

# Il Pil in tilt

## Crescita quasi zero, export in calo Radiografia di una regione in crisi

di

**Diego Longhin**

Il Piemonte scivola. Una posizione dopo l'altra, scala le classifiche all'inverso, diventando non solo il fanalino di coda delle regioni del Nord, Liguria compresa, ma facendosi superare anche dalla Toscana. E così si trova a metà classifica, producendo in termini di ricchezza del Pil pro capite poco più di Marche e Abruzzo: oltre 30 mila euro contro i 28,5 e il 26,6. «È al livello dell'Italia centrale», dice Giuseppe Berta, storico dell'industria. «In dieci anni il Piemonte ha perso 8 mila euro di valore di Pil pro capite», aggiunge il professore della Bocconi, profondo conoscitore delle dinamiche del Nord. E il rischio, come è emerso a marzo in un incontro a porte chiuse al **Centro Einaudi** di Torino, dove si sono riuniti esperti di livello europeo, che se non si interviene, il Piemonte rischia di scivolare ancora, avvicinandosi alle performance della Campania. Non vuol dire che il Pil in questi anni, dopo la lunga crisi che fonda le radici nel 2008-2009, non sia cresciuto. Ma molto meno delle altre Regioni. Secondo i dati dell'Ires Piemonte il prodotto interno lordo del Piemonte nel 2018 è cresciuto di appena l'1,1 per cento rispetto all'incremento dell'1,6 previsto. I consumi sono stati rivisti al ribasso, dallo 0,9 per cento allo 0,6 per cento di crescita. Il passaggio successivo e la stagnazione o, peggio, la recessione, con un Pil che

sta intorno allo zero. «Il territorio dovrebbe investire almeno 12 miliardi in più all'anno, il 9 per cento del Pil locale», dice il direttore del **Centro Einaudi** Giuseppe Russo. «Se confrontiamo varie regioni europee incrociando il tasso medio di crescita del Pil e gli investimenti fissi lordi, il Piemonte è posizionato a 2,1 punti percentuali sotto la linea di regressione, non lontano dalla Campania».

Non si vedono segnali di cambiamento concreti, visto il numero di crisi nelle aziende, e l'assenza di cambi di rotta nelle indagini che periodicamente i centri studi sfornano. Crisi che hanno nomi come Embraco, marchio della galassia Whirlpool, dove si producevano motori per frigoriferi. Quindici mesi fa è stata ceduta per essere reindustrializzata, ma il piano è al palo e i dubbi sulla solidità di chi è subentrato si moltiplicano. Più di 400 i lavoratori a rischio. Poi c'è la Mahle, multinazionale di Stoccarda che in Piemonte produce pistoni per motori diesel nei due stabilimenti di Saluzzo e La Loggia, ma non lo ritiene più strategico. Meglio chiudere e lasciare a casa 450 operai. Altro nome che fa rima con crisi è quello di Comital e Lamalù, un tempo fonderie e laminatoi che producevano l'alluminio per i rotoli della Cuki, poi fallite. Ora c'è un gruppo cinese disposto a rilevare il tutto, ma il rischio è che dia lavoro

solo al 30 per cento degli addetti rispetto alle 120 persone impiegate prima. L'indotto Fca è in stand by e si attende di capire sia come evolverà la trattativa con Psa sia quali saranno gli effetti della 500 elettrica e degli altri modelli ibridi annunciati per Mirafiori e Grugliasco. Ma alla Lear, multinazionale dei sedili, il rischio è che a marzo, dopo aver perso la commessa proprio della 500, si passi dalla cassa integrazione alla mobilità. Altre centinaia di posti in bilico. Se ci si allontana da presse e saldatrici, la situazione non cambia. A Settimo Torinese si fa sentire la crisi nazionale della Olisistem, 400 lavoratori tra tecnici informatici e addetti di call center rischiano di perdere il posto. E altri settori come le costruzioni e l'edilizia non sorridono: «Non si vedono più gru nel cielo di Torino – dice da un anno Antonio Mattio, presidente del Collegio Costruttori – tutti i progetti sono fermi».

Una situazione che rispecchia il trend della produzione industriale: dal 2007 al 2017 per i dati elaborati da Ires è calata del 5,1 punti. E il tasso di disoccupazione è ancora all'8,2 per cento, di due punti comunque sotto la media nazionale. Ci sono però elementi profondi che influenzano queste dinamiche: il continuo e progressivo calo demografico, più di altre regioni del Nord, e l'aumento del 62 per cento degli ultraottantenni. «Sono

due handicap pesanti – sottolinea Berta – l'età media in Piemonte si aggira intorno ai 46 anni, nel resto del Nord è meno. Anche chi è immigrato in Piemonte ora cerca di andare altrove». A Torino alle materne ci sono più posti disponibili rispetto alla platea di bimbi da tre e sei anni. «Sono situazioni che si vivono anche fuori – aggiunge Berta – ma in Piemonte in modo più marcato. La deindustrializzazione è un fenomeno inevitabile per tutto il Nord, ma in Lombardia si è sviluppato un terziario avanzato. In Pie-

monte solo servizi poveri, dal commercio ai servizi alla persona di bassa qualità. C'è poca digitalizzazione e poca formazione. Il capitale umano è più povero». Questo pesa sulla capacità di attrarre investimenti e sulla internazionalizzazione, causa anche la perdita del ruolo della Fiat diventata Fca. «È più distaccata, lontana», dice Berta.

Secondo Unioncamere Piemonte nei primi tre mesi del 2019 la produzione cala ancora dello 0,9 per cento. «Soffrono – dice il presiden-

te Vincenzo Ilotte – i comparti che hanno sempre caratterizzato il Piemonte: mezzi di trasporto, industrie elettriche ed elettroniche e tessile». E nei primi sei mesi dell'anno le esportazioni piemontesi si sono attestate a 23,7 miliardi di euro, registrando una flessione del 2,5 per cento rispetto alla crescita del 2,7 per cento nazionale. «Un rallentamento preoccupante – rimarca Ilotte – le esportazioni durante gli anni di crisi hanno rappresentato l'unica occasione di sviluppo».



#### ▲ Al Palo

La vicenda Embraco, della galassia Whirlpool, resta ancora piena di incognite. Coinvolge circa 400 lavoratori



#### ▲ Presidente

Vincenzo Ilotte, Camera di Commercio. Sotto: Giuseppe Russo



**In fondo**  
Il Piemonte  
scivola nella  
classifiche  
di produzione  
di ricchezza:  
è fanalino  
di coda  
nel Nord Ovest



Secondo gli economisti  
bisognerebbe investire  
12 miliardi in più l'anno  
Invece aumentano  
le aziende in difficoltà,  
da Embraco a Mahle

