

ISTAT: ANCHE A GIUGNO INDUSTRIA IN AFFANNO

I dati sulla produzione industriale sono preoccupanti, soprattutto l'inatteso calo su base mensile, e dimostrano che la strada per tornare a crescere è lunga e difficile. A sostenerlo è il segretario confederale della Cisl, Giorgio Santini, commentando i dati Istat che segnano forti difficoltà nella produzione industriale di giugno. "Il dato veramente critico e preoccupante è il calo su base mensile - afferma Santini - e la via della ripresa è difficile, lunga e lenta". Ecco perché - secondo Santini - sono molto importanti le politiche che si fanno. Si deve fare di più

sul fronte delle politiche anticicliche, puntando sugli investimenti in infrastrutture, edilizia, grandi opere e Mezzogiorno, ma bisogna anche sostenere i redditi delle famiglie e dei pensionati con ammortizzatori sociali e sostegni fiscali ai salari medio bassi e alle pensioni". Quale è la situazione numeri alla mano? L'Istat certifica un crollo a due cifre per la produzione industriale nel primo semestre del 2009. Nei primi sei mesi dell'anno, infatti, la produzione è calata del 22,2% (dati grezzi) rispetto allo stesso periodo del 2008. L'Istituto di ricerca comunica



che l'indice della produzione corretto per gli effetti di calendario ha registrato nel primo semestre un calo del 21,5% (i giorni lavorativi sono stati 124 contro i 125 del 2008).

Se guardiamo alla situazione complessiva su base mensile, la produzione industriale si segnala in calo anche nel mese di giugno. Secondo gli ultimi dati diffusi, la produzione dell'industria è calata dell'1,2%, mentre rispetto a giugno 2008 è crollata del 19,7% (dato grezzo). Particolarmente significativa la contrazione del settore auto: a giugno è calata del 31,9% su base annua (dato grezzo), mentre nel primo semestre del 2009 è scesa del 36,6%.

Le diminuzioni più marcate, nel mese di giugno, hanno riguardato le apparecchiature elettriche e per uso domestico non elettriche (me-

no 37,6 per cento), i macchinari e attrezzature n.c.a. (meno 37,1 per cento), i mezzi di trasporto (meno 33,0 per cento) e la metallurgia e prodotti in metallo (meno 32,4 per cento).

Nel confronto tra il primo semestre del 2009 e il corrispondente periodo del 2008, le diminuzioni più ampie hanno riguardato la metallurgia e prodotti in metallo (meno 33,0 per cento), le apparecchiature elettriche e per uso domestico non elettriche (meno 32,4 per cento) e i macchinari e attrezzature n.c.a. (meno 31,3 per cento); le industrie alimentari, bevande e tabacchi hanno registrato il calo più contenuto (meno 3,5 per cento) mentre i prodotti farmaceutici hanno segnato, nel medesimo confronto temporale, una variazione nulla.

G.Ga.

L'industria nautica italiana potrebbe essere tra quelle capaci di "trainare la ripresa economica del Paese". Lo ha detto Anton Francesco Albertoni, presidente Ucina, Associazione dei cantieri e delle industrie di accessori per la Nautica, presentando a Milano il Salone Nautico Internazionale di Genova, 49esimo della serie, dal 3 all'11 ottobre presso il padiglione fieristico del capoluogo ligure. Per la prima volta, proprio per soffiare sul fuoco della speranza di ripresa, sarà aperto da un'assemblea generale della Nautica alla quale Albertoni ha detto è probabile partecipi quasi tutto il Governo. A partire dal presidente del Consiglio, che ha annunciato la presenza insieme a dieci ministri. Si guarda al futuro con speranza anche se il presente fa un po' meno sorridere: il presidente Ucina ha infatti informato di un at-

La nautica prepara il Salone di Genova con la speranza di agganciare la ripresa

tuale anno difficile con un calo del settore, nei primi tre mesi 2009, che va dal 21 fino al 35%. Dato amarissimo dal momento che, ha ricordato il presidente Ucina, si era cresciuti "con percentuali superiori al 10% negli ultimi 10 anni, quando nessuno si aspettava una battuta di arresto tanto forte", anche se con cause extra settoriali. Da aprile però la tendenza sembra essere un po' cambiata anche se Albertoni ha ammesso di non avere, almeno per ora, l'esatta quantificazione. Un timido segnale di ripresa forse non prodotto dal mercato ma piuttosto dal legame tra

italiani e diportismo, cultura ed amore per il mare e la barca. A dimostrarlo una recente indagine Ucina-Ispo in base alla quale le tre motivazioni "forti" che legano connazionali e barca sono il senso di libertà (per il 42%), l'avventura (per il 35) e la pura passione (31%). Ha risposto così il 67% degli intervistati, mentre la percentuale sale al 93 tra i diportisti. Soltanto per il 25 la barca fa "status symbol", mentre il 49% conta di usarla più spesso di ore nei prossimi dodici mesi. Il Salone di Genova intende essere il "giro di boa", si potrebbe dire usando un termine

ben caro al settore. Anche perché i numeri partecipativi sono buoni: 1.450 espositori, dei quali il 37 per cento stranieri con in mostra 2.400 barche delle quali 550 novità assolute. Riuscirà tutto ciò a far ripartire un settore che da lavoro a decine di migliaia di persone in Italia e che è altamente qualificato? In attesa che il Salone di Genova fornisca altri elementi di valutazione, c'è da dire come nel 2008 la crescita sia rimasta vicina allo zero: 3,8 miliardi di fatturato, lo 0,5 per cento rispetto al 2007. Roberto Urbani, amministratore delegato di Fiera spa, conferma la

primaria importanza dell'evento per la struttura espositiva della Lanterna, nella quale oltre 110 mila metri quadrati saranno con barche sull'acqua e sarà di quasi 9 chilometri la lunghezza totale del fronte di percorso sul mare. Delle imbarcazioni esposte la maggioranza (il 55%) sarà inferiore a 10 metri; il 37,5 avrà una lunghezza tra i 10 ed i 24 metri, mentre le navi da diporto, oltre i 24 metri, saranno 76. Di queste 31 sopra i 30 metri. Le barche a vela saranno 160, quelle pneumatiche oltre 500.

Dino Frambati

Fondazione
Marco Biagi

Università degli Studi di Modena e Reggio Emilia



ADAPT

Filo diretto
con il Centro Marco Biagi/93

La libera circolazione in Europa

Giovane, di età compresa tra i 24 e i 34 anni, con un livello di istruzione elevato, tendenzialmente nato nei Paesi del nord o comunque dell'UE-15, alla ricerca del miglioramento occupazionale, di un reddito più elevato o di maggiori possibilità di crescita professionale. Questo è il profilo del cittadino europeo disposto a migrare che emerge dal rapporto Mobilità in Europa. La direzione futura di Eurofound, pubblicato sul finire del mese di giugno. Il documento raccoglie e commenta alcuni risultati dell'indagine speciale, promossa dalla Commissione europea, Eurobarometro (EB 64,1, condotta nel 2005 nei 25 Stati membri) sulla mobilità geografica e professionale nel territorio europeo. L'analisi

si evidenzia che la mobilità su grandi distanze tra i cittadini europei non è un fenomeno frequente. Il 53% degli intervistati dichiara che l'Unione europea rappresenta la libertà di vivere e muoversi all'interno dei territori. Tuttavia, solo il 18% degli europei si è trasferito fuori della propria regione. Il 4% si è trasferito in un altro Stato membro. Soltanto il 3% degli intervistati è emigrato fuori dell'Unione. Non solo. Il 70% degli intervistati anticipa di non avere alcuna intenzione di trasferirsi, anche se riconosce i vantaggi della mobilità geografica e professionale. La tendenza è confermata per i nuovi Stati membri. Estonia, Lituania, Lettonia e Polonia raggiungono le percentuali maggiori di predisposizione al tra-

sferimento, comprese, in ogni caso, tra 2,4% e 4,2%.

Le motivazioni più ricorrenti a favore della mobilità sono: ricerca dell'occupazione, miglioramento delle condizioni di lavoro, opportunità di crescita professionale, obiettivo di un reddito più elevato. Seguono le scelte di conciliazione tra esigenze professionali, occasioni di lavoro, istanze famigliari.

Contro, la paura di perdere i contatti con la rete familiare o sociale. La mobilità all'interno del territorio è uno degli obiettivi della politica sociale europea, rappresenta un elemento importante per la creazione di una economia competitiva, flessibile, adattabile in linea con la Strategia di Lisbona. Allo stesso tempo, il fenomeno non è a "costo zero" né per gli individui né per i territori. In primo luogo può determinare la perdita del senso di identità delle comunità locali e la diminuzione progressiva della coesione sociale. In secondo luogo, una maggiore disponibilità dei giovani ben istruiti ad emigrare dai territori di origine può tradursi in un limite alle opportunità di crescita di tali territori. Per gli individui vi è l'indebolimento delle reti sociali

e di sostegno e, per i lavoratori meno qualificati, può significare l'ingresso nella spirale del precariato, del lavoro non di qualità, fino ad arrivare all'esclusione sociale. Le politiche per la mobilità devono quindi essere integrate con le politiche per l'occupazione, sociali e di sviluppo regionale. Sono fondamentali piani di assistenza per un migliore accesso al mercato del lavoro e una piena integrazione dei lavoratori immigrati. Occorre progettare interventi mirati per i lavoratori più vulnerabili e più svantaggiati, limitando i rischi per chi sceglie di trasferirsi. È necessaria, quindi, una strategia europea per la gestione dei flussi migratori e la considerazione parallela del fenomeno dell'invecchiamento della popolazione attiva.

Francesca Mattioli

Approfondimenti

Il rapporto di Eurofound, Mobilità in Europa. La direzione futura, è disponibile in Bollettino Adapt, 2009, n. 19, www.adapt.it.