

ECONOMIA&MARITTIMO

L'andamento è negativo prima e dopo il periodo del lockdown
Anche l'export segna il passo, pesano le mancate consegne di navi

Importazioni liguri al palo da fine 2019 Sempre meno acquisti mentre l'Italia riparte

IL CASO

Nemmeno la pandemia può giustificare l'andamento delle importazioni in Liguria. I consumi familiari si riducono, così come gli acquisti da parte delle imprese di semilavorati provenienti dall'estero, e le rilevazioni Istat sono contrassegnate dal segno meno. Un meno costante, da oltre un anno, e in controtendenza con il Paese.

Tutto ha inizio nell'ultimo trimestre del 2019, quando la Liguria interrompe la crescita dei beni e servizi acquistati dall'Europa e dal resto del mondo con una decrescita del -5,4% rispetto all'ultimo trimestre del 2018. Da allora la regione non si è più ripresa e ha toccato il punto più basso con il -39,85% del secondo trimestre 2020. Le ultime rilevazioni statistiche confermano il declino, con un -12,76% nel primo trimestre di quest'anno, quando l'Italia ha invece totalizzato un +6% di importazioni. E anche il risultato precedente, dell'ultimo trimestre 2020, vede un divario tra la regione e la nazione. La prima ingolfata in un -36,10% di import calcolato sul, già negativo, ultimo trimestre 2019. La seconda in uscita

-12,76%
le importazioni liguri
nel primo trimestre
di quest'anno
sul primo trimestre '20

+6%
le importazioni
in Italia
nello stesso
arco temporale

-34,5%
l'export ligure
nei primi tre mesi
del '21: pesa l'assenza
di consegne di navi

dal tunnel, con un leggero -4%.

Nelle importazioni ci sono i beni di consumo delle famiglie, i consumi energetici di case, mezzi di trasporto e industrie, e i beni strumentali che l'industria usa per produrre altri beni. «Non conosciamo la disaggregazione di questi beni a livello regionale. Non sappiamo, in Liguria, quanto incidano gli uni o gli altri sul totale. Pos-

siamo però fare qualche ipotesi». Gabriele Cardullo, professore di economia politica all'Università di Genova, cerca la risposta nelle caratteristiche del sistema imprenditoriale ligure, raffinato, con un buon tasso di imprese tecnologiche, ma anche frammentato. Nei settori della difesa, della cantieristica e del biomedicale, la Liguria ha un'industria di tipo "complex discrete", che vuol dire prodotti raffinati, complessi, con un alto livello di specializzazione e una scarsa ripetitività. «Un'industria ad alto tasso tecnologico che importa beni strumentali dall'estero e li lavora», spiega Cardullo. In generale, però, l'industria ligure, raffinata o no, è piccola. Le aziende con meno di 50 dipendenti sono il 71%, mentre la media del Nord Ovest si attesta al 56% e quella europea è addirittura sotto il 50%. Questa geografia dell'industria rende fragile il tessuto economico, e l'impatto con il Covid ha ingigantito le difficoltà.

L'industria sta ripartendo con qualche scossone. Il Nobel per l'Economia Paul Krugman parla di "wheel-spin", slittamento delle gomme, per indicare questa fase in cui le imprese si rimettono in moto con una forte accelerata ma rischiano di finire fuori strada e im-



La collina degli Erzellia a Genova è un polo nazionale dell'hi tech

BALOSTRO

panarsi di nuovo perché i prezzi delle materie prime, e della forza lavoro, sono troppo alti per molte di loro. I numeri dicono che il petrolio è ai massimi da due anni e che in dodici mesi il rame è rincarato di quasi il 150%, alluminio e nickel circa del 70%. «La ripartenza della Cina sta rendendo costosissimi, se non introvabili, molti beni», dice Cardullo. «Molte imprese liguri, per le loro piccole dimensioni, faticano a rientrare in questa catena globale del lavoro che si era inceppata per così tanto tempo».

Sul fronte dell'export, le cose non vanno meglio. L'Istat segnala un -34,5% di esportazioni nel primo trimestre dell'anno. Qui però Cardullo ricorda che «la dinamica dell'export ligure dipende molto da casi partico-

lari, dall'andamento di singoli settori se non di singole imprese. Basta che i cantieri liguri vendano una nave in meno, per avere un tracollo del settore "mezzi di trasporto autoveicoli esclusi". Ed è andata proprio così, come spiegano gli autori

A frenare l'import potrebbero aver influito i minori acquisti dell'industria hi tech

dell'ultimo rapporto di Liguria Ricerche, agenzia della Regione, sulle tendenze dell'economia locale. «Il settore che presenta l'andamento peggiore è quello delle navi e imbarcazioni, con un calo tendenziale dell'export dell'89,2%» nel primo

trimestre di quest'anno rispetto al primo dell'anno scorso. Una dinamica, scrivono Germana Dellepiane, Paola Dadone e Laura Dominoni, «collegata alle qualità intrinseche del settore produttivo, caratterizzato da commesse di grande entità» con «tempi di produzione lunghi» e, per forza di cose, un «andamento temporale dell'export altalenante».

Il primo trimestre del 2020, ad esempio, «aveva fatto registrare, per lo stesso settore, un risultato tendenziale particolarmente positivo, in probabile coincidenza con la consegna di produzioni rilevanti». Il tonfo dell'export del primo trimestre di quest'anno va letto alla luce di quel risultato.—

F. MAR.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

DOPO LA MORTE DEL SINDACALISTA ADIL BELAKHDIM DAVANTI AI CANCELLI DELLA LIDL

Caso Novara, le associazioni logistiche: «Servono paletti per appalti e subappalti»

GENOVA

La morte del sindacalista Adil Belakhdim, travolto da un camion venerdì davanti al centro di distribuzione della Lidl di Biandrate (Novara) durante una manifestazione, ha risollevato il dramma delle pressioni che parte del settore dei trasporti subisce a causa di un quadro normativo inadeguato rispetto alla realtà, specie nel meccanismo degli appalti e sub-



Guido Nicolini, Confetra



Luigi Merlo, Federlogistica

bappalti nella distribuzione all'ultimo miglio. Le associazioni di categoria ieri hanno marcato il solco tra le aziende e serie e i fenomeni di caporalato che prosperano tra le pieghe di una normativa incompleta. «Sono 10 anni - dice Guido Nicolini, presidente della Confetra, la confederazione generale dei trasporti - che chiediamo alle istituzioni una strategia per la repressione del malaffare, presentando molte

proposte tecniche per rendere più affidabile e certificabile la selezione delle società appaltatrici, su modello delle White List nelle Prefetture, come già avviene per il settore edile. Abbiamo chiesto norme più severe per perseguire le cooperative spurie, introducendo i vincoli dell'anzianità e delle soglie minime di fatturato, e di rendere più incisivi i controlli, chiedendo strumenti per varare atti e informazioni su potenziali partner. Il nostro contratto - precisa Nicolini - è il secondo più grande in Italia dopo quello del commercio».

Luigi Merlo, presidente della Federlogistica, che ha Amazon tra gli associati, propone «una certificazione obbligatoria di tutte le imprese della filiera, di istituzione di un Albo

nazionale delle imprese della logistica con criteri molto selettivi e con conseguente esclusione da ogni attività delle realtà che non hanno i requisiti minimi. Solo una grande alleanza nel mondo della logistica sana con i sindacati è la chiave per isolare chi prospera nella giungla. Lo Stato - aggiunge Merlo - ha consentito per anni la nascita di finte cooperative basate sullo sfruttamento; ha reso possibile lo strangolamento, frutto di un'assurda parcellizzazione, dei piccoli operatori costretti a subire carenze infrastrutturali e mancanza di pianificazione nella distribuzione urbana. Considerando, con la corresponsabilità dell'industria, la logistica come un optional». —

A. QUA.