

LA SCELTA DELLA RESPONSABILITÀ

FRANCESCO MANACORDA

Non è un caso che Mario Monti abbia deciso di lanciare proprio ieri, e proprio a Melfi, un avvertimento netto sul rischio di bruciare una dura stagione di riforme nel falò della propaganda elettorale. Non è un caso perché l'appello dell'uomo che ha riportato l'Italia a essere credibile in Europa e nel mondo grazie a una forte assunzione di responsabilità personale, e che quel sentimento ha risvegliato anche a livello nazionale, arriva a fronte di un'altra assunzione di responsabilità.

AMelfi il gruppo Fiat ha dato seguito agli impegni presi, annunciando un investimento da un miliardo di euro per far partire nel 2014 due modelli completamente nuovi. Un impegno che arriva dopo quelli già attuati per Pomigliano e Grugliasco e al quale seguiranno altri investimenti, come ha ricordato l'amministratore delegato Sergio Marchionne, illustrando il piano che prevede entro il 2016 la produzione di diciassette nuovi modelli e sette aggiornamenti di prodotti. Tutti in Italia.

Si è parlato di «ripartenza», di «voltare pagina» e di «scommessa sul Paese», ieri a Melfi. Tutti modi per dire che il maggior gruppo manifatturiero italiano, invece di mollare il colpo in un Paese dove la domanda langue e gli ostacoli al fare impresa abbondano, invece di seguire la linea dei capitali apolidi che girano sul mappamondo senza altro vincolo se non l'impiego più redditizio, sceglie di restare in Italia. Una risposta con i fatti che fa chiarezza anche sulle polemiche strumentali di tre mesi fa: era metà settembre quando al Lingotto, dopo aver annunciato ufficialmente che Fiat non avrebbe lasciato l'Italia, si assisteva increduli al dilagare di dichiarazioni indignate e anatemi sul presunto abbandono del Paese da parte del gruppo.

Ma il rilancio in Italia può avvenire solo e qui è il punto - con formule nuove e nuove soluzioni. Già la scommessa di restare a

produrre nel nostro Paese si può giocare, ha spiegato l'ad della Fiat, solamente perché negli anni passati la Fiat ha avuto il coraggio di fare mosse non convenzionali, prima fra tutte l'acquisto della Chrysler: proprio grazie a un mercato globale dove Fiat e Chrysler guadagnano, non è un tabù investire in Europa, dove si è in perdita. E adesso la «ripartenza» italiana si basa anch'essa su un'innovazione: passare sui segmenti più alti e redditizi del mercato auto, dai piccoli Suv che usciranno proprio da Melfi, alle nuove ammiraglie a marchio Alfa e Maserati.

Ovvio che un piano del genere possa andare avanti, e su questo ieri sia Marchionne sia il presidente della Fiat John Elkann sono stati espliciti, a patto che il Paese non freni, o peggio ancora inverta la rotta presa nell'ultimo anno. L'agenda delle riforme aperta dal governo Monti è ben lontana dall'essere completata e chiunque arriverà dopo di lui non potrà semplicemente richiuderla: dovrà declinare le inevitabili liberalizzazioni e i tagli alla spesa che non si possono rimandare, tenendo anche conto delle condizioni dell'economia reale. Con una ripresa che solo i più ottimisti vedono arrivare a fine 2013 non sarà un compito facile, ma è il solo realistico.

Del resto sviluppo e occupazione - e questo lo sa benissimo anche il governo dei tecnici - non si creano certo per decreto. Per avere più posti di lavoro e più reddito che gira o ci si affida allo Stato - e i tempi non sono più quelli - o si conta sulla forza dell'imprenditoria. Compito delle imprese è non solo creare valore per i loro azionisti, ma anche allargare i benefici della loro azione alla comunità che le circonda, al territorio dove operano. Ma compito della politica è far sì che quelle imprese possano operare riducendo al massimo gli ostacoli che non siano quelli, già alti, posti dalla competizione internazionale. In Italia, inutile dirlo, non va così. E questo vale per il Lingotto come per il piccolo artigiano.

Il percorso della Fiat che, come dice Marchionne, «si è aperta all'esterno, in maniera fondamentale e irreversibile» riflette quello che in grande è il percorso obbligato dell'Italia. Integrata in un'Europa sempre più unita, dove cresce l'insofferenza dei partner per i bilanci pubblici lassi o che rimandano i problemi, esposta ai venti gelidi dei mercati finanziari, barcollante sotto il peso di incrostazioni burocratiche e partitiche, la strada difficile dell'apertura e delle riforme - in una parola del futuro - non sarà la più facile, ma è l'unica in grado di portarci in salvo.