

L'ANALISI

## ALITALIA, ILVA E VECCHIE CRISI

MARIO DEAGLIO

**I**l presidente del Consiglio è ancora nella fase in cui deve familiarizzarsi con il suo nuovo incarico e già si trova sul tavolo, in mezzo a tutti gli altri, tre problemi che scottano, in parte per la loro importanza e in parte per il fallimento dei tentativi “soffici” di governi precedenti di lenirli anziché risol-

verli in maniera radicale. Al primo posto - grazie a una sentenza di pochi giorni fa che potrebbe portare allo spegnimento degli altiforni - c'è l'Ilva. Le acciaierie di Taranto sono divenute un crocevia di molti problemi italiani: non solo dell'inquinamento di origine industriale ma anche della lentezza della ma-

gistratura e delle procedure burocratiche, non solo delle difficoltà degli investitori stranieri in Italia ma anche della nuova crescita del divario Nord-Sud. Tutte cose che, all'ombra degli altiforni non si possono più affrontare a pezzettini: in un mondo che cambia rapidamente, è il momento di scelte radicali.

## ALITALIA, ILVA E VECCHIE CRISI

**I**l cambiamento ha un nome preciso, Green Deal, “patto verde” in cima ai programmi dell'attuale Commissione europea. Anche per questo “patto” il Parlamento europeo ha stanziato per il periodo 2021-27 la ragguardevole somma di 750 miliardi di euro con il programma Next Generation EU che pone ai primi posti il ritorno del “verde” e la lotta all'inquinamento. Su questa base, bisogna poi considerare che Taranto non è un'acciaieria sperduta in un deserto ma una città con oltre 2500 anni di storia, posta in una straordinaria area archeologica del mondo, e che vi sorge forse il più importante museo di antichità della Magna Grecia: un polo basato su queste risorse può riappropriarsi del proprio passato mentre un polo siderurgico radicalmente rinnovato può guardare allo sviluppo industriale futuro. Taranto e l'Ilva possono realizzare sul piano locale quello a cui si dovrebbe tendere su piano nazionale ed europeo.

Il secondo dossier importante ci sta perseguitando da circa trent'anni e ha un nome che tutti conoscono: Alitalia. Un'impresa pietrificata che ha letteralmente “finito il carburante”. E' infatti agli sgoccioli dei soldi necessari per tirare avanti anche nell'attuale, ridottissima forma, una “compagnia di bandiera” in un mondo in cui - anche senza contare il Covid - di “compagnie di bandiera” ne esistono sempre meno. Basti pensare che persino la British Airways si è di fatto fusa con la spagnola Iberia, l'olandese Klm con la francese Air France, mentre la Swiss (già Swissair) è parte del gruppo Lufthansa. Su Alitalia grava un'indagine della Commissione europea per un prestito statale di 1,3 miliardi che a Bruxelles è con-

siderato un illecito aiuto di stato: una parte non prevalente degli almeno 7,5 miliardi spesi, a vario titolo, nel tempo dallo Stato per tenerla in vita. Le soluzioni operative possono essere varie ma di certo è finito il tempo di pensare ai prossimi sei mesi o alle prossime elezioni nel prendere decisioni che avranno effetto sui prossimi dieci o vent'anni: abbiamo già dato.

Il terzo fascicolo riguarda Montepaschi, una banca fondata vent'anni prima della scoperta dell'America, divenuta, circa trent'anni fa, uno dei più importanti istituti di credito italiani. Si è ritrovata, dopo alterne vicende, in stato fallimentare, carica di debiti ed è stata “salvata” dallo Stato, oggi azionista di maggioranza assoluta. Ha un disperato bisogno di nuovi mezzi finanziari ma proprio non c'è la coda di gruppi finanziari entusiasti all'idea di acquistarla. Lo Stato potrebbe anche decidere di tenerla ma prima deve chiarire la propria posizione nei confronti del mondo bancario. Le banche sono infatti lo strumento concreto per trasmettere gli stimoli di crescita se l'economia italiana deve ripartire davvero. Al governo, come si può vedere, il lavoro certo non manca e c'è anche la necessità di farlo in fretta e con strumenti nuovi o rinnovati. E con un consenso di base del Parlamento e dei cittadini che oggi non sembra proprio mancare. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

