



Gabriella Mercadini

delle aziende e il 7-8% degli occupati.

Il Piemonte, più di altre regioni industrializzate, risente degli andamenti ciclici dell'economia: particolarmente disastrosi nelle fasi recessive, sono invece lusinghieri in quelle di espansione.

Nel 1994 infatti (anno in cui si sono concentrati i maggiori vantaggi della svalutazione competitiva) c'è stato un incremento del prodotto interno lordo del 3,4%, superiore alla media nazionale, e soprattutto un incremento dell'8% della produzione industriale, di gran lunga maggiore di quella delle regioni più dinamiche del nord-est. Ma nel 1996 l'economia regionale ritorna a viaggiare sotto i

livelli nazionali.

Particolarmente inattaccabile risulta il tasso di disoccupazione che, nel 1996 è dell'8,34%, superiore a quello di tutte le altre regioni del nord, ad eccezione della Liguria (11,74%), e sensibilmente sotto la media di tutto il settentrione (6,11%).

Se si guardano gli andamenti di lungo periodo risulta confermato il minore dinamismo del Piemonte rispetto al resto del paese. Nel periodo 1980-95 il Pil regionale a prezzi costanti è aumentato del 27%, mentre in Lombardia l'incremento è stato del 35%, in Veneto del 47%, nell'insieme del paese del 32%.

Secondo le proiezioni di Prometeia questa lentezza del-

l'economia piemontese è destinata a riprodursi nel futuro. Nei prossimi quattro anni l'Istituto di ricerca prevede un aumento annuo medio del Pil regionale dello 0,5% di contro a un incremento nazionale dell'1,8%.

Per la Lombardia la previsione è del 2,5%, per l'Emilia dell'1,1%, per il Veneto del 3,3%.

In Piemonte, però, considerano particolarmente pessimistiche queste previsioni, in quanto elaborate sulla base dei dati del periodo 1991-93 che è stato particolarmente negativo.

Sul lungo periodo l'andamento dell'economia piemontese segue la tendenza generale della terziarizzazione e della

diversificazione produttiva. Esaminando la variazione della composizione per settori del Pil regionale dal 1980 al 1984 vediamo che l'industria metalmeccanica passa dal 25% al 15%, le altre industrie dal 17% al 15% gli altri servizi dal 12 al 20%, mentre gli altri settori restano pressoché invariati.

E' utile osservare, tuttavia, che nonostante questo forte calo dell'industria metalmeccanica il peso del settore sulle esportazioni resta quasi stabile: cala solo dal 36 al 32 per cento.

Comunque in Piemonte si osserva che la regione resta il primo esportatore italiano verso i paesi dell'Unione europea, benché sia solo il quarto verso il resto del mondo.

stanza tra il luogo di produzione dei componenti e l'assemblaggio. Non può accadere che vengano usati reparti eventualmente dismessi di Rivalta o Mirafiori per concentrare le attività autonome di componentistica? Perini naturalmente teme i licenziamenti e la chiusura di aziende che deriverebbero da questa razionalizzazione.

Anche per Giorgio Cremaschi il punto cruciale per il futuro del nord-est sta nel rapporto tra Torino e la Fiat. Non si tratta per il segretario della Fiom di contrastare i processi di internazionalizzazione ("se bisogna fare automobili per i nuovi mercati bisogna costruirle in America latina e in India"), ma di capire se la Fiat intende mantenere un ruolo nella gamma di modelli destinati al mercato europeo. "Se è così - dice - deve costruirli a Torino"

E in questo c'è forse la chiave di questo nuovo passaggio da nord-ovest per l'economia italiana dopo la fine del triangolo industriale e i successi del nord-est. Quando si fa osservare che nonostante tutto l'economia del Piemonte cresce più lentamente di quella di Veneto e Lombardia, Pacini, Zangola, Buran, ma anche un dirigente sindacale come il segretario della Cgil di Torino, Vincenzo Scudiere, sottolineano i ritardi della realizzazione dell'alta velocità e la difficoltà di collegamento con la Francia ma anche con Milano e Verona. Tutte cose vere. Ma forse la ragione di fondo sta nel fatto che la grande industria italiana che ha qui il suo ultimo presidio non trova, come dice Scudiere, nelle politiche nazionali una prospettiva strategica. Ma vi può essere un'economia sviluppata senza grande industria?

ora anche giapponesi e coreani.

Le ferite delle ristrutturazioni Fiat sono ancora aperte nel tessuto sociale di Torino. Fulvio Perini, della Cgil piemontese, giunge all'appuntamento del convegno di oggi con un'indagine sui quartieri operai della città, da cui si comprende che "il rischio Liverpool" è stato evitato ha avuto e ha i suoi luoghi di incubazione. Sono quartieri ormai abitati in prevalenza da vecchi, eppure con tassi di disoccupazione che si avvicinano al 25 per cento, in cui si segnala una diminuzione della scolarizzazione e una diffusione molto preoccupante della droga.

Comunque tutti in Piemonte

**Due operai torinesi alla catena di montaggio dei motori della «Punto». Accanto alla scheda una mappa della distribuzione della ricchezza in Europa**

ora sembrano convinti che la chiave di volta per rispondere alle domande su dove va il nord-ovest va rintracciata nel rapporto tra la Fiat e Torino. Tutti sono anche consapevoli che questo rapporto non è più quello di un tempo e anche le aspettative della città verso corso Marconi non sono - anche per merito del sindaco Valentino Castellani - esclusive ed assorbenti come una volta. Per il direttore della Fondazione Agnelli, Marcello Pacini, la Fiat ha fatto tutto sommato la sua parte, non solo verso il Piemonte ma verso l'Italia. Le sue attività, dice, sono collocate per un terzo in Piemonte, per un terzo al sud, e per un altro terzo all'estero. Il fatto che il Piemonte abbia evitato

il rischio della desertificazione industriale va rintracciato nel fatto che si sono sapute accettare le sfide dell'internazionalizzazione, sia nei nuovi distretti, che nel settore dell'auto. "Ora - continua Pacini - bisogna mantenere aperta questa prospettiva uscendo definitivamente dalla monocultura industriale, diversificando e valorizzando la complessità, dalla ricerca al turismo culturale all'agricoltura e, naturalmente, alla manifattura moderna. Oggi lo sviluppo non può permettersi di trascurare nulla".

Meno ottimista è Fulvio Perini. Egli teme che la Fiat faccia come l'Olivetti, cioè (sia pure per altre ra-

gioni) scompaia dal panorama industriale del Piemonte. Del rapporto tra corso Marconi e le imprese che fanno componenti mette in luce un'altra faccia. Dice che la Fiat tende a spremere come limoni, che scarica su di loro prevalentemente la competizione da costi. Egli prevede, inoltre, un "doppio movimento" di decentramento e accentrimento insieme della produzione. Oggi, come dice Cremaschi, la produzione dell'auto avviene in una sorta di "fabbrica diffusa" fatta dagli stabilimenti Fiat e dall'indotto. Ma, sostiene Perini, la Fiat deve decentrare altre produzioni da Rivalta e Mirafiori ma nello stesso tempo, per migliorare il "just in time" deve ridurre la di-