

La regione che produce riparte dall'auto e dagli altri settori tradizionali



# La manifattura

## Il fascino antico dell'industria per andare oltre la grande crisi

PAOLO GRISERI

**L**E STATISTICHE dicono in modo chiaro quel che i torinesi e i piemontesi percepiscono da tempo: quando l'economia dell'area va bene, aumenta la diversificazione degli investimenti mentre quando arriva la crisi si torna alla tradizionale struttura novecentesca. È come se il settore dell'automotive funzionasse un po' da bene rifugio. Non perché sia un investimento sicuro, anzi: il settore è il primo a cogliere gli effetti negativi delle difficoltà economiche. Ma perché è talmente radicato che, per quanti posti di lavoro perda, mantiene comunque un peso superiore a quello dei servizi e degli altri settori industriali. La recente indagine di Unioncamere sull'andamento dell'economia manifatturiera regionale spiega che la ripresa parte da dove era cominciata la crisi, dal settore automotive. I dati del secondo trimestre 2017 dicono che l'industria dei mezzi di trasporto è cresciuta

dell'8,7 per cento rispetto allo stesso periodo del 2016. Un vero e proprio balzo in avanti se si considera che la media della produzione industriale piemontese del secondo trimestre è di un aumento del 3,2 sul secondo bimestre 2016. Dunque l'automotive cresce più del doppio rispetto al resto dell'industria manifatturiera piemontese. E non è un caso se sotto la media si trova invece il manifatturiero più legato ai servizi come quello delle industrie alimentari (+2,2 per cento) e quelle dei mobili (+1,9 per cento) che crescono sì ma non al ritmo delle quattro ruote. Addirittura negativi sono ancora gli andamenti della manifattura più a ridosso del mercato di consumo quotidiano: tessile, abbigliamento e calzature scendono dell'1,9 per cento.

Va considerato che l'andamento delle percentuali riflette gli scostamenti e le tendenze ma non rappresenta i pesi specifici dei singoli settori industriali. Questi si possono dedurre dai

tassi di crescita delle singole province e dall'andamento diviso per tipologie industriali. In testa alla ripresa c'è la provincia di Torino, dove maggiormente è concentrata la manifattura dei mezzi di trasporto (+4,8 per cento) mentre Verbano e Alessandrino seguono con aumenti rispettivamente del 3,9 e del 3,4 per cento. Solo al quarto posto il Cuneese che cresce in linea con la media regionale (+3,2 per cento). Molto al di sotto della media Novara e Biella mentre il Vercellese è in stallo rispetto allo scorso anno.

Al di là dei numeri, sono alcune realtà industriali della regione che imprimono la spinta all'industria. La produzione di veicoli "premium", cioè di gamma alta, in grado di essere venduti su tutti i mercati del mondo (com'è il caso dei modelli Maserati) lancia la provincia di Torino in testa alle classifiche dell'esportazione. Grandi società alimentari come Ferrero ad Alba e Lavazza a Torino (recente l'ac-

quisizione dell'80 per cento della società di distribuzione delle capsule di caffè Nims) giocano da tempo sui mercati globali e contribuiscono a dare una dimensione industriale al settore del food che ha nella Langa il suo cuore regionale. Il settore dello spazio con gli insediamenti di Leonardo e di Thales Alenia in corso Marche a Torino contribuisce in modo significativo al tasso di innovazione e ricerca dell'area.

Restano invece aperti interrogativi che il recente **rapporto Rotta** sullo stato dell'economia della provincia di Torino ha contribuito a mettere in luce. La manifattura torinese, nonostante la presenza di Fca, pesa meno di dieci anni fa sull'intera manifattura nazionale. Segno che la crisi ha colpito in quest'area più che nel resto d'Italia. L'appello del presidente del Piemonte, Sergio Chiamparino, «perché Fca allochi presto la produzione di un nuovo modello a Mirafiori» segnala il rischio che, a differenza di quanto previsto dal piano



industriale, il 2018 si chiuda negli stabilimenti automobilistici torinesi senza aver raggiunto l'obiettivo della piena occupazione.

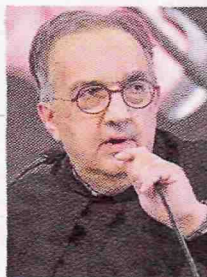
Un secondo elemento di incertezza riguarda la possibilità che la nuova economia 4.0 possa almeno in parte attutire la riduzione dei posti di lavoro tradizionali nella manifattura piemontese. Questo dipende certamente dall'entità degli investimenti in ricerca e sviluppo. Sapendo che

tutti i responsabili degli incubatori tecnologici presenti sul territorio, da quelli degli atenei a Intesa, ai nuovi poli di Crt, al Talent Garden della Fondazione Agnelli, confermano l'estrema dispersività delle startup perché solo una parte dei tentativi di creare nuove industrie ottiene il risultato sperato. Per una storia come quella di Grom partita da un'unica gelateria per diventare artigianato sull'orlo della manifattura, ce ne sono deci-

ne che non decollano. Come tutte le fasi di transizione, quella che attende nei prossimi mesi l'industria piemontese è dunque tra le più delicate. Mentre si compie il passaggio tra tradizione e innovazione, la fine degli ammortizzatori sociali, prevista nel 2018, potrebbe complicare la vita di migliaia di lavoratori piemontesi rendendo anche più problematica la trasformazione dei settori industriali.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## Bene i veicoli "premium" Ma sul futuro dell'area pesano due incognite



### IL SIGNORE DELL'AUTO

Sergio Marchionne, ad di Fca, ha rilanciato l'ex Bertone di Grugliasco trasformandola in Maserati e ha assegnato il modello Levante a Mirafiori, fabbrica che però attende nuove produzioni



### L'IMPERO DEI DOLCI

Giovanni Ferrero è il presidente esecutivo della Ferrero. L'azienda che ha inventato la Nutella è nata ad Alba, nel Cuneese, dove ha il suo quartier generale, ed è ormai presente in tutto il mondo

