

UN NUOVO MODELLO ECONOMICO PRODUTTIVO PER LA LIGURIA

STEFANO ZARA - Ufficio di presidenza del Centro in Europa



1. L'autocitazione è sempre sgradevole. Ma ancor più che sgradevole è triste constatare che nulla è cambiato dello scenario sostanzialmente negativo che avevo proposto nel numero 1 del 2009 della rivista del Centro in Europa, e prima ancora in altre sedi, e che anzi molti dei fattori degenerativi individuati allora nella situazione della regione Liguria hanno prodotto ulteriori effetti peggiorativi. In sintesi avevo cercato di esporre il collasso ormai intervenuto del modello di sviluppo economico-produttivo postbellico della Liguria, le condizioni storiche che ne hanno determinato la crisi e le conseguenze nega-

tive che ne sono seguite dal punto di vista demografico, economico, sociale, culturale. La crisi mondiale, europea e quella italiana, che ha specificità sue proprie fortemente incidenti sul tessuto economico ligure, hanno accentuato e se possibile accelerato i processi involutivi. Superfluo richiamare i molti indicatori che confermano questo quadro evidenziando che la Liguria si segnala quasi sempre per differenziali negativi rispetto alle altre regioni del Nord d'Italia (nonostante siano anch'esse attraversate dalla crisi) in tutti i campi, da quello del tasso di attività molto basso alla disoccupazione molto alta. Emerge da diverse analisi che la Liguria sta a galla soprattutto grazie al cospicuo numero di pensionati, agli importi alti dei relativi assegni (l'incidenza sul PIL delle pensioni è la più alta tra le regioni italiane e il rapporto pensionati/popolazione attiva è tra i più alti) e grazie alla ricchezza immobiliare e finanziaria accumulata nel passato. Una regione storicamente risparmiatrice che arranca e vive ormai di rendita, salvo poche eccezioni, rattrappita e pigra dal punto di vista delle iniziative imprenditoriali.

Colpisce ma non sorprende che un gran numero di industrie, dall'Ilva, alla Piaggio, all'Esaote e alla storica Agnesi a quelle dell'edilizia e in generale a moltissime piccole e micro imprese, stia in difficoltà, che i porti nell'ultimo lustro non abbiano messo in evi-

denza trend di crescita particolarmente significativi, che la realizzazione di nuove infrastrutture logistiche abbia fatto modestissimi passi avanti, che il nuovo in ogni comparto stenti a decollare. Al definitivo affondamento del modello di sviluppo del primo dopoguerra ha fatto seguito recentemente la crisi del sistema di potere che, facendo perno su Carige e sulle forze politiche, ha retto le sorti regionali ormai da alcuni lustri semplicemente ritardando le ricadute e gli effetti della crisi a tutela della sua propria sopravvivenza. Ora il re è nudo. Quel che è accaduto potrà costituire la pietra tombale sulla nostra regione condannata a una ancora più marcata marginalità ed emarginazione oppure potrà costituire l'occasione, grazie a un radicale ricambio di classe dirigente e alla valorizzazione di ciò che di buono è rimasto, per l'inizio di una nuova fase di sviluppo che faccia perno su un nuovo modello economico-produttivo e su un progetto condiviso.

2. Quello che si intende prospettare altro non è che una rivisitazione in chiave propositiva, una valorizzazione consapevole quindi, di alcune, purtroppo pochissime, valenze positive già presenti in termini embrionali, ci piacerebbe chiamarle "derive" favorevoli, nella realtà attuale della Liguria. La regione presenta ancora qualche nucleo industriale di grande valore, un insieme di porti sicuramente interessante, un terziario dimensionalmente molto grande ma, salvo eccezioni, povero e residuale. È da qui che bisogna comunque partire con realismo senza sognare progetti salvifici insistendo su soluzioni che riguardano ormai il passato e che chiamano in causa risorse esogene che saranno sempre meno disponibili. Un esempio per tutti. Da lustri, anzi dai primi anni del novecento, è passato quindi più di un secolo, le istituzioni e l'opinione pubblica liguri hanno insistito, a giusta ragione, sulla necessità di porre mano al terzo valico ferroviario. Se non è

stato realizzato ci sarà pure una ragione e questa è costituita dalla marginalità della Liguria, in particolare di Genova, che è proprio il problema che, col terzo valico, si voleva superare. Purtroppo il terzo valico non interessa più di tanto alle regioni vicine, Lombardia e Piemonte, che hanno individuato altre priorità e altre soluzioni logistiche ai loro problemi. Quindi poco interessa all'Italia e all'Europa. Stessa storia per la Pontremolese e ogni altra opera che si proponga di rompere l'isolamento a Nord Ovest. Val la pena di insistere o possiamo destinare le residue risorse a opere più importanti come il miglioramento della linea ferroviaria costiera che attraversa l'intera regione contando sull'alleanza con le vicine regioni francesi? Si dirà che ormai il progetto del terzo valico è partito ma se la forza propulsiva sarà soltanto quella della Liguria è facile prevedere un prossimo accantonamento. D'altra parte possiamo ipotizzare uno sviluppo del porto di Genova, coerente con quest'opera, che richiederebbe, anche questo, investimenti pubblici, ad esempio per costruire una nuova diga foranea, veramente cospicui e risorse quindi sicuramente indisponibili in un prossimo futuro in Italia? Tutto questo poi con l'obiettivo di metterci in concorrenza con un ritardo di lustri con Rotterdam e Anversa e con opere già realizzate come il valico del Gottardo. Meglio non sarebbe pensare alla razionalizzazione del sistema dei porti liguri secondo un progetto unitario che ne definisca missioni integrate assegnando spazi dedicati alle diverse tipologie di traffico e alle funzioni industriali a fil di costa? Un primo riequilibrio sembra necessario fra merci e persone e un secondo fra costruzioni e riparazioni navali. Assumendo questo orizzonte le cose da fare sono molte e tutte al di qua dell'Appennino. Prima fra tutte un aeroporto asservito ai movimenti delle crociere, previsti in incremento sia a Genova che a Savona e La Spezia, alle esigenze della conve-

gnistica e di un turismo organizzato e a quelle delle aziende dell'alta tecnologia e dei centri di ricerca, prima fra tutti l'IIT.

3. Senza dimenticare che, in un mondo sempre più interconnesso, è comunque impossibile cavarsela da soli e pertanto sono necessarie alleanze (ma proponibili e praticabili), veniamo alle "derive" favorevoli da valorizzare. In primo luogo si può ipotizzare un'integrazione sistemica fra le imprese operanti nel campo dell'Energia e dei Trasporti puntando a una sorta di "Finmeccanica civile", alternativa a quella "militare" romanocentrica, che faccia perno su Ansaldo Energia, Ansaldo STS, parte di Selex e Fincantieri. Purtroppo le intenzioni romane divergono da questa prospettiva e le istituzioni liguri e la stessa opinione pubblica sembrano non aver compreso l'importanza del disegno. Che non vuol dire chiusura localistica alle partnership internazionali ma gestione integrata delle alleanze replicando e rafforzando il modello realizzato in Ansaldo Energia. In secondo luogo si dovrebbe privilegiare lo sviluppo della filiera delle alte tecnologie per il quale fondamentale sono progetti come quello di Erzelli che, pur manifestando aspetti molto discutibili e sollevando critiche motivate, dovrebbe essere portato in porto perseguendo gli originari obiettivi. Altri nuclei di attività con gli stessi obiettivi ma con diverse vocazioni potrebbero essere replicati in altre aree della Liguria. Smart city potrebbe funzionare da driver per lo sviluppo di questa strategia volta all'innovazione. Coerentemente con questo disegno potrebbero essere ampliate le attività di ricerca che già si segnalano in Liguria con presenze molto significative sul piano qualitativo e quantitativo. L'IIT, pur avendo una dimensione che trascende i nostri confini, sta già fornendo un contributo decisivo al riguardo connotato da un elevato significato esemplare. Ma anche l'Università potrebbe avere un ruolo significativo. Non l'unico se venisse

assecondato l'eccellente proposito del nuovo rettore di puntare allo sviluppo di Genova come città universitaria con evidenti benefici anche per gli altri comuni della regione. Anche la Sanità ove puntasse sulle eccellenze in parte esistenti e evitasse di disperdere risorse in mille inutili rivoli potrebbe essere motivo d'attrazione fuori regione. Del pari attrattivi e quindi da sviluppare possono essere centri di rieducazione e case di riposo per anziani la cui presenza è da favorire e incentivare. Non a caso Roberto Cingolani, direttore dell'IIT dedica grande attenzione a questa prospettiva proponendo di trasformare il problema della popolazione anziana della nostra regione in opportunità di innovazione e sperimentazione. Infine un ruolo molto significativo può avere il turismo per il cui sviluppo la Liguria dispone di asset fondamentali non assolutamente sfruttati quali natura, clima, giacimenti culturali, gastronomia. Il consolidamento dell'industria competitiva e tecnologicamente avanzata e un forte upgrading del terziario sono gli assi lungo i quali puntare a un nuovo modello di sviluppo. Un tempo si sosteneva che puntare sul terziario altro non significava che realizzare "città di camerieri" mentre in una visione moderna questa prospettiva apre la strada a un'occupazione per laureati e diplomati, professionisti, medici, ingegneri. Se non che tutto questo non può essere vissuto come ripiego e affidato al bricolage di singole iniziative localistiche ma richiede un disegno complessivo, condiviso e coordinato da una visione e gestione d'insieme. Mi rendo conto che questa ipotesi di futuro potrà esser vissuta come riduttiva e rinunciataria e pertanto potrà essere consapevolmente o inconsapevolmente rimossa, ma altro non è che la proposta di smettere di sognare per fare i conti con la storia e la realtà che hanno fortunatamente ancora qualcosa di positivo da offrire alle nuove generazioni.

1 ottobre 2014