

Il peso del Nord

IL PARTITO DEL PIL E LA LEGA

di **Dario Di Vico**

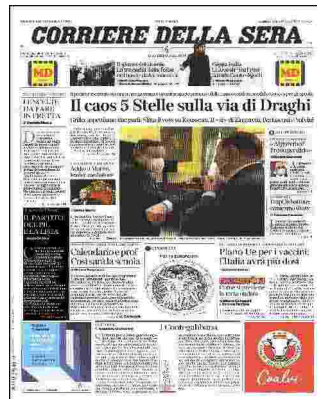
Come è cambiato il Nord nell'anno della pandemia? Come l'economia italiana di flusso ha reagito al blocco della mobilità? Le domande sono di qualche interesse non solo perché dietro la conversione europeista della Lega si intravede la forza elettorale dei territori settentrionali ma anche per raccontare come il richiamo al Nord non sia una sorta di ideologia. Contiene invece un'attenta osservazione dei movimenti reali dell'economia. Partiamo dalle fabbriche rimaste aperte grazie al protocollo imprese-sindacati.

continua a pagina 7



Il sociologo Perulli: il Settentrione ha accentuato la sua natura di regione europea

Nel cuore delle grandi filiere internazionali
 ■ l'Italia non è stata sostituita dai Paesi dell'Est Europa



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Fabbriche aperte, più export contratti e investimenti esteri Così il Nord preme sulla Lega

di **Dario Di Vico**

SEGUE DALLA PRIMA

E grazie agli operai automuniti che si sono potuti spostare quotidianamente verso le zone industriali senza ricorrere al trasporto pubblico. Questa opportunità ha permesso che le produzioni italiane rimanessero pienamente incastonate nelle grandi catene internazionali del valore dimostrando l'insostituibilità dei nostri fornitori. Il processo ha riguardato soprattutto la meccanica seguita da altri settori e non ha funzionato solo per la moda-abbigliamento, penalizzata a valle dalla chiusura dei punti vendita. In soldoni tutto ciò ha consentito che il calo del Pil 2020, pur ampio (-8,8%), non fosse delle proporzioni indicate dai tanti professionisti della sventura che popolano i talk show. Ma non è finita: la grande sorpresa è stata rappresentata dall'export, che avrebbe dovuto uscire mutilato dal blocco della mobilità, e invece è addirittura cresciuto dell'1,1% tra il novembre '19 e quello successivo. Mettendo in mostra un cambiamento della composizione del made in Italy, spostato sui beni intermedi e i macchinari piuttosto che sui prodotti iconici.

Per dirla con le parole del sociologo Paolo Perulli, «il

Nord ha accentuato la sua natura di regione europea» dentro un processo di parziale correzione della globalizzazione, che ha portato a stringere i commerci e le relazioni di mercato all'interno delle singole aree continentali. Tutto ciò non era scontato: le nostre imprese avrebbero potuto essere espulse dalle catene a vantaggio dell'industria polacca e slovacca, l'export poteva uscire decisamente ridimensionato. Aggiungo che mentre si palesavano queste tendenze sono stati rinnovati i più importanti contratti nazionali di lavoro, compresi i metalmeccanici, con aumenti salariali dai 63 euro ai 120. La comunità silenziosa dell'impresa e del lavoro ha dato una grande prova di tenuta: ha dimostrato di reggere l'urto della concorrenza, di conservare il suo tratto di economia di flusso e di saper combinare conflitto e democrazia. Tanta roba, come si usa dire.

Tutto bene, quindi? Ovviamente no e non solo per i tanti «segni meno» che ancora affollano le slides riassuntive ma per un doppio ordine di motivi: a) si è generato un disaccoppiamento tra manifattura e servizi, con la crisi verticale delle attività del turismo, della ristorazione, della cultura e degli eventi; b) la tenuta del tessuto produttivo si è accompagnata al ristagno degli investimenti e al parcheggio

dei soldi nei conti correnti. Qualcosa è stato impiegato per reagire al blocco della mobilità potenziando l'e-commerce, organizzando il lavoro da remoto di una quota considerevole di addetti, ristrutturando i processi aziendali più obsoleti ma non è certo sufficiente rispetto alle sfide che ci attendono. E che ci rimandano inevitabilmente ai due filoni prioritari del Next Generation Eu, il digitale e la sostenibilità. Quest'ultima, «la maggiore trasformazione socio-

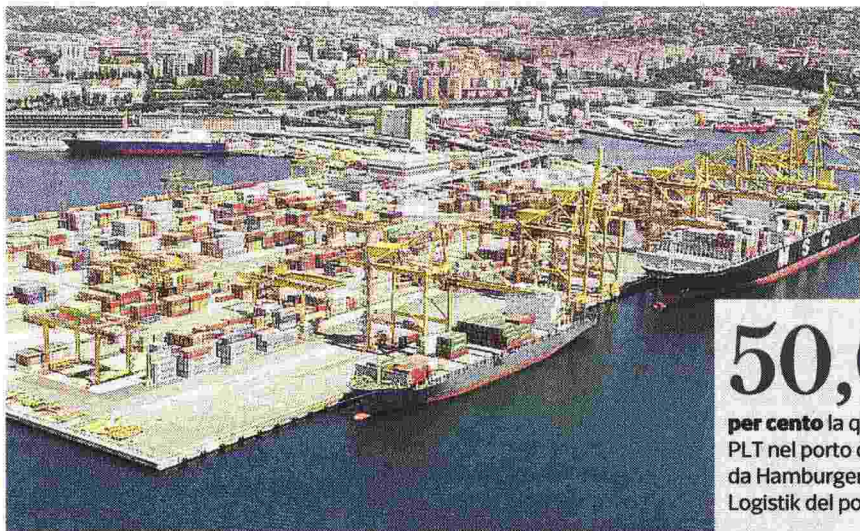
economica del prossimo quarto di secolo», come ha spiegato con efficacia Marco Mazzucchelli su *L'Economia* di lunedì scorso.

Fortunatamente in questo lasso di tempo, pur rallentando, non si è interrotto l'andamento degli investimenti esteri. Si è parlato per lo più del rafforzamento delle strutture di Amazon e Dhl ma è arrivato anche dell'altro a sottolineare i processi di integrazione di cui parlavamo e la valorizzazione di alcune specializzazioni territoriali. Penso agli investimenti di Amburgo e Duisburg sul porto e la logistica triestina per gli effetti che avranno nel trasferire valore in Adriatico e nell'intero retroterra nordestino. E penso al miliardo di euro che un'inedita combinazione di capitali cinesi e americani ha deciso di scommettere sul-

la Motor Valley emiliana per realizzare una vettura elettrica e un centro di ricerca. Il virus, dunque, non sembra aver reciso i legami internazionali della nostra economia e dei territori del Nord, così come il dietrofront di Matteo Salvini mostra il fallimento della demagogia autarchica tipica del sovranoismo.

È da qui, dal movimento ininterrotto dei territori, che conviene a tutti ripartire. Non nascondendosi nessuno dei problemi che lo stesso Nord dovrà affrontare nei prossimi mesi. La polarizzazione del sistema delle imprese con il rischio chiusura delle aziende più deboli e più distanti dalle filiere resilienti. Gli effetti sull'economia piemontese del progetto italo-francese Stelantis. L'interruzione della corsa di Milano a città globale capace di tenere assieme le tradizioni di moda e design con le nuove sfide dell'università e della scienza. Tutte scadenze che richiedono scelte coraggiose e innovative ma che potremo appropiare con la coscienza che il contado manifatturiero, l'anima profonda del Nord, ha consentito al Paese di limitare i danni, di evitare una caduta libera. Se in questa complicata stagione la politica ha mostrato tutti i suoi limiti il «sottostante», invece, il suo dovere l'ha fatto.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

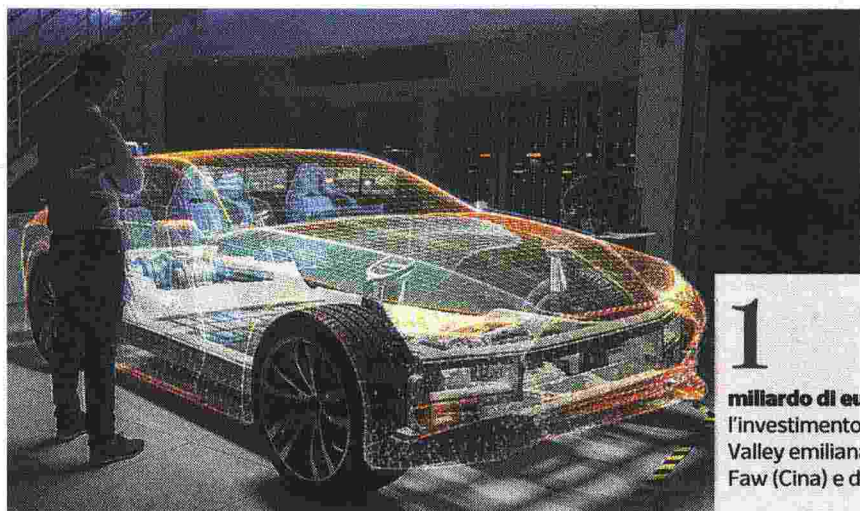


Trieste

Il porto di Trieste. L'acquisizione tedesca della quota del terminal si è conclusa a gennaio

50,01

per cento la quota del terminal PLT nel porto di Trieste rilevata da Hamburger Hafen und Logistik del porto di Amburgo

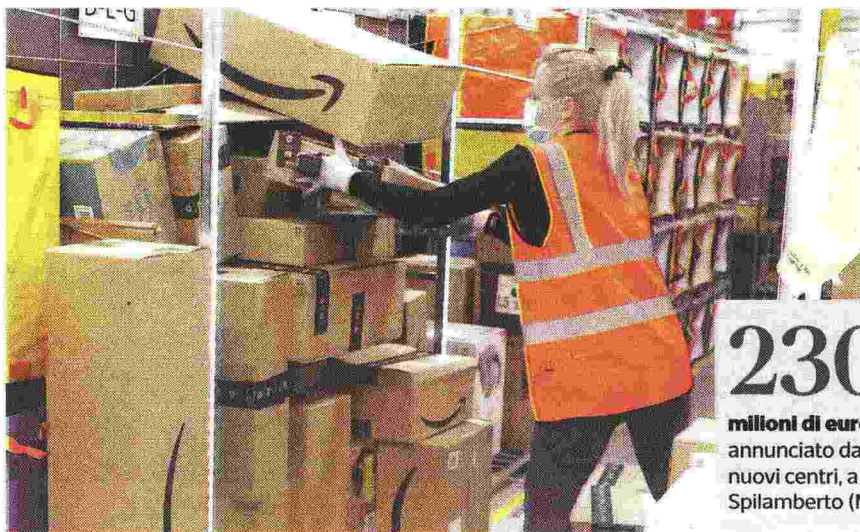


Auto

Un modello 3D di auto elettrica. La e-car è al centro dei nuovi investimenti nella Motor Valley

1

miliardo di euro l'investimento, nella Motor Valley emiliana, annunciato da Faw (Cina) e da Silk Ev (Usa)



Logistica

Negli ultimi dieci anni in Italia il gruppo Amazon ha investito 5,8 miliardi di euro

230

milioni di euro l'investimento annunciato da Amazon per due nuovi centri, a Novara e a Spilamberto (Modena)