Confartigianato Imprese Veneto

La Federazione

informazione quotidiana sull'attività regionale

24/05/21

Il Libro Bianco sulla Pedemontana Veneta richiamato nel fondo di Dario di Vico (L'Economia del Corriere della Sera)

L'Economia del CORRIERE DELLA SERA

Dir. Resp.: Luciano Fontana
Tiratura: 0 Diffusione: 0 Lettori: 1847000 (0003280)

24-MAG-2021
da pag. 1-9 /
foglio 1 / 3
Superficie: 85 %

RIPARTENZE

LA FALSA CRESCITA DEI SOSTEGNI DI STATO LA «REGIONE A4» VA MA È MENO VICINA A MILANO

di Stefano Caselli, Dario Di Vico e Alberto Mingardi 9, 12, 14

SE LE (INFINITE) VIE DEL NORD NON PASSANO PIÙ PER MILANO

La «Regione A4» è ripartita post Covid di gran carriera. Ma ognuno a modo suo. Senza un centro di gravità. Venerdì intanto si inaugura la Bassano-Montebelluna della Pedemontana Veneta

di Dario Di Vico

Come sta uscendo il nuovo triangolo industriale Milano-Bologna-Treviso dalla crisi pandemi-

tà terziaria» di cui il Nord Est ha bisogno per attrarre capitali e manager. È chiaro che della Pedemontana si parla da almeno 30 anni, che la crisi del coronavirus

ni intermedi. Una sorta di Tir economy.

La scossa di Amazon

Riportiamo il fondo di Dario di Vico che richiama il libro bianco sulla pedemontana realizzato da Confartigianato Imprese Veneto

Come sta uscendo il nuovo triangolo industriale Milano-Bologna-Treviso dalla crisi pandemica? Quali novità è utile annotare per cercare di capire le prospettive che ha davanti a sé l'area forte dell'economia italiana? Detto che la manifattura del Nord si è riconfermata nel ruolo di «pavimento del Paese» e che è riuscita a rimanere saldamente agganciata alle altre economie forti, sarebbe sbagliato affrontare la fase che si apre con un atteggiamento di «scampata paura» e tralasciare quanto è successo in superficie e sotto.

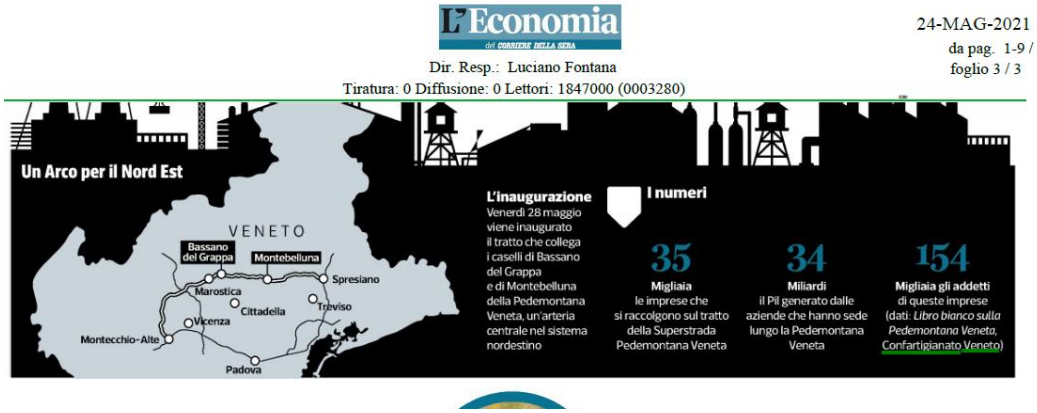
Partiamo allora da alcune istantanee che si prestano a documentare le più recenti dinamiche del triangolo industriale. La prima ci porta all'inaugurazione prevista venerdì 28 maggio del tratto che collega i caselli di Bassano del Grappa e di Montebelluna della Pedemontana veneta, un'arteria centrale nel sistema nordestino visto che nel solo raggio di 10 minuti vivono 330 mila persone, operano 35 mila imprese che danno lavoro a 154 mila persone. ***Seguendo le linee di un dettagliato Libro bianco redatto dalla Confartigianato veneta*** *interrogarsi sugli effetti della Superstrada ci porta lontano, perché si modificano le geografie dei mercati del lavoro, cambiano mobilità e flussi regionali, si rafforza la consapevolezza di Treviso come punta Est del triangolo. E si creano le condizioni per riaprire la discussione sulla «grande città terziaria» di cui il Nord Est ha bisogno per attrarre capitali e manager.*

È chiaro che della Pedemontana si parla da almeno 30 anni, che la crisi del coronavirus ha dimostrato le difficoltà del project financing (con previsioni forzosamente incerte di ritorno degli investimenti) eppure il nuovo collegamento tra Bassano e Montebelluna è un'iniezione di adrenalina per il sistema nordestino.

La Tir economy - La seconda fotografia viene dalla pubblicazione nei giorni scorsi di un report Istat sugli spostamenti per motivi di lavoro/studio riferito all'anno 2019, prima della pandemia, ma a consuntivo dei cambiamenti determinati dalla Grande Crisi 2008-15 e dai successivi anni di ripresina. Presi in esame gli anni Dieci ne viene fuori che gli spostamenti per lavoro sono aumentati, il pendolarismo si è intensificato e l'epicentro di quest'accentuata mobilità quotidiana è proprio il Nord in virtù di un sistema manifatturiero rappresentato dalle Pmi del contado e un mercato del lavoro di fascia medio-alta calamitato da Milano. Si può pensare verosimilmente che la mobilità delle persone

Confartigianato Imprese Veneto
La Federazione
informazione quotidiana sull'attività regionale
24/05/21

sia legata all'intensificazione degli spostamenti indotti dal successo della formula delle filiere che collegano imprese di territori diverse, le selezionano in base alle performance e non più alla prossimità e determinano di conseguenza maggiore traffico di beni intermedi. Una sorta di Tir economy.


L'Economia del CORRIERE DELLA SERA
24-MAG-2021
da pag. 1-9 / foglio 3 / 3
Dir. Resp.: Luciano Fontana
Tiratura: 0 Diffusione: 0 Lettori: 1847000 (0003280)

Un Arco per il Nord Est

VENETO
Bassano del Grappa
Montebelluna
Spresiano
Marostica
Cittadella
Treviso
Vicenza
Montecchio-Alte
Padova

L'inaugurazione
Venerdì 28 maggio viene inaugurato il tratto che collega i caselli di Bassano del Grappa e di Montebelluna della Pedemontana Veneta, un'arteria centrale nel sistema nordestino

I numeri
35 Migliaia le imprese che si raccolgono sul tratto della Superstrada Pedemontana Veneta
34 Miliardi il Pil generato dalle aziende che hanno sede lungo la Pedemontana Veneta
154 Migliaia gli addetti di queste imprese (dati: *Libro bianco sulla Pedemontana Veneta*, Confartigianato Veneto)

La scossa di Amazon - La terza fotografia che merita di essere analizzata riguarda gli effetti (contraddittori) causati dalla pandemia sulla contabilità degli spostamenti. Cominciamo dallo smartworking: le previsioni degli esperti ci dicono che a regime circa il 30% dei colletti bianchi in un giorno medio della settimana lavorerà da casa. È facile pensare, vista la difficoltà di organizzare per tutti nella propria abitazione «la stanza in più», che assisteremo alla proliferazione di stazioni di lavoro intermedie come i coworking e che, come sostiene il sindaco di Bergamo Giorgio Gori, città come la sua possano trattenere sul territorio persone che pendolavano su Milano. Ma, accanto alla riallocazione verso casa delle persone, la pandemia ha messo in moto un movimento contrario di merci grazie al boom dell'ecommerce. Ormai la dislocazione in tutto il Nord di magazzini e centri di smistamento di Amazon si configura come una rete privata alternativa che movimenta beni e assume una rilevanza del tutto nuova nel sistema produttivo settentrionale. Va aggiunto che già oggi Amazon è l'interfaccia di molte Pmi che hanno potuto restare sul mercato grazie al canale dell'e-commerce e un successivo scossone potrebbe arrivare dalla decisione, già ventilata, del gruppo di Jeff Bezos di passare direttamente alla produzione con private label di una serie di beni di consumo.

Da Milano a Trieste - Come stanno insieme queste fotografie che sovrapposte non identificano una tendenza unica ma contraddizioni e dispersioni? Quali direttrici si possono individuare? Prima del virus il Nord aveva adottato uno schema milanocentrico, la città di Ambrogio era il posto in cui metaforicamente «tutto il settentrione si ritrovava a mezzogiorno», l'unica che poteva offrire un terziario di sembianze europee a una manifattura bisognosa di innovazione. I simboli di questa centralità erano l'alta velocità che attirava competenze da Torino e Bologna e il Salone del Mobile che coniugava glamour metropolitano e valori artigianali. Oggi Milano è chiamata a leccarsi le ferite della pandemia e le divergenze di opinioni con i produttori brianzoli, proprio sul Salone, non sono casuali. Dovrà ritrovare la via della sua vocazione europea (è in corso un interessante studio sul corridoio Milano-Bologna coordinato dalla professoressa Valeria Fedeli del Polimi), ma giocoforza avrà tempi di riorientamento sfalsati rispetto alla ripartenza del triangolo industriale e quindi, quantomeno in una prima fase, avremo un Nord policentrico. Già oggi vediamo affermarsi esperienze che fanno intravedere traiettorie differenti. Una di esse è il capitalismo politico-amministrativo della Regione Emilia-Romagna, capace di superare l'epopea dei distretti nati dal basso offrendo idee di sistema che esaltano la capacità del territorio di attrarre investimenti e di legare la novità 4.0 al sistema universitario delle competenze.

Un'altra novità è quella che per comodità chiameremo «germanizzazione di Trieste», gli investimenti di Amburgo e di Duisburg sulla logistica e il porto giuliano e tutte le conseguenze che questa scelta sta comportando in termini di riorganizzazione delle attività produttive retro-porto e dei collegamenti

Confartigianato Imprese Veneto
La Federazione
informazione quotidiana sull'attività regionale
24/05/21

ferroviari con la Germania. In questa chiave forse vale la pena ripetere come gli investimenti di Amazon abbiano carattere sistemico non solo in termini di copertura del territorio ma anche dei rapporti di partnership con il sistema delle imprese.

Una squadra? - Il venir meno, seppur temporaneo, di Milano-capitale aggiunge però nell'immediato dispersione. II Nord non ha più il suo centravanti ma non per questo è più squadra, quando invece la sua accentuata interdipendenza con il capitalismo renano 2.0 proprio questo richiederebbe.

Per non rappresentare in Europa solo un Paese di fornitori ci sarebbe bisogno che la maggiore piattaforma produttiva massimizzasse gli input positivi di mercato ma riducesse gli elementi di anarchia. Di fronte alle sfide — prime fra tutte la transizione ecologica e la gestione del Pnrr — che si aprono la risposta che si diede, con le filiere, alla Grande Crisi non basta più: c'è bisogno di costruire una cooperazione di sistema tra imprese, università e amministrazioni. Purtroppo però la Regione A4 è suddivisa in tanti contenitori politico-amministrativi che nella pandemia si sono dimostrati un fattore dispersivo e lo sono ancor di più nell'ottica delle scelte di programmazione di cui avrebbe bisogno il Nord. Non è un caso che i leghisti non abbiamo mai pensato nemmeno di armonizzare le scelte di sviluppo del territorio delle amministrazioni che guidano odi cui sono comunque l'azionista di riferimento. A loro basta l'autonomia identitaria di ciascun contenitore.