



**ANALISI** | IL DILEMMA IRRISOLTO DEL FUTURO DELLO SVILUPPO ECONOMICO

# CRESCERE SENZA PAURE

Dopo due anni di stagnazione, il Pil torna ad aumentare. Grazie a cantieristica, elettronica, hi tech e crocieristica. Resta il nodo strategico dei porti e dei collegamenti stradali e ferroviari. Punti sui quali la battaglia politica infuria. Come sempre.



Le acciaierie di Cornigliano riflesse in una pozza d'acqua, nella foto di Fabrizio Ferri.

di **FILIPPO PAGANINI** \*

**L**a ripresa si è affacciata nel 2006. Niente di straordinario. Ma il segno positivo davanti al Pil della regione è un segnale importante, dopo un ultimo biennio di stasi. Certo, restano i nodi storici irrisolti. La carenza di aree e di infrastrutture, che impiombano le ali dello scalo genovese e di quello spezzino. Il turismo che non riesce a compiere il grande balzo. Però, l'industria meccanica, l'automazione, l'elettronica, la cantieristica e la crocieristica tirano. Secondo le ultime rilevazioni dell'Ufficio studi di Banca Carige, l'economia ligure quest'anno dovrebbe crescere dell'1,5% e il tasso di disoccupazione calare dal 6,8 al 5,2% (a fronte di una media nazionale al

7,6% e di un livello al Nord del 4,1%).

«Gli andamenti sono differenziati» spiega Paolo Corradi, direttore generale di Confindustria Genova. «La ripresa è più marcata, al di sopra del dato nazionale, nel capoluogo e alla Spezia, meno nelle province di Savona e Imperia. Complessivamente l'economia regionale, uscita dalla fase di semi-stagnazione, dovrebbe realizzare performance migliori della media del Nord-Ovest. Tirano le grandi imprese che difendono una loro competitività sul piano internazionale. Le medie si stanno riprendendo, il "piccolo", invece, fa molta fatica».

I problemi emergono puntando il periscopio verso il 2007. Il ministro delle In-

frastrutture Antonio Di Pietro, per esempio, ha fatto sapere che non ci sono le risorse per il Terzo Valico, il collegamento ferroviario ad alta capacità tra Genova e la Padana. Un punto interrogativo avvolge ancora il completamento del raddoppio della Pontremolese (tra La Spezia e Parma) e la realizzazione della bretella autostradale che dovrebbe risolvere l'ingolfamento del nodo genovese. «La Liguria rischia l'asfissia da mancanza di infrastrutture», conclude Corradi.

Infatti è questo l'altro grande problema, soprattutto nel porto di Genova. Il movimento merci complessivo risulta in lieve ribasso (-1,6%) e c'è incertezza sulle aree per l'espansione dello scalo a Ponente del-



la città. La Fiera, all'opposto, può vantare nell'ultimo anno due edizioni fortunate di Euroflora e del Salone nautico. Del resto, la costruzione di imbarcazioni da diporto (gruppo Amico, Azimut-Benetti, Mariotti-Admiral Yachting, Baglietto, tanto per citare alcune delle aziende più note) è un settore trainante.

**LA CANTIERISTICA VA.** Ma anche il resto della cantieristica viaggia con il vento in poppa, sospinta dalla crescita delle domande del settore crocieristico. Non a caso Giuseppe Bono, timoniere della Fincantieri, che ha sede legale a Trieste, ma cuore produttivo in Liguria, accarezza il progetto di quotare la società. Quest'anno ha, invece, già debuttato in Borsa l'Ansaldo Sts, gioiellino genovese di Finmeccanica nel segnalamento ferroviario.

Scorrendo i dati della ripresa, danno forti segnali di vivacità il settore dell'abbigliamento sportivo (Slam è uno dei marchi più affermati), l'alimentare, dove marciano con ritmi sostenuti gruppi come Elah-Dufour di Flavio Repetto o il più piccolo Icat Food (tonno Consorcio), e quello dell'energia. Effervescente la Erg della famiglia Garrone, in corsa per aggiudicarsi la Tamoil. In rilancio, l'Ansaldo Energia, che ha trovato la sua specializzazione nel service per le centrali elettriche.

Il tono generale della ripresa lo danno, poi, l'andamento del credito che cresce del 7-8% annuo, con la Banca Carige in posizione di leadership e la genovesissima Banca Passadore dell'omonima famiglia che tiene le posizioni. E a proposito di «genovesità», nel capoluogo ligure c'è uno dei pochi gruppi della grande distribuzione presente in tutto il Nord che preserva la sua autonomia: la Sogegross (marchio Basko) che fa capo al gruppo Gattiglia.

Il presidente della Camera di Commercio di La Spezia, Aldo Sammartano, parla di un'economia con «il freno a mano tirato». Perché la classe politica non compie scelte decise. Per Sammartano una delle scommesse principali dello sviluppo spezzino si gioca con il passaggio di una porzione delle aree militari, in particolare quelle all'interno dell'Arsenale, l'enorme stabilimento della Marina nel cuore della città, alle attività civili. Obiettivo: un moderno polo della nautica da diporto. Il turismo, in compenso, va. Gra-

zie alle Cinque Terre prese d'assalto dagli americani. Ma la ricettività è scarsa. La crisi del settore oleario nell'Imperiese è ormai dietro le spalle. Le aziende che le sono sopravvissute, come la Carli, marcia-no sicure. Così come il pastificio Agnesi, guidato da Angelo Colussi.

Il porto si sta rilevando la carta vincente del Savonese. Crociere, carbone, granaglie, frutta e i container nel terminal di Vado sono una grande occasione. La Costa Crociere di Pierluigi Foschi, da quando si è trasferita per gli imbarchi da Genova al terminal di Savona, ha fatto lievitare il volume dei passeggeri annui a quota 800 mila. Viaggia su binari sicuri la Bombardier di Vado, controllata dal colosso canadese, che produce locomotori. Così come ha performance in crescita la Piaggio Aero Industries, presieduta da Piero Ferrari. I suoi jet P180 continuano a macinare ordini in mezzo mondo.

Più complesso il dossier per rilanciare Ferrania, azienda produttrice di pellicole sulle quali è stata «impressa» buona parte della storia del cinema italiano. Dopo che l'americana 3M si è fatta da parte, sono scesi in campo Giovanni Gambardella, il manager che guidò l'acciaio di Stato della Finsider, e l'industriale Vittorio Malacalza. Insieme hanno rilevato l'azienda con due obiettivi: rimettere in sesto le produzioni di pellicole per il medicale e realizzare una centrale elettrica. Ma il progetto incontra resistenze politiche. Perché ancora una volta è la politica a dettare il tempo dello sviluppo in Liguria. ■

*\* caporedattore economia  
Il Secolo XIX*