

L'ITALIA IN MOVIMENTO

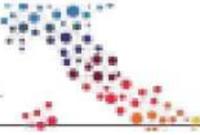
La regione A4 dove il Pil va in Tir

di **Dario Di Vico**

La grande metafora del Nord
L'è l'A4, l'autostrada che

collega Torino a Trieste:
attorno ai suoi 528,5 km
vivono e lavorano 26 milioni di

persone e ci transitano ogni
giorno 230 mila mezzi pesanti.

L'ITALIA  IN MOVIMENTO

Il Nord raccontato dalla A4 La ripresa c'è e viaggia sui Tir

Dario Di Vico

3,2% rispetto
all'anno 2015»

La rete

● Nel corso dell'anno passato sono stati percorsi in tutto qualcosa come 49,9 miliardi di chilometri lungo l'intera rete gestita da Autostrade per l'Italia e dalle sue controllate

● Più nel dettaglio, oltre 39,1 miliardi di chilometri sono stati percorsi da veicoli leggeri e poco più di 10,7 miliardi di chilometri da mezzi pesanti, con un incremento complessivo — fa sapere la società — «di

L'autostrada che collega Torino a Trieste è la grande metafora del Nord. Si potrebbe stimare il Pil settentrionale (e nazionale) già solo scrutando con attenzione le piazzole di sosta o esaminando il traffico ai caselli. Attorno al nastro d'asfalto che lungo 528,5 chilometri porta dalle Alpi all'Adriatico vivono/lavorano 26 milioni di persone e soprattutto c'è la gran parte dei distretti, del sistema manifatturiero italiano e i più importanti centri di innovazione. I dati che vengono dai gestori autostradali ci confermano la ripresa in atto — ogni giorno percorrono la A4 in media 230 mila mezzi pesanti che trasportano merci in buona parte provenienti dai porti liguri — ma ci dicono molto anche sull'articolazione territoriale.

L'Est va decisamente più spedito dell'Ovest e la spiegazione è semplice: il Veneto e le regioni limitrofe sono integrate con quello che forse è il principale locomotore dell'Europa e che per comodità chiameremo sistema tedesco allargato. Lo stesso non si può dire per l'Ovest con la Francia. Tutti di questi tempi raccontano come il traffico dal Veneto verso Trieste sia tornato agli anni che precedevano il Passante di Mestre, lo sbottigliamento — dicono i tecnici — c'è stato, restano ancora tratti a due corsie che causano incolonnamenti ma a monte di tutto c'è una domanda che tira e che riporta al «sistema tedesco» che coinvolge Romania, Slovacchia e Slovenia. Il traffico nel tratto tra Venezia e Trieste, infatti, ha fatto registrare il maggiore incre-

mento: +11,1% in due anni.

La A4 è dunque uno straordinario corridoio che ci fa capire cosa sta succedendo nell'economia dei flussi. Eh sì, perché dopo tanti convegni sulla «cura del ferro» è il trasporto su gomma il re incontrastato del Pil. I tecnici spiegano che anche nella Francia, che ha fatto delle rotaie un cardine di politica industriale, in realtà la gomma sta guadagnando quote di mercato.

E la tendenza è ancora più forte in Italia dove il trasporto su Tir dialoga perfettamente con un sistema economico che si estende per filiere e ha bisogno di raggiungere le catene internazionali di fornitura.

Cresce la domanda che viene da Est, ma aumenta anche l'attività di export delle nostre multinazionali tascabili e la gomma trionfa perché flessibile e capillare e perché negli anni le

Fs per razionalizzare hanno chiuso molti scali merci minori.

Una regione policentrica

La A4 oltre a essere il *tapis roulant* del Pil italiano è anche la vetrina di una straordinaria piattaforma di manifattura e servizi capace di competere con le grandi aree attrezzate del mondo. La specificità del Nord — secondo la sintesi del sociologo Paolo Perulli — «è la presenza di reti di impresa e di città che se messe a sistema con un'effettiva divisione del lavoro rappresentano una grande e flessibile macro-regione economica europea». Quest'area a forte tradizione policentrica ha adesso una vera capitale (la grande Milano, un tassello che include Novara e Piacenza) vuoi per la posizione geografica di sempre vuoi per la reputazione che si è conquistata nelle grandi arene internazionali dopo il

successo dell'Expo. L'economista di Harvard autore di *The triumph of the city*, Edward Glaeser, scrive di Milano come di un esempio di città contemporanea capace di reinventarsi con successo «tornando a ruggire nell'era post-industriale». Il geografo inglese Peter Taylor, che ha ripreso i lavori sulle città globali della più famosa sociologa Saskia Sassen, conferma con dati aggiornati che Milano è la 13ma città del pianeta e nella sostanza la porta del Belpaese verso l'economia-Mondo.

Ed è proprio rileggendo questi giudizi che matura la sensazione che si stia sprecando una grande occasione, che la policentrica Regione A4 non abbia la consapevolezza della sua forza, le manchi uno specchio che le restituisca la giusta immagine. Prendiamo il versante politico-culturale: siamo rimasti ancorati alla tematizzazione della questione settentrionale, al cosiddetto «sacco del Nord», che alla luce delle tra-

Verso il Nord Europa

L'Est va decisamente più spedito dell'Ovest grazie all'integrazione con il sistema tedesco, forse il principale locomotore dell'Europa

sformazione dell'economia moderna ha il limite di mettere al centro il conflitto con Roma. Non è un caso che per dare un po' di sostanza ai due referendum sull'autonomia di Lombardia e Veneto di fine ottobre i governatori leghisti mettano al centro della loro campagna il residuo fiscale, la differenza tra le tasse che il Nord paga a Roma e i trasferimenti che riceve. Un'impostazione che serve per regolare i conti (politici) domestici, ma non ci mette in condizione di guardare fuori e incassare il vero dividendo del Nord. La verità è che i flussi parlano una lingua che amministrazione spezzettate e concentrate nella lotta politica interna non capiscono.

Tra i flussi e i luoghi

Il sociologo Aldo Bonomi sostiene da tempo che in fondo il compito della politica dovrebbe essere quello di mettersi in mezzo tra flussi e luoghi, di combinare quindi la rappresentanza della parte più avanzata della popolazione del Nord (le élite) con il resto del gruppo, la città con la campagna come si usava dire una volta. È evidente che ciò non sta avvenendo, non c'è questa capacità e un pezzo della politica e delle stesse élite lavorano perché questa ricomposizione non avvenga. Per costruirla forse bisogna (anche) fare i conti con l'eredità del localismo. Prendiamo il caso delle banche venete che rappresentano forse «la perdita dell'innocenza» delle tradizionali culture di territorio. Per lungo tempo abbiamo interpretato il campanilismo come una versione lenta della modernità, lo ab-

biamo accusato tutt'al più di non essere adeguato al ritmo dei mutamenti. Con il cortocircuito degli interessi squadernato dalle vicende della Popolare di Vicenza e di Veneto Banca dal punto di vista sociologico abbiamo intravisto qualcosa di diverso: la creazione di «cattivo capitale sociale», come lo definisce Perulli. Le relazioni di territorio usate per costruire leadership artificiali, per creare un consenso viziato con gli imprenditori a danno del risparmio locale e del mercato. Solo un Veneto che è ripartito alla grande, solo la solidità del sistema produttivo — in cui si trovano ancora aziende sconosciute tra i 20 e 120 milioni di fatturato capaci di fare in media il 20% di utili e reinvestirlo in

azienda — è riuscita a far da contrappeso senza che scoppiassero rivolte alla distruzione di ricchezza legata alla vicenda delle due banche.

Le insidie del localismo

Mutatis mutandis c'è chi sostiene che anche il boom del Prosecco e del turismo nordestino contengano le insidie (non giudiziarie, per carità) del vecchio localismo. Se per creare consenso minuto e momentaneo si sprecano le risorse si introduce uno scambio tra territorio e politica che non promette niente di buono e ripercorre l'esempio del boom dei capannoni. Sia nel caso del Prosecco che del turismo la domanda è esplosa ma non sta maturando l'offerta. Le bollicine ormai si coltivano ovunque a Nord Est ma sono poche le aziende che fanno buoni margini, lo stesso accade per i flussi dei turisti. La domanda è alta ma gli alberghi nel Triveneto sono in vendita. Per carità il fascino del Nord Est sta anche nelle sue contraddizioni ma è chiaro che c'è qualcosa che non quadra, ricchezza e cultura non si parlano ancora come dovrebbero.

Un modello di sviluppo

Di tutt'altra sindrome soffre Torino alle prese con la sua interminabile transizione. Dopo il passaggio traumatico che ha portato la città a lasciarsi alle spalle la monocultura Fiat, ora lo scenario è altro: il modello seguito dalle Olimpiadi invernali in poi, mettendo in campo un mix di manifattura/turismo/cultura, mostra i suoi limiti e già incombe la quarta rivoluzione industriale, con il suo carico di aspettative ma anche di incognite. È normale quindi che Torino abbia paura di non riuscire a rinverdire, nell'epoca del digitale, gli allori che il Novecento le ha comunque generosamente riconosciuto. Lo storico Giuseppe Berta nelle settimane scorse ha addirittura sostenuto di rivedere nello spaesamento della Torino di oggi «quello del 1864», quando subì la «decapitalizzazione» a favore di Firenze. In città il reddito non è cresciuto, si parla sempre di improbabili piani strategici e invece manca una mappa aggiornata di come sia cambiata la composizione sociale. Gli aveva risposto l'ex sindaco Piero Fassino sostenendo che il modello della transizione dall'industria al

terziario del turismo e della cultura non si è affatto esaurito e comunque un territorio non può inventarsi «una vocazione nuova ogni 20 anni». Nei prossimi giorni sarà presentato il tradizionale Rapporto Giorgio Rota con un'analisi dettagliata dello stato dell'economia locale ed è probabile che trovi conferma il pessimismo di Berta: Torino si sente declassata, perde posizioni tra le città del Nord e il terziario glamour non ha compensato la riduzione dell'industria. E in più la posizione assunta dalla sindaca Chiara Appendino sul G7 dimostra come l'amministrazione grillina sia anni luce distante dal dibattito su flussi e attrattività delle città.

Comunque è facile constatare come il dibattito

sia ricco ad Est come ad Ovest, in Veneto a partire dalle cose che succedono e a Torino da quelle che non succedono ma in entrambi i casi resta in secondo piano la relazione con Milano, non si parte dalle potenzialità della Regione A4. Eppure è assai difficile che nei 500 chilometri coperti dall'autostrada ci sia spazio per tre differenti modelli di sviluppo, ce ne può essere uno e basta. E non c'è spazio nemmeno per le illusioni: la crescita nell'economia moderna non si spalma in maniera omogenea, aree a velocità sostenuta e aree depresse potranno convivere anche a relativa distanza tra loro. Per dirla con Totò, l'economia moderna non è una livella.

Lo spessore internazionale di Milano, Torino che vive un'eterna transizione, la solidità e le contraddizioni del Nord Est

Quest'area dotata di un sistema manifatturiero e di centri di innovazione non ha piena consapevolezza della sua forza, le manca uno specchio che le restituisca la giusta immagine



5 concessionarie

LA GESTIONE

L'intera A4 ad oggi è gestita da cinque società concessionarie: la tratta Torino-Milano dalla Astm Spa (del gruppo Gavio), la parte Milano-Brescia dal gruppo Autostrade per l'Italia, quindi la Brescia-Venezia dalla società Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova Spa, il Passante di Mestre dalla Concessioni autostradali venete, quindi la Venezia Trieste da Autovie Venete.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Patrizio Ricci (Autotrasportatori)**«Cresciuto del 25% trasportando latte»**

«**S**icuro, per capire come sta andando l'economia del Paese basta affacciarsi alla finestra del mio ufficio sull'A4 e valutare il flusso degli autocarri». Patrizio Ricci, 57 anni, presidente della Federazione italiana autotrasportatori artigiani (Cna Fita), dirige l'azienda di trasporto merci di famiglia a due passi dall'autostrada che



attraversa il Nord. Dal 2007 la sua impresa di Telgate, in provincia di Bergamo — che distribuisce latte e prodotti alimentari in regioni come Lombardia, Veneto e Piemonte — è cresciuta nonostante la Grande

Crisi del 25%, arrivando a impiegare 37 autisti. «Tutto il settore è in rilancio — racconta Ricci —.

Negli ultimi mesi la nostra associazione, tramite i consorzi di servizi, ha registrato un incremento del 6% di transiti. A favorire la ripartenza sono

stati soprattutto l'automotive, l'alimentare e l'elettronica». L'imprenditore conferma — senza nascondere un pizzico di orgoglio — che molto si deve alla reattività del trasporto su gomma, capace di rispondere alle nuove esigenze delle piccole medie imprese. «La geografia delle piccole e medie imprese, che è sempre più allungata sul territorio nazionale, ci rende indispensabili — sottolinea —. Parliamo di aree inaccessibili via treno dove a vincere è la flessibilità del servizio che riusciamo ad offrire». Se la capillarità del servizio è l'asso nella manica degli autotrasportatori — capace di scacciare così lo spettro della concorrenza dei treni veloci —, c'è ancora molto da fare. «Piuttosto bisogna per esempio lavorare per mantenere aperte le vie di transito e svilupparne di secondarie — aggiunge Ricci —. Penso in particolare a Pavia o Piacenza, città con ancora pochi ponti per il passaggio merci. Potenzino allora quel tipo di infrastrutture, allora sì che avremo la ripresa con la "r" maiuscola».

Diana Cavalcoli

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Maria Cristina Piovesana (Unindustria Treviso)**«Abbattiamo quei capannoni senza tetto»**

È il rapporto con il territorio il *fil rouge* che collega la clamorosa vicenda delle banche popolari venete alla proposta, sostenuta oggi dagli industriali di Treviso, di abbattere i capannoni più vecchi. Maria Cristina Piovesana ha un'azienda di mobili, è la presidente di Unindustria ed è stata tra i più convinti nel rompere il silenzio degli imprenditori



veneti sui casi della Popolare di Vicenza e di Veneto Banca. «Ho sostenuto che la nostra azione si è rivelata inadeguata e che una parte della responsabilità di ciò che è avvenuto, dello sperpero di risparmio e di fiducia

popolare che si è consumato nel Veneto, ricade inevitabilmente su di noi. Ma proprio per avere diritto di parola in futuro, per poter riproporre con forza i contenuti di modernizzazione non potevamo restare zitti, imbarazzati». È chiaro che il vecchio circuito fiduciario

localista che legava banchieri, industriali e sottoscrittori dei titoli di risparmio è stato spazzato via. Capitale sociale bruciato, dicono i sociologi. «Oggi ci appare tutto come figlio di altri tempi», commenta Piovesana. Lo stesso coraggio mostrato con le banche la presidente ha intenzione di usarlo con la vicenda dei capannoni. Le strade del Nordest sono costeggiate di fabbricati inutilizzati che assomigliano a dei dinosauri e diversi proprietari hanno trovato una scorciatoia: togliere il tetto in modo da non pagare più l'Imu. «Siamo stati abituati a investire nel mattone e nei capannoni — spiega Piovesana — e ora ci troviamo a parlare addirittura di *smart factory*, è un cambiamento epocale e processi culturali di questo tipo chiedono tempo. Per facilitare il cambiamento abbiamo però avviato un'iniziativa che dovrebbe portare ad abbattere i capannoni ormai obsoleti in cambio di crediti edilizi e del venir meno degli oneri fiscali. È un segno di attenzione al territorio e di maturazione della nostra cultura imprenditoriale».

D. Cav.

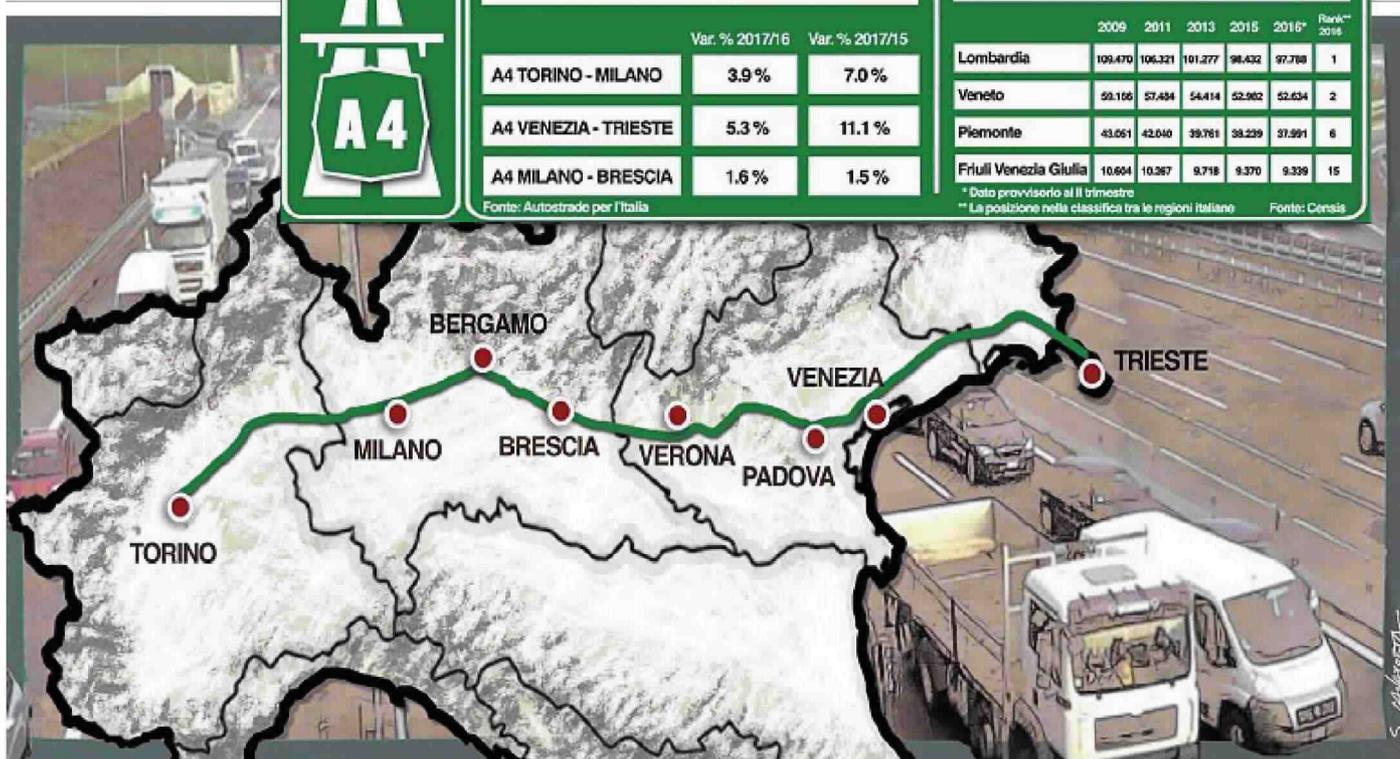
© RIPRODUZIONE RISERVATA

TRAFFICO TIR PERIODO GENNAIO - GIUGNO	Var. % 2017/16		Var. % 2017/15	
	A4 TORINO - MILANO	3,9 %	7,0 %	
A4 VENEZIA - TRIESTE	5,3 %	11,1 %		
A4 MILANO - BRESCIA	1,6 %	1,5 %		

Fonte: Autostrade per l'Italia

IMPRESSE MANIFATTURIERE	2009	2011	2013	2015	2016*	Rank** 2016
	Lombardia	109.470	106.321	101.377	98.432	97.788
Veneto	59.166	57.484	54.414	52.952	52.634	2
Piemonte	43.051	42.040	39.761	38.239	37.991	6
Friuli Venezia Giulia	10.604	10.387	9.718	9.370	9.339	15

* Dato provvisorio al 1° trimestre
** La posizione nella classifica tra le regioni italiane
Fonte: Censis



**La parola****L'AUTOSTRADA**

La A4 — chiamata anche «Serenissima» nel suo tratto centrale — attraversa quattro regioni italiane da Ovest a Est l'intera Pianura padana, partendo da Torino, passando per Milano e terminando a Sistiana, da cui prosegue verso Trieste. In tutto la sua lunghezza è di 528,5 chilometri dalle Alpi all'Adriatico. Il primo tratto dell'A4 è stato quello tra Milano e Bergamo, realizzato ed aperto da Società Bergamasca Autovie il 24 settembre 1927 e prolungato fino a Brescia nel 1931. I lavori della tratta Torino-Milano furono iniziati dalla Società anonima autostrada Torino-Milano nell'aprile del 1930 e terminarono con l'inaugurazione il 25 ottobre 1932.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

