

Foto di Kirsty Wigglesworth/Ap

## CRISI



## Chi è

**Economista socialista  
Ex ministro dell'Ambiente**



**Economista e politico socialista, è stato all'Eni con Mattei, alla Bnl e all'Ocse. È stato poi ministro dell'Ambiente dall'87 al '92, deputato, europarlamentare e senatore. Editorialista, è autore di saggi economici e romanzieri.**

ri e occupazione. E così, dopo gli anni 70, invece di redistribuire senza sprechi e rilanciare gli investimenti, si è scelta la strada dell'indebitamento pubblico e privato. Per ricostruire la domanda e sostenerla. La conseguenza è stata il debito sovrano incontrollato. E il ruolo egemone della finanza mondiale nel valutarlo e gestirlo».

**Un certo Marx lo aveva detto: a un certo punto il capitalismo si indebita, invoca la finanza e vi si mescola. E scarica tutto sulle spalle dello stato...**

«Marx aveva capito quasi tutto. Incluso il passaggio dal capitalismo industriale e manageriale, a quello finanziario, con le sue logiche autodistruttive. Aggiungerei un certo Braudel, che parla di autunno del capitalismo nella fase finanziaria».

**Veniamo al che fare. Nel suo ultimo libro Lei parla addirittura di "decumulo monetario", in chiave anti-finanza. Che cos'è?**

«Significa fermare la bolla. E ripristinare l'equilibrio tra beni e moneta. Penalizzando l'accumulo di titoli e denaro, e riconducendo quest'ultimo a mezzo di pagamento e investimento. Vuol dire Tobin Tax, far costare di più le transazioni, e ricondurre le banche alla loro funzione di sostegno alla crescita e alla creazione di posti di lavoro. Insieme però ci vuole una politica in grado di indicare obiettivi generali. La piena occupazione innanzitutto. E il rilancio della domanda di beni e servizi non effimeri. Con particolare attenzione all'ambiente, che non è un vincolo ma un moltiplicatore di crescita. Sia in termini di qualità della vita, che come innovazione tecnologica ad alto valore aggiunto».

**Lei auspica una sorta di comando politico sull'accumulazione economica. Quasi a plasmare il capitalismo oltre se stesso. Ma come si fa con «questa» Europa?**

«Il problema è lì. Manca l'Europa. Manca la Banca centrale in funzione anticiclica. Mancano gli Eurobond. Manca un vero parlamento sovrano. In una parola, manca l'Europa politica».

**E Monti, rispetto a tutto questo, sta facendo bene o male?**

«Ha fatto nell'immediato, le uniche cose possibili. Frenare l'indebitamento e ricostruire l'onorabilità dell'Italia in Europa. Ma non si vedono ancora le scelte nuove ed essenziali: rilancio della domanda e redistribuzione. È su questo che Monti deve concentrarsi».

**Chiede cose di sinistra a un governo che non lo è...**

«È un paradosso. Ma lo uso per esortare la sinistra a sostenere questo governo in autonomia. E a battersi al suo interno oggi, per le cose da fare domani».

IL CASO

Pietro Greco

## L'ALTRO «MODELLO POMIGLIANO»



**Boeing 787** Una parte delle componenti del Dreamliner viene prodotta in Italia

→ SEGUE DALLA PRIMA

A parità di prestazioni consente di abbattere del 20% i consumi di combustibile e di aumentare il comfort dei passeggeri.

La compagnia giapponese Ana ne possiede, per ora, tre esemplari: due già operativi dallo scorso mese di novembre sulle rotte interne e uno operativo da qualche giorno sulla rotta europea. La All Nippon Airways intende rinnovare la propria flotta con i Boeing 787 Dreamliner e, infatti, ne ha prenotato 55 esemplari. Ma nel portafoglio vendite della americana Boeing ci sono ordini per 821 esemplari dell'aereo che nel prossimo futuro si troverà a competere con gli europei Airbus 380 e Airbus 350 per il dominio dei cieli di tutto il mondo.

Bene, pochi sanno chi il 27% delle avveniristiche componenti dell'aereo Boeing 787 Dreamliner vengono prodotte in Italia. La gran parte in tre aziende di Alenia Aeronautica, gruppo Finmeccanica, ubicate nel Mezzogiorno, due in Puglia e una in Campania. In particolare l'Alenia Aeronautica di Monteiasi-Grottaglie, in provincia di Taranto, realizza intere strutture primarie della fusoliera del Boeing 787 in materiale composito con una tecnologia, chiamata «one piece barrel», messa a punto nei laboratori di Alenia Aeronautica. Nello stabilimento di Foggia, invece, viene prodotto lo stabilizzatore orizzontale del Boeing 787. Un blocco unico a forma di semiala che, sostiene con orgoglio l'azienda, è «la più grande struttura monolitica in composito mai fabbricata per un aereo commerciale». Nello stabilimento Alenia Aeronautica di Pomigliano d'Arco, alle porte di Napoli, infine, vengono prodotte altre componenti essenziali del Dreamliner, come lo «shear tie» e il «fra-

me».

La notizia ha avuto poco risonanza sui media. Eppure, nel momento in cui parliamo di lavoro e di crescita per invertire la tendenza al declino del nostro Paese, avrebbe meritato grande attenzione. Perché Finmeccanica, un'azienda pubblica, è l'impresa italiana che investe di gran lunga di più in ricerca scientifica e sviluppo tecnologico. Una realtà non scalfita dai recenti scandali. Grazie a questi investimenti Finmeccanica riesce a essere competitiva nel mondo in diversi settori ad alta tecnologia, aerospazio compreso. E, infatti, è uno dei partner principali di Boeing. Dunque, la ricerca paga.

Gli stabilimenti di cui una delle aziende Finmeccanica, Alenia Aeronautica, realizza oltre un quarto del jet commerciale più avanzato del pianeta sono quasi tutti ubicati nel Mezzogiorno d'Italia. Dunque, è possibile fare industria competitiva nei settori strategici dell'hi-tech anche nel Sud d'Italia.

Uno degli stabilimenti di questo piccolo (ma non troppo piccolo) miracolo italiano si trova a Pomigliano d'Arco. Da questo stabilimento escono prodotti innovativi, sebbene non ci siano state né riduzioni di stipendio né dei diritti dei lavoratori. Al contrario di un'altra fabbrica, lì vicino, quella Fiat, in cui è stata teorizzata (e praticata) una compressione dei diritti, ma da cui a tutt'oggi non è uscito alcun prodotto innovativo. Dunque un altro «modello Pomigliano» - fondato sulla ricerca, la creatività, la democrazia economica, una maggiore occupazione di giovani qualificati, una maggiore remunerazione - è possibile. Anzi, è necessario. Perché è l'unico praticabile. Per i lavoratori. E per il Paese.