto verrà pregiudicata e l'accordo per la continuità dello stabilimento potrebbe saltare da un momento all'altro. L'Ilva è da anni un elemento cruciale nel processo di destrutturazione dell'Italia industriale. La Svimez ha calcolato che il costo delle sue traversie degli ultimi anni sia di circa 23 miliardi di euro per il Pil italiano. Se domani lo stabilimento cessasse definitivamente di operare, non si sanerebbe affatto la ferita ambientale che la produzione siderurgica ha inferto alla città. Ne uscirebbe compromessa

probabilmente la stessa opera di risanamento che è stata a lungo invocata. In altri termini, l'abbandono dello stabilimento e la cessazione dell'attività non porterebbero di per sé ad alcuna soluzione, senza un piano di recupero dell'ambiente e del territorio. L'Ilva e Taranto sono le punte estreme, ma anche la metafora di una serie di crisi italiane che sono state lasciate incancrenire nel tempo, senza mettere capo a effettive soluzioni. Una parte non da poco dell'Italia industriale e delle sue imprese è stata abbandonata senza che mai venisse perseguita una strategia per la sua trasformazione. Basta citare nomi come Whirlpool e Alitalia per rievocare i capitoli di una crisi ininterrotta e interminabile, che sono stati trasmessi da un governo all'altro e per i quali sono stati evocati degli sbocchi immaginari, che non si sono mai rivelati efficaci né realmente percorribili. Si è lasciato così che l'Italia industriale si decomponesse un anno dopo l'altro, col risultato che non si sa più se le situazioni possano essere recuperabili. Da queste parole dovrebbe apparire che la decadenza dell'Italia non è questione recente e che le sue radici sono ormai profonde dentro il nostro passato. Del resto, da tanti anni si lamenta che il nostro Paese sia privo di una visione del proprio futuro economico (e dunque anche civile), visto che i governi hanno rinunciato a dotarsi di qualcosa di simile a una strategia o anche solo a delle finalità. Tutto vero, a patto di aggiungere che anche l'esecutivo in

carica non solo non si differenzia, da questo punto di vista, ma come abbiamo visto ci aggiunge del suo per complicare le cose, come dimostra il caso di Taranto. In questi mesi, il ministero dello Sviluppo Economico ha brillato per la sua assenza e per un silenzio pressoché totale su tutte le questioni che toccano il futuro produttivo dell'Italia. Sintomatico l'atteggiamento tenuto di fronte al nodo della fusione tra Fiat Chrysler e Renault: mentre al di là delle Alpi il governo francese ha peccato per un eccesso dirigismo e di interventismo (ben rilevato, per esempio dal «Figaro» di ieri), qui è avvenuto l'esatto opposto, con una passività sconcertante. Eppure, non è un tema di poco conto sapere se l'Italia è destinata o no ad avere ancora una produzione automobilistica significativa. Pensiamo poi ai casi dell'Alitalia che va di male in peggio, oscillando tra soluzioni improbabili (come quella della fusione con le ferrovie) e un'indifferenza pratica che si traduce in perdite sempre più gravi, a fronte di un ruolo sempre più ridotto. Al punto cui siamo giunti, i margini di manovra si sono quasi annullati e sarebbe inutile prospettare ipotesi di ripresa che non hanno più consistenza né credibilità. È il momento di segnalare lo stato di complessiva gravità della crisi italiana, rinunciando alle promesse e agli esercizi sterili di fantasia. Questo è d'altronde l'atto preliminare del tentativo per salvare il salvabile con comportamenti conseguenti.