

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

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

di di Dario Di Vico

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 incremento: +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 trasformazioni 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 abbiamo accusato tutt'al più di non essere adeguato al ritmo dei mutamenti. Con il cortocircuito degli interessi squadrato 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.

La sindrome di Torino

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.

24 settembre 2017 | 22:24

© RIPRODUZIONE RISERVATA