

INDICE

- 3 Introduzione - Padova Agenda 2000
- 9 Infrastrutture padovane tra saturazione e nuovo ciclo di sviluppo (Il Gazzettino di Padova - 16 gennaio 1999)
- 13 Scenari evolutivi della globalizzazione (Progetto NEST 2000, Veneto Innovazione, maggio 1998)
- 25 Ferrovia Padova-Chioggia: un progetto per il futuro della bassa padovana (Agripolis, Convegno di Studio, giugno 1998)
- 47 Un 'agenda per l'economia padovana oltre il 2000 (gennaio 1998)
- 61 Commercio, turismo e servizi: un ruolo per Padova nel Veneto? (Confcommercio, ottobre 1997)
- 83 Per le politiche di sviluppo urbano essenziale l'alleanza tra impresa e pubblica amministrazione (Padova Economica, ottobre 1997)
- 85 Padova: un teleporto per il Nord-Est (Padova Economica, ottobre 1997)
- 93 Dalla stagnazione allo sviluppo della Riviera del Brenta il corridoio intermodale sull'asse idroviario Padova-Venezia (Galileo, agosto 1997)
- 117 Urgenza di riforme, domanda di autonomia, fiducia nei comuni, crisi di legittimità statale, bisogno di infrastrutture (L'Artigiano - giugno 1997)
- 121 Il turismo risorsa economica per Padova e la Provincia. (Padova Economica - giugno 1997)
- 131 Information Valley? A Padova un distretto regionale dell'innovazione informatica e delle telecomunicazioni (Padova Economica, aprile 1997)
- 137 Padova verso il 2000 - Un'area che esige governo e rappresentanza (Padova Economica - dicembre 1996)
- 147 Parco scientifico come volano di sviluppo e d'immagine per Padova (Padova Economica - agosto 1996)
- 153 Promuovere Padova: strategia locale per la globalizzazione economica (Padova Economica - giugno 1996)
- 159 Il Nord-Est, locomotiva italiana in Europa ? (Padova Economica - febbraio 1996)
- 167 Il Teleporto di New York - New York Port Authority (Padova Economica - ottobre 1995)
- 175 La rivoluzione "Internet", prospettive future ed utilità economica per le imprese (Padova Economica - ottobre 1995)
- 185 Promuovere Padova, obiettivo Europa (Padova Economica - aprile 1995)
- 191 L'attuale situazione economica del Veneto e i nodi dello sviluppo (Padova Economica - dicembre 1994)
- 201 Padova-Venezia tra separazione ed integrazione metropolitana: quale futuro per la città del Veneto centrale? (Comune Padova - ottobre 1994)

219 Appendice Statistica al 1998-99

A mia moglie Marisa e ai miei figli Claudia, Federica e Marco

A Toni Frigo

"Polemos panton pater esti"

Eraclito

Padova, aprile 1999

INTRODUZIONE - PADOVA AGENDA 2000

Non è facile, in un tempo di guerra non voluta, idealmente e culturalmente rifiutata dalla maggior parte degli italiani e dei padovani, parlare di sviluppo economico e di futuro. Tuttavia, il frangente economico in cui il Veneto e l'Italia si trovano alla fine del secolo non costituirà quella svolta negativa che molti pessimisti prefigurano. L'Europa, l'Italia, il Veneto stanno andando incontro ad un periodo di profondi cambiamenti, che la guerra contribuisce a sollevare e di cui accelera le soluzioni, ma la forza e la solidità dell'economia e della società veneta sono tali da consentire oggi una condizione privilegiata rispetto al resto d'Italia e a molte parti d'Europa, e domani permetteranno una ripresa veloce ed un ruolo importante nel nuovo mercato europeo, un "sistema" continentale di oltre 600 milioni di consumatori (320 in Europa, 100 nell'est, 180 in Russia).

Per affrontare adeguatamente la sfida del millennio, tuttavia, la nostra città e la nostra regione devono acquisire una sensibilità "nuova" verso i fenomeni che cambiano e globalizzano il mondo. Multiethnicità e multiculturalismo non sono che aspetti di una società "vivente" che sta cambiando il volto del pianeta, in cui la nostra regione ha la fortuna di essere più protagonista che comparsa. Le esportazioni del Veneto, 40 miliardi di Euro, sono superiori a quelle di alcuni paesi europei. Il prodotto lordo e il reddito pro-capite sono tra i più rilevanti a confronto con l'Europa più ricca. Il livello di disoccupazione è il minore in assoluto.

Sono queste le forme attraverso cui si esprime una società fondata sui ceti medi e sull'imprenditorialità popolare, il cui modello è copiato e invidiato in molti paesi in via di sviluppo, proprio mentre viene frustrato e mortificato nel nostro con una politica fiscale non proprio favorevole ai ceti imprenditoriali, professionali e del lavoro autonomo.

La società padovana e veneta negli ultimi vent'anni ha saputo "tenere il ritmo" dei cambiamenti internazionali, facendosi anche carico di assicurare all'Italia le risorse indispensabili per entrare in Europa e rispettare sostanzialmente i vincoli di Maastricht. Poche sono state le ricompense: tutti gli investimenti pubblici, in primo luogo quelli infrastrutturali, sono latitanti o in ritardo. Gli imprenditori sono stati chiamati a farsi carico, in molti casi, dello sviluppo, dell'occupazione ed anche del rinnovo di ampie parti delle città, degradate dalla mancanza di manutenzione e di realizzazione delle "incompiute" degli anni '70 ed '80.

Il futuro risiede ancora prevalentemente nella forza dei ceti medi, in quell'ampia fascia sociale che, nel Veneto, rappresenta i due terzi della popolazione, 100 imprese ogni 1.000 abitanti, un lavoratore in proprio ogni due. A questo ceto sociale spetta l'onere di avviare un processo di federalismo sostanziale, che equivale a "fare da sé". In tutto: occupazione, reddito, commercio, mobilità, scuola, formazione, perfino i servizi sociali, attraverso l'enorme sviluppo del terzo settore e del volontariato, quel mondo di relazioni "non di profitto", ma "sociali" che il prof. Zamagni ha descritto e cercato di aiutare nella legge sulle Organizzazioni Non Lucrative (ONLUS).

Ma se il futuro risiede nei ceti medi, allora è sempre più indispensabile che i ceti medi ritrovino una propria forza sociale e rappresentanza politica, fondata sui valori del lavoro e della realizzazione personale, basata sul principio dell'eguaglianza nella responsabilità che da sempre hanno contraddistinto lo sviluppo del Veneto.

Il bisogno di speranza nel domani, da parte di professionisti, imprenditori e lavoratori di ogni ceto sociale, in questa Regione, è legato principalmente alla garanzia di prospettive di crescita concrete, rispettose della persona e della sua individualità, dei valori condivisi di libertà, democrazia, religiosità, dignità e rispetto reciproco che da sempre hanno costituito le basi comuni del lavoro insieme, della reciprocità, della solidarietà responsabile, da contadino a contadino, da imprenditore a lavoratore, da cittadino ad amministratore.

Per assicurare queste garanzie occorrono una visione di sintesi e una prospettiva politica non centralista ma locale, federalista, in grado di rappresentare degnamente le istanze dei veneti "veri", senza rifiutare le necessarie aperture al nuovo: la globalizzazione dell'economia, l'integrazione culturale e sociale e la finanziarizzazione delle imprese. Il vero legante dell'Europa sarà sia economico che politico, e buona parte del percorso per diventare europei ci sta davanti, e ci chiede un investimento di fiducia.

Né possiamo pensare di chiuderci nella ricchezza acquisita o ridurre la nostra funzione a meri "trasformatori" di beni. Le posizioni raggiunte in termini sociali, culturali, economici e finanziari dalle nostre realtà urbane, universitarie, imprenditoriali e bancarie richiedono un rapido superamento della crisi e una rinnovata capacità di guardare avanti alle sfide che il futuro ci pone, ambientali, tecnologiche, economiche, competitive.

Sfide che rimangono, prima di tutto, culturali: abbiamo il dovere, ed anzi la necessità, di adeguare il nostro livello culturale e professionale alla domanda di sapere tecnologico, linguistico, organizzativo ed umanistico che il nuovo Ordine Internazionale richiede. Un Ordine solidale all'interno del quale dobbiamo svolgere un ruolo più vicino a quello suggerito dal magistero di Giovanni Paolo II piuttosto che alla logica imperialistica degli Stati Uniti.

Solo la promozione della cultura, unita ai valori tradizionali e storici del nostro retaggio millenario, sia cristiano che laico, potrà permetterci di mantenere un ruolo, sicuramente di tutela, moderazione e conciliazione, in altre parole di "pace", in una società che tende ad assumere sempre più connotati violenti, verso l'uomo e verso la natura, imponendo comportamenti estranei alla nostra cultura millenaria.

Attenzione a questo elenco: Incubatori di nuova imprenditorialità, servizi di innovazione tecnologica, Parco Scientifico e Tecnologico, Internet, Teleporto, cablaggio in fibra ottica, Promozione internazionale dell'economia padovana attraverso il marketing territoriale, fusione tra aziende municipalizzate, finanziarizzazione e globalizzazione dell'economia. Su questi argomenti il volume raccoglie i contributi giornalistici e di approfondimento da me svolti per lo sviluppo economico padovano negli ultimi cinque anni. L'insieme degli articoli tocca solo marginalmente le attività professionali da me svolte come ricercatore e consulente d'azienda negli anni tra il 1985 e il 1999, ma è pensato e strutturato per offrire una carrellata d'insieme dei principali temi dello sviluppo urbano, economico ed imprenditoriale padovano e regionale, di cui mi sono occupato sia professionalmente che politicamente.

La mia esperienza professionale è sempre stata orientata allo studio delle novità e dei principali fenomeni di sviluppo della società moderna. Ad un certo punto della mia carriera, vi è stata l'opportunità di provare sul campo il risultato di questi studi, e lo sforzo interpretativo teorico della realtà ha dato origine ad alcune interessanti iniziative che oggi svolgono una funzione centrale nello sviluppo della città, e vengono presi ad esempio come strumenti di sviluppo.

Con soddisfazione desidero ricordare alcuni di questi lavori. Nel 1985, appena laureato presso la Facoltà di Scienze Politiche dell'Università di Padova, avviai la prima esperienza di ricerca per l'Associazione Piccole e Medie Industrie (API, oggi fusa in Unindustria) sul fenomeno **dell'innovazione tecnologica**. I risultati, raccolti nel volume dell'Editrice Garangola "L'Innovazione Tecnologica nelle PMI del padovano", diedero origine al processo di riflessione che portò alla nascita di Tecnopadova (l'Azienda Speciale della Camera di Commercio di Padova dedicata all'innovazione) e a Padova Ricerche, fondata dall'allora Ministro delle Partecipazioni Statali On. Carlo Fracanzani, un caro amico. In quell'occasione conobbi il compianto Antonio Frigo, onorato Presidente della Camera di Commercio, che mi consentì, attraverso la collaborazione con la Camera, di sviluppare appieno tutte le idee sull'innovazione maturate in anni di esperienza imprenditoriale e di studio.

Tra il 1989 e il 1999 ho partecipato, incaricato da vari enti, alla **progettazione e realizzazione del Parco Scientifico Galileo** di Padova (con i Rettori Mario Bonsembiante, 1991 e Gilberto Muraro, 1995) , alla **progettazione del Parco**

Scientifico di Venezia, (con Giovanni Castellani e Paolo Costa, 1993), al **Progetto NEST (Parco Scientifico Veneto) di Veneto Innovazione spa** nel 1994 e nel 1998 (con Gilberto Muraro).

Per conto della Camera di Commercio ho sviluppato personalmente i progetti e seguito come Consigliere l'attuazione e la realizzazione degli incubatori tecnologici oggi operativi di Tecnopadova, i **Centri Innovazione di Corso Spagna, di Corso Stati Uniti e di Montagnana** (Pd), collaborando con i direttori di Padova Ricerche e Tecnopadova, G.Clemente e M.Malaguti.

Contemporaneamente, grazie alla collaborazione con i sindaci di Padova P. Giaretta e F.Zanonato, ho potuto realizzare alcuni importanti studi, tra cui quello sulla **grande area urbana di Padova** (in occasione dell'approvazione della L.142/90), sulla **fusione tra le aziende municipalizzate** di Padova AMNIUP, AMAG e ACAP oggi riunite in Padova Servizi, sulla **collaborazione tra Padova e Venezia** (Area Metropolitana, 1995).

Per dieci anni ho svolto la funzione di **revisore dei conti presso i Magazzini Generali di Padova** e per cinque quella di **Consigliere della Zona Industriale e Porto Fluviale di Padova**. In questo periodo, piuttosto travagliato dai noti fatti di Tangentopoli, gli enti pubblici di quest'area sono stati risanati e recuperati da un periodo di gestione non proprio oculata, ed oggi formano - insieme all'Interporto e al Mercato Ortofrutticolo - un gruppo di aziende pubbliche inestimabili per Padova sotto il profilo strategico e finanziario. Nell'ultimo periodo (1996-1998), grazie alle esperienze condotte con **l'avvio del primo provider commerciale Internet nel Veneto (IPER-V)** presso Padova Ricerche, ho contribuito alla costituzione e all'avvio di **Telerete Nordest**, una interessante esperienza aziendale rivolta a stimolare la competizione nel settore delle telecomunicazioni a favore delle aziende localizzate nella Zona Industriale. Nonostante alcuni degli obiettivi primari di tale azienda siano stati sostanzialmente ridotti dalla crisi dell'Olivetti, i successivi passaggi con Infostrada e l'avvio di un importante programma di infrastrutturazione finanziato dalla Regione sulla base della legge sui Parchi Scientifici hanno garantito a questa società interessanti opportunità di sviluppo. Attualmente è pronto ma inattuato un progetto di **Teleporto di Padova**, una struttura fortemente innovativa nell'indirizzo di globalizzazione in atto con le reti telematiche e satellitari, progettata in collaborazione con i consulenti americani della World Teleport Association.

Infine, per conto della Camera di Commercio mi sono occupato del programma di **marketing territoriale "Promuovere Padova"**, un programma ancora inattuato nei suoi tratti principali per i tempi, non maturi nel 1996 e forse ancora oggi. E' percepita da tutti e richiamati in programmi elettorali da tutte le forze politiche l'esigenza di attrarre investimenti dall'estero attraverso operazioni di alleanza e collegamento con imprese europee, la necessità di dare respiro culturale globale e strumenti di visibilità della città a livello internazionale. Tale idea, tuttavia, non si

è ancora cristallizzata in una volontà di azione da parte degli Enti Pubblici, delle associazioni imprenditoriali e delle forze economiche e sociali della città e della provincia. L'episodio del Giubileo del 2000, molto importante sotto il profilo culturale, sociale ed anche finanziario, grazie alle risorse pubbliche assicurate alla città, rischia di rimanere un mero sforzo organizzativo se la città non acquisirà un vero e proprio profilo di "città europea". Uno dei punti forti della nostra città è la grande diversità e pluralità di iniziative ed idee, molte delle quali "world class", di livello veramente internazionale. Ma uno dei punti deboli è la mancanza di un vero coordinamento e di una visibilità di queste iniziative. La città spesso non fa "sistema", e questo le impedisce di cogliere grandi occasioni a livello nazionale ed internazionale. In quest'opera si è cimentato anche il Sindaco F.Zanonato, raggiungendo anche risultati importanti, con metodi tuttavia non sempre condivisibili.

Su alcuni altri temi ho svolto esperienze di studio e amministrative. Posso solo ricordare i periodi svolti come amministratore in aziende di trasporto pubblico, strutturalmente in deficit, per le quali si sono rese necessarie drastiche "cure" amministrative e organizzative, che hanno comunque condotto al risparmio di decine di miliardi annui agli enti locali e quindi alla comunità locale padovana. L'analisi della realtà economica e imprenditoriale (commercio, artigianato e piccola industria in particolare) ha costituito il filo di continuità nell'attività di ricercatore economico. I risultati di tale analisi sono raccolti e sintetizzati in numerosi libri sulla realtà padovana e non, scritti direttamente o in collaborazione, quali "Il Nodo e la Rete" (Cedam, 1991), "Padova nel Nord Est che guarda all'Europa" (Rinoceronte, 1994), "Padova, vitalità economica e centralità geografica" (Rinoceronte, 1996), "I costi della vecchiaia" (Mulino, 1997). Devo rivolgere un ringraziamento a quanti mi hanno affidato, in queste interessanti esperienze, compiti di responsabilità. Tra questi in particolare L. Talami e L.Miele, Presidente e Direttore per molti anni dell'Unione Provinciale Artigiani di Padova, V. Coiazzi direttore di Unindustria, i ch.mi proff. G. Muraro, M. Bonsembiante, G.Zaccaria, F.Favotto, F.Bombi e V. Milanesi; i sindaci S.Gottardo e P.Giaretta. Molti altri dovrebbero essere ricordati, ma la vitalità e l'attualità dell'esperienza professionale che ho condotto e conduco rende inutile tale elenco, perché oggetto di quotidiano aggiornamento, e spesso anche di contraddittorio.

Questo libro, disponibile anche nel sito Internet:

<http://www.laboratorio.padova.it>, costituisce un semplice momento di riflessione e confronto.

Suggerimenti, idee e contraddittori critici sono ben graditi all'indirizzo Internet dell'Autore info@laboratorio.padova.it

Amedeo Levorato

Padova, 15 aprile 1999

Introduzione - Agenda Padova 2000

INFRASTRUTTURE PADOVANE TRA SATURAZIONE E NUOVO CICLO DI SVILUPPO

(Il Gazzettino di Padova - 16 gennaio 1999)

Tra il 1994 e il 1999 l'Autore ha svolto la funzione di Consigliere di Amministrazione del Consorzio Zona Industriale e Porto Fluviale di Padova. L'Ente, fondato nel 1957, ha svolto l'importante compito di promuovere lo sviluppo fondiario e industriale in un comprensorio territoriale pari a 1.100 ettari, il 12% del territorio comunale del capoluogo. La Zona Industriale e' costituita da oltre 1.000 imprese con 27.000 addetti ed ospita alcune delle piu' importanti realta' della ricerca, della produzione e del terziario nel Nord Est. Nel 1996, in anteprima rispetto al processo di privatizzazione del settore delle telecomunicazioni in Italia, per opera della ZIP e di Telerete Nord Est, Azienda fondata da ZIP e Gruppo Olivetti e' stata intrapresa la cablatura della Zona Industriale e la realizzazione di un Centro Servizi che ha anticipato i benefici della liberalizzazione alle imprese della Zona.

Con il '99 si conclude il mandato amministrativo in due importanti enti: Consorzio della Zona Industriale e Interporto. Le due società svolgono un ruolo determinante per lo sviluppo fondiario (l'una) ed immobiliare (il secondo) della maggiore area industriale del Nord Est, 11 milioni di metri quadrati, il 12% del territorio comunale di Padova, oltre 1.000 imprese. Per entrambi questi enti si è posto negli ultimi anni il problema dell'espansione. Nel Comune di Padova le aree disponibili per lo sviluppo industriale sono ormai esigue, sia fisicamente sia per opportunità. ZIP e Interporto, quest'ultimo in fase di raddoppio, possono guardare ad un ruolo locale, ristretto ed asfittico, solo forse per cinque anni ancora. Già oggi, esaurite le aree industriali, entrambi si stanno consolidando e stanno estendendo la propria area di influenza verso Rovigo e verso Venezia, stipulando alleanze in tutta Italia ed all'estero per esportare know-how in una

prospettiva globale. La ZIP, ente di sviluppo dell'area industriale fondato nel 1957, grazie ad una gestione imprenditoriale negli ultimi anni ha cambiato ritmo, completando l'acquisto e l'urbanizzazione delle aree. Quelle disponibili sono ormai pressochè esaurite, e vi è la concreta possibilità, in assenza di un urgente ampliamento, di dover negare l'insediamento ad imprese europee intenzionate a trasferirsi a Padova nel quadro della riorganizzazione dei mercati avviata dall'Euro. Per ZIP, come per altre infrastrutture padovane, il 2000 dovrà segnare una svolta radicale. Il territorio si fa sempre più stretto, e gli insediamenti industriali, residenziali, direzionali sempre più ampi, per esigenze di rendimento e di convenienza. Nel nuovo mercato fondiario e immobiliare del 2000, la ZIP potrebbe trovare ampio spazio, grazie alla propria professionalità, come braccio operativo degli enti proprietari e di altri enti pubblici: Comune, Provincia, Camera di Commercio, in alleanza con l'impresa privata.

Non c'è infatti più alcun senso che enti come questi rimangano di esclusiva proprietà pubblica! Attraverso un piano di trasformazione, razionalizzazione e riorganizzazione, essi dovrebbero altresì essere privatizzati, a imprenditori o come public companies, con capitali locali o europei, per destinare alla città le ingenti risorse provenienti dalle privatizzazioni. Fiera, Zona Industriale, Interporto, Magazzini Generali, Padova Servizi, Agrimercato, Autostrada Brescia Padova e Padova Venezia, sono tutti enti posseduti da Comune e Provincia che valgono centinaia di miliardi e che devono essere ceduti con una strategia che permetta ad investitori imprenditoriali e bancari locali o europei, ai fondi d'investimento, di irrompere nella scena locale cambiando il volto finanziario della città e dando a Padova il ruolo che le spetta nel Nordest, raccordandola solidamente con l'Europa industriale e sviluppata. Bisogna però avere idee chiare, e fare in fretta!

L'introduzione dell'Euro, la sicurezza del cambio, aprono la strada ad un forte interscambio di investimenti, offrendo alleanze in settori (logistica, ambiente, edilizia) nei quali occorre il know how di multinazionali per competere e non andare al traino. Prima ancora delle nostre piccole e piccolissime (a scala globale) imprese, che hanno bisogno di svilupparsi in dimensione, la finanziarizzazione avviata dai mercati europei potrebbe risultare molto vantaggiosa proprio per gli Enti Pubblici, attraverso la quotazione in borsa di questi enti, come è accaduto per AEM (l'equivalente di Padova Servizi) a Milano, aumentata di valore a Piazza Affari di oltre il 100% in un anno. Enti, poi, che verranno gestiti molto meglio da imprenditori che ne siano manager o proprietari, piuttosto che da politici.

Ma, per riuscire, occorre sprovvincializzare il dibattito politico e dare vero spazio al mercato e alla libera impresa, sviluppando la capacità di controllo dell'ente pubblico, piuttosto che quella di spesa. Ciò che non funziona, oggi, è proprio questo: l'ente locale fa (male) l'imprenditore, non riuscendo peraltro a controllare, programmare e fare rispettare le leggi.

Infrastrutture padovane tra saturazione e nuovo ciclo di sviluppo

Sia il DPEF 1999-2001, sia la l.127 Bassanini, sia la nuova Merloni, iniziative del Governo Prodi, hanno introdotto novità rilevanti per richiamare i capitali privati per la realizzazione di opere pubbliche. Con la finanza di progetto e il capitale di rischio, le opere pubbliche capaci di dare rendimento, come ferrovie, tram, autostrade, zone industriali, porti, interporti ed idrovie, stadi e impianti di smaltimento rifiuti, acquedotti, fognature, possono essere realizzati e gestiti in concessione. Gli Enti Locali dovrebbero piuttosto concentrarsi sul far rispettare le regole alle imprese, mentre le risorse risparmiate potrebbero essere destinate a quelle opere che nessuno realizza, perché poco economiche, avviando così un nuovo ciclo per lo sviluppo locale.

Vendendo gli enti economici si potranno realizzare abitazioni per categorie deboli, tra cui anziani e immigrati, parchi e strutture scolastiche, attrezzature sportive, parcheggi e strade, istituzioni di solidarietà sociale. Di tutto questo a Padova non si parla: anzi, si pensa ad estendere sempre più il ruolo pubblico negli enti, togliendo risorse al sociale, diffondendo insoddisfazione anche tra quegli elettori che, a suo tempo, votarono l'attuale maggioranza.

Il vero confronto politico per il futuro sta, invece, in questo grande tema! Usare gli strumenti dell'Euro per dare un nuovo ruolo a Padova in Europa.

Infrastrutture padovane tra saturazione e nuovo ciclo di sviluppo

SCENARI EVOLUTIVI DELLA GLOBALIZZAZIONE

Nel 1998 è stato rivisto il progetto strategico di reti per la ricerca e l'innovazione nel Veneto, già realizzato nel 1993-94 con la partecipazione dell'Autore. Riportiamo questo stralcio dal progetto Nest 2000, Parco Scientifico e Tecnologico Multipolare Veneto, Veneto Innovazione, maggio 1998 (con Gilberto Muraro)

Il già rapido sviluppo del commercio internazionale (figura 1), che negli ultimi trent'anni ha costantemente superato la crescita del Prodotto Interno Lordo nei paesi industrializzati, ha ricevuto un ulteriore e significativo impulso, a partire dagli anni '80, dalla diffusione dell'innovazione tecnologica nel sistema produttivo, con particolare riferimento - nella seconda metà degli anni '90 - alla telematica e alle tecnologie di comunicazione in rete.

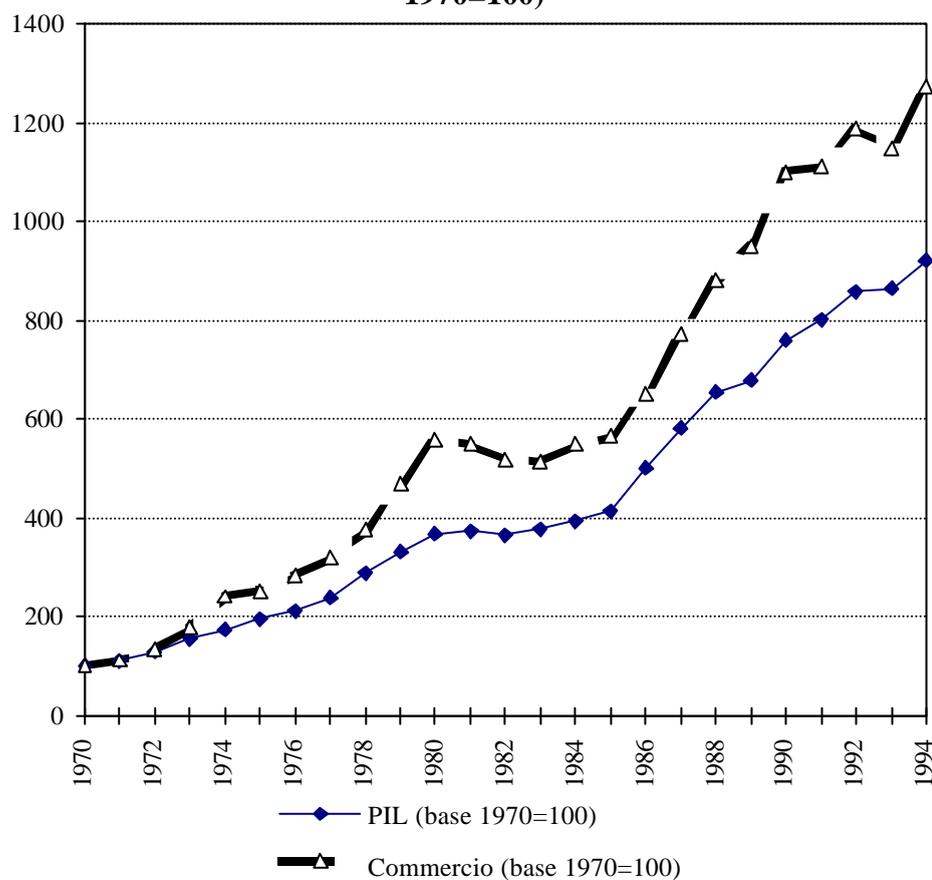
La crescente disponibilità di informazione, l'enorme incremento del numero dei ricercatori tecnico-scientifici, l'aumento degli investimenti in ricerca e sviluppo per la realizzazione di nuovi prodotti competitivi hanno condotto alla nascita della cosiddetta "**società della conoscenza e dell'informazione**" (*knowledge based and information society*).

Così come l'evoluzione logistica ed infrastrutturale dei sistemi di trasporto, unitamente al progressivo abbattimento delle barriere tariffarie e tecniche al commercio, avevano consentito una rapida evoluzione degli scambi di merci a scala globale a partire dal secondo dopoguerra, i fenomeni caratterizzanti gli anni '90 e sicuramente il primo decennio del XXI secolo saranno **l'economia della conoscenza** e la **globalizzazione dei mercati, in primis dei mercati di capitali**, entrambi frutto e insieme fattore di spinta di una rapida accelerazione scientifica e tecnologica, generata sia dal sistema delle imprese che dal sistema della ricerca, non priva di sfide per i paesi industrializzati come l'Italia.

Economia della conoscenza e dell'informazione

Si parla sempre più, quindi, di “economia della conoscenza e dell’informazione”¹ per qualificare quelle economie industriali che vedono la composizione del proprio PIL concentrarsi sulla produzione, distribuzione e

Figura 1
Paesi OCSE (1970-1997): PIL e Commercio (base 1970=100)



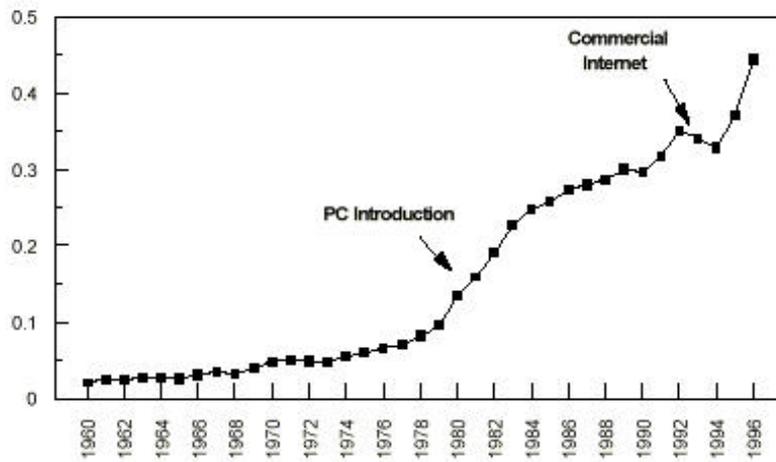
¹ OCSE, “The Knowledge Based Economy”, 1996 - GD(96)102, in <http://www.oecd.org/>

utilizzo della conoscenza e dell'informazione. Dal punto di vista economico, questo aspetto sta diventando preponderante nelle economie dei paesi maggiormente industrializzati qualificandosi con crescenti concentrazioni di investimenti ed industrie ad alta tecnologia, posti di lavoro ad alta qualificazione e associati, rilevanti, incrementi di produttività e di PIL (Figg. 2 e 3). Già oggi, gli investimenti in informatica sul totale coprono il 45% degli

nazione
crescita

Figura 2

Quota percentuale degli investimenti in informatica sul totale degli investimenti in beni strumentali (TISA 1997)



Fonte: U.S. Department of Commerce -1997

Investimenti in beni per il trattamento dell'informazione (computers di processo e macchine contabili, telecomunicazioni e fotocopiatrici) come quota degli investimenti strumentali)

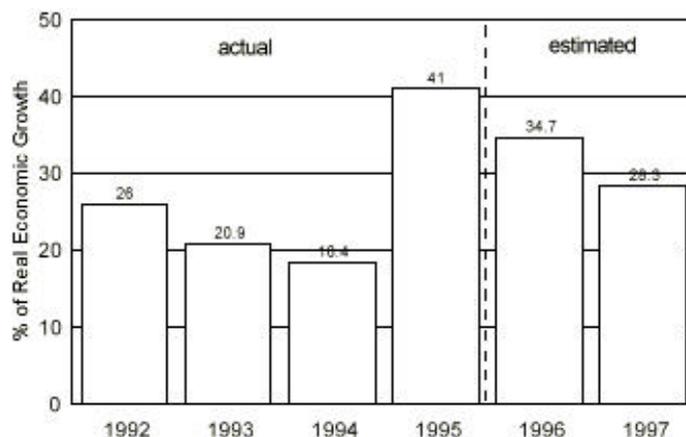
Negli ultimi vent'anni, la quota di prodotti ad alta tecnologia sul totale delle esportazioni realizzata dai paesi dell'OCSE è più che raddoppiata (dal 13 al 26% del totale, per l'Italia dal 12,7% al 15,3%), concentrandosi proprio sui settori ad elevata intensità di conoscenza: il settore delle comunicazioni e dell'informazione, il settore educativo ed altri settori a forte intensità di servizi stanno crescendo ancora più velocemente. "In alcuni paesi più avanzati, oltre il

50% del PIL è composto da beni e servizi ad alta intensità di conoscenza incorporata”².

² OCSE “The Knowledge Based Economy”, OCSE GD(96)102, p.9, in <http://www.oecd.org>

Figura 3

Contributo dell'informatica alla crescita reale del PIL USA



Fonte: U.S. Department of Commerce -1997

Stime basate su analisi del Bureau of Economic Census

Mentre la funzione di produzione tradizionale era composta da lavoro, capitale, energia e risorse materiali, con tecnologia e conoscenza viste come fattori esterni al processo produttivo, oggi gli economisti guardano con sempre maggiore attenzione alla conoscenza "incorporata" nella funzione di produzione (e nei prodotti e servizi). Il cambiamento tecnologico aumenta la produttività marginale del capitale e si traduce in maggiore competenza e produttività della forza lavoro, investimenti in ricerca e sviluppo e la creazione di nuove strutture organizzative. La diffusione dell'innovazione permette il trasferimento di tecnologie da settore a settore, replicando più volte l'aumento dei tassi di rendimento del capitale e dei margini di contribuzione in settori via via diversi, sia realizzando nuovi mercati sia rinnovando prodotti e processi giunti ad una fase di maturazione del proprio ciclo di vita.

L'importanza rivestita dall'innovazione a partire dalla crisi petrolifera dei primi anni '70, ha fatto sì che il sistema economico assumesse sempre più tecniche e strumenti di valutazione dei ritorni dell'innovazione e della ricerca, e che i Governi avviassero politiche industriali e fiscali rivolte all'incentivazione dell'innovazione, non solo sotto il profilo della **creazione** (Big Science, ricerca di base, ricerca applicata), ma anche e soprattutto sotto il profilo della **diffusione**

della stessa in reti e filiere di imprese, fattore che via via si sta dimostrando più produttivo di vantaggi strategici attraverso la fertilizzazione di settori produttivi nuovi e maturi con le innovazioni rese disponibili dalla ricerca.

Anche per settori ed aziende di minori dimensioni, vengono ormai misurati il ritorno sugli investimenti in ricerca e sviluppo e la produttività dei ricercatori, come si farebbe con qualsiasi altro fattore produttivo come capitale e lavoro, e viene valutato con attenzione l'apporto marginale di valore realizzato tramite l'innovazione sui beni e i servizi prodotti.

Nel contesto della globalizzazione, analogamente al concetto di "sistemi-paese" dal punto di vista produttivo, si parla quindi sempre più frequentemente di "sistemi nazionali di innovazione", come insiemi di strutture di ricerca, produzione e trasferimento di tecnologia dal sistema della ricerca al sistema produttivo e alla società.

Rispetto ai sistemi tradizionali di valutazione della "bilancia tecnologica", basati sull'entità degli investimenti in ricerca e sviluppo e sul numero di brevetti e pubblicazioni, prevale oggi un approccio fondato prevalentemente sull'analisi del "**sistema nazionale di innovazione**" come insieme complesso di relazioni tra attori: imprese, università, istituti pubblici e privati di ricerca, laboratori e strutture consortili.

L'enfasi viene posta sempre più sul complesso insieme di relazioni tra attori del sistema: imprese, università e istituti di ricerca pubblici e privati e sulle politiche di potenziamento delle "reti di relazioni" tra gli attori dell'innovazione e le istituzioni che siano in grado di garantire il miglioramento delle capacità innovative e competitive delle imprese, ed in particolare la loro capacità di identificare ed assorbire le tecnologie³. Migliaia di brevetti possono giacere inutilizzati e le pubblicazioni - anche se disponibili su Internet o nelle reti telematiche riservate - non lette. Ecco perché l'attenzione primaria delle politiche dell'innovazione, nella UE ma anche nel Veneto e in Italia, è centrata oggi sulla **costituzione e sul consolidamento di reti formali e informali (telematiche, di consulenza, contrattuali, culturali e scientifiche)** tra gli attori del sistema.

Ovviamente, ciò non può essere fatto in ogni situazione, in quanto "...in un mondo ed in una economia che si vanno integrando e globalizzando, va combattuta la forte tentazione di considerare anche la ricerca, il suo mondo e i suoi prodotti come una merce qualsiasi, soggetta ad ogni possibile transazione"⁴.

³ "National Innovation Systems", OCSE, 1997 - in <http://www.oecd.org>.

⁴ "Linee per il riordino del sistema nazionale della ricerca scientifica e tecnologica", Relazione alle Camere del Ministro dell'Università e della Ricerca Scientifica e Tecnologica - Delega ex art.18, co. 3, legge 59/97 (Bassanini), 31/7/1997.

Nel “**sistema nazionale di innovazione**” che viene a crearsi attraverso il collegamento tra sistema della ricerca e sistema delle imprese devono convivere le esigenze della competitività ed efficienza degli investimenti legate agli effetti della concorrenza internazionale con le esigenze dell'autonomia della ricerca, finalità che possono essere tra loro diverse ma che devono trovare conciliazione svolgendo una funzione specifica di sostegno della capacità complessiva del Paese di affrontare le sfide culturali ed economiche dell'integrazione internazionale.

Secondo l'OCSE, le principali priorità per la diffusione delle tecnologie all'interno delle imprese sono attualmente quelle collegate alla **diffusione delle migliori pratiche** a livello generale:

- **Promuovere la diffusione del controllo di qualità**: i programmi di diffusione tecnologica devono essere indirizzati ad assicurare qualità nella produzione e nei servizi, una formazione appropriata dei consulenti e la funzionalità dei sistemi di erogazione locali di servizi⁵.
- **Migliorare la capacità innovativa delle imprese** - I programmi di diffusione tecnologica devono promuovere la comprensione e l'adozione dell'innovazione da parte del management aziendale e stimolare la domanda di cambiamento tecnologico ed organizzativo, anche attraverso meccanismi di spin-off tecnologico via formazione, addestramento, certificazione di prodotto, messa in comune di informazioni di “zoccolo” tecnologico per settori e distretti industriali.
- **Integrare sistema produttivo e sistema nazionale d'innovazione**, attraverso lo sviluppo di collaborazioni, interrelazioni, scambio di ricercatori industriali e universitari, stimolo all'attivazione di programmi e servizi tra ricerca e impresa.
- **Realizzare efficaci sistemi di valutazione**, che permettano di valutare i risultati delle innovazioni tecnologiche proposte e applicate su basi oggettive e continuative.

Globalizzazione dei mercati e finanziarizzazione dell'economia

⁵ Questa finalità rappresenta una delle principali missioni attuate dalla Regione Veneto attraverso la l.r. 3/97 “Interventi regionali a favore della qualità e dell'innovazione”, recentemente estesa anche al settore terziario, nonché attraverso il DOCUP 1997-1999 per le aree obiettivo 2 e 5b, utilizzando la risorsa Veneto Innovazione spa.

Un secondo rilevante fenomeno che influenza lo scenario economico mondiale è frutto della crescita della ricchezza finanziaria e della società dell'informazione: si tratta del ben noto fenomeno della **finanziarizzazione dell'economia**.

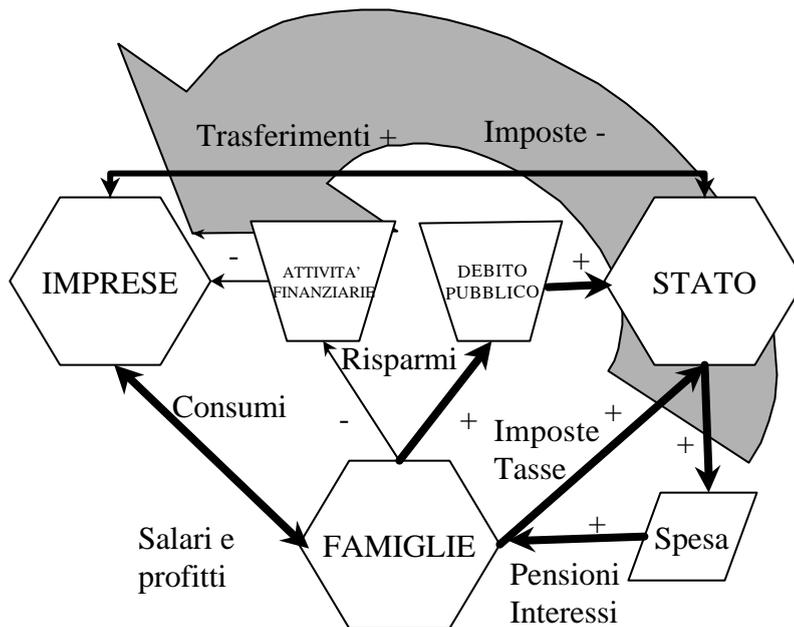
Il superamento della politica dei blocchi contrapposti, alla fine degli anni '80, ha permesso l'avvio di una rilevante fase di sviluppo internazionale, centrata in prevalenza sulla crescita del reddito pro-capite e dei consumi in aree di nuova industrializzazione, il decollo dello sviluppo industriale e del libero commercio internazionale con l'apporto di ampie aree economiche prima bloccate nel proprio sviluppo. Queste aree rappresentano, complessivamente, oltre il 50% della popolazione mondiale, pari a quasi 3,5 miliardi di persone (Cina, India, Indonesia, Filippine, Corea, Malesia, Tailandia, Brasile). Alcune di esse entro il 2010 entreranno nell'elenco dei primi dieci paesi industrializzati, facendone uscire alcune delle attuali. La competizione globale si gioca, quindi, tra aree-sistema, tra le quali UE e NAFTA, che stanno procedendo ad una rapida integrazione delle proprie economie.

L'insieme dei "paesi di nuova industrializzazione" ha attivato, quindi, una competizione a scala globale i cui caratteri dominanti sono: a) la (forse eccessivamente) libera circolazione dei capitali privati per il finanziamento delle imprese e degli stati; b) il libero commercio.

Nel frattempo, il processo di risanamento delle economie occidentali dall'enorme debito pubblico creato durante la guerra fredda e le politiche di convergenza economiche in atto nelle aree di stabilità del dollaro e del futuro Euro hanno contribuito a ridurre l'inflazione e ad indurre gli Stati nazionali appartenenti all'area del "primo mondo" (un miliardo circa di abitanti) a rivedere profondamente alcune strutture fondamentali della propria economia: il sistema dell'assistenza sociale e del welfare; il processo di tipo keynesiano di finanziamento e sostegno della domanda; l'efficienza relativa delle infrastrutture produttive.

Negli anni '90, con diversa intensità da paese a paese, si è evidenziato un profondo cambiamento del circuito finanziario dei risparmi e degli investimenti. Quote crescenti dei primi, in precedenza destinate al finanziamento del debito, transitano ora attraverso i mercati finanziari verso investitori istituzionali che li utilizzano per il finanziamento selettivo delle imprese, mentre buona parte dei secondi - finanziati essenzialmente dallo Stato nel periodo precedente tramite i trasferimenti - sono ora sostenuti direttamente dalle imprese o dalle istituzioni bancarie private attraverso operazioni di "project financing" (Figg. 4-5).

Figura 4
Circuito finanziario prevalente con una politica di sostegno della domanda



L'accesso del settore industriale al finanziamento con capitale di rischio costituisce un percorso chiave per tradurre i risultati della ricerca e sviluppo industriale in benefici di tipo commerciale. Un ruolo essenziale, in questo campo, è ricoperto dal **"venture capital"**, uno specifico strumento di investimento aziendale garantito da strutture prevalentemente private (società finanziarie per l'innovazione) che intervengono a sostenere attività in aziende giovani, ad alto rischio, che non possono trovare finanziamento presso le istituzioni bancarie o nei mercati istituzionali delle attività finanziarie (borsa, obbligazioni).

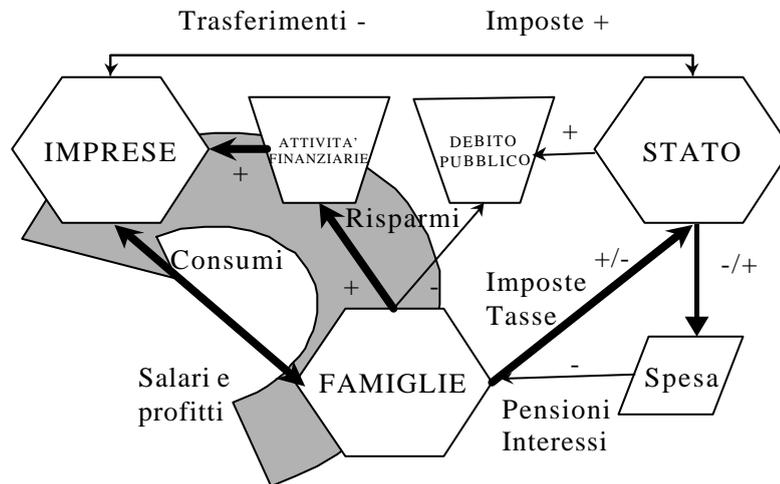
Di grande importanza è anche il ruolo innovativo che le istituzioni bancarie possono svolgere nel finanziamento dell'innovazione: garantendo all'impresa un flusso finanziario durante il protrarsi delle attività di ricerca e prototipizzazione o nel periodo del decollo del prodotto sui mercati, esse possono contribuire non

poco alla crescita di settori industriali innovativi, e quindi al miglioramento complessivo delle “prestazioni” di un sistema produttivo. In questo caso, la richiesta di garanzie reali a copertura del rischio dovrebbe venire ridotta attraverso l'intervento di specifici strumenti consortili di garanzia su affidamenti o attraverso strumenti pubblici.

Il *venture capital* riveste un'importanza cruciale per i processi innovativi⁶: per molte valide ragioni, risulta molto difficile alle grandi imprese affrontare progetti innovativi ad alto rischio: tali progetti hanno dimostrato di avere maggiori “opportunità” di successo se avviati nell'ambito di aziende innovative di piccole dimensioni. Il *venture capital* possiede le seguenti caratteristiche:

- Una proiezione temporale di lungo periodo: investimenti da 3 a 7 anni;
- Investimenti controllati che richiedono una forte partnership con il management per garantire consulenza e contatti indispensabili per raggiungere il successo imprenditoriale.
- Guadagni basati più sull'incremento patrimoniale alla fine del periodo che sulla distribuzione di dividendi.

Figura 5



monetaria, che riduce l'aleatorietà dei cambi, e al progressivo omogeneizzarsi delle politiche fiscali e monetarie, potendo già oggi contare su circa 5 miliardi di ECU annui di investimenti in 5-7.000 operazioni aziendali (figura 6). Circa i 2/3 degli investimenti vengono effettuati in aziende con meno di 100 addetti. Tuttavia il settore del *venture capital* in Europa, anche se molto promettente, è ancora prevalentemente orientato a finanziare aziende maggiori ed è dominato dalle banche.

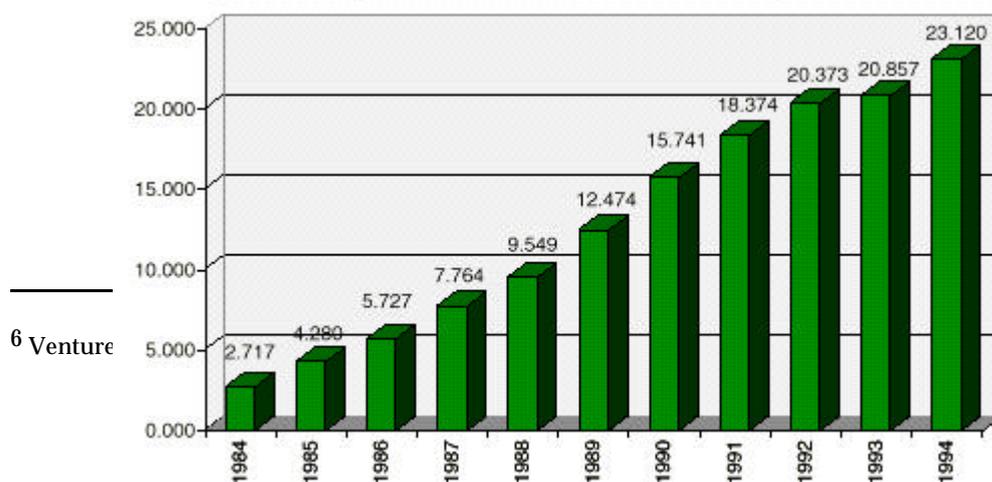
Nelle raccomandazioni dell'OCSE, caratteri salienti del *venture capital*, e più in generale di tutte le politiche indirizzate al sostegno del finanziamento delle imprese attraverso capitale di rischio, sono i seguenti:

- **Creare un ambiente favorevole agli investimenti**, attraverso la leva fiscale e agevolazioni tese a sostenere gli investimenti di lungo periodo da parte di investitori istituzionali (fondi mobiliari, fondi chiusi, fondi pensione, SICAV).
- **Ridurre i rischi per gli investitori** attraverso formule di agevolazione fiscale o incentivo di fondi di *venture capital*, formule di finanziamento d'avvio ("seed capital"), coperture fiscali di quote delle perdite maturate, finanziamento sulla base di valutazioni di opportunità commerciali e tecnologiche di progetti specifici.
- **Incrementare la liquidità**, facilitando la creazione di un mercato mobiliare secondario per piccole e medie imprese che consenta l'acquisizione di risorse finanziarie da parte delle imprese ad alta intensità tecnologica.
- **Agevolare l'imprenditorialità** per iniziative ad alta tecnologia attraverso strumenti innovativi, quali regimi fiscali che tengano conto del rischio, mutui legati alla redditività dell'impresa, sostegno alla consulenza e all'informazione.

Figura 6

Volume netto di investimenti in venture capital in Europa (milioni di ECU)

Fonte: EVCA (European Venture Capital Association)



Conclusioni

I fattori emergenti nello scenario economico e industriale dei prossimi anni sono rappresentati dalla rapida evoluzione della società della conoscenza e dell'informazione, i cui aspetti sono intimamente legati al raccordo tra produzione industriale e di servizi e produzione scientifica, e dalla finanziarizzazione dell'economia. Gli effetti più visibili del primo fenomeno sono la rapida introduzione di prodotti innovativi nei mercati e il crescente peso della quota di prodotti e servizi legati all'informazione e alla conoscenza in relazione al PIL. D'altro canto, il fenomeno della globalizzazione competitiva, con particolare riferimento alla libera circolazione dei capitali sui mercati, apre prospettive significative alla nascita e al successo di nuove imprese innovative come gemmazione da imprese esistenti o nuove imprese nate da scoperte o applicazioni tecnologiche. L'azione dei governi nazionali e locali deve essere indirizzata al raggiungimento dell'efficacia e della funzionalità del "sistema innovativo nazionale" e, di riflesso, "locale", per il raggiungimento o il mantenimento di vantaggi strategici conseguiti attraverso la crescita industriale e del reddito pro-capite.

Alla luce dei fenomeni in atto, la diffusione dell'innovazione e la disseminazione del sistema delle PMI attraverso reti informative, di consulenza, certificazione, assistenza all'innovazione ha assunto via via anche maggiore importanza rispetto alla ricerca di base e applicata, e contemporaneamente assumono importanza crescente anche le capacità professionali impiegate nell'attività produttiva, con la conseguente esigenza di potenziare le skill professionali ed il numero di ricercatori impegnati.

Conseguenza di tali fenomeni è la necessità di un crescente rapporto di interrelazione tra sistema produttivo e sistema della ricerca, attraverso lo scambio reciproco di ricercatori e il consolidamento del processo di trasferimento tecnologico.

Scenari evolutivi della globalizzazione

IL PROGETTO DI FERROVIA PADOVA-CHIOGGIA

*Per il Comitato Ferrovia Padova Chioggia, Convegno Agripolis, 22 giugno 1998
(con Francesco Favotto)*

Il Gruppo di lavoro del Comitato per la Ferrovia Padova-Chioggia ha incaricato il Prof. Francesco Favotto e il dr. Amedeo Levorato della redazione di un contributo sugli aspetti economico-finanziari dell'iniziativa.

Partendo dall'ipotesi che la realizzazione di tale infrastruttura possa avvenire nel futuro del territorio padovano e veneziano solo in presenza di una forte alleanza pubblico-privato, gli Autori hanno formulato alcune riflessioni sulla sua eventuale realizzazione attraverso una iniziativa di project-financing.

L'entrata dell'Italia nell'Euro e gli indirizzi di Governo riguardo alla realizzazione di infrastrutture pubbliche con il ricorso a finanziamenti privati, contenuti nel DPEF 1999-2000, rendono via via più concreta la possibilità che anche in Italia si possa fare ricorso a questo strumento per la realizzazione e la gestione di infrastrutture.

L'iter di modifica dell'art.11 della legge Merloni che disciplina il Project Financing (PF) dovrebbe concludersi entro l'estate.

Il Project Financing (PF) viene ordinariamente utilizzato, soprattutto negli Stati Uniti ma anche in Europa, come strumento di finanziamento e realizzazione di strade e autostrade, linee ferroviarie e per il trasporto rapido di massa, aree industriali, depuratori, acquedotti e fognature, aree residenziali, porti e aeroporti.

Ogni infrastruttura individuata e in grado di fornire una rendita per la sua utilizzazione permette la definizione di un piano di ammortamento di lungo periodo, e la definizione di forme per la sua attuazione e successiva gestione. Lo studio di fattibilità per la ferrovia Padova-Chioggia, realizzato per conto della Regione Veneto e della Provincia di Padova nel 1995 da parte delle società Idroesse e Halcrow ltd. includeva una analisi costi-benefici tesa a dimostrare l'utilità dell'opera dal punto di vista sociale e infrastrutturale. Tuttavia va rilevato che tale conclusione - indispensabile sotto il profilo politico - non era di per sé sufficiente ad individuare le modalità per una sua eventuale realizzazione.

Nonostante il finanziamento dello studio di fattibilità provenisse da una apposita legge regionale (l.r. 14/9/94, n°53), esiste solo vaga traccia nei documenti di programmazione vigenti di tale opera e ciò non può essere considerato influente dato che il periodo attuale è caratterizzato da un forte processo di revisione della normativa sul trasporto pubblico ai sensi delle leggi "Bassanini". Per il trasporto pubblico, ad esempio, è stato recentemente emanato il D.Lgs. 19/11/97, n°422, pubblicato sulla G.U. n°287 del 10/12/97, il quale ha dato origine al P.d.L. di iniziativa della Giunta Regionale del Veneto n°426 del 5/5/1998. Sulla base di tali documenti, è in atto la completa revisione del sistema di trasporto pubblico locale e regionale con delega alle Regioni a partire dal 1/1/2000. All'interno di tale schema regionale ricade anche una infrastruttura di trasporto come la Padova-Chioggia, che potrebbe prestarsi ad essere trattata come estensione del S.F.M.R. (Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale). Data la situazione di disagio delle Ferrovie dello Stato e la scarsità di risorse pubbliche per investimenti infrastrutturali, agli Autori è stato richiesto di individuare ipotesi di lavoro tese ad individuare le modalità per l'attuazione dell'opera tramite la convergenza di risorse pubbliche e private, allo scopo di superare il blocco imposto da una carente iniziativa pubblica.

1.L'analisi costi-benefici nello studio di fattibilità Idroesse-Halcrow

Il costo complessivo dell'infrastruttura, stimato al 1995, risultava essere compreso tra i 327 e i 392 miliardi di lire, con un campo di variazione del 20% a seguito dell'esame di sensitività dell'analisi costi benefici (l'analisi di sensitività in tale disciplina riguarda l'influenza che, nel tempo stimato per la realizzazione dell'opera, possono provocare variazioni nei tassi di interesse, nei prezzi delle materie prime e dei terreni, della realizzazione delle opere ecc.).

Il costo per singola tratta è stimato pari a 85-102 miliardi per Padova-Legnaro (Agripolis); 67-80 miliardi Legnaro-Piove di Sacco; 175-210 miliardi Piove di Sacco-Chioggia.

Il completamento dell'elettrificazione richiederebbe 33 miliardi.

Per quanto riguarda i costi di esercizio sostenuti dall'eventuale gestore delle infrastrutture, sono stati stimati all'epoca 15 miliardi annui, con un rientro sulla movimentazione di circa il 60% nell'ipotesi di massimo traffico.

Ai fini della valutazione degli indicatori tipici dell'analisi costi-benefici VAN¹ (valore attuale netto) e SRI² (saggio reale di interesse), richiesti usualmente per

¹ Il VAN (Valore Attuale Netto) risulta dalla somma algebrica (benefici meno costi) dei valori immessi nel progetto attualizzati ad un tasso di sconto di lungo periodo costante, in quest'analisi indicato al 5%. IL VAN nell'arco di tempo considerato per il progetto deve risultare positivo.

questo tipo di opere in fase istruttoria³, la **validità sociale** dell'opera risulta positiva sulla base dei seguenti parametri:

- Tasso di sconto di lungo periodo: 5%;
- Periodo di ammortamento dell'investimento: anni 30.
- Benefici economici considerati: risparmi di tempo percorrenza; risparmi nell'uso di vetture private; risparmi nell'uso di mezzi di trasporto pubblico su gomma (minori costi). Non sono stati contabilizzati i benefici da decongestione, minore inquinamento e maggiore accessibilità delle aree.

L'analisi costi benefici condotta nel 1995 evidenzia un Saggio di Rendimento Interno positivo e pari al 5,39% nella media dei due scenari per il calcolo del Valore Attuale Netto (5% di tasso di sconto e 20% di variabilità costi).

In conclusione lo studio afferma la positività sociale dell'opera, anche in assenza di valutazioni: a) sulle ricadute sociali e urbanistiche e b) sull'eventuale opportunità di trasferire trasporto merci sulla linea.

Sulla base dello studio proposto, risulterebbe così soddisfatto il primo requisito richiesto dalle vigenti leggi sulla co-finanziabilità dell'opera da parte del CIPE, secondo i criteri assunti dalla l.211/92, norma che attualmente contribuisce a finanziare il Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale (S.F.M.R.) e le tramvie di Padova e Verona.

Va tuttavia segnalato che l'analisi costi-benefici condotta nel 1995 evidenzia i vantaggi distribuiti, cioè collettivi, provenienti dalla realizzazione di un'opera, ma non individua le fonti finanziarie e soprattutto le modalità della loro raccolta e del loro impiego per la realizzazione dell'opera stessa.

I risparmi previsti, in questa ipotesi, si traducono in minori costi per l'uso dell'auto privata e del mezzo pubblico e in diminuzione del tempo di percorrenza delle tratte stradali interessate.

Proponendosi di esaminare questo progetto con l'occhio del possibile soggetto promotore di una operazione a carattere imprenditoriale di PF, diventa indispensabile procedere alla formulazione di ipotesi intese a definire:

- le modalità per raccogliere i fondi destinati alla realizzazione dell'opera, attraverso una "società di progetto" promotore dell'opera.

² Lo SRI (Saggio di Rendimento Interno) è il tasso percentuale per il quale il VAN uguaglia lo zero. Lo SRI indica, in rapporto al tasso di sconto utilizzato per calcolare il VAN, quale sia la capacità del progetto di produrre un rendimento positivo per il realizzatore e per il pubblico che lo finanzia.

³ Decreto Ministero dei Trasporti 22/12/1993, recante "Disposizioni integrative per l'attuazione della legge 26 febbraio 1992, n°211, riguardante gli interventi nel settore dei sistemi di trasporto rapido di massa", allegato 1, G.U. n°5 dell'8/01/94.

- le modalità per pagare la quota dell'opera eventualmente non co-finanziata da leggi dello Stato, o dell'Unione Europea, o della Regione Veneto.
- le modalità per rendere efficiente dal punto di vista economico la gestione del servizio ferroviario metropolitano.
- le modalità con cui assicurare che parte dei benefici sociali ottenibili si traducano in vantaggi collettivi reali, cioè in beni pubblici quali lo sviluppo economico e occupazionale delle aree interessate dall'opera, con conseguente incremento del gettito fiscale locale.

2.L'evoluzione del quadro programmatico regionale e nazionale e l'incentivazione alla realizzazione di infrastrutture

Un secondo argomento che merita di essere approfondito in relazione alla possibilità di realizzare l'opera considerata riguarda il quadro della programmazione nazionale e regionale, con l'obiettivo di stabilire se l'opera proposta sia investita di caratteristiche di priorità e finanziabilità. Dall'esame della documentazione disponibile emerge con chiarezza che, mentre la co-finanziabilità dell'opera al 50% con fondi statali o comunitari appare percorribile con l'aiuto di un significativo sforzo di volontà politica, meno immediata risulta la sua realizzabilità sotto il profilo politico-programmatico, in quanto:

- Ancorchè citata nel Piano Territoriale Provinciale di Padova (limitatamente al collegamento Padova Stazione-Zona Industriale-Agripolis⁴), l'opera non risulta ancora richiamata nei principali documenti programmatici vigenti della Regione Veneto.
- In un quadro normativo in fase di evoluzione, la realizzazione di tale opera potrebbe rientrare tra le competenze degli enti locali interessati sia direttamente, sia attraverso società privata o pubblica ad hoc costituita, ma tale possibilità sarà operativa solo al termine di un iter normativo complesso, che si propone l'obiettivo di riorganizzare radicalmente il settore del trasporto pubblico di passeggeri e merci.

2.1 Accordo Quadro 1° agosto 1997, Protocollo d'intesa, S.F.M.R. 1.211/92

Il Piano Regionale dei Trasporti⁵ vigente non individua la linea ferroviaria Padova-Chioggia come intervento da realizzare, ma indica la necessità di un rafforzamento della direttrice Adria-Mestre verso Ravenna, in parallelo alla

⁴ Provincia di Padova - Piano Territoriale Provinciale di Padova - Relazione di Piano, Gennaio 1995, p.272.

⁵ Il Piano Regionale dei Trasporti del Veneto è stato approvato dal Consiglio Regionale del Veneto con provvedimento n°1047 del 23/2/1990.

prevista realizzazione della nuova “Romea Commerciale”, E-55 Venezia-Ravenna. Il rafforzamento della linea (ma non il suo prolungamento), è inserito anche nel programma S.F.M.R..

L'accordo quadro⁶ tra Presidenza del Consiglio dei Ministri, Ministero LL.PP., Ministero dei Trasporti e Regione Veneto del 1° agosto 1997 per la soluzione dei principali problemi stradali e ferroviari di interesse nazionale nella Regione Veneto individua le seguenti priorità:

- * Pedemontana A4-A31-A27;
- * Tangenziale passante autostradale Mira-Quarto d'Altino;
- * Realizzazione superstrada E-55 Venezia Ravenna;
- * Alta velocità ferroviaria Lione-Torino-Venezia-Trieste;
- * Attivazione del Servizio Ferroviario Metropolitano Regionale;
- * Miglioramento della mobilità ferroviaria di passeggeri e merci; integrazione della rete ferroviaria e delle infrastrutture intermodali per consentire la coesistenza del trasporto passeggeri di lunga percorrenza e locale e del trasporto merci, anche con riferimento alla portualità.

Si prenda in considerazione il “Protocollo d'intesa per lo sviluppo del sistema di trasporto ferroviario nazionale e locale nel territorio regionale veneto”. Esso stabilisce, sulla base del P.R.T. e del P.T.R.C., nonché della legge 211/92 sul trasporto rapido di massa, la realizzazione dell'Alta Velocità ferroviaria Verona-Venezia e del Sistema Metropolitano Ferroviario Regionale.

Quest'ultimo, in particolare, gode di un finanziamento approvato dal CIPE nell'ambito della suddetta legge pari a 329.710 milioni su 659.420 milioni di investimento per gli interventi elencati nell'Allegato A. Rientrano tra gli interventi di completamento dell'S.F.M.R. i seguenti:

- Velocizzazione e ammodernamento delle linee:
 - * Vicenza-Castelfranco-Treviso;
 - * Castelfranco-Bassano del Grappa;
 - * Venezia-Mestre;
 - * Mestre-S.Donà-Portogruaro;

⁶ Accordo Quadro, Venezia 1° agosto 1997; Protocollo d'intesa tra Regione Veneto, parti sociali ed autonomie funzionali dell'11/7/1997; Protocolli d'intesa a) per la realizzazione del Passante di Mestre, b) per la realizzazione dell'Autostrada Pedemontana Veneta; c) per la realizzazione dell'itinerario E-55; d) per la realizzazione della Strada dei Bivi; e) **per lo sviluppo del sistema di trasporto ferroviario nazionale e locale nel territorio regionale veneto**; f) per lo sviluppo delle infrastrutture interportuali.

- * **Mestre-Piove di Sacco-Adria**⁷;
- * Padova-Vicenza-Verona;
- * Castelfranco-Montebelluna;
- * ...

Alcune delle linee elencate nell'Allegato A al protocollo d'intesa non risultano ancora comprese nell'attuale studio S.F.M.R.

Il Protocollo richiama altresì la necessità di potenziare il trasporto ferroviario merci anche nell'ottica dell'intermodalità in generale e in particolare con l'asse idroviario Padano-Veneto, tramite specifica società regionale.

Dall'esame sommario della documentazione disponibile, risulta dunque ipotizzabile l'inserimento della Ferrovia Padova-Chioggia tra le opere di completamento previste dal S.F.M.R., includendo il progetto tra quelli non ancora realizzati.

Ciò comporterebbe, comunque, un iter procedurale particolarmente complesso, in quanto la legge 26/2/92, n°211, successivamente integrata e modificata dalla l.204/95, ha assegnato i finanziamenti sulla base di più delibere CIPE di riparto dopo un accurato riesame. Ai fini della presentazione di nuovi progetti i fondi della legge 211/92 risultano comunque esauriti (a meno di rifinanziamenti), mentre risultano ripartibili alcune rimanenze sui fondi in caso di revisione dei progetti già approvati.

2.2 Incentivi alla realizzazione di infrastrutture in aree depresse (Obiettivo 2)

Ai fini della presente trattazione, e su indicazione espressa del Ministero dei Trasporti e del CIPE, sono state prese in considerazione le eventuali dotazioni nazionali e regionali di finanziamenti per l'infrastrutturazione delle aree depresse.

Nel territorio considerato dall'opera ferroviaria Padova-Chioggia insistono almeno due comuni di grandi dimensioni, Chioggia e Codevigo, che rientrano tra le aree Obiettivo 2 oggetto di finanziamento dei Fondi Strutturali.

Per quanto riguarda il F.E.S.R. (Fondo Europeo di Sviluppo Regionale), le Amministrazioni regionali interessate predispongono piani di intervento di

⁷ La Ferrovia Mestre-Piove di Sacco-Adria è una ferrovia locale gestita in concessione; l'impianto infrastrutturale è molto debole risultando poco più che una tramvia che viene utilizzata per lo spostamento di pendolari studenti e lavoratori lungo l'asse considerato. Il materiale ferroviario utilizzato per i binari è di tipo A-36 (kg. per metro lineare di rotaia), mentre per il trasporto merci risulta indispensabile il materiale tipo 51. La ferrovia Adria-Mestre richiederebbe pertanto una completa ristrutturazione ed elettrificazione.

concerto con il Ministero del Bilancio e della Programmazione economica, con programmazione su base triennale.

Nell'ambito dell'Obiettivo 2, vengono privilegiate le azioni dirette ad investimenti in nuove attività produttive, infrastrutture in particolare per la risistemazione delle zone industriali e per la tutela dell'ambiente; offerta di nuovi servizi alle PMI.

IL DOCUP (Documento Unico di Programmazione) per il Veneto individua i seguenti assi geografici relativi alle zone di Marghera e Laguna Veneta e del Polesine in cui la ristrutturazione industriale e la gestione dell'economia locale hanno assunto carattere di priorità.

Gli assi individuati sono:

- Asse 1: Sviluppo e rafforzamento del sistema produttivo;
- Asse 2: Ambiente;
- Asse 3: Marghera e Laguna Veneta;
- Asse 4: Polesine;
- Asse 5:...

Tra gli interventi previsti all'Asse 3 si individuano:

- Parco Scientifico e Tecnologico di Venezia;
- Struttura Intermodale Porto Marghera;
- Sistemazione dell'area industriale di Porto Marghera;
- Infrastrutturazione isole minori;
- Infrastrutturazione portuale per Chioggia;

Sulla base di queste previsioni, risulterebbe possibile costruire una ipotesi di **Ferrovia Chioggia-Padova** che individui parte delle risorse necessarie in fondi comunitari F.E.S.R., ma questo problema deve essere necessariamente posto in evidenza alle autorità regionali competenti. Il rafforzamento dell'infrastrutturazione portuale per Chioggia suggerirebbe, comunque, il collegamento di Chioggia con altre aree capaci di agire da alimentatore (feeder) nei confronti dell'operatività del Porto, anche in funzione della riduzione del trasporto su gomma (il sistema idroviario Padano-Veneto e l'Interporto di Padova).

Le esigenze di Chioggia sotto il profilo dello sviluppo economico e produttivo sono evidenziabili attraverso l'analisi dei dati economici. Il Comune di Chioggia è il centro urbano di riferimento regionale con il più basso reddito pro-capite e consumo pro-capite (rispettivamente -31,4% e -6,6% rispetto alla media regionale nel 1994).

Una ulteriore fonte di approvvigionamento è rappresentata dalla Banca Europea per gli Investimenti (BEI), la cui politica è indirizzata ad intervenire nel finanziamento dei progetti funzionali agli investimenti nelle aree con maggiore ritardo nello sviluppo. Nel Consiglio Straordinario tenuto a Lussemburgo nel

novembre 1997 in materia di occupazione, la BEI è stata invitata ad aumentare il finanziamento infrastrutturale⁸.

2.3 L'evoluzione della normativa nazionale e regionale in materia di trasporto pubblico locale

Un ulteriore elemento di valutazione del quadro normativo è rappresentato dalla recente approvazione del Decreto Legislativo 19/11/97, n°422, recante norme sul conferimento alle Regioni ed agli Enti Locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell'art.4, comma 4, della l.15/3/97, n°59 (Bassanini), con delega alle Regioni di successiva adozione di propria normativa (in tal senso la Giunta Regione Veneto ha già sottoposto il P.d.L. n°426 alle Commissioni Consiliari prima e seconda in data 14/5/98).

La nuova normativa trasferisce alle Regioni dal 1° gennaio 2000 le competenze amministrative, finanziarie e programmatiche per tutte le ferrovie di interesse regionale e locale. Un unico ente, la Regione, sovrintenderà infatti su tutto il comparto dei trasporti su ferro e gomma.

Sulla base di tale delega, la Regione attribuisce alle province la responsabilità di predisporre Piani di Bacino che individuano le unità di rete fondamentali (tratte di trasporto) che formano l'oggetto di affidamento in appalto di servizi compatibile con la normativa europea, con il vincolo minimo di autosufficienza dei ricavi pari al 35% dei costi. I contratti di servizio stabiliscono la quota aggiuntiva di contribuzione pubblica per la copertura dei costi.

Per quanto attiene al servizio ferroviario, è prevista una unica unità di rete a livello regionale in cui, in base al disposto del Decreto legislativo n°422/97, la Giunta Regionale è autorizzata a stipulare contratto di servizio con le FS Spa.

Nel settore degli investimenti si prevede che la Regione stipuli accordi di programma con province e comuni per la ripartizione delle risorse in conto investimenti.

Per le finalità del presente documento, si deve dunque sottolineare quanto segue:

- La ridefinizione dei Piani Regionali dei Trasporti prevista dall'art. 14 del D.Lgs. 422/97 richiederà un periodo particolarmente esteso di tempo in relazione all'esigenza di ridefinizione organizzativa della gestione del trasporto pubblico locale nel territorio regionale.
- L'introduzione della nuova normativa impone l'adozione di Piani di Bacino (provinciali) e l'individuazione di unità di rete per la stipula dei contratti di servizio: le previsioni d'investimento e di successiva gestione della ferrovia Padova-Chioggia dovranno essere conciliate con l'analisi d'insieme dei Piani

⁸ Documento di Programmazione Economica e Finanziaria, DPEF 199-2001, 18/4/98, p.108.

di Bacino, nei termini e con le modalità che saranno previste dalla legge regionale (non ancora approvata) e dai successivi regolamenti amministrativi, soprattutto con riferimento ai risparmi conseguiti e alla riorganizzazione delle unità di rete di trasporto su gomma che insistono sull'area considerata.

2.4 I processi di cambiamento in atto nel sistema ferroviario italiano

La crisi delle Ferrovie dello Stato in Italia deriva da molteplici fattori, ma indica al di là di ogni ragionevole dubbio che la realizzazione di tratte periferiche non rientra tra le priorità di investimento.

Attualmente le Ferrovie dello Stato perdono una cifra compresa tra i 5.000 e i 6.000 miliardi di lire⁹, e sono al centro di un complesso piano di ristrutturazione su cui Unione Europea, Governo, management e Organizzazioni sindacali non hanno raggiunto accordi sostanziali.

Sulla base della Direttiva UE 91/440 e degli indirizzi del Governo approvati nella seduta del Consiglio dei Ministri del 27/3/1998, il Piano di riorganizzazione prevede una graduale separazione, da avviare a partire dal mese di luglio 1998, dapprima contabile e poi imprenditoriale tra società di gestione della infrastruttura fisica di rete e più società di gestione a) dei servizi di trasporto passeggeri lunga distanza inclusi gli IC (TAV2), b) di trasporto passeggeri regionale e locale, c) di logistica integrata per le merci in joint venture con la SBB svizzera; d) di gestione del materiale rotabile. Ciò al fine di consentire la liberalizzazione della rete al traffico generato da operatori europei in regime di concorrenza, trasformando le linee ferroviarie in "autostrade a pagamento", con l'obiettivo di spostare sul "mercato" almeno il 25% del traffico ferroviario entro 10 anni¹⁰. La società di gestione dell'infrastruttura di rete opererà anche come Autorità di gestione dei prezzi di utilizzo degli slot ferroviari (pedaggi per tracce orarie utilizzate).

La realizzazione di questo sistema, molto chiaro sotto il profilo concettuale, non risulterà tuttavia semplice a causa della conflittualità sindacale, dello stato di degrado e abbandono in cui le Ferrovie dello Stato hanno operato in regime di monopolio per molti anni, nonché del sostanziale blocco delle tariffe imposto dal Governo per motivi sociali.

Le principali direttive di investimento delle Ferrovie dello Stato sono quelle della sicurezza e dell'attivazione di tecnologie (attivazione del controllo automatico di

⁹ Secondo il Piano di risanamento predisposto dall'Amministratore Delegato R.Cimoli, le perdite dovrebbero ammontare a 3.528 miliardi nel 1996, 5.055 miliardi nel 1997, 1.000 miliardi nel 1998 (Il Sole 24 Ore del 31/10/1997).

¹⁰ "FS, tornano in pista le due SPA", Il Sole 24 Ore del 30 aprile 1998.

marcia dei treni e soppressione dei passaggi a livello, 3.200 miliardi annui), e quelle di realizzazione dell'alta velocità ferroviaria. Le opere principali in via di realizzazione sono quelle indirizzate al potenziamento attraverso il raddoppio e il quadruplicamento delle linee ferroviarie principali (come, ad esempio il raddoppio della linea Padova-Mestre), e la realizzazione delle linee dell'Alta Velocità.

Come conseguenza della situazione descritta, la **realizzazione di nuove linee** di trasporto rapido di massa, di collegamento nelle aree metropolitane, di trasporto merci è affidata principalmente, se non esclusivamente, a soggetti individuati nella l.26/2/92, n°211, e cioè (art.2) società costituite ai sensi dell'art.22 della l.8/6/90, n°142 (società a capitale pubblico, anche minoritario in base alle successive norme della legge Bassanini/bis n°127/97), ovvero di società costituite ai sensi dell'art. 2 della legge 15/12/90, n°385 (società per azioni regionali con la partecipazione delle ferrovie dello Stato e degli Enti Locali), nonché di aziende e società già concessionarie di reti metropolitane a guida vincolata, sulla base di scelte compiute dagli Enti Locali (città metropolitane e città minori) e dalle Regioni interessate dagli interventi.

Il finanziamento pubblico affluito agli Enti Locali e le Regioni attraverso il piano di riparto predisposto dal CIPE ammonta al 50% del costo originario dell'intervento. Con il riparto sono stati finanziati 70 interventi.

Alla luce di quanto sin qui esaminato, riguardo all'ipotesi di realizzazione della linea Padova-Chioggia si possono sviluppare le seguenti osservazioni.

- Per la realizzazione di interventi tesi a mettere in opera infrastrutture ferroviarie intese a risolvere i problemi di trasporto locale, di passeggeri e merci, risulta opportuna l'individuazione di una società di capitali adeguata a lanciare una operazione di Project Financing con caratteristiche da definirsi in relazione al modello di PF scelto per la realizzazione del progetto.

Tale società di capitali, in coerenza con la legislazione comunitaria e nazionale, dovrebbe rimanere esclusivamente proprietaria delle infrastrutture fisiche, gestendo direttamente o affidando in regime di concessione o di appalto i servizi di trasporto passeggeri e/o merci, o meglio assicurando la libera circolazione degli operatori, con l'ottenimento di prezzi ottimali per l'uso degli slot (fasce orarie) di linea.

2.5 Prime conclusioni

A conclusione del presente capitolo possono essere formulate le seguenti osservazioni:

- Ancorchè non presente nei principali documenti di programmazione, la ferrovia Padova-Chioggia potrebbe teoricamente essere inserita nella programmazione e realizzazione del S.F.M.R.. E' possibile, ma improbabile, che la sua realizzazione possa godere di un eventuale riparto di contributi al

50% a valere sui fondi autorizzati dal CIPE in relazione alle domande per le infrastrutture di trasporto rapido di massa previste dalla l.211/92, ma ciò non potrà avvenire sino all'individuazione del soggetto realizzatore e alla definizione di tutti i percorsi normativi previsti per il finanziamento, l'adozione e la realizzazione del progetto da parte degli Enti Locali.

- E' possibile ipotizzare un intervento pubblico di finanziamento alternativo a valere sul F.E.S.R. Ob. 2 (Fondo Europeo di Sviluppo Regionale), qualora l'intervento trovi consenso intorno alla priorità del collegamento dell'area debole di Chioggia con l'area forte di Padova, nonché il possibile intervento BEI in termini di prestito di lungo periodo a tassi di interesse bassi (attualmente di poco superiori al 5%).
- La programmazione, previsione e realizzazione dell'intervento sconterà la fase di profondo cambiamento normativo. L'elemento positivo riguarda l'affermata tendenza alla competitività nella gestione e l'imposizione di parametri di efficienza ed efficacia per l'esercizio della linea, richiesti dal D.Lgs. 422/97 e dal P.d.L. regionale, il che potrebbe assicurare un ambiente normativo di riferimento stabile sia sotto il profilo tariffario che sotto il profilo contributivo per la società che eserciterà il servizio, rispetto ad un passato caratterizzato da distorsione della concorrenza a favore di imprese pubbliche e incertezza dei contributi provenienti dal F.N.T..

3.La soluzione del project financing

Negli ultimi anni, nonostante l'affermata necessità di recupero del gap infrastrutturale rispetto al resto d'Europa, il volume di investimenti fissi finanziati con risorse pubbliche ha continuato a diminuire drasticamente a causa delle necessità legate al contenimento del deficit e al raggiungimento dei parametri di convergenza di Maastricht. Mentre la spesa sociale ha dimostrato forti rigidità, la spesa per investimenti si è progressivamente ridotta (25.539 miliardi nel 1997 contro 50.256 miliardi nel 1988), ma lo spazio lasciato libero dallo Stato è stato abbandonato, non coperto da investimenti privati. Ciò è accaduto essenzialmente perché, in relazione alle esigenze del risanamento, i valori fondamentali che determinano le decisioni di investimento (fiscaltà, costo del lavoro, costo del denaro) si collocano per l'Italia ai più alti livelli tra i paesi industrializzati.

La maggior parte dei paesi industrializzati ha risposto alle esigenze di riduzione del debito e quindi dell'intervento nell'economia rendendo vantaggiosa ed affidabile la realizzazione e gestione di opere pubbliche da parte di società costituite ad hoc con il modello del project financing.

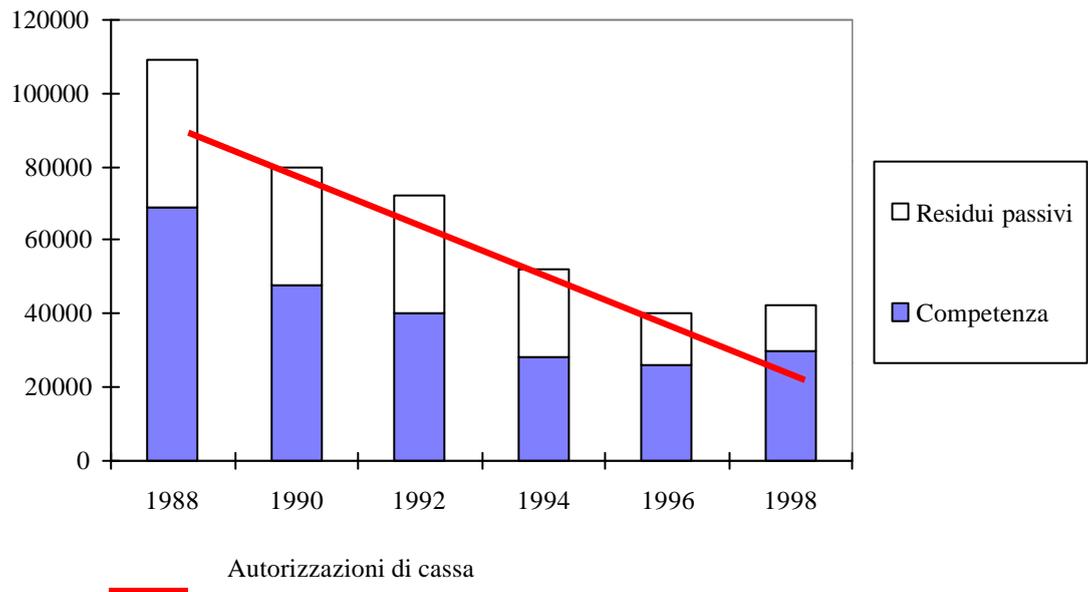
Va rilevato che tale strumento risulta in ogni caso complesso e di non semplice adozione: l'esempio più rilevante di uso del PF è la realizzazione del tunnel della Manica.

Questo modello , tuttavia, consente l'afflusso di investimenti imprenditoriali di rischio per la realizzazione e gestione di opere pubbliche capaci di assicurare un reddito.

In Italia questo processo non si è ancora affermato per due essenziali motivi:

- La volatilità dei tassi di interesse, della valuta, della pressione fiscale, del costo del lavoro e delle decisioni politiche in materia tariffaria, che impediva a investitori esteri di entrare in investimenti di lungo periodo a basso tasso di rendimento per i rischi impliciti del "sistema paese". L'avvio dell'Euro dal 1° gennaio 1999 virtualmente elimina questi rischi, introducendo una sostanziale convergenza di parametri fiscali e finanziari tra i vari paesi europei. Investitori istituzionali e specialisti stranieri potranno finalmente operare al riparo da rischi di cambio di breve periodo nello spazio commerciale europeo, consentendo la nascita di nuove iniziative dal "venture capital" e attivando cordate per il finanziamento di infrastrutture pubbliche.

Stanzamenti in bilancio dello Stato per opere pubbliche



Fonte: Il sole 24 Ore del 1° maggio 1998, p.10

- La mancanza di un adeguato quadro normativo sul Project Financing che assicuri al soggetto proponente di poter esercitare un diritto di prelazione per la realizzazione dell'opera in concessione in un quadro operativo sufficientemente ampio per la realizzazione e la successiva gestione

dell'opera. Questo problema a tutt'oggi non è ancora risolto: infatti, il d.d.l. governativo di modifica dell'art.11 della legge Merloni-ter è all'esame della Camera dei Deputati e verrà prevedibilmente risolto in tempi abbastanza brevi, cioè entro la fine del 1998. Nell'emendamento presentato dal Governo e attualmente in discussione, la **società di progetto** (11.14) giuridicamente distinta da finanziatori, progettisti, costruttori e gestori, ma spesso partecipata da tutti questi 'sponsor' - assume la regia globale e i rischi delle operazioni, diventando il soggetto-chiave del project financing¹¹.

Si consideri ora il caso dell'infrastruttura ferroviaria Padova-Chioggia, descritta nei precedenti paragrafi.

Dell'impossibilità dell'intervento Ferrovie dello Stato a breve abbiamo già riferito. Il già citato decreto legislativo 422/97 di fatto trasferisce alle Regioni l'onere della gestione del contratto di servizio con le Ferrovie dello Stato per i servizi di trasporto a base regionale locale, introducendo in prospettiva:

- La differenziazione delle tariffe e dei livelli di servizio a scala regionale rispetto alla scala nazionale;
- L'assunzione da parte di Regioni ed Enti Locali dell'onere di sostenere investimenti infrastrutturali - al netto di eventuali contributi o finanziamenti statali, come quelli attuati con la legge 211/92.

¹¹ Caratteri principali della proposta di modifica all'art.11 della legge 109 Merloni-ter (Il Sole 24 Ore, 25/2/98).

- Definizione della figura del promotore che puo' presentare progetti e offerte relativi a opere gia' inserite nella programmazione triennale dell'amministrazione pubblica.
- Possibilita' di costituire una societa' di progetto in forma di SpA o Srl che diviene la concessionaria dell'infrastruttura o del servizio.
- Possibilita' per la societa' di progetto di emettere obbligazioni oltre i limiti previsti dall'articolo 2410 del Codice civile.
- Definizione dei rimborsi e degli indennizzi per il concessionario nel caso in cui il rapporto venga risolto per inadempimento del soggetto concedente.
- Privilegio generale sui beni del concessionario per i crediti dei soggetti che finanziano la realizzazione del progetto.
- Obbligo per le amministrazioni concedenti di ridiscutere il piano tariffario qualora intervengano novita', anche normative, tali da alterare l'equilibrio finanziario del piano.

La Camera dei Deputati ha attualmente all'esame del progetto di legge completo, che è in calendario per l'approvazione alla Camera il 29/6/1998 (Il Sole 24 Ore del 11/6/98).

Va sottolineato che le caratteristiche strutturali e funzionali dei servizi di trasporto pubblico non sono in grado di garantire automaticamente la sostituzione del pubblico con il privato nel finanziamento degli investimenti infrastrutturali del settore.

Requisito principale dell'opera pubblica, infatti, è la difficoltà ad essere gestita a "condizioni di mercato".

Nel caso considerato della ferrovia Padova-Chioggia, i motivi sono essenzialmente due:

- I benefici provenienti dalla sua attuazione, come dimostrato nell'analisi costi-benefici non sono completamente monetizzabili sotto forma di ricavi o risparmi di gestione. Nel caso della ferrovia, in particolare, solo parte dei risparmi dalla gestione del trasporto su gomma possono essere destinati al trasporto alternativo. E' viceversa difficile pensare ad una tariffa che sale liberamente sino a coprire il servizio del debito contratto per realizzare l'opera.

In tal caso, o lo Stato si fa carico del finanziamento dell'opera appunto per motivi sociali, oppure l'opera rimane inattuata. Le attuali condizioni della spesa pubblica per investimenti non sembrano indicare questa disponibilità.

- I benefici provenienti dalla sua attuazione possono anche essere diversi dal flusso di cassa della gestione; possono infatti tradursi in gettito fiscale per gli enti locali, in vantaggi patrimoniali per investitori immobiliari o per la stessa società di Project Financing per la valorizzazione di aree residenziali ed industriali, in vantaggi finanziari per la gestione di infrastrutture turistiche e logistiche ai due capi e lungo la linea ferroviaria.

Il Project Financing è usualmente considerato una operazione di finanziamento di un progetto nella quale l'iniziativa economica viene realizzata dai soggetti che ne propongono l'attuazione (enti pubblici, imprese commerciali, investitori istituzionali) attraverso la costituzione di una società di progetto, la quale consente la separazione economica e giuridica dell'investimento dal promotore.

Viene costituita cioè, tra enti privati e pubblici, una società che deve agire come realizzatore del progetto in forma imprenditoriale, operando sulla base di un contratto principale di concessione affidato in gara da un ente pubblico (ad esempio la Regione) sulla base di un accordo di programma con gli enti locali interessati.

Il progetto infrastrutturale dovrebbe venire preventivamente valutato da Banche e possibili azionisti principalmente - anche se non esclusivamente - per la sua capacità di generare ricavi e benefici patrimoniali, non solo dalla costruzione e dall'esercizio della linea ferroviaria, ma anche da una somma articolata di operazioni collegate alla stessa (centri commerciali, parcheggi scambiatori, aree industriali).

Le garanzie nel PF sono prevalentemente di natura contrattuale piuttosto che di natura reale, nel senso che la società basa l'equilibrio del bilancio economico-

finanziario sulla somma di più operazioni garantite dal contratto iniziale, alcune delle quali in attivo, altre in equilibrio, altre in perdita.

Non solo i flussi di cassa e gli incrementi di gettito fiscale per gli enti locali, ma anche i vantaggi patrimoniali in termini di apprezzamento dei terreni e i vantaggi logistici provenienti dalla realizzazione dell'opera devono quindi essere accuratamente valutati.

Nell'ipotesi formulata la società che realizza l'opera dovrebbe essere, quindi, una società partecipata da soggetti privati, investitori o imprese che ne abbiano interesse diretto, nonché eventualmente da Enti Locali e Pubblica Amministrazione anche in forma minoritaria.

Sarebbe possibile anche, in alternativa, scegliere una formula societaria a prevalente o totale capitale pubblico, ma in questo secondo caso tutto il rischio imprenditoriale del project financing, l'eventuale passivo generato, l'onere di condurre l'operatività ricadrebbero sul settore pubblico.

Per quanto riguarda la gestione dei servizi di linea, essa sarebbe successivamente assunta direttamente o subappaltata in concessione a soggetti diversi per le differenti esigenze (trasporto di passeggeri e trasporto di merci), secondo modalità individuate a livello di bacino provinciale e sulla base delle indicazioni regionali in materia di rientro tariffario.

Le tariffe di utilizzo degli slot dovrebbero compensare almeno in parte il servizio del debito e gli oneri di manutenzione straordinaria della rete.

Si tratterebbe quindi di una operazione complessa, da definire accuratamente nei particolari, che richiederebbe un forte lavoro di progettazione, una accurata analisi della "governance" e un dettagliato "business plan", da redigere attraverso un insieme di accordi tra i soggetti che esplicitamente possono trarre vantaggio dalla realizzazione dell'infrastruttura, secondo le opportunità offerte dalle norme vigenti.

4. Due temi centrali: la "Governance" e il "Business Plan"

4.1 La "Governance"

Non è superfluo affermare che preliminare ad ogni decisione risulta il processo di raccolta del consenso nelle comunità locali interessate. Tale consenso dovrà essere perseguito sulla base di una progettazione di massima dell'opera che costituirà la fonte per la successiva attuazione della gara di concessione. Contestualmente dovranno essere attuate tutte le integrazioni e modifiche ai Piani regionali (P.R.T., Piano d'area) necessari per l'assorbimento negli strumenti urbanistici locali e provinciali dell'opera stessa.

Successivamente a tale fase, che potrebbe durare tra sei mesi e due anni, si dovrà passare alla fase dell'affidamento in concessione, che dovrà essere compiuto con gara pubblica, previa individuazione delle fonti finanziarie integrative per l'investimento iniziale.

I soggetti pubblici interessati alla realizzazione dell'opera, sotto la guida della Regione che può stabilirne le modalità di realizzazione e concordare i vari aspetti dell'operazione con le pubbliche amministrazioni interessate attraverso lo strumento dell'Accordo di Programma (l.142/90 e 241/90) dovranno innanzitutto individuare il modello di project financing per la realizzazione dell'opera stessa.

I modelli prevalenti di project financing per la realizzazione di opere pubbliche sono il BOT (Build, Operate and Transfer) e il BOO (Build, Operate and Own).

Nel primo caso (BOT), la Regione sceglie di affidare, con l'istituto della concessione sulla base dell'Accordo di Programma, la realizzazione dell'opera messa in gara ad una società che attua il progetto ingegneristico, cura gli espropri ed ogni altro adempimento, e utilizza commercialmente l'insieme degli impianti e delle aree destinate al progetto per un periodo di tempo sufficientemente lungo (periodo di utilizzo o sfruttamento dell'opera, 30 anni circa) con obbligo finale di trasferire al soggetto pubblico concedente (o ad altro soggetto definito nel contratto) il possesso delle opere realizzate o di rinnovare la concessione di gestione.

Nel secondo caso (BOO), la società di progetto costruisce e gestisce l'opera, rimanendo titolare della proprietà. Questo caso si adatta di più all'eventualità di un intervento prevalente o totale della mano pubblica per la realizzazione dell'opera: una società consortile tra enti pubblici a prevalente capitale pubblico potrebbe risultare concessionaria ex-lege dell'opera sulla base di un accordo di programma promosso dal Presidente della Giunta Regionale.

Il BOT è lo schema più diffuso per operazioni realizzate sulla base di una concessione pubblica, in quanto tale scelta implica l'affidamento dell'iniziativa imprenditoriale pressochè integralmente a soggetti privati.

Gli Enti Locali e la Regione, non avendo a disposizione le risorse per costruire l'opera infrastrutturale, possono invitare i soggetti privati a farsi carico di finanziarne la realizzazione organizzando tutto il processo imprenditoriale.

La ricerca del gestore si realizza mediante una gara di aggiudicazione, per cui il soggetto promotore gode di un diritto di prelazione.

Il processo avviene secondo lo schema individuato nella pagina seguente.

Le seguenti osservazioni sono valide sia nel caso in cui la realizzazione avvenga da parte di una società a prevalente capitale privato con lo schema BOT che nel caso di una società pubblica con lo schema BOO. Esse si riferiscono alla efficacia ed efficienza gestionale dell'investimento, e rappresentano precetti vincolanti per la realizzabilità del project financing.

- Il processo viene avviato attraverso uno studio preliminare di fattibilità, assunto in proprio da uno o più soggetti (in questo caso la Regione e gli Enti Locali Comuni e Province più eventuali altre Pubbliche Amministrazioni) interessate alla realizzazione dell'opera.

- Lo studio deve dimostrare la viabilità tecnica ed economica dell'opera di poter strutturare un finanziamento con ricorso al project financing. In questa fase devono essere valutati la realizzabilità tecnica dell'opera infrastrutturale e l'equilibrio economico-finanziario, teso a realizzare una "cash flow analysis". Secondo lo schema dell'art.11 della legge Merloni-Ter attualmente all'esame della Camera, è aperta in questa fase la strada agli istituti di credito, che possono essere chiamati a svolgere una attività di consulenza sulla fattibilità del project financing. Nel caso della ferrovia Padova-Chioggia sarà necessario valutare accuratamente, oltre ai possibili interventi finanziari pubblici, il quadro normativo di riferimento e i rapporti con le istituzioni interessate. Poiché si è detto in precedenza che il cash flow potrà difficilmente essere generato solo dalla gestione della linea ferroviaria, sarà necessario accostare ad essa la concessione a realizzare più opere in coincidenza delle 19 stazioni ferroviarie, che attraverso la locazione o cessione, permettano l'abbattimento del debito. In particolare, ostacoli amministrativi, ritardi nelle concessioni di permessi connessi alla realizzazione delle opere, incertezze nella programmazione, modifiche al regime di proprietà dei beni, ostacoli nella determinazione delle tariffe possono condizionare negativamente la redditività dell'iniziativa.
- Le caratteristiche del soggetto promotore dovranno essere attentamente valutate, temperando le diverse esigenze presenti tra potenziali soci privati, fruitori dell'opera (pendolari, trasportatori, ecc.), amministrazioni pubbliche. Lo studio di fattibilità dovrà in particolare porre attenzione sulle funzioni (chi fa cosa?) attribuite ai diversi realizzatori ed utilizzatori dell'opera.
- Per quanto riguarda la realizzazione delle opere, il soggetto promotore si assume ogni responsabilità riguardante la gestione imprenditoriale dell'iniziativa: in particolare, in fase di gara, esso si assume tutti i rischi connessi alla valutazione dei costi e dei tempi necessari per la realizzazione dell'opera. Il capitolato di gara potrà prevedere anche penali per il ritardo nella realizzazione delle opere.
- La tecnologia adottata nell'opera dovrà essere attentamente valutata per evitare rischi di costo collegati all'eccessiva modernità della stessa ma anche quelli di obsolescenza derivati dall'arretratezza delle scelte. Nel caso della Ferrovia Padova Chioggia, inoltre, di particolare rilievo appare il necessario raccordo tecnologico con i progetti e i tempi per la ristrutturazione della Adria-Mestre, già prevista dal S.F.M.R. ma non in tempi definiti.
- Dovrà essere valutato con attenzione l'impatto ambientale, secondo le norme vigenti.
- La fase di gestione dell'infrastruttura realizzata dovrà essere valutata specificamente dalla Regione in sede di studio di fattibilità, alla luce delle tendenze in atto nel settore industriale del trasporto passeggeri e merci. Infatti, la fase della gestione è quella in cui la società di progetto trae il reddito per riparagare la quota capitale e gli interessi. La gestione della linea ferroviaria potrà anche essere affidata ad una società operativa specializzata nel settore dei

trasporti (SITA,...) così come le altre attività collegate, in tutto o in parte (parcheggi, centri servizi, aree di espansione, sistemi logistici). In ogni caso, la società di progetto si pone come imprenditore e coordinatore dell'infrastruttura e deve i suoi ritorni economici a questa sua funzione di organizzazione dei fattori di produzione.

- Gli elementi immediatamente successivi sono costituiti dal modello economico finanziario, dalla struttura finanziaria del progetto e dall'analisi di sensitività, che vengono brevemente esaminati nel paragrafo successivo.

A conclusione del presente paragrafo si possono svolgere le seguenti osservazioni:

- La decisione circa l'attuazione dell'opera sulla base di un modello di project financing è legata essenzialmente a decisioni di ordine politico-amministrativo e all'integrazione del progetto nella programmazione regionale e locale.
- Lo studio di fattibilità trova i suoi elementi essenziali nell'affiancamento della realizzazione ferroviaria con altre attività che contribuiscano ad assicurare un cash flow sufficiente a coprire il servizio e l'ammortamento del debito. Poiché non è prevedibile che la gestione delle linee, per quanto in tempi di graduale riequilibrio delle tariffe, possa divenire fortemente attiva, il cash flow dovrà essere assicurato con operazioni incluse nel progetto che assicurino rientri tariffari e benefici patrimoniali: questa appare la parte più complessa e difficile dello studio di fattibilità.
- La delicatezza e la complessità dell'opera e dei suoi effetti su un ampio territorio che comprende 125.000 abitanti residenti nei comuni interessati, ma ben 415.000 nel bacino complessivo di potenziali utilizzatori impone una attenta valutazione, da parte delle Pubbliche Amministrazioni, degli interessi in gioco nel lungo periodo. Da ciò si desume una giustificazione generale alla partecipazione della Regione e degli Enti locali e Pubbliche Amministrazioni interessate nella società di progetto, minoritaria nel caso di attuazione del modello BOT, o anche maggioritaria nel caso di adozione del modello BOO.

4.2 Il Business Plan

Trattandosi di una iniziativa pensata con obiettivi di economicità ed efficienza dell'investimento, quale premessa indispensabile per l'individuazione di soggetti privati o pubblici che in forma imprenditoriale intendano realizzare l'opera, non è inutile proporre un metodo di analisi che cerchi di cogliere le leve analitiche per assicurare il risultato economico e le relative ricadute finanziarie.

Occorre innanzitutto riconfermare, come in premessa, che lo scenario previsto dall'analisi costi-benefici effettuata nel 1995 evidenziava la positività sociale dell'investimento, ma non stabiliva alcun legame finanziario tra i risparmi collettivi conseguiti in seguito alla realizzazione e l'esercizio dell'opera e il reddito indispensabile a retribuire il servizio del debito (gli interessi) e ad ammortizzare il capitale.

Questo problema riveste una straordinaria importanza nell'ipotesi in cui si pensi alla costituzione di una società di progetto per la realizzazione di una operazione di project financing.

L'analisi costi benefici condotta nel 1995 indicava in circa 400 miliardi il costo complessivo dell'opera, il che comporterebbe un servizio del debito di 26 miliardi annui per 30 anni al tasso del 5%. Non entreremo in questo paragrafo nell'analisi di dettaglio delle voci di composizione dei costi e delle opere. Abbiamo arrotondato per eccesso l'importo complessivo per motivi di comodità d'analisi.

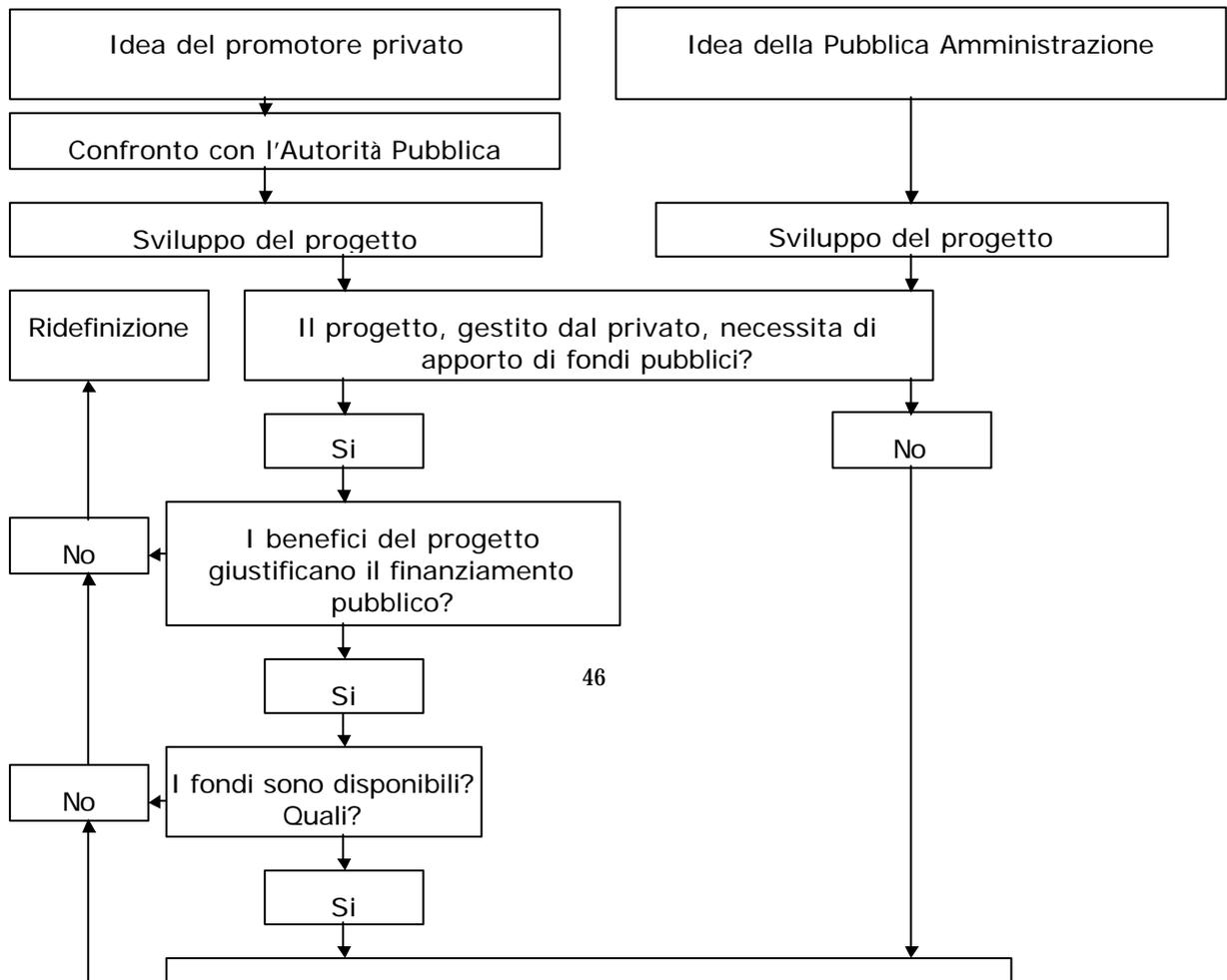
Ancorchè positiva per la collettività e ammortizzabile socialmente, l'opera non sarebbe in grado di pagarsi perché i risparmi collettivi di tempo e denaro non si tramutano agevolmente in ricavi ed entrate della società di progetto.

Anche accettando l'ipotesi della eventuale individuazione del 50% del finanziamento sotto forma di contributi pubblici analoghi a quelli previsti dalla legge 211/92, rimarrebbero da finanziare e ammortizzare circa 200 miliardi.

Il dato relativo al contributo in conto capitale costituisce indubbiamente un elemento di vantaggio: la società di progetto costituita dai promotori si troverebbe ad amministrare un capitale considerevole per il periodo di tempo della concessione (da 30 anni in su), coperto in misura consistente da fondi pubblici.

L'importo residuo, reperibile in parte attraverso un mutuo BEL, comporterebbe comunque un servizio del debito di 13 miliardi annui.

Come reperire questo importo?



Si possono qui riportare alcuni suggerimenti non esaustivi che, allo stato attuale, rivestono la funzione di pura ipotesi concettuale, da verificare successivamente, in sede di studio di fattibilità per l'operazione di project financing.

- Individuazione di aree collegate al sistema delle 19 stazioni collocate lungo la ferrovia da legare contrattualmente alla concessione per la realizzazione di parcheggi, centri direzionali e centri commerciali, aree residenziali, aree di insediamento industriale. La società di progetto potrebbe effettuare l'urbanizzazione primaria delle aree e procedere alla loro lottizzazione assegnando a società di sviluppo immobiliare o utilizzatori locali i lotti ricavati, riportando il ricavo netto a diminuzione del debito di lungo periodo.
- Parte delle aree potrebbero essere conferite dai Comuni dopo le relative varianti agli Strumenti Urbanistici Attuativi a prezzo contenuto in cambio dei vantaggi previsti in termini di gettito ICI e addizionale IRPEF provenienti dall'incremento della attività economiche.

I ricavi di esercizio della linea

Per quanto riguarda i rientri dalla gestione della linea, l'analisi costi-benefici del 1995 riporta (p.32) una simulazione in cui, con scenario di traffico massimo di utilizzazione della sola **linea passeggeri**, i flussi dei costi di competenza dei vari anni (costi in investimento, costi di acquisto delle vetture, costi di esercizio quali personale, manutenzione, organizzazione) trovano copertura nei rientri tariffari solo per il 60% circa, anche con tariffe significativamente superiori ai valori per cui sono state costituite le stime di domanda (88 lire/passeggero/km. contro 70 lire/passeggero/km. dell'attuale tariffa base). Ciò significa che si suppone (e può darsi anche legittimamente) che pur in presenza di tariffe superiori, la domanda tenderebbe a spostarsi dal mezzo pubblico o privato su gomma alla tramvia veloce.

Una riformulazione di tali ipotesi sarebbe oggi senz'altro più favorevole: il mutato scenario del trasporto pubblico locale, con il trasferimento alle Regioni delle competenze e la tendenza a rapportare maggiormente le tariffe alle reali condizioni di esercizio delle linee, consentirebbe una previsione più sostanziosa dei ricavi. Del resto, rispetto alla previsione del 50-60% di rientri, è stato stabilito un vincolo normativo di rientro di almeno il 35% dall'esercizio di questo tipo di impianti.

Una attenta politica organizzativa nell'ambito del bacino di utenza porterebbe ad una piena sostituzione delle linee su gomma con quella su rotaia lungo tutto l'asse interessato, trasformando le stazioni in parcheggi scambiatori e realizzando notevoli risparmi nell'organizzazione del trasporto pubblico locale in entrambe le province interessate. Il contratto di servizio tra le autorità responsabili del trasporto nell'area interessata e la società di gestione della linea Padova-Chioggia potrebbe essere alimentato da trasferimenti più consistenti proprio al fine di finanziare gli investimenti con i risparmi resi possibili dalla riorganizzazione del trasporto.

I costi di esercizio previsti dall'analisi costi-benefici ammontano a circa 15 miliardi annui incluso il leasing del materiale rotabile, la manutenzione di binari, strutture, segnalamento e personale di supporto, a fronte di rientri da tariffa per circa 6-8 miliardi.

Si può pertanto affermare che una quota consistente dell'investimento iniziale, e cioè le spese di allestimento e gestione delle stazioni, l'acquisto di materiale rotabile e la manutenzione ordinaria della rete per quanto riguarda l'utilizzazione degli slot diurni di servizio pubblico passeggeri potrebbe essere ammortizzato a carico della specifica società di gestione del servizio di trasporto pubblico, in presenza di un contributo regionale massimo proveniente dal contratto di servizio pari a circa il 50-60%, per lire 8 miliardi annui.

La società di gestione del servizio, inoltre, potrebbe contare su ulteriori ricavi provenienti dalla gestione dei parcheggi scambiatori e delle strutture di servizio collocate in prossimità delle 19 stazioni della ferrovia Padova - Chioggia.

Ancorchè rari a livello nazionale, non mancano oggi esempi di aziende di trasporto pubblico locale gestite da privati e anche da enti pubblici in forma imprenditoriale che permettono un rientro dei costi e un margine di utile dalla gestione al netto dei contributi per l'esercizio di servizi di pubblica utilità (ex Fondo Nazionale dei Trasporti, oggi erogati dalle Regioni).

Trasporto merci

La questione del trasporto merci appare la più delicata in quanto investe la natura del tracciato ferroviario, la sua funzionalità in relazione alla linea Adria-Mestre - per la quale è comunque prevista la ristrutturazione nel S.F.M.R.- il ruolo che esso assume in relazione alla collocazione urbana.

Di particolare importanza appare la questione del collegamento Padova Stazione centrale - Padova Zona Industriale, in quanto tale tracciato è già oggi parzialmente congestionato dal movimento di treni merci da e per l'Interporto di Padova, attualmente primo Interporto italiano, con un movimento di 213.000 TEU al 1997 e un movimento atteso di 430.000 TEU al 2.002 (+20% annuo).

La questione è trattata approfonditamente in altre relazioni. Ci preme qui ricordare che nell'analisi costi-benefici del 1995 i consulenti non hanno ritenuto opportuno valutare economicamente la convenienza relativa al trasporto di merci sugli slot notturni della ferrovia Padova-Chioggia originato da spostamenti di breve distanza (da Padova per Chioggia e viceversa), in quanto non esisteva, all'epoca dell'analisi, un volume apprezzabile di traffico.

Non sono state valutate, tuttavia, ipotesi di spostamento sull'asse di traffico di lunga distanza nel caso in cui il Porto di Chioggia operasse come terminal del sistema idroviario padano-veneto e interporto per imbarco e sbarco di merci di cabotaggio nell'adriatico.

Questa valutazione dovrà essere effettuata in relazione alle strategie di trasporto merci in atto presso le Ferrovie dello Stato e compatibilmente con le reali esigenze dell'Interporto di Padova.

UN'AGENDA PER L'ECONOMIA PADOVANA OLTRE IL 2000

(Padova - Gennaio 1998)

Sia in termini sociali che in termini economici, il 1997 chiude una importante fase della vita del Paese e ne apre un'altra, forse più complessa, di cui pur conoscendo i caratteri salienti, non si possono prevedere esattamente, oggi, i termini di evoluzione.

Tra gli elementi positivi del 1997 si possono citare il raggiungimento degli obiettivi di convergenza dei parametri di Maastricht¹, la riduzione dell'inflazione all'1,6%, la riduzione del tasso di sconto nel segno di un progressivo riallineamento con i tassi europei, la riduzione del tasso di crescita del debito pubblico. Sul piano dell'Europa sociale, va segnalata l'estensione dell'area-Schengen di libera circolazione all'Italia, che ha completato la partecipazione dell'Italia all'Europa dei 15: in questa ottica anche gli episodi di immigrazione clandestina e di arrivo in massa di profughi curdi vanno visti come problemi di portata europea. L'avvio a positiva soluzione dell'entrata dell'Italia nell'Euro, che salvo improbabili sorprese sarà confermata nel maggio 1998 per 11 dei 15 paesi mette in evidenza i risultati di uno sforzo formidabile sostenuto soprattutto

¹ Escluso il rapporto Debito/PIL, fissato al 60%, per cui l'Italia ha il non invidiabile record europeo del 125% rispetto al PIL. Tale rapporto - per gli accordi di Maastricht - deve essere raggiunto o dimostrato, come per l'Italia, una concreta tendenza al miglioramento: il debito pubblico italiano, pari a duemilioniduecentosessantamila miliardi ha rallentato la sua crescita nel 1997, soprattutto grazie alla caduta dell'inflazione e al contenimento del deficit pubblico, ma rimane ancora pari al doppio dell'obiettivo previsto. Questa diversità rispetto agli 11 paesi europei che entreranno a far parte dell'Euro (Svezia, Gran Bretagna e Danimarca hanno rifiutato, la Grecia è lontana dai parametri) verrà ripianata con una austerità di lungo periodo, i cui vincoli saranno rafforzati dall'istituzione della Banca Centrale Europea la quale, controllando tassi e massa monetaria dell'Euro, di fatto regolerà l'operato degli esecutivi nazionali in materia economico-finanziaria.

dalle famiglie e dalle imprese italiane - in particolare quelle piccole e medie, escluse da incentivi alla rottamazione - profuso per pagare il prezzo del risanamento finanziario. Il **gettito fiscale** da famiglie e imprese, infatti, è stato l'esclusivo protagonista del risanamento (+2,62% in media l'anno nell'ultimo quinquennio, pari a circa 25.000 in più per ciascun anno considerato), mentre il riordino della pubblica amministrazione, delle imprese pubbliche (FS in primo luogo) e dello Stato Sociale non ha prodotto pari risultati, ed anzi mentre la spesa continuava ad aumentare gli investimenti pubblici si riducevano in assoluto, con l'eccezione dell'ultimo biennio. (Tabella 1- Fonte: Rapporti semestrali ISCO, febbraio-luglio 1994, 1995, 1996, 1997).

Al Governo Prodi vanno riconosciuti il merito dell'intelligenza e del rigore con cui è stato perseguito l'obiettivo del risanamento, e un'apertura di credito per il 1998, che dovrà essere centrato sul rinnovamento della Pubblica Amministrazione, urgente ed indilazionabile ma ancora purtroppo inattuato, secondo criteri di autonomia, responsabilità e decentramento basati sulle riforme costituzionali previste dalle leggi Bassanini e dal Documento approvato in Bicamerale. Ma i dati macroeconomici testimoniano che il maggiore sacrificio è stato chiesto al sistema produttivo di 6.000.000 di piccole e medie imprese e al lavoro autonomo, nonché al lavoro dipendente più esposto alla competizione internazionale, sotto forma di maggiore pressione fiscale e pesante ingerenza dello Stato nella vita quotidiana. E questo sacrificio non ha portato risultati visibili in termini di lotta alla disoccupazione. Anche se il percorso del Governo Prodi si è rivelato, in questo senso, una strada obbligata per non tornare a far galoppare il deficit, è purtroppo mancata l'unica alternativa all'aumento della pressione fiscale, cioè la riduzione netta della spesa pubblica.

Tabella 1

Andamento di alcune variabili macroeconomiche nell'ultimo quinquennio

Tassi di variazione netti reali	1993 Amato	1994 Ciampi Berlusconi	1995 Dini	1996 Prodi	1997 Prodi	Media annua	
<i>PIL</i>	-0,7%	+2,3%	+3,2%	+0,7%	+1,2%	+1,3%	↗
<i>Disoccupazione</i>	10,4%	11,5%	11,3%	12,1%	12,2%	-	↗
<i>Spesa Pubblica (al netto di interessi)</i>	+2,1%	-0,6%	-2,8%	+3,8%	+2,2%	+0,9%	→
<i>Consumi delle famiglie</i>	-1,7%	+2,4%	+2,1%	+1,3%	+1,0%	+1,0%	→
<i>Investimenti</i>	-4,5%	-3,4%	-1,1%	+4,2%	+2,0%	-0,6%	↘

<i>pubblici</i>							
<i>Gettito Fiscale</i>	+5,8%	-3,0%	+1,7%	+3,8%	+4,8%	+2,6%	↑
<i>Pressione Fiscale</i>	43,6%	41,7%	41,7%	42,4%	44,4%	-	↗

Tra gli obiettivi che il Governo si propone di realizzare in tempi relativamente brevi vi sono l'effettivo funzionamento della giustizia civile e penale, un programma concreto di lotta alla crescente disoccupazione, la ripresa degli investimenti infrastrutturali.

L'attuazione di queste tre temi richiede, tuttavia, alcune considerazioni. Ricorda il Censis² nel suo annuale rapporto che:

- Abbiamo avuto molti provvedimenti legislativi in materia di lavoro (pacchetto Treu, fiscalizzazione al Sud), ma le uniche soluzioni sono venute dai comportamenti individuali e collettivi (più flessibilità contrattuale e più lavoro autonomo);
- Abbiamo avuto molti provvedimenti in materia di "welfare", ma le soluzioni sono venute da scelte individuali (polizze assicurative, fondi di categoria, iniziative localistiche come il "Fondo Solidarietà", assistenza basata sul volontariato).
- Abbiamo avuto molte proposte politiche per lo sviluppo delle aree depresse, ma nei fatti l'unica risposta rimane quella dell'animazione imprenditoriale realizzata dal basso da parte delle PMI;
- Abbiamo molteplici proposte in materia di finanziamento delle infrastrutture, ma nei fatti è l'impegno logistico delle singole imprese a far vivere in rete il sistema economico;
- Abbiamo molti provvedimenti politici per il fattore umano e la ricerca, ma nei fatti l'innovazione e il capitale intellettuale si sviluppano molecolarmente (aziende, famiglie, individui).

Questa difficoltà di regolazione attraverso leggi quadro e norme nazionali non fa che mettere in evidenza l'urgenza di accelerare il processo di attuazione delle riforme costituzionali e la rettifica delle politiche governative in materia di riforme, attraverso una maggiore attenzione ai **ceti medi** e al loro ruolo di **"produttori di ricchezza"**. Appare ai più evidente che, al pari del risanamento, il maggior impegno in termini di creazione di nuova occupazione e di investimento per il futuro viene richiesto prevalentemente, se non esclusivamente, alla piccola impresa ed al lavoro autonomo, all'industria manifatturiera e al settore terziario (turismo, trasporti, servizi), i più aperti alla concorrenza estera.

² Censis, 31° Rapporto sulla situazione sociale del Paese, 1997, p.XVI, Franco Angeli, Milano, 1997.

Settori costituiti prevalentemente, se non esclusivamente, da piccole e piccolissime imprese. Mentre la grande impresa automobilistica e il suo indotto sono sovvenzionate dai provvedimenti sulla rottamazione e dalle commesse pubbliche, e le banche per la prima volta si confrontano con la concorrenza estera scoprendo che il loro costo del lavoro è mediamente 1,5 volte quello europeo, rimane virtualmente assente una concreta politica industriale per lo sviluppo produttivo nei settori ad alta tecnologia (tabella 2), unici in grado di portare occupazione intellettuale e valore aggiunto.

Indici di specializzazione calcolati sulle esportazioni di beni dei paesi del G-7 (1993)

	Prodotti tradizionali	Industrie di produzione in serie (auto)	Industrie Specializzate	Produzioni ad alto contenuto tecnologico
Italia	1,69	0,77	1,16	0,48
Germania	0,54	1,23	1,42	0,76
Francia	0,66	1,13	1,02	1,17
Gran Bretagna	0,62	0,97	1,27	1,35
USA	0,63	0,85	1,39	1,49
Giappone	0,37	1,12	1,09	1,49
Paesi nuova industrializzazione	1,62	0,53	0,57	1,59

Indici pari a 1,0 evidenziano una specializzazione nella media dei paesi OCSE. Indici superiori evidenziano una forte esportazione dei settori, indici inferiori una debolezza relativa rispetto ai paesi OCSE.

Come si può osservare dalla tabella, la competitività italiana si sorregge grazie alla competizione di prezzo-prodotto nei settori tradizionali e alla forte specializzazione di nicchia delle proprie imprese (beni strumentali, macchine di produzione, beni di consumo di qualità), le quali certamente incorporano tecnologia, ma raramente assicurano margini di profitto paragonabili alle alte tecnologie vere e proprie (computers, telefonia, software, aerei, biotecnologie, farmaceutica). Per sostenere la crescente competizione dei paesi di nuova industrializzazione, c'è quindi un fortissimo bisogno di assicurare alle piccole e medie imprese la possibilità di continuare ad investire, sia in termini di ricerca e sviluppo che in termini di innovazione organizzativa, informatica, in formazione, per mantenere e consolidare le proprie posizioni competitive.

Il “costo-opportunità” dell’incremento della pressione fiscale attuata dal Governo Prodi potrebbe diventare troppo alto e scoraggiare infine gli investimenti d’impresa, soprattutto in settori strategici in crisi (come la piccola industria, il terziario e il turismo) accentuando ulteriormente la disoccupazione, mentre, in mancanza di una reale politica industriale - presente invece in Francia, Germania e Gran Bretagna, il continuo ricorso alla flessibilità contrattuale e salariale potrebbe tentare le imprese a giocare sulla competizione di prezzo con l’estero, finendo con l’aumentare il “gap” organizzativo e formativo del nostro “sistema” rispetto ai paesi europei più evoluti. L’Italia degli anni ‘90 ha trasferito la flessibilità dal cambio della lira ai salari e ai contratti: si tratta di un fenomeno per certi aspetti positivo (a causa degli eccessi contrari degli ‘70 e ‘80) ma che tuttavia potrebbe rivelarsi distorsivo nel lungo periodo.

In positivo, infine, va sottolineato che l’entrata nell’area di stabilità dell’Euro permetterà una maggiore competitività delle imprese grazie ai bassi tassi d’interesse, l’afflusso di capitali sul mercato mobiliare, una tendenza alla crescita delle esportazioni e dei legami con i paesi dell’area di libero scambio europeo, favorita - a partire dal 1999 - dall’abbattimento degli oneri e dei rischi di cambio. Il 1998 si presenta dunque come il primo anno di un periodo veramente nuovo, ricco di opportunità ma anche di rischi, per un’Italia che si è rivelata certamente più attenta alle responsabilità economiche e politiche internazionali (prima di tutto l’Europa), ma anche più consapevole di un ruolo strategico nel quadro mediterraneo - al centro di flussi migratori che cambieranno il volto sociale dell’Italia - e sempre più aperto all’internazionalizzazione e alla “globalizzazione” competitiva e alle ardue sfide che essa pone.

Questioni sul tappeto

Nonostante le pesanti fluttuazioni registrate sui mercati di capitali asiatici nel secondo semestre 1997, provocate tanto dall’indebitamento delle imprese susseguente ad anni di crescita-boom quanto alle incertezze politiche dei Governi - primo tra tutti Hong Kong -, le economie europee e statunitense sono attese crescere anche nel 1998-99 ad un tasso convergente del 2,6-2,7%³. Non manca, tuttavia, chi vede in questa situazione un grave segnale d’allarme per l’equilibrio finanziario internazionale, fino a paventare l’esplosione di una crisi del credito globale con forti effetti recessivi⁴. La fase di ripresa in atto nell’economia europea e l’area di stabilità in via di creazione con l’istituzione della Banca Centrale Europea e con l’Euro (dal 1° gennaio 1999) manterranno comunque

³ OECD Economic Outlook, n°62, dicembre 1997.

⁴ Così P.Soros, noto finanziere internazionale e presidente dell’associazione Open Society sul Sole 24 Ore del 2/1/1998.

ragionevolmente solide basi a bassi tassi di interesse e accettabili tassi di crescita fino all'anno 2000 e oltre.

Generalmente governi di centro-sinistra attuano politiche keynesiane di sviluppo attraverso lo stimolo della domanda aggregata e degli investimenti pubblici attraverso maggiore spesa pubblica. Ma l'attuale situazione macroeconomica dell'Italia e degli altri paesi europei è straordinaria, nel senso che gli impegni di Maastricht impongono una convergenza alla stabilità e alla riduzione del peso dello Stato nell'economia le quali richiederanno ancora molti anni di politiche deflazionistiche e bassi tassi di interesse (almeno fino al 2002).

Grande importanza assumono, in tale contesto, le **politiche di concorrenza (telecomunicazioni, trasporti, energia) e quelle di riqualificazione della struttura produttiva**: le imprese europee devono perciò mantenersi globalmente competitive ed efficienti più sulla strada dell'organizzazione, della qualità e dell'innovazione che su quella del prezzo.

Questo assunto vale anche per l'Italia e per il Nord Est - e per il Veneto in particolare.

In relazione al consolidamento dell'area dell'Euro e delle politiche europee, almeno per il prossimo quinquennio appare dunque uno scenario in cui dominano le questioni collegate alla modernizzazione e ristrutturazione dell'apparato produttivo nazionale e locale, sia per la lotta alla disoccupazione che per la competitività. Alla luce di tali problematiche, risulta importante esaminare con attenzione tale scenario e i **fattori strutturali di cambiamento** in atto nell'economia reale, e interpretare le principali tendenze al cambiamento che interessano il ruolo del Veneto e di Padova, come regione e città capoluogo, fortemente interessate in prospettiva dal processo di europeizzazione e mondializzazione.

In tal senso, senza pretendere di esaurire i temi di una possibile "agenda per Padova verso il 2000", si sono voluti evidenziare di seguito alcuni fenomeni per i quali, prima ancora che soluzioni, viene offerto un contributo all'apertura di un dibattito: essi sono il divenire della società multietnica; il destino del modello delle piccole imprese; lo sviluppo delle reti formali e informali; le infrastrutture tra cui scuola, formazione e ricerca; l'indispensabile riforma e modernizzazione della Pubblica Amministrazione.

La società multietnica

La società italiana sta vivendo una difficile fase caratterizzata da un inasprimento della convivenza civile legato all'attribuzione, in qualche caso irresponsabile, di diritti e libera circolazione a stranieri che non sono cittadini italiani, e non possono assicurare la conoscenza né tanto meno l'obbedienza alle leggi dello Stato. La decisiva tendenza all'incremento dell'immigrazione - sia irregolare che programmata - introduce nella realtà italiana e locale crescenti problemi di organizzazione sociale che non possono però più essere trattati in

condizioni di emergenza. Si pone in modo sempre più pressante l'esigenza di pensare alle **forme e alle strutture indispensabili per la realizzazione e la convivenza in una futura società multi-etnica e multiculturale** (fatto peraltro già acquisito in paesi presi spesso come modello culturale, come gli USA). Il cambiamento culturale costituisce l'assoluta e vera novità sociale del prossimo decennio e con esso occorre confrontarsi. Non si tratta solo di un problema di immigrazione nordafricana: l'Unione Europea a 15 possiede 12 lingue diverse, a cui andranno ad aggiungersi - per effetto dello sviluppo economico - le lingue delle repubbliche dell'est europeo e di quelle ex-sovietiche, il turco e le lingue arabe. Vi è un problema di integrazione multirazziale e di gestione di contratti e relazioni giuridiche che impegnerà a fondo le nostre istituzioni (modernizzandole) al fine di salvaguardare il principio di parità dei diritti, nonché tutelare lo sviluppo del commercio e dell'economia. Vi è infine una questione riguardante l'esercizio dei diritti religiosi. Senza una assunzione diretta di responsabilità sociali da parte delle istituzioni e dei soggetti (forze sociali ed economiche) maggiormente rappresentativi, il rapporto con l'immigrazione e gli stranieri potrebbe assumere carattere conflittuale, incrementando ulteriormente le difficoltà collegate alla inevitabile trasformazione sociale. La solidarietà aiuta ma non risolve questi problemi.

Piccole e medie imprese e sviluppo delle reti

La **minore dimensione delle imprese italiane** rispetto alla media europea comporterà inevitabilmente problemi, oltre ad assicurare vantaggi in termini di flessibilità. L'Italia ha una media di 86 imprese ogni 1.000 abitanti (100 a Padova), mentre la Germania ne ha 36 e la Francia 54. La maggiore dimensione delle imprese europee comporta migliore organizzazione, maggiore specializzazione degli addetti interni, più capacità finanziaria nell'acquisire segmenti di mercato interessanti attraverso politiche di acquisto e di concorrenza anche spregiudicate. Il 1997, ma ancor più il '98 e il '99 costituiranno anni di penetrazione organizzata del mercato italiano da parte di imprese e gruppi europei capaci di cogliere vantaggi nei "nodi" dei mercati fino ad ora presidiati da imprese nazionali: la grande distribuzione è stata "testbed" per gruppi tedeschi e francesi come Spar, Billa, Auchan, Promodes. Ma la vera rivoluzione delle acquisizioni in atto interessa la subfornitura "tecnologica", i trasporti, il commercio all'ingrosso, anche il dettaglio attraverso il franchising, e molto presto interesserà anche il turismo e le professioni. A questa "invasione" tesa ad occupare i segmenti di mercato a maggiore valore aggiunto portando all'estero il plusvalore e i centri decisionali, le nostre imprese possono rispondere solo associandosi e collegandosi in rete, per fare "massa critica".

Per quanto riguarda l'industria, decisiva appare la capacità di investire nelle aree più promettenti della competitività veneta: trascurando per un momento i settori produttivi - i quali sono oggetto di una spontanea redistribuzione internazionale

delle produzioni sulla base dei prezzi dei fattori: tecnologia, progettazione e assemblaggio in Italia, produzione all'est, nel sud est asiatico, in Sudamerica, in Africa -, vanno valorizzati la flessibilità, il know-how, la specificità tecnologica, la competitività "di sistema" tra piccole e piccolissime: tutti fattori per cui sono determinanti **la definizione, l'operatività e la promozione di "reti" non assistite**, basate su regole di mercato, fenomeno stimolato e accelerato dall'*electronic-commerce*⁵ in senso allargato. Alcuni esempi possono essere fatti: reti di EDI tra imprese e con la pubblica amministrazione, reti di subfornitura, reti di collaborazione commerciale, *electronic malls*. Rispetto ad alcune posizioni teoriche⁶, pur apprezzabili sotto il profilo scientifico, deve prevalere però il buon senso della concretezza: oggi "fare rete" vuol dire prevalentemente aiutare le imprese più piccole a comprendere modalità e strumenti per la collaborazione. Il sistema delle piccole imprese deve essere "messo in condizioni" di operare come rete attraverso lo sviluppo di patrimoni di conoscenze in termini di gestione: forte capacità contrattuale di diritto internazionale, uso e rispetto dei diritti brevettuali, concurrent engineering, qualità totale, certificazione UE, adozione di standards

⁵ "Electronic-commerce" costituisce un acronimo per un insieme di tecnologie già adottate e adottabili da parte delle imprese e basate sullo sviluppo delle reti telematiche, tra cui Internet. Tradizionalmente, il concetto di "e-commerce" era destinato a designare le attività collegate al trasferimento di fondi. Nell'ultimo decennio, tuttavia, l'innovazione tecnologica ha consentito alle imprese di trasferire sulle reti telematiche parti consistenti dei propri processi di intermediazione, comunicazione, commercio, collaborazione. Con Internet, nell'ultimo quinquennio, questo concetto si è ulteriormente evoluto: oggi l'"e-commerce" include pubblicità e promozione commerciale di beni e servizi; la comunicazione tra imprese e con la pubblica amministrazione sia per la contabilità che per produzione (concurrent engineering) e per la commercializzazione; l'acquisizione di informazioni e orientamenti di mercato dai consumatori; la vendita, spedizione e consegna di beni; l'assistenza pre e post-vendita; l'interconnessione tra operatori imprenditoriali, finanziari, commerciali e pubblici. Molto presto decollerà il commercio elettronico, spinto dai vantaggi legati ai tempi di offerta sul mercato di prodotti e servizi (time to market), dai vantaggi di comunicazione tra clienti e fornitori; dalla riduzione dei costi commerciali; dall'accessibilità al mercato globale. Infine spazi significativi si aprono per la formazione a distanza, il telelavoro e la riduzione della concentrazione di uffici direzionali e servizi (bancari, assicurativi, pubblici) attraverso la realizzazione di sportelli telematici.

⁶ Come quelle sul "post-fordismo" del prof. E. Rullani dell'Università di Venezia ("La rivoluzione post-fordista e il virtuale made in Italy", *Ingenium*, Rivista del Gruppo Engineering, luglio 1997), il quale sostiene che "i distretti italiani hanno prodotto spontaneamente un'impresa quasi-virtuale, attraverso l'outsourcing e l'esternalizzazione della catena del valore"

EDI-Edifact, ricerca e sviluppo, legami commerciali, reti di vendita e assistenza post-vendita, customer care... sono tutti concetti che sono ancora "virtuali" e necessitano di essere sviluppati nel sistema delle piccole e medie imprese nel prossimo decennio. Realizzazione e mantenimento di queste tecniche richiederanno non poche fatiche nel prossimo decennio, a dispetto delle molte teorie che li danno per già applicati.

All'evoluzione di sistemi a rete non è estranea, infine, neppure la Pubblica Amministrazione Locale: le occasioni di modernizzazione e di europeizzazione in un contesto più ampio partono proprio dallo straordinario sviluppo e diffusione dei concetti di "connessione in rete" ad ogni livello, tra amministrazioni locali comunali, provinciali e regionali, sia nel quadro dei rapporti interregionali e internazionali in Europa e nel mondo, sul piano istituzionale, sociale, economico, tecnologico ed ambientale. Accordi di scambio e di cooperazione rappresentano elementi centrali in un mondo di crescenti omogeneità e affinità culturali, oltretutto di crescenti scambi commerciali.

Le infrastrutture che mancano

Un punto debole del nord Italia, e in particolare del Nord Est, è costituito dalle **infrastrutture**. Un calcolo approssimativo delle infrastrutture da realizzare nel Veneto in termini di trasporto pubblico, metropolitane e ferrovie, strade, autostrade e trasporto idroviario porterebbe ad una cifra molto vicina ai 25.000 miliardi, di cui 10.000 per strade e autostrade, 10.000 per ferrovie, intermodalità urbana passeggeri e merci, 5.000 per infrastrutture per l'economia: in termini annuali, l'equivalente di 20 anni di investimenti pubblici irrealizzati nel Veneto (1975-1995). Un apprezzamento circa lo stato di fatto, in tal senso, può essere fatto al Ministro dei Trasporti che, di fronte al Parlamento, ha parlato di "disastro Ferrovie". Ma il vero problema è "**come realizzare infrastrutture mobilitando capitali privati?**". Nessun convegno o ricerca può risolvere questi problemi.

Dal 1990 le operazioni di investimento internazionale in "**project financing**" lanciate da banche private nel mondo sono quadruplicate in volume finanziario. Volendo evitare di attrarre capitali consentendo interventi altamente speculativi ("mordi e fuggi"), è necessario garantire agli investitori nazionali ed internazionali stabilità politica, certezza fiscale e continuità d'esercizio per le opere pubbliche assegnate in realizzazione a società interessate alla gestione e all'ammortamento in esercizio di opere con finanziamenti privati a lungo termine. Regione e Comuni maggiori potrebbero garantire già oggi in parte questi requisiti utilizzando al massimo la propria autonomia; disponendo alcune misure di agevolazione fiscale sugli investimenti a lungo termine, il Governo potrebbe permettere il decollo di progettualità oltre che per la tradizionale edilizia direzionale e residenziale, anche per aeroporti, tram e metropolitane, linee ferroviarie e interporti - trasporto ferroviario merci, magazzini generali, fiere, ospedali, aree industriali ed artigianali, reti di telecomunicazioni e per energia

elettrica, teleriscaldamento, case di riposo per anziani, parcheggi urbani, alcune strade soggette a "road pricing", risanamento ambientale, compostaggio, incenerimento e smaltimento di rifiuti, edifici specifici e strutture universitarie, centri di ricerca. Una misura di incentivazione del project financing e della gestione privatistica di strutture e servizi pubblici favorirebbe, inoltre, la soluzione del problema della disoccupazione, mobiliterebbe il risparmio privato introducendo una diversificazione delle opportunità d'investimento sul mercato dei capitali e aiuterebbe l'evoluzione dell'imprenditoria privata italiana verso forme più evolute e strutturate, sottraendo l'economia al dominio delle "grandi famiglie" e della politica.

Tra le infrastrutture immateriali vi è inoltre, senza alcun dubbio, **la scuola**, intesa come "sistema" che ha il proprio fulcro nella formazione superiore e universitaria ma si estende come strumento di miglioramento del reddito, del lavoro e della qualità sociale lungo tutta la vita degli individui. Lo sviluppo di sistemi di qualificazione e certificazione individuale di livelli formativi raggiunti (**crediti formativi**) è ormai un processo in atto nella maggior parte dei paesi industrializzati, che va accolto e implementato anche in Italia. Il sistema dei CFP e delle organizzazioni imprenditoriali potrebbe validamente rappresentare uno snodo di sviluppo di questi temi - oggi notevolmente in disuso. Vi è una impressionante analogia tra carenza di investimenti in infrastrutture e deficit di investimenti nella formazione scolastica e continua: basandosi sulla logica assistenziale del debito pubblico e delle rendite, l'intero paese per almeno due decenni si è occupato prevalentemente di consumi, trascurando ogni attenzione per il futuro. Inoltre, appare ai più evidente che buona parte del gap che costringe l'Italia a posizioni di sudditanza nei settori tecnologici è riconducibile al generalismo scolastico e allo scarso legame tra scuola superiore, università e mondo dell'impresa. L'assegnazione di nuove funzioni e strumenti alla scuola costituisce anche il migliore dei modelli di intervento per la **lotta alla disoccupazione**, che ha radici prevalenti nella scarsa preparazione professionale e tecnica.

Non va trascurata, inoltre, una politica di sistema per incentivare lo sviluppo di settori promettenti e centrati sulla **ricerca per il prossimo secolo**: l'informatica, le telecomunicazioni, i mass-media, le produzioni culturali, le scienze della vita e della medicina, le agro-biotecnologie: tutte queste produzioni devono tendere a incorporare l'intelligenza e la capacità critica prodotta nei nostri Atenei veneti e nelle nostre scuole: Microsoft vende l'intelligenza e la cultura di decine di migliaia di programmatori laureati, dando linfa all'intero settore informatico e telematico negli USA. Anche noi, con coraggio, dobbiamo scegliere rapidamente la strada dell'incorporazione organizzata dell'intelligenza nei prodotti e nei servizi, per cui occorrono imprenditorialità, capitali e opportunità di sistema più che spontaneismo.

Pubblica amministrazione e riforme

Il 1998 dovrebbe costituire l'anno della svolta nel processo di attuazione delle riforme costituzionali. Per un sistema come il Veneto, caratterizzato da piccole imprese, è essenziale avere Pubbliche Amministrazioni Locali valide e organizzate in modo efficace, allo scopo di "coprire" il gap di efficienza con gli altri paesi europei. Secondo il disegno della Commissione Bicamerale per le riforme, le Amministrazioni Locali dovrebbero ottenere maggiore autonomia, un forte federalismo di natura amministrativa (deleghe Bassanini) e fiscale (Riforma Visco), la possibilità di determinare e regolare i fattori dello sviluppo e la soluzione dei problemi principali delle comunità locali, nel segno della responsabilità decentrata e della separazione delle competenze tra Stato e Pubblica Amministrazione Locale. Qualora ciò non avvenisse, l'Italia si troverebbe in condizioni molto serie, e non solo per una questione di attesa politica delle riforme "a prescindere" dai risultati del Governo, ben espressa dalla recente vittoria della Lega a Vicenza, ma soprattutto per l'inadeguatezza crescente della P.A.L. a rispondere alle sollecitazioni sia sul piano dell'amministrazione che su quello dei servizi.

Alcuni problemi, in verità, stanno assumendo connotati abbastanza pesanti: i costi dell'assistenza alla popolazione anziana in progressivo invecchiamento, così come i costi sanitari, continuano a crescere. La soluzione che si fa strada è il taglio sostanziale delle prestazioni pubbliche, anche con notevoli differenze regionali, e l'affidamento del problema a soluzioni individuali e private (come ricordava il Censis). Ma per sostituire prestazioni private a prestazioni pubbliche occorre che esista una offerta reale di servizi imprenditoriali, non "inventata"⁷.

Anche se non mancano iniziative positive (soprattutto tra gli enti e le aziende di servizio pubblico operanti nel territorio, che costituiscono veri e propri "motori" di rinnovamento imprenditoriale della Pubblica Amministrazione), i Comuni sono in larghissima parte impreparati e privi di percorsi di programmazione al rispetto della molteplicità degli obblighi e dei fini che la Bassanini e le deleghe dello Stato stanno riversando su di essi.

Il Movimento dei Sindaci del 1996-97 aveva rilevato gran parte di questi problemi, ma si è dissolto non potendo costituire un contraltare al Governo. Per di più, è avversato e stenta a decollare un processo di fusione e riorganizzazione

⁷ Si pensi, in questo senso, al "caso Galeazzi" del 1997, come simbolo emblematico della mancanza di controlli sull'esercizio di servizi pubblici da parte di strutture private: le privatizzazioni dei servizi pubblici, soprattutto nel sociale, costituiscono di per sé un fenomeno positivo, che deve essere accompagnato da un fortissimo sviluppo dei poteri d'autorità e controllo degli enti controllanti, un forte senso di appartenenza e di identità della funzione e del ruolo del pubblico, una forte motivazione del personale per evitare l'insorgere di nuove "tangentopoli".

tra Enti Locali che invece sarà necessario per modernizzare la P.A.L. attraverso l'integrazione di servizi con economie a larga scala (informatica, vigilanza, sanità e igiene, servizi sociali territoriali, amministrazione e contabilità, formazione, reclutamento del personale) e il rafforzamento dell'autorità e dei poteri di controllo sull'economia e sulla società, che, come si è visto assumono dimensioni rispettivamente globali e multiethniche. Sono anacronistiche l'organizzazione di servizi pubblici e sociali senza economie di scala organizzative e imprenditoriali e l'esercizio di controllo del territorio attraverso Comuni che amministrano 2.000, 3.000 o anche 5.000 abitanti in modo del tutto autonomo e slegato dalla realtà circostante.

Ma per preparare una nuova classe dirigente in grado di affrontare questi problemi occorre uno sforzo nazionale e un impegno almeno decennale.

Mettere le Amministrazioni Pubbliche in condizioni di operare al meglio, collegandosi in rete e collaborando per coordinare gli sforzi rivolti ad un migliore uso delle risorse appare un imperativo categorico. In questo le città capoluogo, con i propri bilanci e le proprie risorse, dovrebbero operare da capofila del rinnovamento in senso federalista e autonomista.

E Padova?

In questo panorama generale sembra non esserci riferimento a Padova. Tutte le opportunità e le emergenze che abbiamo elencato, tuttavia, riguardano anche Padova.

In una recente indagine, condotta per conto dell'Associazione Commercianti di Padova, il 92% degli intervistati ha dichiarato l'esigenza per la città di dotarsi di un piano di sviluppo a medio-lungo termine. C'è anche un problema di traffico, di inquinamento, di microcriminalità. Ma il problema è "dove andiamo?", "quali sono i progetti del futuro?". Senza illusioni, ma anche senza banalizzazioni, il cittadino si attende l'elaborazione da parte dell'imprenditoria, delle professioni, della politica e dell'accademia dell'indirizzo generale verso il futuro.

Un orientamento, un "programma" frutto di analisi e di confronto che sappia rispettare i diritti di tutti, soprattutto dei più deboli, evitando di appiattirsi sui soli interessi economici.

In particolare il capoluogo come centro vitale di scambio culturale, scientifico ed economico, non può esimersi dall'essere esempio e guida del dibattito costruttivo e della sperimentazione degli scenari futuri di sviluppo nella finanza, nel terziario, nel secondario, nella formazione, nella cultura e nella ricerca. Questi sono i fattori che "fanno la differenza" tra città e città, tra area ed area in Europa, e questo è il ruolo che tutte le città "capitali" del Nord Europa e negli Stati Uniti rivestono. L'affermazione del concetto di federalismo e autonomia potrà avvenire solo se la comunità locale prenderà piena coscienza della necessità di decidere direttamente e responsabilmente i propri "programmi" nella nuova logica suggerita dalle norme di riforma approvate e in discussione.

La nostra città può gestire l'impatto di un traffico veicolare giornaliero che supera il numero di abitanti del Comune, senza assumere importanti decisioni sulle infrastrutture?

Secondo recenti statistiche, sono quasi 300.000 (più degli abitanti!) le auto che entrano ed escono da Padova in un giorno, per pendolarismo lavorativo (quasi 70.000 persone tra imprenditori, professionisti, addetti), per affari, per trasportare studenti (almeno 20.000) e turisti.

Come ritenere Padova esente da priorità infrastrutturali?

La nuova Fiera - una idea importante! - rischia di rimanere imbottigliata dall'insufficiente accessibilità della città e dalla mancanza di parcheggi. La fuga dei negozi e delle attività dal centro storico sarà accentuata, oltre che dai lavori Telecom (oltre agli intralci, sarebbe necessario dimostrare anche i vantaggi di questa nuova infrastruttura!), anche dal progressivo blocco per traffico di ogni accesso in tempi accettabili, e ciò a dispetto degli ingenti sforzi - anche positivi - del trasporto pubblico.

La risposta all'esigenza di parcheggi non può essere limitata alle soluzioni pubbliche: deve prevedere soluzioni aperte, coraggiose e innovative

all'investimento privato, prima che sia troppo tardi ed esso stesso divenga impossibile, per la perdita di centralità della città.

E come pensare alla vivibilità del Centro Storico senza affrontare alla radice, in una prospettiva di lungo periodo, il problema dell'immigrazione, secondo principi di civiltà e di rigore?

Circa le imprese, la scuola, l'Università, la ricerca e le reti, valgono ugualmente tutti i principi enunciati: peculiarità di Padova è la centralità scolastica, universitaria e della ricerca (dal CNR ad INFN ad Agripolis al Parco Galileo, Padova costituisce la maggiore concentrazione di ricerca scientifica nel Nord Est), ma non esiste un piano coordinato città-università-scuola-enti economici per la valorizzazione di questa risorsa umana ed intellettuale in chiave europea e mondiale.

Reti formali e strutturate sono anche le associazioni di categoria, le aree industriali e le entità operanti nel campo dei servizi pubblici in tutta la Provincia, i centri grossisti, le sedi delle principali aziende di produzioni televisive del Nord Est, Infocamere (la "rete" delle Camere di Commercio italiane), la Fiera: essi costituiscono altrettanti sistemi che vanno valorizzati sia materialmente che "virtualmente", attraverso reti telematiche, fornendo valore aggiunto alle imprese della provincia e del Veneto.

E infine il terziario, commercio, turismo, servizi: esso costituisce da decenni la "forza" di Padova, il suo cuore pulsante nella Regione e nel Nord Est. Il futuro di Padova si gioca sulla capacità della città di offrire al suo terziario strumenti e risorse per diventare "polo di attrazione" di livello europeo, sia in termini finanziari, che commerciali, che di attrattività turistico-congressuale. Con una particolare attenzione all'informatica e ai trasporti, veri fattori emergenti di specializzazione padovana. Insediati nella Zona Industriale, nel Centro Direzionale e nell'Interporto, il 38% degli addetti all'informatica della regione servono in tutta Italia imprese nei rami principali dell'Information & Communication Technology e del trattamento dell'informazione, mentre l'Interporto è diventato, nel 1997, il primo interporto interno in Italia per quantità di containers e merci movimentate. Questi primati vanno consolidati e mantenuti, per creare alla città di Padova i presupposti di una nuova "leadership" nel Nord Est.

Un'agenda per l'economia padovana oltre il 2000

COMMERCIO, TURISMO E SERVIZI: UN RUOLO PER PADOVA NEL VENETO

In cerca di un nuovo dialogo tra l'impresa che cambia e la città che cresce.

(Estratto di un sondaggio socio-economico svolto per l'ASCOM di Padova e pubblicato nel mese di ottobre 1997)

Nel bimestre maggio-giugno 1997 l'Associazione Commercianti, Turismo, Servizi di Padova, in base a numerose sollecitazioni provenienti dagli associati, ha avviato un sondaggio tra gli operatori del commercio e dei servizi del comune di Padova, al fine di disegnare un quadro d'insieme delle condizioni di lavoro e delle aspettative degli imprenditori. Per la realizzazione del sondaggio sono state effettuate 400 interviste telefoniche ed inviati questionari postali agli associati ASCOM da restituire via fax o per lettera.

Il presente documento sintetizza il Rapporto del sondaggio e contiene alcune indicazioni sul ruolo e sulle aspettative delle aziende del commercio e dei servizi a Padova.

1. Lo scenario macroeconomico

L'annunciata ripresa economica tarda a decollare, a causa di perturbazioni La modesta crescita del Prodotto Interno Lordo (PIL) e dei consumi nel 1996 (entrambi al +0,7% nel 1996 contro, rispettivamente, il +2,9% e l'1,1% nel 1995) ha consolidato e confermato i segnali di rallentamento dell'economia italiana manifestati verso la fine del 1995.

All'annuncio di una ripresa congiunturale guidata dal ciclo economico europeo nel 1997-98 non ha ancora fatto seguito un reale consolidamento del tasso di sviluppo che continua a mantenersi agli esigui livelli del 1996 (+1,3% previsto dall'ISCO entro fine anno '97).

europee (tasso di interesse alto in Italia, politiche riflessive in Germania e Francia in vista dell'entrata in vigore dell'Euro), ma intanto il mercato interno - nel primo quadrimestre '97 - si è pronunciato con un "rimbalzo tecnico" dei consumi rispetto ai valori registrati nell'anno precedente.

Nel primo trimestre '97, i consumi hanno evidenziato un incremento dello 0,5% rispetto al trimestre precedente e pari al +1,5% rispetto allo stesso trimestre del

1996, e gli indicatori confermano che anche nel secondo quadrimestre e nell'ultima parte dell'anno la crescita dei consumi potrebbe continuare, grazie soprattutto ad una dinamica dei salari in leggera ripresa dopo oltre quattro anni di stasi. Nel 1998, la crescita dovrebbe stabilizzarsi intorno all'1,8%.

Il potere d'acquisto delle famiglie risulta tuttavia statico da ormai cinque anni:

	1992	1993	1994	1995	1996	92/96
Variazione reale del potere d'acquisto	+1,5%	-5,2%	-0,3%	+0,3%	+0,4%	-0,7%

La voce "consumi finali interni" nel PIL si divide in consumi delle famiglie e consumi collettivi (spesa pubblica). L'andamento dell'ultimo quadriennio è stato il seguente:

	1994	1995	1996	1997
Consumi finali interni	+1,0	+1,1	+0,7	+0,9
Consumi delle famiglie	+1,4	+1,8	+0,7	+0,8
Consumi collettivi	-0,6	-1,3	+0,4	+0,5

Come si vede, anche dalle previsioni, l'incremento dei consumi delle famiglie può considerarsi negli ultimi quattro anni quasi insignificante, a livello nazionale, anche se non manca qualche segnale di rimbalzo per la seconda parte del 1997 e ancor più per il 1998.

Relativamente ai consumi delle famiglie in base alla classificazione per gruppi merceologici, si sono registrati nel 1996 i seguenti risultati:

	1996	Note
Consumi alimentari	+0,1%	2° risultato negativo dal dopoguerra (precedente nel 1975)
Non alimentari e servizi	+0,8%	Incremento più marcato dei servizi (+2,6%) e dei beni non alimentari, decremento dei beni durevoli (auto, salvo l'ultimo trimestre, elettrodomestici, mobili) (-0,4%).

Nel primo semestre 1997, grazie agli incentivi sulla rottamazione, il mercato dell'auto ha fatto crescere significativamente l'indicatore degli acquisti dei beni durevoli.

La graduale discesa dei consumi di prodotti alimentari in atto nel Paese può essere ricondotta al sostanziale blocco dei redditi e dei salari reali intervenuto dopo l'accordo Amato del 1993 e la riforma delle pensioni del 1995, ma anche alla graduale modifica dei comportamenti delle persone: mutate abitudini alimentari, espansione della ristorazione indotta da nuove organizzazioni degli orari di lavoro, riduzione del numero dei figli, aumento del "tempo pieno" nelle scuole, ecc.

Nonostante la fissità degli indici complessivi di variazione, tuttavia, il dato più rilevante è rappresentato dal costante spostamento, soprattutto nei beni a largo consumo, dai negozi tradizionali agli ipermercati e ai centri commerciali.

La crisi dei consumi si accompagna, quindi, ad un processo di radicale mutamento del settore del commercio: negli ultimi cinque anni si è registrata, in Italia, una riduzione di 36 .000 esercizi commerciali all'ingrosso e di 175.000 unità nel comparto del commercio al dettaglio fisso.

Nel contempo si è assistito ad una crescita massiccia della grande distribuzione: i supermercati sono passati da 3.696 del 1992 a 5.100 del 1996 (+38%), gli ipermercati saliti da 182 a 230 (+26%), i discount da 300 unità del 1993 sono passati a 2.100 del 1996 (+600%). A questi bisogna aggiungere i centri commerciali, che hanno fatto registrare, dal 1990 fino ad oggi, una crescita media annua del 40% (111 nel '90, 380 nel '96).

A settembre 1996, gli incrementi per settore erano i seguenti:

	genn.-sett. 1996 crescita delle vendite
Piccola distribuzione (fino a 9 addetti)	+0,7%
Media distribuzione (10-19 addetti)	+0,5%
Grande distribuzione (oltre 20 addetti)	+5,9%
Ipermercati	+13,0%
Supermercati	+7,9%

La persistente crisi dei consumi ha inoltre provocato, a livello nazionale, una forte riduzione del numero di occupati nel settore distributivo. Nel 1996, nel comparto commerciale si è avuta una diminuzione dell'occupazione di 22.000 unità; saldo che poteva essere ancora più negativo se non vi fosse stato il forte

- concentrazione fisica di attività commerciali in grandi strutture dislocate nel incremento di unità occupate nella grande distribuzione.

Per quanto riguarda il Veneto, la maggiore flessibilità e dinamicità della struttura economica e soprattutto la forte propensione alle esportazioni hanno permesso di risentire meno dell'andamento difficile della domanda interna nel periodo 1995-1996, mentre la ripresa sta prendendo tono più velocemente che nel resto d'Italia.

Nel 1996, la crescita del PIL regionale è risultata, secondo le stime disponibili, nettamente inferiore rispetto agli anni precedenti (+2,5%), ma se confrontata con i dati nazionali il Veneto è collocato ai vertici delle regioni italiane e tra le regioni più dinamiche d'Europa (Germania +1,1%, Francia +1,3%). Le previsioni regionali di crescita per il 1997 sono ancora più confortanti, pari al +3,5%.

Il settore dei servizi destinabili alla vendita ha contribuito alla formazione del PIL veneto con 83.000 miliardi di lire, pari a quasi il 50% del totale regionale (il comparto del "commercio" con 28.500, pari a oltre il 16%).

La profonda trasformazione che coinvolge il settore commerciale unita alla stagnazione della domanda interna, ha provocato, tuttavia, anche nel Veneto una riduzione del numero di imprese attive: a fine 1996, la regione disponeva di una rete distributiva con una consistenza di 139.214 unità (-1,7% rispetto al '95), di cui 13.627 nel commercio all'ingrosso, 75.628 nel commercio fisso (-3,3% rispetto al '95), 11.859 nel commercio ambulante (18%), 37.476 nei pubblici esercizi (+3,3%).

L'affermarsi di forme distributive di tipo nuovo, come gli hard discount, che, soprattutto in momenti di redditi stabili o calanti, sanno esercitare una capacità di attrazione particolarmente incisiva sulla clientela, ha provocato un significativo spostamento della domanda che si è riflesso negativamente sulle strutture tradizionali. La rete distributiva regionale ha quindi cambiato prima completamente volto: il processo di modernizzazione ha coinvolto il comparto non alimentare attraverso l'apertura di grandi magazzini, successivamente il comparto alimentare, dando origine ai supermercati ed ipermercati e nei primi anni Novanta agli hard-discount (punti vendita che propongono prodotti non di marca a prezzi molto competitivi).

Il numero di supermercati esistenti nel Veneto, nel periodo 1990/96 evidenzia ritmi di accelerazione particolarmente elevati. Infatti si è passati da 477 unità del 1990 ai 702 del 1996, con una variazione, quindi, pari a +47,2%. Anche gli ipermercati ricoprono un ruolo primario nella grande distribuzione veneta con le attuali 12 strutture.

Infine, negli ultimi anni, si è assistito all'apertura di nuovi centri commerciali. Oggi se ne contano 50, per una superficie complessiva di 890.000 metri quadrati.

Il Veneto è la prima regione d'Italia e d'Europa per superficie di vendita: per ogni mille abitanti è disponibile una superficie di 257 mq. (la media nazionale è di 150 mq.). Inoltre sempre nella regione si è insediato il più grosso centro commerciale italiano, con una superficie di 20.000 mq.. Ciò significa meno fatturato medio per

mq, rispetto alla media italiana, e maggiori costi di esercizio per unità di prodotto venduto.

Anche la situazione attuale del commercio a Padova e provincia non è certo delle più favorevoli: da circa tre anni gli operatori locali fanno registrare consuntivi negativi; la crisi dei consumi e la prospettiva di ulteriori oneri fiscali a carico delle piccole e medie imprese e del lavoro autonomo stanno provocando la scomparsa di centinaia di imprese.

Secondo l'ultimo sondaggio effettuato dalla Camera di Commercio sulla dinamica delle imprese commerciali, viene confermato il trend particolarmente negativo in atto da alcuni anni: il saldo tra imprese cessate e nuove imprese iscritte nel 1996 è stato negativo, pari a -370 unità.

In realtà, si può affermare che in tutto il settore terziario, dal commercio al turismo ai servizi è in atto un processo di trasformazione che non ha precedenti per vastità e complessità, guidato da alcuni fattori chiave.

I fattori in gioco possono essere così riassunti:

- competizione tra grandi strutture e piccole strutture in termini di economie di scala su prezzi, quantità, costi di gestione del personale e dell'organizzazione commerciale, logistica: aspetto centrale visibile di questa competizione è la nascita dei centri commerciali, degli hard discount (per l'alimentare e il casalingo) e dei negozi in franchising; aspetto meno visibile ma molto più importante è lo spostamento della "customer base" (clientela commerciale) da alcuni fornitori (i negozi tradizionali) ad altri fornitori (grande distribuzione e franchisors). L'elemento dominante nel marketing internazionale è divenuto, infatti, la "customer base", considerata come insieme di clientela omogenea che viene fidelizzata e legata ad un singolo produttore e distributore. Essa costituisce il principale "asset" di un'azienda sia ai fini della sua valutazione patrimoniale che commerciale. Per comprendere questo fenomeno si pensi ad esempio alla vicenda Omnitel: una società di servizi di telecomunicazioni nata nel 1994 con 1.500 miliardi di investimenti e valutata 15.000 miliardi di lire nel 1997. territorio in posizioni facilmente raggiungibili con l'auto privata. Rispetto al tradizionale modello dei "poli di attrazione", basato sui centri urbani e delle tabelle contingentate nel territorio comunale, la realizzazione di grandi strutture di vendita basate sulla libertà di movimento della clientela nel territorio determina una progressiva indipendenza geografica dell'esercizio commerciale dal luogo di residenza, lavoro o svago dei suoi clienti: Auchan, Piramidi e Centro Giotto non hanno legami diretti col territorio circostante, ma solo accessibilità rapida. I negozi del centro storico di Padova hanno sempre prosperato grazie ad una buona clientela di base e all'attrattività socio-culturale della città: l'esatto opposto avviene con le grandi strutture distributive: il centro commerciale, infatti, "sostituisce" la città con la sua propria attrattività socio-culturale.
- progressiva ed irreversibile prevalenza dell'organizzazione aziendale di maggiori dimensioni (uso del marketing, della pubblicità, dell'immagine,

dell'informatica-EDI, del "just in time", dell'organizzazione snella, della finanziarizzazione) rispetto alla piccola impresa familiare o alla piccola proprietà, isolata e non in grado di affrontare investimenti rilevanti senza ritorni a breve termine. Il commercio rappresenta un vantaggioso investimento su vasta scala, perché caratterizzato da rendimenti stabili; l'irruzione sul mercato italiano di grandi gruppi stranieri della grande distribuzione (Billa, Auchan, Metro, Sonepar, Spar, ecc.) dimostra l'attrattiva del mercato locale, centrato su consumatori ricchi (rispetto alla media europea), ma al tempo stesso influisce sugli investimenti locali "spiazzando" quelli delle piccole imprese, frammentati e disorganici, e quindi meno efficienti. Questo fenomeno non riguarda solo l'alimentare, ma tutte le filiere della distribuzione commerciale dagli articoli per la casa all'abbigliamento, al mobilio, alle librerie, agli articoli da regalo, e sempre più anche il secondo livello, cioè la catena grossisti-dettaglianti. Contribuiscono ulteriormente ad accelerare la crisi le forme di deregulation organizzativa come le aperture domenicali e serali, attività insostenibili per la piccola impresa organizzata su base familiare o con ridotto numero di dipendenti.

- un identico processo sta per caratterizzare il turismo: con l'avanzare del processo di integrazione europea, avranno buon gioco le entità imprenditoriali maggiormente capitalizzate, che potranno affrontare l'acquisto, la riorganizzazione e la valorizzazione di complessi turistico-alberghieri di maggiori dimensioni, inserendoli in circuiti internazionali a prezzi difficilmente praticabili da parte dei piccoli imprenditori. Prezzo e qualità del servizio costituiscono elementi centrali di competitività tra "aree" per l'attrazione dei flussi turistici. Sino ad ora i vantaggi rappresentati dall'enorme patrimonio artistico, culturale e naturalistico italiano hanno permesso il mantenimento di livelli di competitività con altre aree meno dotate, ma l'apertura dei confini e l'uropeizzazione del sistema giuridico-contrattuale riguardante il lavoro, del sistema finanziario e dei trasporti renderà sempre più agevole la realizzazione di investimenti da parte di grandi soggetti.

- la crisi non sembra ancora aver toccato i pubblici esercizi localizzati soprattutto nelle città medie. Tuttavia, non mancano i segnali della competizione crescente: l'apertura di esercizi di fast-food in franchising - nonostante la diversità delle attitudini culturali italiane - contribuisce alla marginalizzazione degli esercizi tradizionali attraverso l'incremento dell'offerta a minori costi, con conseguente riduzione della clientela. Le giovani generazioni distinguono sempre meno le diversità nella scelta dei locali, e sempre più i ristoranti e i locali tradizionali nei centri storici devono ricorrere a forme di "standardizzazione dei prodotti (menu a prezzo fisso)" e "calmierazione dei prezzi": il fenomeno dei "ticket" costituisce un esempio di una riorganizzazione "a valle" del mercato che tende a ridurre i differenziali di prezzo e di qualità, ma anche i margini di utile e di libertà degli esercizi commerciali. Del resto, la gestione di un pubblico esercizio in termini "familiari", può oggi essere condotta solo ricorrendo a forme pesanti di auto-

sfruttamento in termini di orario di lavoro personale e dei collaboratori familiari, come testimonia efficacemente il “sistema” della ristorazione cinese, oggi in progressiva estensione anche ad altre etnie, in conseguenza del fenomeno dell’immigrazione.

- per quanto riguarda i servizi, il processo di mutamento in atto, ugualmente rivoluzionario rispetto a quello nel commercio, appare centrato prevalentemente sull’innovazione metodologica e organizzativa nella prestazione delle attività di servizio, rivolta principalmente alla riduzione dei costi e all’incremento della produttività. Per tutti gli anni ’70 ed ’80. Infatti, l’intero settore dei servizi pubblici e privati ha guidato l’espansione dell’occupazione, sostituendo i posti di lavoro soppressi dalla grande industria. Questo fenomeno è risultato ancor più rilevante in Italia, grazie al numero delle piccole imprese coinvolte. L’anomalia italiana, inoltre, si estendeva anche ai livelli salariali, in tutti i paesi industrializzati inferiori per i servizi rispetto all’industria, e invece in Italia uguali, se non superiori. Il settore bancario-assicurativo ne è un esempio illuminante.

Ma, dai primi anni ’90, l’alto costo del lavoro e l’impossibilità di far gravare i suoi incrementi sui prezzi a seguito del rientro nello SME-Euro, ha richiesto l’introduzione di nuovi e pesanti cambiamenti nel mercato del lavoro. Il lavoro autonomo (1.800.000 collaboratori regolarizzati ai fini del 10% Inps tra aprile ’96 e aprile ’97), l’estensione dell’apprendistato ai diplomati; l’incremento rilevante dei contratti a tempo determinato e della flessibilità contrattuale costituiscono il risultato più evidente della rivoluzione in atto nei servizi. La denuncia del contratto collettivo di lavoro da parte dell’ABI con il preannuncio di una riduzione o sostanziale blocco salariale nei confronti dei lavoratori bancari è un altro evento che denuncia i fenomeni in atto: i servizi devono al più presto ridurre l’incidenza dei costi del lavoro al di sotto della faticosa quota 70% (sui costi) per destinare quote crescenti all’innovazione, soprattutto informatica.

L’introduzione di norme innovative, come la l.7/8/97, n°266, che apre la strada alle piccole cooperative di prestatori d’opera e alle società a responsabilità limitata per l’esercizio di attività professionali che richiedono iscrizioni ad Albi, apre la strada alla creazione di grandi organizzazioni professionali simili a quelle esistenti negli Stati Uniti, in Gran Bretagna, in Germania e in Francia, preannunciando anche un rapido cambiamento per l’esercizio di tutte quelle professioni del terziario fino ad oggi caratterizzate da studi individuali o al massimo da associazioni professionali numericamente limitate. Il cambiamento impiegherà alcuni anni, ma è visibile già oggi e assumerà rapidamente ritmo in relazione all’apertura del mercato unico europeo.

L’insieme delle osservazioni qui raccolte contribuisce a disegnare un processo di cambiamento del terziario che è profondo, irreversibile, e produce conseguenze relevantissime sulle abitudini consolidate dei ceti medi produttivi. Si può tranquillamente affermare che il cambiamento in atto è tale da mutare geneticamente in prospettiva tutte le attività commerciali (dal dettagliante

all'agente di commercio, dal grossista al consulente) e la struttura stessa delle professioni liberali, aprendo la strada all'affermazione del modello europeo, basato sulle grandi organizzazioni.

I cambiamenti conseguenti, sul piano sociale, saranno rivoluzionari. Ad esempio, potrebbe trasformarsi radicalmente il modello di rappresentanza sindacale e sociale dei ceti medi nelle forme in cui esso era conosciuto negli ultimi trent'anni, lasciando il posto ad un numero molto minore di imprenditori "autonomi" e sempre più dipendenti da reti commerciali e logistiche organizzate in cui essi svolgono funzioni di collaborazione, e da cui essi acquisiscono servizi finanziari e commerciali, di immagine, formazione, assistenza tecnica, ecc. L'intero quadro delle associazioni di categoria e rappresentanza ne risulterebbe coinvolto, così come il ruolo e le caratteristiche della partecipazione dei ceti medi produttivi alla produzione e alla suddivisione della ricchezza del Paese.

2. Il commercio, il turismo e i servizi nello scenario urbano

Il processo di trasformazione in atto nel terziario, commercio, turismo e servizi, come conseguenza della modernizzazione e dell'internazionalizzazione dell'economia è solo agli inizi anche se la riorganizzazione e la riconversione del sistema distributivo dalla piccola e media unità distributiva a proprietà familiare alla grande distribuzione organizzata è un fenomeno riconosciuto, in Italia, da almeno dieci anni.

La stagnazione economica nel biennio 95-96 ha sensibilmente contribuito ad accelerarne l'evoluzione, determinando una situazione senza precedenti: i rendimenti delle attività commerciali continuano rapidamente a diminuire, con scarse prospettive di ripresa, mentre le vendite della grande distribuzione crescono ad un ritmo più che doppio rispetto al tasso di crescita dell'economia. Unitamente alla crescente pressione fiscale, questo fenomeno getta ombre sul futuro per molti piccoli commercianti, e crea una situazione di preoccupazione generalizzata in tutti gli operatori del terziario.

La stagnazione del mercato interno dovuta alla riduzione del reddito disponibile, inoltre, riducendo i consumi ha definitivamente soppresso ogni possibilità, da parte della distribuzione di scaricare sui prezzi gli effetti inflazionistici e parte della pressione fiscale, così com'era avvenuto per tutti gli anni '70 e '80.

Per tutti gli anni '80 e '90, le caratteristiche socio-economiche della comunità nazionale sono cambiate, in risposta all'incremento del reddito disponibile pro-capite e alla diversificazione del modello produttivo e di divisione del lavoro (aumento dell'occupazione nei servizi e diminuzione dell'occupazione industriale). Alla riduzione della natalità e delle dimensioni medie della famiglia è corrisposta l'esplosione delle famiglie composte da una sola persona (attualmente quasi il 25% del totale), con bisogni e preferenze sofisticate, sempre meno inclini ad un acquisto "per necessità", persino nel settore delle derrate alimentari, e più favorevole ad un acquisto "per scelta".

Se si considera che, nel campo alimentare, si è assistito ad una progressiva segmentazione del mercato tra strutture in competizione sul prezzo (ad esempio i discount e i supermercati della fascia media) e strutture in competizione sulla qualità e il “contenuto culturale” dei cibi (ad esempio la Coop, che punta agli aspetti culturali e contenutistici del cibo per la propria campagna pubblicitaria), si può facilmente osservare che solo grandi strutture con un marketing centralizzato ed una accurata pianificazione delle vendite possono affrontare e centrare tali obiettivi.

La nuova composizione sociale ha prodotto rilevanti fenomeni a livello economico:

- la maggior parte delle famiglie giovani consuma i pasti giornalieri fuori casa;
- il tempo dedicato alle spese è stato sempre più concentrato nelle fasce di orario libere, il sabato e in parte anche la domenica;
- l'accentuata mobilità ha permesso di recarsi, per le spese, in luoghi anche distanti dall'abitazione, nonché di effettuare scelte diverse frequentando centri commerciali collocati in varie parti della città;
- di norma, nella scelta d'acquisto influiscono due elementi come la competitività del prezzo e l'ampiezza della scelta che non sono normalmente disponibili presso punti vendita di piccole dimensioni, collocati nella periferia e nel centro storico;
- il centro storico ha potuto mantenere un certo “appeal” solo grazie al processo di progressiva pedonalizzazione e alla qualificazione storica della maggior parte dei suoi negozi;
- per quanto riguarda l'abbigliamento, la velocità di cambiamento della moda e dei campionari è risultata tale da compromettere il modello dell'esercizio al dettaglio: gli stock devono essere ridotti e “centrati” sulla moda attuale, e il negozio deve specializzarsi; ciò impone al dettagliante maggiori vincoli con il produttore e sempre minore autonomia;
- in rapida ascesa risulta il fenomeno del franchising in tutti i settori: articoli per la casa, abbigliamento; settore culturale ed editoriale; articoli da regalo; articoli della moda; manutenzioni e noleggi, e più recentemente anche nel settore dell'intermediazione immobiliare; in tutti questi settori sono in atto processi competitivi che premiano la grande organizzazione aziendale rispetto alla piccola, sia in termini di pianificazione strategica e immagine che di capacità d'acquisto e di potere di contrattazione con i produttori (si pensi al fenomeno delle scaffalature dei supermercati, dove alcuni gruppi sono in grado di imporre ai produttori di disporre e mantenere la merce). La capacità di pianificare budget di pubblicità e immagine consente la realizzazione di politiche di prezzo stagionali che massimizzano l'assorbimento del prodotto sul mercato, minimizzando le rese;
- un discorso a parte va fatto per il turismo: l'offerta di strutture, anche se migliorata con la ristrutturazione di alcuni esercizi turistici di maggiore rilievo,

Commercio, turismo e servizi: un ruolo per Padova nel Veneto?

nella generalità dell'offerta non ha fatto significativi passi avanti in termini qualitativi sia negli anni '80 che negli anni '90. Il tasso di utilizzazione e valorizzazione dell'enorme patrimonio artistico e culturale presente nelle città italiane risulta molto elevato, ma parallelamente pochi sono stati gli sforzi rivolti ad una risposta complessiva, in termini di accessibilità, organizzazione, qualità dell'ospitalità della città e iniziative collegate in relazione alle ingenti risorse turistiche che vi si riversano. Ingenti sforzi sono stati profusi dal sistema di promozione (APT, Consorzi tra imprese, Camera di Commercio), ma essi sembrano insufficienti ad invertire una tendenza negativa dell'andamento dei flussi (in occasione dell'800° anniversario di Sant'Antonio, 1996, il volume delle presenze turistiche è diminuito del 2% nonostante gli investimenti volti a creare una immagine internazionale della città per l'occasione).

Con una popolazione stabile, o addirittura in lieve discesa (+0,8% dal 1982 al 1997, dovuto esclusivamente alla immigrazione) tali fenomeni hanno prodotto una ristrutturazione profonda del sistema distributivo, la cui velocità si è ulteriormente accentuata nell'ultimo quinquennio, provocando la riduzione degli esercizi commerciali gestiti da singoli o famiglie a favore delle maggiori organizzazioni d'impresa.

Mutamenti in atto nel sistema distributivo 1994-1997:

	1994	1995	1996	1997	Var. %
Supermercati	4.198	4.787	4.937	5.145	+22,6
Ipermercati	210	225	237	250	+19,0
Grandi magazzini	820	841	839	837	+2,0
Hard Discount	1.500	2.104	2.342	2.475	+65,0
Superette	5.365	5.579	5.802	6.033	+12,5
Negozi alimentari	216.658	198.298	190.790	183.287	-15,4
Negozi non alimentari	405.489	371.304	363.792	356.286	-12,1

Fonte: Centro Studi Confcommercio (1997)

Tutti i fenomeni sopradescritti sono, comunque, caratteristici della città media italiana, e non peculiari esclusivamente di Padova.

In questo quadro generale, l'area urbana di Padova ha svolto storicamente una funzione di "polo di attrazione" commerciale nei confronti della provincia,

dell'intera regione Veneto e del Nord Est¹. Tale ruolo è sempre stato adeguatamente rappresentato negli studi sulla "gravitazione economica" prodotti negli ultimi 25 anni. In particolare, per quanto riguarda l'ingrosso commerciale, Padova rappresenta ancora oggi una concentrazione di grossisti pari a quasi il 30% del totale regionale per numero di imprese e svolge una funzione di attrazione per attività al dettaglio, all'ingrosso e di servizi a livello interregionale.

La specificità urbanistica della città, sviluppatasi negli anni '80 al di fuori dei confini comunali, fino alla creazione di una vera e propria "area urbana metropolitana" costituita - secondo gli studi del Piano Territoriale Provinciale² da almeno 17 comuni con quasi 450.000 abitanti, ha visto aggravarsi progressivamente le condizioni di accessibilità al centro storico e di molti quartieri ed aree periferiche.

La disponibilità di parcheggi, la larghezza e l'intensità del traffico nelle ore di punta lungo le principali direttrici di entrata in città, l'ancora incompleto anello delle tangenziali, hanno complessivamente contribuito a rendere la città difficilmente accessibile rispetto ad altre città anche venete.

Per affrontare la nuova fase di sviluppo, pur qualitativamente diverso, che la città si trova di fronte nella prospettiva europea, sarà necessario ben più di qualche intervento sulla mobilità. Occorre un nuovo modello urbanistico che, seguendo in parte le nuove abitudini e i nuovi modelli insediativi, adegui i progetti e le iniziative al volto della città rendendola migliore.

La progressiva congestione del centro storico, assediato dal traffico veicolare pubblico e privato e il ritardo con cui le istituzioni pubbliche hanno affrontato il problema degli investimenti per la mobilità nell'area urbana hanno indubbiamente contribuito ad accelerare ed enfatizzare le ragioni di fondo che si collocano alla base della crisi del dettaglio commerciale - ed anche delle micro-imprese di servizi.

Vale qui la pena di ricordare che, a partire dal 1992, gli appalti per opere pubbliche sono diminuiti costantemente e che la percentuale di investimenti fissi pubblici in infrastrutture rispetto al Prodotto Interno Lordo è diminuita dal 3,5% del 1991 al 2,3% del 1996, segnando una riduzione in termini assoluti oltre che percentuali. Il Veneto si è collocato agli ultimi posti in Italia per volumi di

¹ Sul tema si veda anche l'Appendice "Indicatori socio-economici della provincia di Padova nel 1995-96".

² Il Piano Territoriale Provinciale di Padova è uno strumento urbanistico-paesaggistico redatto dall'Amministrazione Provinciale ai sensi della l.r. 61/85. L'ultima versione è stata adottata dal Consiglio Provinciale nel marzo 1995 ed è attualmente in fase di revisione sulla base delle osservazioni pervenute all'Amministrazione.

investimenti in infrastrutture, e Padova si è classificata al 5° posto nel Veneto per investimenti pubblici tra il 1989 e il 1992

In risposta al congestionamento del centro e alla mancanza di infrastrutture, si sono prodotti ampi flussi migratori di unità locali commerciali e dei servizi verso la prima periferia e i comuni della cintura, e segnatamente ad est verso il Centro Direzionale di via Venezia-Via della Croce Rossa, la Zona Industriale nord a ridosso del casello autostradale Padova est e la Zona Industriale Sud; ad ovest verso i comuni di Rubano, Mestrino e Selvazzano, lungo la direttrice per Vicenza; a sud nel comune di Albignasego e a nord nel comune di Limena, creando nuovi colli di bottiglia per l'avvicinamento alla città.

Rispetto all'esigenza di ricollocazione per le attività a maggiore proiezione territoriale, è mancata tuttavia una presa di coscienza razionale dei caratteri e dell'ampiezza del cambiamento: solo sparuti gruppi di esercenti attività commerciali e all'ingrosso, sempre riluttanti a spostare la propria attività in nuovi esercizi, hanno accettato di riprogrammare la propria presenza attraverso la realizzazione di "concentrazioni" (per i grossisti) o di "centri civici" (per il dettaglio) soprattutto nella periferia, prevalentemente ad iniziativa privata. Nella maggior parte dei casi essi hanno invece perduto l'occasione di riciclare la propria attività in luoghi diversi rinunciando a investire per riprodurre in periferia le condizioni per attrarre e soddisfare la propria clientela.

Nel vuoto delle periferie hanno quindi trovato posto grandi centri commerciali pronti a fermare il flusso delle auto verso il centro e convogliarle al proprio interno, mentre le zone centrali hanno progressivamente visto ridursi quel "tessuto" di attività commerciali ed artigianali - "botteghe" - aperte sulla strada che costituivano l'essenza stessa della città, una "polis" quotidiana che è stata via via sostituita da garages privati e sportelli bancari.

D'altro canto, l'urbanistica negli anni '70 ed '80 ha sofferto la "crisi della programmazione", dovuta prevalentemente all'indisponibilità di fondi da destinare ad investimenti infrastrutturali e all'assenza di un ruolo efficace della politica, abbandonata alla contrattazione di "tangentopoli".

Nelle grandi città del nord Europa, gli anni '80 e '90 sono stati viceversa caratterizzati da significativi investimenti di riorganizzazione urbana, al fine di creare aree pedonali, semplificare l'accesso ai centri storici, rafforzare il sistema di trasporto pubblico passeggeri a più livelli (autobus, tram, metropolitana, ferrovia).

Alle soglie del 2.000, Padova può contare esclusivamente su un livello di trasporto pubblico (autobus a carburante) in competizione diretta con il trasporto privato, fatta eccezione per alcuni chilometri di corsie preferenziali nel centro storico.

La riorganizzazione urbana nelle maggiori città ha dato vita a fenomeni di "specializzazione funzionale" di aree estese, non più riducibili a singoli interventi edilizi di ristrutturazione o ricostruzione di singoli fabbricati, ma

all'assunzione di una vocazione ben definita di aree individuate all'interno della città ("progetti" immobiliari), con l'obiettivo di una loro valorizzazione in termini di rendita finanziaria. Si pensi, ad esempio, alle grandi aree direzionali terziarie; alle aree caratterizzate da concentrazioni universitarie e di ricerca; alle aree commerciali; alle aree sportive; ai complessi residenziali dotati di servizi e sorveglianza.

Qualche esempio di tale modello insediativo (o di riqualificazione urbana) è presente anche a Padova: il centro direzionale via Venezia-via Croce Rossa, con gli interventi della Cittadella; Padova Uno; il Centro Direzione dell'Interporto di Padova; Padova 2000, numerosi progetti minori.

Città collocate in paesi avanzati come la Germania, la Francia o gli Stati Uniti hanno visto crescere, negli ultimi anni, complessi immobiliari polifunzionali che incorporano centri intermodali passeggeri, stazioni ferroviarie (Lille), stazioni della metropolitana leggera urbana e collegano tra loro diversi piani di fabbricati centrali con ponti e interconnessioni che configurano veri e propri centri commerciali.

Padova, come molte altre città medie e minori, si è ridotta ai margini di questo processo di riqualificazione profonda dell'impianto urbanistico. I limiti imposti dalle preesistenze storiche e dai vincoli urbanistici hanno influito profondamente su questi processi di cambiamento, ma predominante è stata la crisi del mercato immobiliare e la svalutazione delle rendite immobiliari legata alla mancanza di prospettive di infrastrutturazione e modernizzazione della città.

Nonostante tale crisi, che fa ristagnare ormai da un decennio il mercato immobiliare, questa direzione del cambiamento si sta affermando anche nella nostra città: si progettano e si realizzano sempre più interventi complessi, che riguardano più fabbricati, e prevedono la creazione di spazi commerciali, residenziali e a parcheggio di tipo integrato. Del resto, non vi è alcuna alternativa a tale scelta se si tengono ben presenti le esigenze di un mercato immobiliare il quale - a popolazione stabile - richiede prevalentemente la valorizzazione e la riqualificazione del patrimonio edilizio esistente e la realizzazione di spazi direzionali, commerciali e di abitazioni con connotazioni moderne sia qualitativamente che economicamente.

In questo scenario urbanistico in via di rapido cambiamento, il sistema delle imprese distributive al dettaglio e dei servizi vive una crisi significativa, la quale mette a dura prova l'organizzazione stessa della catena produttori-grossisti-dettaglianti, il sistema dei pubblici esercizi, l'offerta turistica tradizionale.

A questa crisi le pubbliche autorità regionali hanno risposto nel maggio 1997 con un blocco tout-court del rilascio di nuove licenze e superfici per centri di grande distribuzione a livello regionale, senza però cercare di rispondere all'esigenza di programmazione e tutela delle attività imprenditoriali minori, rinviando di fatto la soluzione del problema ai prossimi anni.

Le coordinate della soluzione appaiono abbastanza evidenti: nel lungo periodo, in paesi come gli Stati Uniti, è stato dimostrato che i grandi centri commerciali coprono un loro spazio importantissimo ma non sono in grado di sostituire integralmente il dettaglio e soprattutto la qualità commerciale rappresentata dai centri storici: gli ultimi anni hanno veduto un rifiorire del commercio nelle aree centrali delle città americane e del nord-Europa, su basi qualitative e selettive, grazie ai notevoli interventi infrastrutturali relativi ai parcheggi e all'accessibilità. Per contro, la progressiva chiusura delle attività commerciali, dei servizi e artigianali in atto nel centro cittadino e nei centri di quartiere apre la strada ad un progressivo degrado del tessuto urbanistico, riducendo la funzione sociale e positiva della città quale luogo di incontro, diminuendo il livello dei servizi e cancellando alcune attività indispensabili per la qualità della vita stessa nelle zone residenziali e nelle periferie.

Una diversa e più razionale programmazione degli insediamenti commerciali, concertata con le associazioni imprenditoriali maggiormente rappresentative, ed un uso intelligente della leva programmatoria commerciale ed urbanistica potrebbe, probabilmente, aiutare a conservare i servizi essenziali e mantenere alcuni preziosi ruoli del commercio in città, facendoli convivere con le strutture della grande distribuzione.

L'origine della crisi del dettaglio in Italia non è, quindi, esclusivamente una questione di modernizzazione dell'impresa, di marketing, di qualità, di capitalizzazione, di investimenti innovativi, ma anche una questione urbanistica legata alle scelte degli Enti Locali in materia di accessibilità, parcheggio, trasporto pubblico di passeggeri e consegna delle merci in aree pedonali o centrali.

Il disagio degli operatori, oltre che sotto il profilo dell'andamento delle variabili macroeconomiche generali di domanda e consumi, deve essere misurato anche in questa ottica, e in quest'ottica possono essere adottate misure di tutela volte ad una migliore programmazione e ad un progressivo adattamento delle imprese al cambiamento strutturale del commercio e dei servizi.

La finanziarizzazione dell'economia e lo sviluppo della competizione "globale" (globalizzazione) hanno caratterizzato i paesi industrializzati negli anni '90. In questo contesto, l'imprenditoria minore diffusa - e non solo i micro-imprenditori, ma tutta la classe imprenditoriale veneta medio-piccola - ha visto gradualmente diluirsi la propria centralità decisionale nell'economia, a favore dell'impresa grande e medio-grande, più attrezzata per affrontare le sfide dell'economia internazionale.

La continua contrazione del mercato interno e l'enfasi portata sulle esportazioni ha favorito l'impresa manifatturiera, più attrezzata a muoversi all'estero, rispetto al commercio, generalmente più arretrato a causa della piccola dimensione delle imprese.

La separazione tra capitale familiare e capitale d'impresa, il conferimento del risparmio in fondi di investimento e azioni di banche ed aziende, lo sviluppo di

tecniche finanziarie che prevedono un rendimento apprezzabile ed immediato anche per le operazioni immobiliari, hanno segnato il venire meno degli imprenditori del commercio quali soggetti protagonisti dello sviluppo urbano. Il commercio capace di valicare confini internazionalmente, basato sul potere economico ma anche sulla cultura, su un certo retaggio storico (la città universitaria) e su una vivace immagine internazionale legata alla religione (la città di S. Antonio), ormai langue ed è distolto in un mercato mondiale ove ben altre sono le motivazioni per divenire area d'attrazione di commerci ed affari.

La storia delle città medie italiane, tra cui Padova e Venezia, legata allo sviluppo dei commerci e dell'impresa, lascia oggi il posto alle decisioni degli investitori finanziari, alle grandi operazioni immobiliari, alle organizzazioni della grande distribuzione, della logistica e del commercio in rete a scala internazionale. Tutto il resto, è relegato ad una dimensione inferiore. Deve adeguarsi.

Lo spostamento delle "centrali di decisione imprenditoriale" dai singoli imprenditori ai grandi gruppi e organizzazioni porterà, in prospettiva, ad un progressivo depauperamento del "valore" del commercio locale e dei suoi rendimenti in termini di valore aggiunto, riducendo la capacità delle attività commerciali e di servizio di creare occupazione stabile ed effettuare investimenti significativi, ad esempio in immobili o opere che abbelliscano la città.

Non sono mancati e non mancano, oggi, tentativi anche lodevoli di riportare la città alla sua centralità nel Veneto: si pensi alla creazione dell'Interporto di Padova, oggi il più importante nodo intermodale in terraferma in Italia per volumi di traffico; all'Agrimerca, a Padova Fiere e alla sua vocazione internazionale. Gli imprenditori locali sono sempre più assenti, tuttavia, queste infrastrutture, più che espressione dell'imprenditoria locale, divengono centri di servizio pubblici alla mondializzazione dell'economia, dell'export, dell'import e della specializzazione dei distretti industriali del Veneto.

Il progressivo spostamento delle attività commerciali esistenti nei centri storici verso aree più accessibili, a minor costo per fitti e trasporti, ove organizzare la vendita su base quantitativa anziché qualitativa (grandi magazzini), apre ulteriormente la strada al depauperamento del tessuto commerciale della città.

Si produce così, come conseguenza, una terziarizzazione delle periferie di basso livello, diffusa ed indistinta. Il commercio non contribuisce più, rispetto al passato, a dare un volto "di valore" alla città, soprattutto nelle sue singole espressioni, quali negozi, alberghi o esercizi pubblici.

Operazioni come la realizzazione di "Palazzo Zabarella", a Padova, costituiscono la reale dimostrazione di quanto questo ruolo sia possibile, ma al tempo stesso di difficile attuazione come "modello di recupero", senza che vengano assicurati aiuti diretti a valorizzarne il contributo alla trasformazione e modernizzazione della città.

In questo contesto, venuto meno il potenziale decisionale degli imprenditori locali in termini di investimenti, ristrutturazioni, ampliamenti dei propri negozi,

alberghi, esercizi, anche il cambiamento urbano più generale non risulta più legato alla centralità di strade o piazze “mercato”, attorniate - come è storicamente avvenuto dal medioevo ad oggi - da uffici direzionali e residenze.

Esso viene, viceversa, condizionato da veri e propri “progetti” immobiliari, complicati da realizzare in centri storici ricchi di preesistenze e vincoli architettonici, intesi quasi sempre a realizzare complessi di fabbricati basati su piani di ammortamento e rendimento di tipo funzionale, che spesso prescinde dal valore architettonico e dall’inserimento in un tessuto sociale e culturale storico.

Il risultato è, quindi, l’abbandono del centro storico per le finalità commerciali e la scelta della periferia per la creazione di grandi “progetti” per complessi direzionali, commerciali e residenziali.

Già oggi e ancor più nei prossimi anni solo questi interventi in “project financing”, nell’ambito dei quali precisi ruoli spettano ai finanziatori, ai gestori e agli utilizzatori, avranno la capacità di attrarre investitori privati³.

I finanziatori di tali investimenti nella maggior parte dei casi praticano decisioni legate solo al rendimento finanziario degli investimenti e alle condizioni del suo ammortamento finanziario e fiscale, decisioni che sono quindi slegate dal contesto urbano e dal suo significato “storico”. A meno che il valore storico stesso non venga utilizzato come “volano” per il marketing del progetto, il che appare, tuttavia, molto difficile per le caratteristiche fisiche della città, la proprietà spezzettata, il difficile ed incerto percorso del restauro.

Solo l’attenzione degli imprenditori per la loro città, una reale capacità di realizzare le indispensabili infrastrutture di accesso e fruizione della città, una ferrea e decisa volontà di programmazione, accordo e incentivazione dell’investimento privato da parte delle Amministrazioni Pubbliche potranno permettere il raggiungimento di obiettivi di rinnovamento, conservazione e sviluppo atti a conservare un aspetto accettabile e funzioni armoniche tra le varie parti della Padova del 2000.

3. Riflessioni e conclusioni

L’esame delle risposte fornite nel sondaggio mette in evidenza come il settore terziario, dal commercio al turismo ai servizi, viva a Padova, in questa seconda metà degli anni ’90, una situazione di forte disagio, dovuto a fattori di diversa origine, generale e locale.

Il sondaggio, condotto su tutti gli operatori del commercio, del turismo e dei servizi della città iscritti all’ASCUM, ha rivelato una certa anzianità media degli

³ Sul tema si veda anche “Censis, 30° Rapporto sulla situazione sociale del Paese”, 1996, Franco Angeli, Milano, p. 332 ss.

operatori, i quali, quindi, denunciano scarse prospettive per la prosecuzione della propria attività da parte dei figli.

La visione complessiva del futuro da parte degli operatori è moderatamente pessimista. Tale pessimismo, più che da fattori congiunturali, appare sempre più condizionato da preoccupazioni strutturali circa la pressione fiscale, la famiglia e i valori, la scuola, l'immigrazione, la tutela dell'ordine pubblico.

In particolare, per quanto riguarda la pressione fiscale, gli operatori del commercio, turismo e servizi mettono in evidenza il livello di saturazione raggiunto e l'impossibilità a fronteggiare la ripetizione delle scadenze e la continua imposizione di nuove imposte e adempimenti.

Riguardo alla ripresa economica, nonostante le indicazioni ISCO nel trimestre maggio-luglio abbiano evidenziato una ripresa delle aspettative sulla situazione economica del paese, gli indicatori del mercato interno continuano a mostrare un aperto pessimismo dei consumatori circa le intenzioni di spesa a breve per l'abitazione e per le autovetture, preannunciando così il riflusso del mercato dell'auto dopo gli incentivi sulla rottamazione.

Sul piano generale, la crisi in atto del modello organizzativo del commercio e la contrapposizione spesso sterile e perdente con la grande distribuzione che avanza, crea i presupposti per una progressiva riduzione dei margini gestionali dei piccoli esercizi commerciali e delle attività minori (valore aggiunto, profitti) e contribuisce a ridurre le aspettative relative al futuro delle attività.

Sul piano locale, il ritardo degli investimenti pubblici, la mancanza di parcheggi scambiatori e silos interrati, la chiusura progressiva di tutti gli assi di penetrazione, un certo malessere sociale dovuto alla compresenza di fattori di crisi (immigrazione, criminalità), nonché le scarse e oscure prospettive di sviluppo futuro della città contribuiscono ad incrementare la situazione di disagio. Tale situazione si estende a tutti gli operatori del terziario: commercio, ingrosso, turismo, servizi, e denuncia una certa preoccupazione riguardo al futuro.

Queste motivazioni, in genere comuni a tutti i commercianti e a tutti i grandi centri urbani nell'Italia degli anni '90, trovano motivazioni più profonde a Padova se si tiene conto dei "fondamentali" storici da cui partiva Padova, come città e polo di attrazione rispetto a tutto il nord-est, negli anni '80.

- città e commercio locali potevano contare su un insieme di attività e di appuntamenti distribuiti nell'arco dell'anno tali da attrarre traffici provenienti da tutto il triveneto: la borsa merci, il mercato del bestiame, il mercato ortofrutticolo, la fiera con gli importanti appuntamenti.
- S. Antonio, il centro storico e l'Università con decine di migliaia di studenti abitanti a Padova per oltre 10 mesi l'anno;
- le caserme, l'aeroporto e i comandi militari del Nord-Est,
- gli ospedali e le cliniche universitarie con oltre il 50% dei malati da fuori Padova,

- la Zona Industriale e l'Interporto merci, i Magazzini Generali.
- numerosissimi circuiti di grossisti che servivano (e servono tutt'oggi, in gran parte) dettaglianti, aziende nazionali e internazionali con le proprie sedi e i propri depositi di assistenza e ricambi per tutto il Nord Est.
- il bacino termale euganeo, con i suoi 10 mesi di stagione, che attraeva ed attrae turisti dal Nord Europa clienti dei negozi padovani.

Questa città, oggi, non esiste più, o meglio, il Veneto le è cresciuto intorno. E intanto che il Veneto cresceva, la città ha saputo solo in parte adeguarsi al cambiamento. Commerciale abbastanza da non specializzarsi nell'industria, Padova ha lasciato il primato a Vicenza e Treviso. Terziaria a sufficienza per non aver bisogno di ulteriori uffici, Padova ha assecondato l'accrescersi del ruolo di Venezia e di Mestre nel terziario pubblico, che ha poi trascinato anche quello privato, ed oggi la terraferma veneziana, a soli 18 km. da Padova, le contende il ruolo di interfaccia regionale del terziario che Padova deteneva indiscussa negli anni '70.

Verona negli anni '90 ha raggiunto e superato Padova sul piano industriale e produttivo, sfruttando le ricchezze del suo territorio, l'impianto urbanistico sicuramente migliore, e la centralità sull'asse di sviluppo con la Germania, il principale partner commerciale del Veneto, l'area che assorbe il 56% dell'export e spedisce nel Veneto il 20% dell'import.

La "questione criminalità" è vissuta come un problema centrale che deve essere risolto radicalmente. Non si tratta solo di un fenomeno epocale: gli operatori vi intravedono una certa sottovalutazione politica e amministrativa di cui attribuiscono la responsabilità all'Amministrazione e all'Autorità di P.S. in uguale misura. Nelle interviste, effettuate prima dei noti fatti dell'agosto '97, si rileva tutta la preoccupazione per una situazione trascurata che potrebbe portare ad un progressivo abbandono del territorio e delle attività in balia di criminali, oggi disorganizzati, ma in prospettiva capaci di mettere "il giogo" al territorio, a partire dalle periferie.

Si guarda con preoccupazione alla prospettiva dei cantieri (Telecom e Tram), capaci di bloccare la città per cinque anni senza portare alcun beneficio né immediato né futuro agli operatori. Si richiede una politica più elastica per l'accesso, il carico e lo scarico delle merci nel centro storico e a ridosso dello stesso.

Una attenta analisi delle risposte rivela tuttavia che la denuncia di situazioni di malessere, ritenute insopportabili dagli operatori, consegue dal non sempre districabile intreccio tra fattori quadro che sono andati deteriorandosi nel tempo (traffico, inquinamento, accessibilità della città, sicurezza sociale) e un inespresso disagio per l'inevitabile cambiamento di mentalità, di organizzazione e di atteggiamento dell'imprenditore reso necessario dai mutamenti strutturali in atto nel sistema distributivo. Non manca infatti una fiducia di fondo nella capacità delle istituzioni di fronteggiare i problemi, ma vengono meno la pazienza e la

comprensione di fronte ai pesanti oneri quotidiani che l'imprenditore deve fronteggiare per adempiere a tutte le norme civiche, regionali, statali ed europee, per sottostare alla crescente pressione fiscale, per dare risposte alle aspettative di lavoro e di guadagno dei propri dipendenti e per soddisfare infine le esigenze del consumatore, sempre più esigente e sempre più selettivo negli acquisti, nei consumi, nelle vacanze ecc. Colti dalla difficoltà di affrontare adeguatamente la domanda di cambiamento posta dal mercato, i commercianti rendono spesso concreto il malessere della categoria manifestando contro situazioni limite (microcriminalità, immigrazione clandestina, congestione del traffico che provoca inquinamento atmosferico, sonoro, difficoltà d'accesso alla città nelle ore di punta, sia sui mezzi pubblici che con l'auto privata, assenza di parcheggi a servizio del centro storico, che vengono percepiti come dannosi e si concretizzano nella riduzione dell'accessibilità della città e quindi con la contrazione del volume d'affari.

Anche se il pessimismo verso i servizi pubblici non risulta così profondo come appare (ad esempio attraverso il giudizio abbastanza positivo sulla sanità, la quasi sufficienza del trasporto pubblico, il buon voto attribuito al Comune e alla Camera di Commercio), si registra un certo pessimismo sull'attuale momento.

Gli operatori si riconoscono parte di una città purtroppo priva di prospettive, non proiettata al futuro ma tutta tesa a sfruttare le ombre del passato. Una città che evita di affrontare la sua concreta dimensione metropolitana (città grande 17 comuni), che perde contatto con il suo ruolo storico, ove l'Amministrazione Comunale, valutata comunque non troppo negativamente, cerca di mettere ordine disperatamente in strade, piazze e parcheggi troppo esigui per contenere il traffico che grava loro addosso.

Questa immagine, in parte reale in parte suggerita dai mass-media, non può che condizionare pesantemente l'atteggiamento degli imprenditori, e quindi le loro decisioni di investimento e di sviluppo per il futuro.

Ne consegue un atteggiamento di chiusura, non pregiudiziale ma concretamente pessimista, nei confronti di opere "promettenti" ancora sulla carta (il tram), ma non percepite come soluzione reale ai problemi della città. Si diffondono, inoltre, aspettative in misura equivalente positive e negative sull'esito delle opere infrastrutturali programmate, che non lasciano molto spazio al dialogo.

Gli imprenditori intervistati chiedono all'Amministrazione Comunale una migliore pianificazione degli esercizi commerciali. In un'epoca in cui si cerca - a più livelli - di far prevalere il mercato e la libertà d'insediamento, questa richiesta deve essere adeguatamente valutata: può costituire il segnale di una volontà di dialogo e di programmazione da valorizzare per far sì che il cambiamento in atto non produca eccessivi traumi (in termini di chiusure di attività) e una sostanziale perdita della vitalità imprenditoriale che da sempre contraddistingue la città.

Sotto il profilo della semplificazione molto è stato fatto attraverso l'introduzione di procedure di silenzio-assenso e di termini di risposta da parte

dell'Amministrazione, quindi risulta abbastanza complicato pensare ad ulteriori semplificazioni, ma probabilmente anche tale richiesta va interpretata come una domanda di maggiore dialogo e iniziativa da parte dell'Amministrazione Comunale.

Alla Regione, invece, l'imprenditore chiede innanzitutto uno sforzo per migliorare la grande viabilità, sostenere le attività in crisi, la formazione, l'aggiornamento e la promozione.

All'Associazione, ritenuta il soggetto che meglio difende in assoluto l'interesse dell'imprenditore (mentre all'opposto i partiti tradizionali vengono svalutati fino all'ultima posizione, e i movimenti di protesta fiscale e politica più demagogici e dannosi che utili), il socio chiede posizioni chiare contro la crescente pressione fiscale, contro il commercio abusivo, per aiutare le imprese ad investire in formazione e innovazione, intensificare i contatti tra gli imprenditori, un modo, questo, di sentirsi meno isolati e più uniti nelle difficoltà.

Complessivamente, com'è scaturito anche dalle interviste dirette effettuate, si può affermare che l'operatore del commercio sia stanco di sentirsi criminalizzato come potenziale evasore e come soggetto "speculatore", ma chieda di essere pienamente riconosciuto come parte integrante della società, soggetto che crea lavoro e ricchezza e partecipa al miglioramento della qualità urbana e sociale.

Le soluzioni proposte a conclusione della presente ricerca devono necessariamente tenere conto di tutte le premesse e i dati riportati. Offrire soluzioni radicali alla crisi dell'impianto urbano tradizionale della città, così come oggi lo conosciamo, sarebbe utopia: gran parte delle città italiane patiscono questa situazione ed hanno difficoltà - per scarsità di risorse e di capacità di indirizzo degli investimenti pubblici e privati - ad individuare soluzioni.

Possiamo quindi limitarci, in questa pagina, ad offrire alcune riflessioni conclusive con la finalità di animare il dibattito sul futuro del terziario nella nostra città.

1. Promuovere la collaborazione tra operatori del commercio, del turismo e dei servizi, contribuendo direttamente a tutte quelle iniziative associate che pongano le basi per una concreta valorizzazione della città in una prospettiva nazionale ed internazionale. Favorire il "networking" tra operatori della città nel campo congressuale, convegno, fieristico, dei viaggi, del turismo e dell'accoglienza.
2. Coordinare l'insieme delle strutture pubbliche che operano per lo sviluppo della città, per il rafforzamento della sua immagine e per la valorizzazione del commercio, del turismo e delle attività economiche in generale. Nell'ambito della Camera di Commercio, del Comune e della Provincia, sarebbe opportuno dare consistenza all'Agenzia per la promozione cittadina (Promuovere Padova) che operi a servizio di tutte le realtà promotrici di iniziative nei particolari settori (turismo. APT e Consorzi; economia: Fiera; cultura e scienza: Università e Provveditorato agli Studi; Comune, Provincia), allo scopo di

valorizzare al massimo l'immagine interna ed esterna della città. Esempi di agenzie di "marketing urbano" stanno nascendo un po' ovunque in Italia: per il successo di tali iniziative risulta tuttavia indispensabile dedicare attenzione, risorse economiche, capacità di concertazione e volontà politica.

3. Sul piano amministrativo, sarebbe opportuno dare vita ad una nuova fase di concertazione tra Amministrazione e imprenditori che contempli sia la revisione della programmazione commerciale, sia una nuova interpretazione e progettazione dello sviluppo commerciale in chiave urbanistica.
 - una programmazione commerciale intesa a rispettare le regole della concorrenza ma al contempo ad assicurare che importanti valori vengano rispettati: il mantenimento di servizi essenziali alla popolazione nei quartieri periferici e nel centro storico; la valorizzazione delle attività commerciali ed artigianali storiche di alcune strade o piazze; la tutela delle attività peculiari legate a particolari funzioni della città; la lotta contro il commercio abusivo, comunque svolto, sia da parte di grandi strutture speculative, sia da parte di strutture che, sulla base di interpretazioni normative discutibili, aggirano le regole e svolgono attività di concorrenza sleale nei confronti dei commercianti.
 - una programmazione urbanistica che presti particolare attenzione ai progetti immobiliari di maggiori dimensioni, affinché venga mantenuto un sostanziale equilibrio tra gli insediamenti commerciali e direzionali nell'ambito cittadino, evitando il depauperamento di alcune zone a favore di altre, e il crearsi di pericolosi colli di bottiglia dei flussi di traffico, tali da bloccare l'accesso alla città, prosciugando l'accessibilità e la clientela nelle aree più centrali.
4. Al moltiplicarsi dei progetti immobiliari di grandi dimensioni, dovrebbe corrispondere una programmazione degli insediamenti commerciali tesa a valorizzare le diverse aree specializzate della città e le funzioni in esse contenute (una politica articolata urbanistica, viabilistica, commerciale, segnaletica e di promozione dei "poli cittadini"): il centro storico delle Piazze, l'area monumentale religiosa (Prato della Valle, S.Giustina, Santo); il polo sanitario-ospedaliero; l'area della Fiera; il centro finanziario-amministrativo col Tribunale e le Banche; l'area universitaria del Piovego; l'area a interfaccia regionale a Padova Est; i poli di aggregazione periferica, ecc. Per ciascuna di tali aree dovrebbero essere studiati indirizzi di valorizzazione commerciale intesi a offrire opportunità ad insediamenti commerciali e mantenere una efficace distribuzione di servizi al turista, al residente e all'operatore economico.
5. La città dovrebbe valorizzare interventi pilota di recupero articolato di immobili storici e prestigiosi, pubblici e privati, nel rispetto delle pre-esistenze e del tessuto storico della città, anche aiutando gli operatori attraverso corsie

preferenziali per le autorizzazioni edilizie e agevolazioni intese a valorizzare il mantenimento di attività in Centro Storico e la vitalizzazione delle strade cittadine (vedi Palazzo Zabarella; ripristino e riutilizzo del Castello, del vecchio Tribunale; della sede comunale di Prato della Valle, di Palazzo Angeli, di Palazzo Maldura, dell'Ospedale di S.Francesco, del teatro Ruzzante, del teatro Verdi, ecc.). Per quanto riguarda i privati, possono essere validamente attivati i programmi di riqualificazione urbana previsti dalla l.127/97 (Bassanini), nel rispetto della trasparenza e dell'interesse generale della città e del suo sviluppo.

6. Attuare, d'intesa con le Associazioni imprenditoriali, una Agenzia promozionale e di sviluppo per il terziario a Padova e in provincia, intesa all'obiettivo di ridare al terziario padovano il ruolo e le aspettative che lo caratterizzarono negli anni del maggiore sviluppo economico di Padova. In tal senso, sulla base di esempi mutuati in altre parti del mondo industrializzato, particolare attenzione dovrebbe essere attribuita alle politiche di stimolo dei servizi rari, di cooperazione internazionale attraverso programmi comunitari (UE); di sviluppo delle nuove tecnologie come il commercio elettronico; di insediamento di attività innovative (informatica, multimediale, società professionali), di insediamento di attività ad alto tasso di internazionalizzazione (finanza, trading, convegnistica e congressualità, formazione). Particolare attenzione dovrebbe essere rivolta alla realizzazione di poli per lo sviluppo delle attività terziarie "avanzate", incubatori per attività del terziario, business centers ecc., insediamenti di aziende nazionali e multinazionali, al fine di attrarre da tutto il Veneto funzioni d'affari che da tempo hanno abbandonato la città.

Commercio, turismo e servizi: un ruolo per Padova nel Veneto?

**PER LE POLITICHE DI SVILUPPO URBANO ESSENZIALE L'ALLEANZA
TRA IMPRESA E PUBBLICA AMMINISTRAZIONE**

(Padova Economica - Ottobre 1997 n.5)

Negli anni '90 le grandi operazioni di riqualificazione urbana hanno assunto una importanza crescente nelle medie e piccole città. La capacità d'investimento accumulata nel Veneto è stata messa a disposizione del fabbisogno di nuovi spazi immobiliari ed ha permesso l'avvio di rilevanti operazioni di riqualificazione urbanistica. Al vecchio modello di investimento immobiliare, basato sulla realizzazione di singole abitazioni o di aree anche articolate in villini o condomini, di sicura resa economica, si sono aggiunte nuove forme di sviluppo urbanistico quali complessi direzionali, aree industriali, centri commerciali, complessi sportivi, complessi residenziali per la terza età, complessi specializzati nel trasporto (Interporti), complessi alberghieri-espositivi-fieristici, ed oggi anche complessi tecnologici, quali edifici universitari, di ricerca, adibiti a specifiche funzioni per le telecomunicazioni, l'innovazione, la didattica. Di ognuna di queste "strutture specializzate" vi sono esempi significativi nella nostra provincia: alcuni, hanno determinato il successo di imprese ed enti pubblici, altri si sono rivelati improduttivi e costosi investimenti. Ognuna di queste tipologie necessita di ben definite caratteristiche urbanistiche, e viene generalmente realizzata sulla base di un piano economico-finanziario che dovrebbe soddisfare le attese del pubblico e del privato. Mentre il primo si attende la realizzazione degli obiettivi del PRG e della superiore programmazione, la creazione di posti di lavoro, l'ordinato sviluppo della città - magari la riqualificazione di aree degradate -, i secondi si attendono un flusso finanziario costante destinato a ripagare l'investimento e a remunerare il capitale investito. La speculazione ha oggi uno spazio sempre più ridotto, come testimoniano complessi immobiliari vuoti e invenduti presenti un po' ovunque nel territorio. L'esperienza del CO.SE.CON. nella Bassa Padovana rappresenta un esempio interessante di come tali operazioni possano acquisire remuneratività e produrre vantaggi per le comunità locali anche in aree non centrali, considerate per molti anni marginali per l'economia. Dall'esperienza comprensoriale degli anni '70, il CO.SE.CON. per volontà imprenditoriale, innovativa nell'accogliere prontamente la formula societaria, rispetto ai tanti consorzi pubblici che hanno

preferito attendere leggi e regolamenti, capacità di creare alleanze e sinergie con l'Unione Artigiani, l'API e le altre presenze imprenditoriali e sociali, ha saputo realizzare dal nulla un polo di sviluppo e di servizi con capacità di creare occupazione, affrontare crisi, offrire prospettive in un quadro urbanistico ordinato e capace di autodeterminazione. Oggi si candida a produrre una idea urbanistica di sviluppo che associa impresa ed ente locale per una positiva crescita della comunità.

Per altro verso il Consorzio ZIP, una realtà più grande del CO.SE.CON, fondato nel 1957, sta per chiudere la prima fase della sua vita economica con l'esaurimento dei terreni da espropriare nel comune di Padova, e apre le proprie prospettive ad alleanze sia in provincia che in regione che a livello nazionale. Il nuovo statuto, pubblicato in B.U.R. nel luglio '97, permette infatti alla ZIP di operare su una scala più ampia dei suoi confini originari.

Questi enti possono diventare "braccia operative" degli Enti Locali per lo sviluppo delle città, su un piano di collaborazione provinciale ed intercomunale. Essi costituiscono un simbolo importante di "federalismo", perché permettono agli enti locali di "sostituirsi" allo Stato, realizzando opere per cui sarebbe altrimenti necessario attendere la spesa pubblica. Permettono inoltre di associare i privati in operazioni che - conservando remuneratività e imprenditorialità - prevedono obblighi e benefici di natura civica: strade, illuminazione pubblica, sottosuolo, abitazioni vengono realizzate in corrispondenza di progetti urbani articolati.

Anche il Governo Prodi ha accolto ed accettato questo principio con l'art. 17 co. 59 della legge Bassanini n°127/97: "Le città metropolitane e i comuni, anche con la partecipazione della Provincia e della Regione, possono costituire società per azioni per progettare e realizzare interventi di trasformazione urbana, in attuazione degli strumenti urbanistici vigenti. I rapporti tra gli enti locali azionisti e la società per azioni di trasformazione urbana sono disciplinati da una convenzione contenente, a pena di nullità, gli obblighi e i diritti delle parti". Oltre al positivo esempio del CO.SE.CON vi sono casi importanti di collaborazione pubblico-privato in aree del Veneto: Verona, Vicenza e Treviso. C'è dunque da sperare che il Comune capoluogo, la Provincia e gli altri comuni approfondiscano il ragionamento sull'uso di questi strumenti, spazzando via provincialismo, pregiudizi sulla speculazione, intralci burocratici e spesso anche vecchie corrottele clientelari, e che si apra su questo tema un dibattito rivolto alla costruzione di un vero federalismo sussidiario attraverso l'uso appropriato delle risorse imprenditoriali e dei poteri degli enti locali.

PADOVA: UN TELEPORTO PER IL NORD EST

(Padova Economica - Ottobre 1997 n.4)

Il 1998 per l'Italia sarà l'anno delle telecomunicazioni.

Con l'approvazione della legge 31/7/97, n°249 "Istituzione dell'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni e norme sui sistemi di telecomunicazioni e radiotelevisivo", si apre la strada alla completa liberalizzazione dei servizi. Dopo due anni di liberalizzazione nel settore della trasmissione dati e di Internet, sta ora partendo il grande business della concorrenza nella telefonia fissa. Con la competizione sui prezzi, nasceranno nuovi servizi, e nuove opportunità di lavoro ed affari.

Come avvenne per l'informatica negli anni '80, il prossimo decennio sarà caratterizzato dalla nascita di aziende che opereranno prevalentemente sulle reti telematiche. Ma per consentire questi sviluppi, occorrono investimenti, sistemi e professionalità d'avanguardia, che poche aziende possiedono.

È una occasione per Padova, per il suo sistema industriale e terziario, per la sua Università.

Il Consorzio della Zona Industriale e l'Interporto di Padova, già nel 1996, hanno avviato opere infrastrutturali e iniziative tecnologiche volte a cogliere queste opportunità e valorizzare il comprensorio ZIP come "fulcro" del nuovo business delle telecomunicazioni nel Nord Est. Con il progetto "Teleporto" intendono ora focalizzare questa missione per tutta l'area padovana.

Il mercato delle telecomunicazioni

Il mercato delle telecomunicazioni nei paesi europei al 1996 ha raggiunto un valore di 320.000 miliardi, suddivisi tra i principali paesi.

L'Italia ha registrato, nel biennio 1995-1996, una fortissima crescita nel settore della telefonia cellulare, grazie alla concorrenza di mercato tra Telecom Italia Mobile e Omnitel, che l'ha portata a diventare il primo mercato europeo della telefonia cellulare, dove TIM, con 5.700.312 "telefonini" installati al 31/12/1996 (17% del totale europeo) è il primo fornitore europeo rispetto al secondo, DT Mobilien, con 2.820.000 "telefonini".

Paese	Valore 1996	% 1996	Crescita 1997
UE	314.000	100,0%	+7,3%
Germania	84.000	26,7%	+5,2%
Francia	54.000	17,2%	+8,7%
Regno Unito	46.000	14,7%	+7,1%
Italia	42.000	13,4%	+8,2%
Spagna	22.000	7,0%	+8,3%
Altri UE	66.000	21,0%	+8,1%

A condizionare tale primato per l'Italia intervengono però i dati sulle linee telefoniche, digitali, ISDN, TV Via cavo e accessi Internet, che risultano per l'Italia (a parità di popolazione) molto sottodimensionati rispetto alla media europea.

Paese	Linee Telefono (.000)	di cui digitali	Cable TV (.000)	Utenti Internet (.000)	Linee ISDN Base (.000)
Germania	47.626	100,0%	18.300	6.215	3.600
Francia	33.480	99,9%	2.377	5.758	900
Regno Unito	31.234	99,3%	38	1.359	300
Italia	26.142	85,6%	2.000	4.933	600
Spagna	16.231	65,9%	492	844	180
Altri UE	64.349	90,0%	20.171	6.269	806

Fonte: Osservatorio EITO 1997 - Situazione prevista a fine 1997

Il monopolio di Telecom Italia sul mercato delle telecomunicazioni si è concluso già dal 1° luglio 1996¹, data dalla quale sono state annullate tutte le residue

¹ Direttiva 96/19/CE della Commissione del 13/3/1996, G.U.C.E. 22/3/96, N.L 74/13, art. 2, comma 2.

restrizioni relative alla prestazione di servizi di telecomunicazioni diversi dalla telefonia vocale via reti installate dal prestatore di servizi di telecomunicazioni, via infrastrutture messe a disposizione da terzi e grazie alla condivisione delle reti di altre infrastrutture e dei siti.

Fino al 1° gennaio 1998, lo Stato può mantenere diritti speciali ed esclusivi solo per la telefonia vocale e per l'installazione e la fornitura di reti pubbliche di telecomunicazione: tale principio è stato correttamente rispettato dal Governo con l'approvazione della legge 31/7/97, n°249.

Purtroppo, come spesso accade in Italia, le ottime intenzioni del Governo e del Parlamento cadono preda della burocrazia amministrativa. Il testo di legge approvato a luglio alla Camera, infatti, contiene numerose deleghe al Ministero delle Poste e Telecomunicazioni preliminari all'attivazione della legge. Molti regolamenti devono essere approvati, tra cui principalmente quelli riguardanti l'effettiva costituzione dell' "Autorità per le garanzie nelle comunicazioni" che dovrebbe essere realizzata sul modello delle già esistenti autorità per l'informatica (AIPA), per la tutela della libera concorrenza, per l'editoria, ecc., ma che richiede la "suddivisione" organizzativa del Ministero P.T.. In più, l'Autorità non governerà solo gli interessi relativi alle telecomunicazioni, ma principalmente quelli tristemente famosi relativi alle comunicazioni radio-televisive, assorbendo l'eredità delle reti televisive e di tutte le questioni legate alla pay-TV, alla TV digitale ecc., fenomeni che non si sono certamente caratterizzati per trasparenza nella gestione politica dell'ultimo decennio.

L'effettiva applicazione della legge, inoltre, è subordinata alla emanazione di regolamenti per l'uso del sottosuolo da parte degli operatori, per il rilascio di autorizzazioni e concessioni comunali, per l'autorizzazione a gestire reti "pubbliche di telecomunicazioni" con particolari tecnici speciali.

Tutto ciò - normalmente gestito in modo accettabile nei paesi nord-europei - rischia di trasformarsi in Italia in un sistema incontrollabile di abusi, che ritarderà senza alcun dubbio l'effettiva applicazione della norma.

Intanto, tuttavia, molteplici soggetti si sono gettati sul mercato italiano: la quota di mercato "sacrificabile" da parte di Telecom Italia a favore di nuovi competitori nei prossimi tre anni (fino al 31/12/2000) è stimata in circa il 20% del mercato da parte dei principali istituti di ricerca economica, pari quindi a 10.000 miliardi di fatturato nel solo anno 2.000.

Ciò significa un mercato potenziale di **245 miliardi l'anno** per la sola **provincia di Padova**, e di **1.400 miliardi per il Veneto**.

Questo, solo rimanendo alle telecomunicazioni. Ma, provando a formulare una stima rispetto al mercato totale, incluse le applicazioni cosiddette ICT (Information & Communication Technology), il **volume di fatturato per nuovi servizi sulle reti telematiche** potrebbe facilmente raddoppiare, anche tenendo conto che - nonostante la crisi economica e la faticosa ripresa in atto in Europa - il

mercato dell'informatica per le aziende continua a crescere alla media del 6,5% annuo in tutta Europa, contro una crescita del PIL poco superiore al 2%.

Telecom Italia ha già compreso le implicazioni collegate all'entrata di nuovi soggetti sul mercato italiano e locale. Infatti, nel piano triennale strategico di investimenti presentato lo scorso agosto, l'azienda ha previsto un progressivo rallentamento del cablaggio delle città ed una decisa attenzione per le alleanze e gli investimenti all'estero (33% degli investimenti nel triennio), per non restare isolata come azienda di telecomunicazioni nel quadro globale. Chi si aggiudicherà questa interessante fetta di mercato, e soprattutto come?

Sono pronte ad entrare sul mercato numerose "alleanze strategiche" tra imprese internazionali e nazionali, prima tra le quali si è posizionato il gruppo "Olivetti-Mannesman" (Oli-Man), di recente costituzione, già presente con aziende del calibro di Omnitel e Infostrada. Entro il 1998 si affaccerà sul mercato anche l'alleanza ENEL-Deutsche Telecom-France Telecom, che può contare sull'importante infrastruttura dell'ente elettrico, la quale collega con cavi e cavidotti (da adeguare) tutte le utenze nel territorio già collegate da Telecom Italia. Tra gli operatori già partiti nel 1995-96 vi è inoltre la Mediaset, in alleanza con British Telecom-MCI (Concert); vi sono poi ulteriori infrastrutture, SNAM, Ferrovie dello Stato, Autostrade, che necessitano tuttavia di sistemi di distribuzione locale, cioè cavi in grado di portare le telecomunicazioni dalle centrali di snodo (le principali stazioni pompaggio del gas, ferroviarie, caselli autostradali) alla clientela. In prima linea, per questi "sistemi di distribuzione locali" (denominati local-access) sono le aziende municipalizzate gas-acqua-energia e i consorzi per le aree industriali. Infine, occorre non sottovalutare il processo di privatizzazione in atto per Telecom Italia, che condurrà alla costituzione di un "nocciolo duro" di controllo della società, detenuto in parte dallo Stato e in parte dalla famiglia Agnelli, interessata all'operazione perché assente sinora dalle strategie di sviluppo nel settore delle telecomunicazioni. Nel 1984, la privatizzazione di British Telecom condusse ad una diminuzione di oltre il 30% degli impiegati della società inglese e alla nascita di oltre 700 nuove aziende operanti nel settore delle telecomunicazioni.

Si preannuncia, dunque, una fase di importanti investimenti, a cui corrisponderà anche una rilevante accelerazione nell'introduzione di tecnologie: reti sempre più veloci ed efficienti; integrazione tra telefonia digitale e trasmissione dati via cavo e via etere; sviluppo delle telecomunicazioni e dei servizi satellitari; sviluppo di applicazioni innovative, tra cui le più efficaci risultano essere quelle della teledidattica-teleconferenza e del "networking" tra imprese per ogni tipo di attività: accesso all'informazione, gestione di servizi bancari, assicurativi, editoriali e di stampa, contabilità, commercio e posta elettronica, trasmissione ordini, bollettazioni, progettazione, controllo di processo.

Nessuno può, in questo momento, decidere con certezza quali siano i futuri sviluppi delle reti telematiche: l'adozione velocissima di nuove tecnologie che

Padova: un teleporto per il Nord-Est

rendono più efficaci e veloci le comunicazioni tra computer, l'integrazione con il telefono e la qualità della multimedialità televisiva preannunciano un futuro di città e case "cablate", con il trasferimento di moltissimi servizi oggi erogati da sportelli (pubblici, banche, assicurazioni, editoria, informazione, negozi) su rete telematica. La tabella successiva, che riporta le previsioni di crescita delle linee digitali ISDN e degli accessi Internet per alcuni paesi, testimonia il livello e l'impatto della rivoluzione in atto.

Paese	1997	1998	1999	2000	Crescita
Accessi Internet	(.000)	(.000)	(.000)	(.000)	1995-00
Linee ISDN					(%)
Germania	<u>6.215</u>	<u>7.768</u>	<u>9.851</u>	<u>12.727</u>	<u>38,2</u>
	3.600	5.005	6.390	7.150	53,2
Francia	<u>5.758</u>	<u>7.416</u>	<u>8.588</u>	<u>9.959</u>	<u>22,0</u>
	900	2.000	3.000	4.000	72,7
Regno Unito	<u>4.933</u>	<u>6.232</u>	<u>8.036</u>	<u>9.311</u>	<u>28,5</u>
	600	1.200	2.000	2.500	86,4
Italia	<u>1.359</u>	<u>2.153</u>	<u>3.227</u>	<u>4.038</u>	<u>66,2</u>
	300	500	1.000	1.500	90,4
Spagna	<u>844</u>	<u>1.349</u>	<u>2.035</u>	<u>2.558</u>	<u>67,6</u>
	180	240	300	350	38,0
Totale Europa	<u>27.327</u>	<u>36.744</u>	<u>48.520</u>	<u>61.322</u>	<u>37,3</u>
	6.400	10.524	15.199	19.031	65,3
Stati Uniti	<u>48.707</u>	<u>58.070</u>	<u>66.648</u>	<u>75.721</u>	<u>23,3</u>
	1.500	2.500	4.000	6.500	60,8
Mondo	<u>95.754</u>	<u>125.332</u>	<u>158.370</u>	<u>195.209</u>	<u>33,8</u>
	9.674	16.066	23.662	32.009	64,7

Fonte: Osservatorio EITO 1997 - Situazione prevista a fine 1997

Il Teleporto di Padova

In questo vivace contesto di sviluppo, nazionale e globale, il Consorzio della Zona Industriale di Padova ha commissionato alla World Teleport Association,

una organizzazione con sede a New York e promossa dalla Port Authority di New York e New Jersey, l'elaborazione di uno studio di pre-fattibilità per la realizzazione di un Teleporto a Padova². WTA promuove l'associazione globale di oltre 200 teleporti collocati in ogni continente, specializzati nella gestione delle informazioni per conto di aree regionali fortemente internazionalizzate. Essi sono strumenti di liberalizzazione del mercato, perché nella maggior parte dei casi gestiscono città cablate, stazioni satellitari terrestri e centri di smistamento di telecomunicazioni in grado di negoziare le telecomunicazioni raccolte nella loro area sulle reti internazionali, approfittando della migliore offerta da parte dei principali vettori internazionali.

La scelta di affidarsi ad una organizzazione globale è derivata da considerazioni di opportunità: entrare nel prestigioso "club" dei 200 Teleporti esistenti nel mondo, promuovere la possibilità di attrarre investimenti esteri. La strategia generale degli enti impegnati nello studio, Consorzio ZIP, Camera di Commercio di Padova e Interporto spa, con la collaborazione della Cassa di Risparmio di Padova e Rovigo, è quella di individuare le condizioni per attrarre aziende ed operatori delle telecomunicazioni nell'area di Padova per favorire la concentrazione di attività nel settore dell'informatica e delle telecomunicazioni.

Durante il mese di luglio, il Consorzio ZIP ha organizzato a Padova **più di 10 incontri facendo incontrare tre qualificati consulenti inglesi e statunitensi con 140 esponenti padovani e veneti** del mondo industriale, terziario, del sistema delle associazioni imprenditoriali, del sistema bancario e assicurativo, degli enti locali e delle pubbliche amministrazioni, delle aziende localizzate nella Zona Industriale di Padova e del sistema regionale. I tre consulenti, Lou Zacharilla, direttore del global marketing della WTA, Brian Lawrence, Presidente WTA e senior partner della società di consulenza londinese Intercai Mondiale, e George F. Salamy, direttore generale della Telehouse of America Ltd., controllata dalla principale Telecom nipponica e da AT&T, hanno esposto in tutte le riunioni svoltesi presso Interporto, Assindustria e ZIP le linee principali di evoluzione del mercato globale delle telecomunicazioni e le opportunità offerte dal Teleporto.

Attualmente in fase di predisposizione, lo studio di fattibilità del Teleporto di Padova sarà presentato entro la fine del 1997, ed ipotizza la realizzazione di un complesso progetto volto a focalizzare l'offerta di servizi di telecomunicazione a favore delle imprese venete, con il contributo di investitori locali ed esteri.

Concretamente, il Teleporto è costituito da un edificio o un complesso di edifici collegati tra loro da avanzati strumenti di telecomunicazione, in grado di assicurare l'accesso a servizi di trasporto e distribuzione delle informazioni a "larga banda", cioè ai massimi livelli di efficienza tecnologicamente disponibili

² Sull'argomento è stato pubblicato un precedente articolo in Padova Economica n.2/1997 "Information Valley Padova".

su cavo e su stazione satellitare terrestre, per collegare Padova direttamente con il resto del mondo. Sono potenzialmente interessate a questi servizi soprattutto le aziende operanti con l'estero, e in particolare con l'est europeo ed il sud-est asiatico, verso i quali le linee di telecomunicazione sono inaffidabili o eccessivamente costose; secondariamente, sono interessate tutte le aziende che necessitano di comunicazioni efficienti e di linee permanenti di trasmissione dati con l'estero, verso proprie sedi o verso aziende committenti o subfornitrici; infine sono interessati grandi utenti telefonici verso l'estero e operatori radio-televisivi locali, che abbiano tra le proprie strategie la realizzazione di alleanze con produttori e reti estere. Il Teleporto potrebbe costituire, dunque, un elemento di grande interesse per collegare il Sud-america e l'Australia, ove sono presenti milioni di italiani, moltissimi dei quali provenienti dal Nord Est.

Da non dimenticare, inoltre, le potenzialità di Padova nel settore dei trasporti, rappresentate dall'Interporto di Padova e dall'insieme delle aziende del suo indotto (spedizionieri, trasportatori, magazzini, aziende di servizio). Un esempio è rappresentato da Telesistemi srl, un'azienda recentemente insediata a Padova, la quale opera con una rete nazionale nel settore dei servizi di EDI e collegamento doganale agli intermediari di trasporto, che sta sviluppando accordi di collaborazione con paesi del sud-est asiatico interessati ai flussi di traffico commerciale provenienti dall'Italia. Lo stesso Interporto di Padova, inoltre, in collaborazione con altri enti padovani, veronesi e triestini ha avviato un progetto per la realizzazione di servizi telematici al trasporto merci nell'asse Barcellona-Torino-Padova-Trieste-Kiev.

Il Teleporto può servire tutte queste realtà, ma si pone al centro di un processo di sviluppo generale del settore dell'informatica che vede a Padova e nella ZIP le maggiori presenze del Nord Est, in qualche caso nazionali. Aziende da tempo esistenti, come Infocamere, Cerved, Engineering, Necsy, SEC; sedi importanti di IBM, Digital, Siemens, ecc.; aziende che nascono o crescono, come Wintec, ITS, Telerete, Telesistemi. A Padova ha sede la direzione Omnitel per il Nordest ed è stato realizzato il "Call Center" per la rete cellulare nazionale Omnitel, che impiega oltre 100 giovani; nella Zona Industriale di Padova si sono recentemente insediati nodi di telecomunicazione primari delle principali aziende "competitors" di Telecom Italia: Infostrada (Oliman); Albacom (Mediaset-BT), Global One (Deutsche Telecom-France Telecom).

Nei prossimi anni, il mercato delle telecomunicazioni - più ancora di quello informatico - continuerà a crescere a tassi superiori al PIL, vicini al 10% annuo. Esso è, dunque, uno dei pochi settori che promettono positivamente in termini di investimenti, occupazione e sviluppo delle opportunità di nascita di nuove imprese e nuove professioni.

In un panorama economico che si qualifica per la progressiva "delocalizzazione" di attività manifatturiere mature come il tessile, l'abbigliamento, la calzature, numerose lavorazioni meccaniche, fenomeno oramai consolidato condotto da

Padova: un teleporto per il Nord-Est

aziende padovane e venete di successo per creare nuovi spazi di mercato e produzione all'estero, risulta indispensabile operare per valorizzare le "nuove specializzazioni" della nostra area, in un settore come quello dell'informatica, orientato alla ricerca, allo sviluppo tecnologico, alla creazione di valore aggiunto. Il "sistema Padova" è chiamato ad investire di più e meglio sulle realtà nascenti in quest'area, al fine di mantenere la centralità strategica della sua Zona Industriale e dell'intera provincia, valorizzando ogni risorsa universitaria, professionale e imprenditoriale per garantire il successo della città.

Padova: un teleporto per il Nord-Est

**“DALLA STAGNAZIONE ALLO SVILUPPO DELLA RIVIERA DEL
BRENTA, IL CORRIDOIO INTERMODALE SULL’ASSE IDROVIARIO
PADOVA-VENEZIA”**

**Premesse socio-economiche e tecnico-giuridiche ad una ipotesi di sviluppo
economico e infrastrutturale dell’area urbana tra Padova e Venezia**

(Galileo - Agosto 1997 n.94)

1. Premessa

Il presente articolo costituisce la sintesi di una ricerca presentata il 28/9/97 a Dolo, nell’ambito di un convegno rivolto all’approfondimento dell’area tra Padova e Venezia e in particolare della Riviera del Brenta¹, alla luce dei significativi cambiamenti economici dell’ultimo quinquennio. Le politiche pubbliche di investimento infrastrutturale sono regolate oggi dalla situazione di

¹ L’area della Riviera del Brenta, situata a sud del tracciato autostradale Padova-Venezia lungo il Naviglio Brenta è stata, da sempre, considerata una parte del Sistema Urbano Veneziano (S.U.V.), afferente in parte alla c.d. “prima cintura” (Mira), in parte alla c.d. “seconda cintura” (Dolo, Fosso’, Fiesso d’Artico, Vigonovo, Strà, Camponogara, Campagna Lupia). La trentennale crisi di Porto Marghera e la crescita delle aree a est del comune di Padova (Vigonza, Noventa e Saonara) hanno portato, specialmente nell’ultimo decennio, ad una graduale autonomia socio-economica dell’area (diminuzione del pendolarismo verso Venezia), e ad un progressivo spostamento dell’asse gravitazionale dei traffici commerciali e di consumo al centro. Per l’analisi svolta nel presente documento e nell’allegato statistico, abbiamo considerato i seguenti bacini territoriali:

1. Area della Riviera del Brenta propriamente detta: Dolo, Fiesso d’Artico, Fossò, Mira, Strà e Vigonovo;
2. Area a sud della Riviera del Brenta: Campagna Lupia, Campolongo Maggiore, Camponogara;
3. Comuni della provincia di Padova: Noventa Padovana, Sant’Angelo di Piove, Saonara, Vigonza.

emergenza della finanza pubblica. Negli ultimi cinque anni, gli investimenti della Pubblica Amministrazione sono discesi, in valore assoluto, da 45.454 miliardi (1992) a 39.956 miliardi (1995). In termini percentuali, gli investimenti sono scesi dal 3,5% del PIL nel 1986 al 2,3% nel 1995².

Si assiste dunque, da dieci anni, ad un progressivo rallentamento della quota di investimenti pubblici rispetto alla spesa totale dello Stato e le Pubbliche Amministrazioni Locali vengono lasciate a sé stesse nelle decisioni chiave per il finanziamento e la realizzazione di opere indispensabili. È ormai universalmente acquisito il concetto che l'esecuzione di lavori pubblici produce un incremento del reddito prodotto e quindi del gettito fiscale anche in periodi di crisi economica. Tuttavia, oggi l'elemento dominante del dibattito è la convergenza ai parametri di Maastricht e tutto ciò limita pesantemente la capacità di finanziare investimenti pubblici in infrastrutture.

Di questa situazione, purtroppo, risentono in modo particolare le aree come il Veneto a maggiore sviluppo economico che, avendo l'impellente esigenza di mantenersi al passo con le economie europee maggiormente industrializzate, necessitano di investimenti infrastrutturali per i quali non vi sono più risorse pubbliche.

La scarsità di risorse pubbliche, con ogni probabilità, durerà almeno fino al 1999 ed oltre. Pertanto, in queste condizioni, risulta indispensabile individuare forme di coinvolgimento del settore privato negli investimenti in opere pubbliche a favore dello sviluppo socio economico. Alcune di queste opere dovranno necessariamente essere sottoposte a pedaggio e fornire i profitti necessari al proprio ammortamento finanziario. In questa logica, però, il Governo non ha ancora approvato un disegno di legge sul "project financing" presentato lo scorso luglio '96.

Il naufragio di molteplici progetti infrastrutturali ed iniziative legislative che riguardano l'area tra Padova e Venezia, e in particolare la Riviera del Brenta, tra cui ricordiamo solo brevemente l'abbandono ormai decennale del progetto di canale navigabile tra Padova e Venezia e la mancata realizzazione dell'area metropolitana di Venezia (art. 17 della l.142/90 e l.r. 36/93), ha ottenuto come risultato la riduzione della Riviera del Brenta e dell'hinterland ad est di Padova e a sud ovest di Venezia a condizioni di subalternità rispetto alle città principali; nessun progetto infrastrutturale è attualmente in corso, nessuna valorizzazione territoriale che apra prospettive di sviluppo veramente nuove per il futuro; si registra solo l'esclusiva decisione di intervenire con opere di potenziamento infrastrutturale che rendono quest'area un territorio tra Padova e Venezia, da attraversare il più in fretta possibile, quasi senza rispetto per le esigenze

² Ministero del Bilancio e della Programmazione economica, "Relazione generale sulla situazione economica del Paese", 4 aprile 1996.

Dalla stagnazione allo sviluppo della Riviera del Brenta

ambientali, economiche e sociali: la terza corsia autostradale, il progetto di bypass autostradale di Mestre, il quadruplicamento progettato dell'asse ferroviario.



Tutto ciò si verifica in un contesto territoriale della Riviera del Brenta che presenta le seguenti caratteristiche:

1. È caratterizzato da una struttura socio-economica vitale ed autonoma, via via consolidatasi con un ruolo di area urbana tra Padova e Venezia - e non più di prima o seconda cintura di Venezia! - con legami forti con entrambe le città, ed una sua propria struttura produttiva internazionalizzata (il distretto industriale del calzaturiero: 800 aziende e 10.000 addetti, ma non solo), aperta verso i mercati europei e globali. Un sistema produttivo che ha sempre più bisogno di formazione, innovazione ed efficienza nell'organizzazione territoriale della didattica, della pubblica amministrazione, della promozione economica.

L'attuale fase congiunturale recessiva dell'economia, le cui caratteristiche principali sono il declino delle produzioni locali mature (tessile, abbigliamento) e un enorme fabbisogno di informazione e innovazione delle imprese, richiede la presenza di progetti economici ed urbanistici adeguati al ruolo che quest'area ricopre nel panorama industriale veneto. Oggi la Riviera del Brenta, con 26.000 occupati nel settore manifatturiero su 89.000 provinciali (29,2% del totale), rappresenta sul piano industriale più di Porto Marghera, che conta su 15.535 occupati e 368 aziende censite al mese di febbraio 1995³. A fronte di tale dato, le misure UE Obiettivo 2 (aree a declino

³ Bragato, S., Pugliese, T. "La crisi occupazionale di Porto Marghera negli ultimi anni e le esperienze dei lavoratori posti in mobilità", in "Il mercato del lavoro nel Veneto",

industriale) destinano 230 miliardi a Marghera e alla Laguna Veneta, di cui 90 miliardi alla sola area di Porto Marghera per difficili interventi di ristrutturazione, mentre alla Riviera del Brenta non sono destinate risorse, se non limitatamente ai comuni di Mira e Campagna Lupia, ricompresi nell'obiettivo 2, ma senza progetti specifici ⁴.

2. Quest'area ha registrato un incremento demografico significativo (137.000 abitanti al 1991, +3,5% nel decennio contro +0,8% Veneto, -2,2% la provincia di Venezia, +1,3% la provincia di Padova), di popolazione e di forza lavoro prevalentemente giovane e di cultura medio-alta, come risultato in parte della crescita locale e in parte dello spostamento residenziale dalle città centrali (comuni di Padova -8,4%, Venezia -10,8% tra 1981 e 1991) alle fasce periurbane delle giovani coppie, le quali domandano servizi e qualità della vita (servizi pubblici, trasporti, scuole, sanità), tipicamente urbani, strutture commerciali di tipo innovativo ma legate al territorio. La popolazione fino a 55 anni supera l'80%, mentre a Padova e Venezia è pari al 68% del totale: quindi una popolazione nettamente più giovane e una domanda diversa di servizi, cultura e consumi!
3. Le comunità della Riviera del Brenta hanno preso coscienza - trasmessa attraverso gli strumenti di pianificazione provinciale, come il PTP adottato nel 1995 - della necessità di valorizzare il proprio patrimonio storico-artistico e paesaggistico, costituito dall'insieme della Riviera del Brenta, delle Ville palladiane, dei monumenti nazionali e dei centri storici che collegano la storia di Padova a quella di Venezia, favorendo oltre al turismo e al commercio anche l'insediamento di attività culturali e formative (ad esempio il Centro Internazionale universitario di studi sull'Economia Turistica di Oriago di Mira (CISSET), o la scuola per Modellisti e Tecnici Calzaturieri d'iniziativa dell'ACRIB, l'Associazione dei Calzaturieri della Riviera del Brenta). Ma non sempre l'azione politica e programmatica è stata coerente con tale obiettivo: l'abolizione di un autonomo organismo di promozione turistica e il suo

Ministero del Lavoro, Regione veneto, Rapporto 1995, Franco Angeli Milano, 1996, p.557. Secondo Bragato e Pugliese, tra il 1990 e il febbraio del 1995, i posti di lavoro complessivamente offerti dall'insieme delle attività insediate a Porto Marghera, risultano diminuiti da 20.220 a 14.535 unità (-28,12%). Erano 40.000 nel 1970. E' vero, tuttavia, che nel periodo 1981-1991, si è verificato un trasferimento netto dalle attività industriali a quelle terziarie localizzate sia a Marghera che a Mestre, con un saldo complessivo comunque negativo per il comune di Venezia di -12.200 addetti nel periodo.

⁴ Regolamento CEE 2081/93, Obiettivo 2 e obiettivo 5b, periodi di applicazione 1994-1999, Regione del Veneto, Giunta Regionale, Segreteria Generale della Programmazione, 1995.

accorpamento con Venezia ha di fatto limitato l'autonomia dell'azione promozionale della Riviera del Brenta.

4. Il territorio della Riviera del Brenta ha fortunatamente perduto via via funzioni residuali, come quella di periferia abitativa di Porto Marghera (i pendolari residenti nei comuni considerati sono diminuiti del -46,8% tra il 1981 e il 1991⁵, rappresentando oggi una cifra tra l'8% e l'11% degli occupati totali dell'area: poco più di 2.000 persone), in seguito alla crisi del modello industriale veneziano ma soprattutto all'insediamento del modello di sviluppo della piccola e media impresa caratteristico del modello territoriale veneto. Nella tabella riportata di seguito sono indicate le quantità di lavoratori pendolari verso Porto Marghera e verso il Comune di Venezia al 1981 e al 1991. Oltre alla progressiva riduzione della dipendenza di quest'area dal capoluogo, la minore discesa del pendolarismo verso Venezia rispetto a quello verso Porto Marghera mette in evidenza il cambiamento strutturale nell'offerta di lavoro da parte di Venezia negli ultimi 15 anni: da grande polo industriale che offriva lavoro a operai e addetti alla grande industria, Venezia si è trasformata - soprattutto a Mestre - in un polo terziario di rilevanza regionale, attraendo professionalità (diplomati e laureati) in posti di lavoro del commercio, dei servizi - soprattutto bancari e assicurativi - e dei servizi avanzati per l'impresa. Quest'area, infine, ha incrementato costantemente la propria capacità di offrire occupazione e opportunità d'iniziativa, raggiungendo il migliore risultato in termini di disoccupazione della provincia di Venezia (6,5% nel 1994, equivalente al dato padovano) contro il 7,8% medio provinciale⁶.

Il riassunto di questi "dati di eccellenza" costituisce di per sé la dimostrazione di una realtà vitale che purtroppo spesso "si perde" nelle letture economiche provinciali, e paga lo scotto di una collocazione storica periferica rispetto al capoluogo, nonché della relativa analisi in sede di programmazione. Aree prive di particolari problemi non producono riflessioni positive in termini programmatici, e ciò è accaduto anche con il Piano Territoriale Provinciale

⁵ Scaramuzzi, I. "Lenti ma sicuri verso la meta", in *Coses Informazioni*, n°6/94, p.29. Tale dato è confermato da Zanon, G. "Venezia, un sistema urbano in declino?", in *Coses Informazioni*, n°9-10/95, p.5, che indica come "...in 10 dei 14 comuni appartenenti al sistema urbano veneziano aumenta il numero dei pendolari che lavorano a Venezia. I comuni sono quasi tutti a nord-est di Venezia: Marcon, Martellago, Quarto d'Altino, Scorzè, Noale, Salzano, Mirano, Spinea e Mogliano... tutti i comuni che nel 1981 rientravano nel S.U.V., tra cui Dolo, Campagna Lupia, Camponogara, Campolongo Maggiore, Pianiga, Fossò e Fiesso d'Artico (indicano) la progressiva autonomia del bacino della Riviera del Brenta.

⁶ Anastasia, B. "Il mercato del lavoro veneziano nell'attuale fase congiunturale", *Coses Informazioni* n°11/95, p.32.

Dalla stagnazione allo sviluppo della Riviera del Brenta

veneziano del 1985. Né bisogna dimenticare il lunghissimo dibattito (non ancora concluso) sul problema della delimitazione dell'area metropolitana di Venezia ai sensi della l.142/90. All'interno di tali ipotesi - fortunatamente scartate per il naufragio delle "aree metropolitane" a livello nazionale - l'area della Riviera del Brenta (il vecchio comprensorio n°41 della l.r. 80/75) non veniva ricompresa in alcuna delle ipotesi regionali, se non in quella di area metropolitana vasta (B) con Padova e Treviso⁷ e in parte nell'ipotesi C2, come seconda cintura di Venezia, senza evidenti valide motivazioni per rompere l'unità del bacino della Riviera del Brenta. La questione si è risolta da sola, con il superamento dei termini legislativi.

Flussi di lavoratori pendolari verso Marghera e Venezia. 1981-1991						
Comuni Provincia di Venezia	Pendolari verso Marghera		Variatz. %	Pendolari verso Venezia		Variatz. %
	1991	1981	1981-91	1991	1981	1981-91
	Campagna Lupia	200	376	-	536	600
Campolongo Maggiore *	208	391	-	447	589	-24,11
Camponogara	288	542	-	684	832	-17,79
Totale dei Comuni del gruppo 1	696	1.309	-46,83	1.667	2.021	-17,52
Dolo	286	538	-	1.037	1.146	-9,51
Fiesso D'Artico *	129	242	-	329	331	-0,60
Fossò *	94	177	-	212	281	-24,56
Mira	2.014	3.792	-	5.774	5.765	0,16
Stra	-	-	-	-	-	-
Vigonovo	-	-	-	-	-	-
Totale dei Comuni del gruppo 2	2.523	4.749	-46,87	7.352	7.523	-2,27

⁷ Regione del Veneto, Giunta Regionale, Commissione per lo studio delle problematiche connesse con l'individuazione dell'area metropolitana di Venezia (D.G.R. n°6143 del 20/11/1990: "Il problema della definizione dell'area metropolitana: aspetti storici, giuridici e finanziari e ipotesi di delimitazione", 2 voll., Venezia, marzo 1991).

Dalla stagnazione allo sviluppo della Riviera del Brenta

Venezia	9.183	17.286	-	92.562	117.786	-21,42
Provincia di Venezia	16.776	31.579	-	-	-	-

Fonte: nostre elaborazioni su dati COSES (COSES informazioni n.6- 1994 e n.9/10 marzo 1995)

(*) Comuni usciti dal SUV (Sistema Urbano Veneziano) nel 1991

Oggi la progressiva apertura internazionale dell'economia veneta, l'enfasi posta sulle potenzialità economiche, turistiche e di sviluppo del Nord Est, e la concreta aspettativa della popolazione locale per una progressiva crescita del reddito e del benessere, pongono tuttavia anche per l'area della Riviera del Brenta, con le sue molteplici esigenze e vocazioni, la necessità di guardare avanti per individuare con urgenza progetti ed iniziative per i prossimi dieci anni:

- progetti consensuali,
- modalità operative,
- strumenti legislativi,
- strumenti finanziari e attuativi,

con la finalità di disegnare il proprio futuro, senza perdere il meglio del proprio passato e valorizzando tutte le opportunità offerte dal proprio presente.

2. Come riattivare lo sviluppo in un quadro di crisi della finanza pubblica

Negli ultimi due anni è emerso con forza nell'opinione pubblica e nelle istituzioni locali e regionali il convincimento che sia opportuno riesaminare indirizzi e strumenti per lo sviluppo socio-economico ed urbanistico, nonché per la realizzazione di un efficace assetto infrastrutturale dell'area urbana di collegamento tra Padova e Venezia⁸.

Particolare attenzione è stata assegnata recentemente a quest'area, inoltre, dalla Regione Veneto, con particolare riferimento alle problematiche del passante di Mestre A-4, e di realizzazione del nuovo tracciato E-55 Ravenna-Venezia/Romea Commerciale, richiedenti investimenti per complessivi 1.200-1.400 miliardi di lire. Nel Piano ANAS per gli interventi prioritari sulla viabilità ordinaria, inoltre, risulta inserita una previsione di intervento per il collegamento casello autostradale di Dolo con SS 11 per un valore di 30 miliardi.

⁸ Comune di Padova, Comune di Venezia, Provincia di Padova, Provincia di Venezia "Una Metropoli nel Nord-Est", atti del convegno svolto presso la Fiera di Padova, Sala Carraresi, 27 gennaio 1995, a cura di Consorzio Padova Ricerche e Consorzio Venezia Ricerche.

È mancata tuttavia, sinora, una sistematica attenzione all'area in sé, più che al suo attraversamento da parte del traffico autostradale, stradale e ferroviario⁹.

Si fa strada il convincimento che l'autonomia dello sviluppo di quest'area, nonché l'individuazione di obiettivi futuri di investimento, infrastrutturazione e crescita debbano poggiare principalmente sull'azione concertata delle Comunità locali, della Regione del Veneto e delle forze imprenditoriali e sociali più lungimiranti, interessate ad uno sviluppo non residuale del territorio, in stretta e paritetica relazione con Padova e Venezia.

Il censimento delle risorse pubbliche e private esistenti, l'accertamento consensuale dei progetti futuri delle Comunità locali, la redazione di un Piano di Area (l.r. 27/6/85, n°61, art.2 co.1) costituiscono passaggi fondamentali per definire il futuro sviluppo della Riviera del Brenta e degli oltre 137.000 abitanti che vi risiedono.

In particolare, risulta urgente ed indilazionabile attivare processi che conducano alla stipulazione di accordi tra le municipalità, le Province e la Regione, che permettano di concentrare capacità operativa e di investimento relativamente ai seguenti obiettivi:

1. Favorire lo sviluppo della rete ormai autonoma dei centri urbani minori situati nella fascia tra Padova e Venezia.
2. Valutare realisticamente e pienamente le dotazioni infrastrutturali esistenti (autostrada, ferrovia, SS 11, sedime idroviario) per organizzare una struttura di insediamenti residenziali e produttivi serviti sotto il profilo dei collegamenti, riequilibrando il congestionamento e l'usura che attualmente caratterizzano la SS 11 (14.000 veicoli al giorno in media in termini di volume di traffico) e tutto il sistema insediativo della Riviera del Brenta. Il Veneto è penultimo nel Nord Italia per km. di strade statali ogni 10.000 abitanti (5,3), dopo Val d'Aosta, Trentino, Friuli V.G., Emilia R., Piemonte, Liguria, e prima della Lombardia. Tutto, ciò con un tasso di autovetture per 1.000 abitanti pari a 540, superiore alla media nazionale, a cui si aggiunge stagionalmente il traffico di attraversamento turistico. Complessivamente, la rete stradale statale

⁹ Giunta Regionale del Veneto: "La viabilità in Veneto: è emergenza", incontro con il Ministro dei Lavori Pubblici, dr. Antonio di Pietro, 12/7/1996. Secondo stime della Regione Veneto, l'autostrada Padova-Venezia è al primo posto in Italia per tasso di incremento del traffico (+5,6 tra 1995-1996), **oltre 63.000 veicoli al giorno** solo nel 1995 sulla A-4 tra Padova e Venezia. La **Romea** in località Mira (Malcontenta), ha un volume di traffico di **21.600 veicoli al giorno**. Ma anche la **SS 11 tra Padova-Ponte di Brenta e Marghera registra un volume di traffico esterno scambiato con la viabilità primaria pari a 14.000 veicoli al giorno**, lungo un tracciato stradale che passa interamente all'interno di centri abitati con connotazioni storico-artistiche ed elevata concentrazione di attività commerciali.

nel Veneto ha una estensione di circa 2.500 km., pari al 5,3% del totale nazionale, a fronte di un parco circolante pari al 8,7% del totale nazionale.

3. Senza soffermarsi esclusivamente alle infrastrutture della viabilità occorre offrire un orizzonte adeguato di sviluppo insediativo, commerciale e produttivo, ai centri localizzati lungo la Riviera del Brenta e nell'immediata periferia est di Padova, valorizzando le opportunità territoriali: turismo e pre-esistenze storiche, agricoltura, specializzazione industriale, imprenditorialità artigianale, vitalità sociale e qualità commerciale e dei servizi, stimolando la localizzazione di iniziative universitarie e didattiche, innovative, industriali e manifatturiere in aree specificamente destinate ed opportunamente infrastrutturate (strade, trasporti, metanizzazione, telecomunicazioni) centrando il riordino urbanistico sulla ricerca di un ruolo diversificato, culturalmente e qualitativamente elevato della Riviera del Brenta entro il primo decennio del XXI secolo.
4. Accelerare il processo di modernizzazione, qualità e ritmo degli investimenti pubblici e privati nel territorio considerato, per permettere un miglioramento ambientale, insediativo ed economico dell'area, e la ricomposizione di un tessuto sociale che presenta, comunque, sacche di ritardo e aree di disagio.

L'ipotesi centrale del presente articolo, presa in considerazione da più soggetti negli ultimi anni¹⁰, è rilanciare gli investimenti infrastrutturali nell'area Padova-Venezia. In particolare, recuperare gli ingenti investimenti effettuati in trent'anni per la realizzazione dell'idrovia Padova-Venezia, e riutilizzare l'asse idroviario per la realizzazione (non alternativa al canale navigabile) di una arteria stradale che colleghi la Zona Industriale di Padova alla Romea (e alla nuova E55-Romea commerciale programmata nel P.T.P.), lungo la quale riorganizzare il sistema della viabilità ordinaria locale e interprovinciale, e realizzare insediamenti produttivi ed artigianali di alto livello qualitativo, simili a quelli della ZIP di Padova, mantenendo anche in prospettiva la finalità idroviaria, con immediati

¹⁰ La Regione del Veneto, nell'ambito del Progetto Padania, ha realizzato nel 1994 lo studio "Analisi economica del completamento dell'idrovia Padova-Venezia".

Il Consorzio Zona Industriale di Padova ha realizzato lettera 10/02/95 alla Giunta Regionale del Veneto, un progetto per lavori di realizzazione di due strade di collegamento e la sistemazione del bacino idroviario tra la Zona Industriale di Padova e il fiume Brenta, e ha predisposto un progetto di massima per la realizzazione di una strada di larghezza minima 10,5 mt. per km.15,6 utilizzando svincoli, opere e terreni già apprestati dal disciolto Consorzio Idrovia Padova-Venezia.

Il Piano Territoriale Provinciale di Padova (arch. Camillo Nucci, Univ. La Sapienza di Roma), discusso in Consiglio e adottato nel 1995, prevede una ipotesi di utilizzazione del tracciato idroviario per finalità di collegamento tra Padova e Venezia. Sul tema si sono svolti numerosi convegni e interventi pubblici di Amministratori locali e regionali negli ultimi dodici mesi.

riflessi sotto il profilo del governo e di tutela dei fenomeni di contenimento idraulico dell'area considerata.

Tale ipotesi è riportata nel Piano Territoriale Provinciale di Padova (Norme di Attuazione), ove viene indicata (art.77) come auspicabile l'eventuale realizzazione di una nuova strada in fregio (o sul sedime) alla prevista Idrovia Padova-Venezia, alternativa locale alla SS 11 Riviera del Brenta.

Nulla in tal senso, viceversa, viene riportato nel Piano Territoriale Provinciale di Venezia (13/3/1995), che indica tra le priorità della sub-area Miranese-Riviera del Brenta, la realizzazione di tre nuovi accessi all'autostrada Padova-Mestre, lo spostamento della barriera autostradale per la riscossione del pedaggio a ovest di Dolo (e quindi di fatto liberalizzando l'autostrada).

Decisioni definitive sull'assetto e l'organizzazione del sistema di by-pass di Mestre non sono state ancora assunte dalla Spa Autostrada Padova-Venezia, anche se sono state raggiunte ipotesi conclusive in fase di imminente assunzione. In questo contesto, secondo il P.T.P. veneziano, e a prescindere dalle decisioni della società di gestione autostradale, l'asse originariamente destinato al collegamento idroviario Padova-Venezia posto a sud della Riviera del Brenta rimarrebbe inutilizzato non solo per le finalità idrauliche di salvaguardia del territorio (scarico in Brenta delle piene pluviali, di pericolosità crescente in relazione alla progressiva occupazione e cementificazione del territorio), ma anche per altre eventuali finalità infrastrutturali di tipo stradale o ferroviario.

Viceversa, l'idea di una diversa utilizzazione del tracciato idroviario è sostenuta anche nella "Analisi economica del completamento dell'Idrovia Padova-Venezia - Sintesi e conclusioni del rapporto finale" p.XVI. Secondo l'estensore, ch.mo prof. Gilberto Muraro, "...nel dare un giudizio negativo in termini di probabilità per quanto attiene alla convenienza sociale misurata tenendo conto dell'Idrovia, restano da trasmettere due avvertenze finali: a) vi sono benefici, quali il miglioramento paesaggistico, l'uso ricreativo dell'asse idroviario, il contributo alla sicurezza idraulica del territorio circostante, che sono di difficile quantificazione e che certamente assumono valore crescente al crescere della ricchezza pro-capite; b) l'indagine svolta in questa sede è costretta a fare congetture attraverso indicatori indiretti ed aggregati su una modalità di trasporto e una imprenditorialità di fatto quasi inesistenti, e non può mai portare a risultati inoppugnabili sul piano logico".

Si prendano in considerazione queste due ipotesi:

1. Il completamento dell'opera idroviaria in via provvisoria, per sole finalità di sicurezza idrica è già una realtà: il Consorzio Zona Industriale di Padova, opportunamente autorizzato dal Magistrato alle Acque, sta attualmente appaltando lavori di manutenzione straordinaria e ripristino dei sistemi di scaricamento in Brenta per le acque pluviali provenienti dal complesso della Zona Industriale (oltre 10.000.000 di mq.) e dai comuni di Saonara e Vigonovo lungo il percorso fino al Brenta. Il significativo aumento delle precipitazioni

pluviali indotto dai mutamenti climatici produrrà un crescente fabbisogno di gestione delle “teste di piena” del Brenta e del Nuovissimo, e l’invaso dell’idrovia - anche se non completato per la navigazione - potrà essere utilizzato per l’immissione di milioni di metri cubi d’acqua¹¹.

2. La disponibilità dei privati ad investire nel completamento dell’opera idroviaria o alla realizzazione dell’opera stradale è collegata alle opportunità di sviluppo che il territorio può esprimere. Non mancano, infatti, esempi significativi in Veneto di strutture pubbliche e miste pubblico-private che si sono assunte oneri di infrastrutturazione pubblica sulla base di precisi progetti finanziari e imprenditoriali: basti qui ricordare la Zona Industriale di Padova, la Zona Industriale di Verona e il Consorzio di Sviluppo del Conselvano (Pd), recentemente trasformato in società per azioni.

Il finanziamento del completamento del canale appare di difficile realizzazione, non essendo previsto un pedaggio per l’utilizzazione delle opere idroviarie. Per verità, recentemente la Giunta Regionale del Veneto ha esaminato un disegno di legge regionale ai fini della costituzione di una società per azioni per la gestione dei servizi idroviari regionali. Tale tipo di partecipazione sarebbe tuttavia possibile se si associassero altre attività in grado di generare un reddito sulla base di meccanismi di “project financing”, quali, ad esempio, l’allestimento di terreni industriali posti in fregio all’idrovia e alla nuova strada.

I comuni interessati dal tracciato dell’Idrovia Padova-Venezia sono:

- Il Comune di Padova, limitatamente al comprensorio della Zona Industriale di Padova, comprendente la parte finale dell’Idrovia ed il Porto fluviale, con 350.000 mq. circa di terreno di proprietà del Consorzio ZIP e tuttora vincolato dal P.R.G. a specchio d’acqua, su 10.500.000.- di area complessiva destinata a zona industriale.
- Il Comune di Saonara (Provincia di Padova), nel quale lungo l’idrovia e nelle immediate vicinanze insistono circa 420.000 mq. di insediamenti artigianali ed industriali.
- Il Comune di Strà (Ve), con 200.000 mq. di insediamenti artigianali ed industriali.
- Il Comune di Vigonovo (Ve), con 400.000 mq. di insediamenti artigianali ed industriali.
- Il Comune di Fossò (Ve), con 431.900 mq. di aree industriali e quello di Dolo (Ve).
- Il Comune di Camponogara (Ve), con mq. 1.000.000. di insediamenti artigianali ed industriali.
- Il Comune di Mira (Ve), con insediamenti esistenti per 500.000 mq. circa.

¹¹ Interporto Merici Padova, “L’idrovia Padova-Venezia”, a cura di Dino Gamba, 1994.

I dati qui indicati sono parziali e risalgono ad una rilevazione del 1994, e dovranno essere ulteriormente verificati ed approfonditi nel corso di sondaggi specifici con le Amministrazioni Locali, le forze sociali ed economiche.

Secondo il P.T.P. della provincia di Venezia (p.37 della Relazione Programmatica), vi sono nella sub-area centrale veneziana (Venezia terraferma, Marcon, Quarto d'Altino, Spinea, Mirano, Martellago, Scorzè, Noale, Salzano, S.Maria di Sala, Pianiga, Mira, Dolo Fiesso, Strà, Vigonovo, Fossò, Camponogara, Campolongo M., Campagna Lupia) 17.781.000 mq. di aree per insediamenti produttivi, di cui 13.910.000 solo nel Comune di Venezia, area di Porto Marghera. Rimangono quindi 3.871.000 mq. di aree nell'area centrale, di cui 2.100.000 così individuate nel solo comprensorio prospiciente l'Idrovia Padova-Venezia. L'indice di disponibilità dell'area centrale veneziana indicato dal P.T.P. medesimo risulta essere del 50,1%. Alcuni degli ambiziosi obiettivi previsti dallo stesso Piano Territoriale Provinciale (p.54): a) favorire l'insediamento nell'area di "centri per la diffusione dell'innovazione e dei servizi alle imprese"; b) realizzare piazze commerciali o un parco commerciale nell'area Fossò, Vigonovo, Strà, Fiesso d'Artico, inteso come area in cui insiste una gamma di attività strettamente connessa alla distribuzione delle merci, in cui si consegua una aggregazione insediativa e funzionale organica, un adeguato livello dei servizi comuni e delle prestazioni ambientali come riordino delle "strade mercato"; c) "riqualificare e potenziare" le infrastrutture delle aree produttive di Mira, Dolo, Fiesso, Strà, Vigonovo e Fossò; risulterebbero difficilmente perseguibili senza adeguata viabilità. È impossibile infatti concentrare sulla sola autostrada a nord e sulla linea ferroviaria quadruplicata il traffico interno all'area, e resterebbero tagliati fuori dalla fase di sviluppo tutta l'area sud (Camponogara, Campagna Lupia e Campolongo Maggiore), comuni che registrano il più marcato ritardo nello sviluppo. Tali infrastrutture non potrebbero in alcun modo sostituire una moderna strada a due-quattro corsie lungo l'asse idroviario (su golena o a nord del sedime) con rampe di distribuzione sulla viabilità secondaria in coincidenza con i centri principali.

Alcune indagini condotte attraverso lo sviluppo di tesi di laurea presso lo IUAV¹² di Venezia hanno condotto all'esame di ipotesi di realizzazione della strada in sedime o su golena, con ipotesi di costo nell'ordine rispettivamente di 40 e 30 miliardi (1994).

¹² Quaglio, A.; Perviero, S. "Idrovia Padova-Venezia, proposte per il riutilizzo a sede viaria", Anno accademico 1992-1993, gentilmente presentata dal Ch.mo Prof. Enzo Siviero.

3. Un'area vitale sotto il profilo demografico ed economico

Ai fini della presente indagine sono stati elaborati dati a livello comunale, raggruppati per aree omogenee, utilizzando le rilevazioni disponibili provenienti dai Censimenti ISTAT del 1981 e 1991 per la popolazione e le abitazioni, nonché dei Censimenti generali dell'industria, artigianato, commercio e servizi del 1982, 1992 per le attività economiche. I dati dei censimenti sono stati comparati con quelli disponibili attraverso le banche dati CERVED-INFOCAMERE per il 1994. Sono stati inoltre raccolti molteplici studi e ricerche sull'area della Riviera del Brenta e sul distretto industriale calzaturiero¹³.

Popolazione

1) Negli ultimi 10 anni, secondo i Censimenti ISTAT, la popolazione è diminuita nei comuni capoluogo e nei comuni di cintura immediatamente a ridosso dei capoluoghi (Mira e Noventa Padovana, anche se per motivi diversi), ed è aumentata nei comuni di seconda cintura. Complessivamente, tuttavia si sono registrati incrementi positivi di popolazione in tutta l'area considerata, comprendente due gruppi di comuni in provincia di Venezia (+5,4% nella fascia sud, +1,7% nella Riviera), e un gruppo di comuni nella provincia di Padova (+6%), tutti compresi o confinanti con il distretto socio-economico della Riviera del Brenta, in presenza di una riduzione dei capoluoghi e della stessa provincia di Venezia. È confermata, quindi, la vitalità dell'area sotto il profilo demografico, anche se i maggiori segnali di sviluppo sono localizzati in prossimità del capoluogo padovano e nell'area sud a ridosso del Piovese, caratterizzata da una densità di abitanti/kmq. (187) nettamente inferiore alla media provinciale (333). Passando all'osservazione della popolazione suddivisa in classi di età, si deve rilevare la forte concentrazione di popolazione in età giovanile residente nelle aree considerate rispetto ai capoluoghi e alla media provinciale. La presenza di giovani fino a 15 anni risulta superiore da 1 a 4 punti percentuali rispetto alla media provinciale nell'area veneziana, mentre ancora più marcata è la concentrazione di popolazione in età lavorativa (15-54 anni), da 2 a 3 punti percentuali sul totale in più rispetto alla media regionale. Come già osservato, i capoluoghi di Padova e Venezia, in termini di popolazione anziana, possiedono uno scarto percentuale superiore al 10% rispetto all'area della Riviera del Brenta, che si connota così tipicamente come una "cintura in rapida crescita", con tutti i fenomeni che la caratterizzano: domanda di servizi di assistenza alla famiglia e ai giovani, domanda sanitaria, domanda di spazi e strutture ricreative e sportive, ecc.

¹³ Bonzio, M. "Quale politica industriale per il calzaturiero del Brenta", Coses, 1996 paper; Redivo G. "Un distretto industriale che ha vinto la crisi del 1992", in Padova Economica, 1/95.

Per quanto riguarda il livello di preparazione scolastica della popolazione, malgrado i notevoli progressi della scolarizzazione superiore registrati negli anni '80, il peso della popolazione diplomata e laureata nelle aree considerate, rispetto alle corrispondenti quote percentuali del capoluogo e allo stesso valore provinciale rimane seriamente al di sotto della media. Occorre considerare questo fenomeno come importante segnale delle opportunità di sviluppo ed evoluzione di un'area, e perciò individuare le forme e gli investimenti necessari ad incrementare rapidamente il livello di formazione scolastica e post-scolastica dell'area. Non è da escludere l'affermazione di alcuni fenomeni di abbandono della scuola secondaria superiore in presenza di uno scarso decentramento provinciale (centralità di Mestre-Venezia per gli istituti superiori) e di una consistente offerta di lavoro da parte della aziende locali. Sempre più spesso questo fenomeno, a partire dagli anni '80, ha spinto verso il basso il tasso percentuale di giovani che proseguono la scuola secondaria dopo il raggiungimento dell'obbligo.

Per quanto riguarda infine la suddivisione della popolazione residente attiva in condizione professionale, vengono confermate le osservazioni in premessa, e cioè che la principale fonte di occupazione locale deriva dalle attività manifatturiere tradizionali (artigianato e industria delle calzature, installazione e manutenzione di impianti industriali, aziende del settore della metalmeccanica e della plastica direttamente o indirettamente collegate al distretto calzaturiero oppure collegate alle aree industriali di Padova e Mestre-Marghera); la seconda fonte di attività economica, in termini di importanza occupazionale, è rappresentata dal settore commerciale e dai pubblici esercizi, direttamente legati alla funzione commerciale di Vigonza, Strà, Fossò ed a quella turistica dei comuni della Riviera. Secondo il COSES, il comune di Mira rientra ancora, come comune di prima cintura, nel sistema locale del lavoro del Comune di Venezia.

Al 1994, i tassi di disoccupazione nelle diverse aree della provincia di Venezia erano così riassumibili¹⁴:

Chioggia e S.Donà di Piave	oltre il 9%
Venezia e Portogruaro	intorno all'8%
Dolo e Mirano	6,5-7,0%
Padova area urbana	6%
Veneto	5,5%

¹⁴ Anastasia, B. (cit.) "Il mercato del lavoro veneziano nell'attuale fase congiunturale", Coses Informazioni n°11/95, p.33.

Reddito pro-capite, consumi ed attività economiche

Per la valutazione della situazione reddituale e del livello di sviluppo economico dell'area, è stata utilizzata una esposizione cartografica specifica realizzata in occasione di recenti studi sull'area metropolitana Padova-Venezia ¹⁵. Relativamente alle stime della ricchezza locale, è stata utilizzata una mappa riportata in Tavola 1, che è il risultato della elaborazione di 16 variabili demografiche, economiche e sociali dei flussi di spesa per l'acquisto di beni, la quale individua i 582 comuni del Veneto come appartenenti a gruppi distinti di consumi. L'indicatore dei consumi pro-capite è stato utilizzato come indicatore dei livelli di disponibilità delle famiglie, ed è più adatto ad individuare l'omogeneità del territorio rispetto al valore aggiunto al costo dei fattori, il quale risente molto della concentrazione di attività industriali o terziarie nei singoli comuni¹⁶.

La suddivisioni in gruppi per livello di consumi pro-capite è la seguente:

¹⁵ Cit. "Una Metropoli nel Nord-Est", Fiera di Padova, Sala Carraresi, 27/1/1995. Allegato statistico a cura di Mognato, F. e Fiorello, G., p.284 ss.

¹⁶ Le stime si riferiscono al 1992, aggiornate al 1994, e sono state realizzate dall'Osservatorio Prezzi e Consumi della Regione Veneto.

Gruppo	Consumo pro-capite al 1994	Indice Veneto=100
1 (Prevalenza cinture urbane)	21.644.000	95,5
2 (Aree intermedie alle province)	22.742.000	100,3
3 (Area montana e polesine)	22.469.000	99,2
4 (Prevalenza pedemontana)	25.335.000	111,8
5 (Montagna veronese, montagna bellunese)	20.997.000	92,7
Gruppo	Consumo pro-capite al 1994	Indice Veneto=100
6 (Prev. Padova-Venezia, area Rovigo, area Garda)	23.281.000	102,7
7 (Capoluoghi di provincia)	23.367.000	103,1
Veneto	22.659.000	100,0
Italia	18.697.000	82,5

Dall'osservazione della tavola, risulta che, al 1994, i comuni considerati nella presente ricerca si collocavano intorno al valore medio regionale, con caratteristiche più elevate per la Riviera del Brenta (gruppo 6) e leggermente inferiori per le cinture urbane di Padova e Venezia (gruppo 1).

Si prenda ora in esame la concentrazione di unità locali (imprese) per 1.000 abitanti nelle aree considerate per macro-settori: l'analisi dei dati evidenzia che la concentrazione delle attività industriali risulta nettamente superiore sia alla media provinciale (16,3 imprese per 1.000 abitanti a Venezia e 23,4 a Padova, che è più industrializzata rispetto a Venezia) che ai valori dei rispettivi capoluoghi, molto bassi per la naturale concentrazione di attività commerciali tradizionali, terziarie avanzate e di servizi a Padova, (36,93 e 29,41 u.l. per 1.000 abitanti) e turistico-terziarie a Venezia (28,7 commercio e 16,4 altre attività).

Per quanto riguarda la concentrazione per 1.000 abitanti di attività commerciali nell'area dei comuni considerati della Riviera del Brenta e della Provincia di Padova, la presenza di aziende risulta intorno ai valori medi provinciali, grazie allo sviluppo locale di attività collegate al turismo e alla funzione commerciale della SS 11.

Omogenea al valore provinciale risulta la presenza di attività nel settore dei servizi.

Venendo infine all'analisi della dinamica delle imprese nel periodo intercensuario 1981-1991 e all'aggiornamento della situazione imprenditoriale al 1994 (CERVED), sono stati presi in considerazione i dati relativi alla ripartizione di imprese e addetti per rami di attività ISTAT nei singoli comuni e per gruppi di comuni, in relazione ai medesimi valori provinciali e dei capoluoghi. I comuni di seconda cintura che si trovano nella fascia tra Padova e Venezia hanno registrato un notevole incremento del numero di imprese nel decennio 1981-1991, ma l'incremento risulta evidente in particolare per il numero di addetti, superiore alla media provinciale e al dato del capoluogo in entrambe le province. Fanno eccezione i comuni di Vigonovo e Strà, che non sono considerati tributari di Venezia e che sembrano aver risentito particolarmente della situazione di estrema contiguità fisica a Padova e di lontananza dal capoluogo di provincia Venezia, ricreando condizioni di residenza e pendolarismo verso la Zona industriale e il centro urbano padovano. Nell'area padovana è facilmente individuabile la dinamica di sviluppo, che è centrata sulla crescita decisa della Zona Industriale (un'area che per dimensioni costituisce la maggiore concentrazione industriale nel centro del Veneto, con oltre 900 aziende nella sola zona industriale e altre centinaia del terziario localizzate nel Centro Direzionale che dal casello di Padova est porta al centro della città). La Zona Industriale ha svolto funzioni attrattive di attività economiche rispetto a cittadini residenti a Vigonovo, Strà e Noventa Padovana.

L'area di sviluppo artigianale e industriale intorno a Padova verso Venezia si è gradualmente estesa a Vigonza, Saonara e Ponte S.Nicolò, grazie alla presenza delle arterie Noalese, SS 11, nuova superstrada dei Vivai e SS 516 Piovese. Una interessante interpretazione della dinamica socio-economica ed imprenditoriale dell'area veneziana ci viene offerta dal CIR. In occasione degli studi realizzati per la Regione Veneto per la delimitazione delle aree obiettivo 2, scrive infatti il CIR (Associazione Industriali di Venezia, 1993): "alla luce dei dati comparativi nel panorama economico e sociale veneto, la provincia di Venezia viene perciò a configurarsi come una delle aree con accentuati processi di decrescita. Negli ultimi 30 anni la provincia ha visto infatti ridotta la propria quota di reddito prodotto rispetto al Veneto di quasi 3 punti percentuali, dal 20,49% al 18,13% del P.L. veneto... In questo contesto appare evidente la nuova specializzazione del sistema economico del capoluogo e di Mestre verso il terziario... Il rapporto tra il polo di Marghera e il capoluogo veneziano va esaminato sotto il profilo demografico. Nel comune di Venezia risiede il 37,8% della popolazione della provincia, quota che è in continua diminuzione da 20 anni, dato che nel '71 era il 46,3%. La popolazione della provincia è rimasta sostanzialmente stabile e si è prodotto uno spostamento interno a svantaggio del capoluogo. Il sistema produttivo ha seguito un analogo processo: le imprese nell'intero comune capoluogo sono cresciute negli ultimi 20 anni del 12,4%, mentre molto più vivaci sotto questo profilo sono stati i comuni della corona: la prima fascia (Mira,

Mirano, Spinea, Martellago, Marcon) ha visto raddoppiato il numero delle imprese, ma nella seconda fascia (Camponogara, Dolo, Fossò, Fiesso, Mirano, Salzano, Pianiga, S.Maria di Sala, Martellago, Noale, Scorzè) la dinamica è stata ancora più sostenuta. Il numero delle imprese e degli addetti in vent'anni (1971-1991) è aumentato cinque volte di più nella cintura che nel capoluogo. Per quanto riguarda il settore secondario (industria e artigianato di produzione), tra il 1971 e il 1991 il capoluogo ha perso il 28,4% delle imprese e il 39,1% degli addetti, mentre nella seconda fascia l'incremento è stato netto e significativo". Il fenomeno può essere posto in relazione a più cause: la perdita del ruolo trainante di Marghera ha sospinto la nuova imprenditoria (lavoratori espulsi da P.Marghera ma soprattutto figli degli stessi) verso aree di nuovo insediamento nella terraferma interna, mentre i costi di insediamento inferiori, la migliore qualità insediativa e residenziale, ed infine il legame col sistema imprenditoriale di Padova e Treviso hanno animato il territorio della provincia, un tempo tributario operaio del capoluogo e ora pienamente integrato nel "sistema territoriale" delle piccole e medie imprese venete.

In queste condizioni, si evidenzia la crescente attrattività, per le comunità municipali residenti nella fascia centrale tra Padova e Venezia, di un modello autonomo di sviluppo basato sulle piccole e medie imprese manifatturiere moderne ed innovative, anche a carattere distrettuale (come la calzatura, e il suo indotto innovativo (CAM, CIM, stampi, parti e componenti) e sulla valorizzazione di alcune peculiarità turistiche e culturali centrate sul patrimonio storico e artistico della Riviera del Brenta.

4. Risorse pubbliche pre-esistenti: aspetti storici e tecnici dell'infrastruttura idroviaria

La principale risorsa infrastrutturale incompiuta di quest'area è costituita dal complesso dei terreni e delle opere dell'Idrovia Padova-Venezia.

Nel luglio del 1985 la Regione Veneto, con deliberazione di Giunta n.4119 del 27/07/85, decideva di proporre al Ministero dei Lavori Pubblici il commissariamento e la liquidazione del Consorzio Idrovia Padova-Venezia, e nel contempo incaricava la SpA idrovie di Roma di procedere all'esecuzione degli ulteriori lavori idroviari. A seguito di tale decisione tutte le opere già realizzate venivano prese in consegna dalla Regione Veneto e affidate al Nucleo regionale del Genio Civile di Venezia per la necessaria sorveglianza e relativa manutenzione.

Da tale periodo in poi non è stato effettuato alcun intervento di manutenzione, con gravissime conseguenze di degrado e di pericolo, specie per quanto riguarda la gestione del rischio idraulico conseguente alla copertura del territorio della Zona Industriale di Padova nonché della altre zone urbane che insistono lungo il tracciato dell'idrovia.

Con decreto del Presidente della Repubblica del 12/3/1988, il Consorzio per l'Idrovia Padova Venezia fu soppresso e posto in liquidazione.

L'insieme delle opere realizzate per l'idrovia Padova-Venezia ammontava, al 1993, a Lit. 100 miliardi, fatta esclusione per gli ultimi 14.363 milioni stanziati dal F.I.O. (Fondo Investimenti Occupazione) nel 1991 e revocati con delibera CIPE pubblicata sulla G.U. n.204 del 31/8/1993, ultimo atto della storia dell'Idrovia Padova-Venezia. La lista è la seguente: n.13 ponti stradali in traversa sul fiume Brenta, n.1 ponte ferroviario, una chiusa mobile in destra Brenta, 6 km. di canale navigabile su 27 km. complessivi, n.1 ponte sullo sbarramento sul fiume Brenta, n. 1 chiusa mobile in sinistra Brenta. Sono stati adottati piani di espropriazione per 1.600.000 mq. complessivi, e già acquistati o espropriati 383.500 mq. di aree e 15 fabbricati.

Lo stato delle singole realizzazioni è il seguente:

- Porto interno di Padova, non ancora scavato.
- Banchine pubbliche del porto interno di Padova per 600 mt. di accosti, 400 mt. di banchina per terminal container FS, 100 mt di banchina per natanti di servizio, già realizzati.
- Tratto di canale tra Padova e il fiume Brenta: realizzato per circa l'85%; mentre il canale è già utilizzato per lo scolo di acque piovane, per il completamento a navigabilità manca lo scavo di 1.500 m. circa di canale, il rivestimento delle sponde, l'esecuzione di diaframmi a contenimento della falda freatica, la realizzazione delle piste viabili, fossi e drenaggi.
- Attraversamento fiume Brenta: parzialmente realizzata la chiusa di destra, da realizzare quelle di sinistra.
- Tratto di canale tra fiume Brenta e canale Novissimo: sono stati espropriati il 50% dei terreni necessari alla realizzazione. Per la navigabilità sono necessari rivestimenti per 9.700 m., 3.000 m. di impermeabilizzazione, 8 botti a sifone e opere di viabilità e drenaggio.
- Sostegno mobile e ponte sul canale Novissimo: non ancora realizzati.
- Conca Gusso: già esistente, richiede manutenzione straordinaria.
- canale tra la sinistra del canale Novissimo e la conterminazione lagunare: già scavato per m.4.100, da rivestire.
- Canale lagunare, non ancora scavato.

Le stime per il completamento dell'opera sono molteplici. Tra queste, si possono elencare quella del Piano poliennale per la rete Padano-veneta, allegati al PRT Veneto, 2/90, Lit. 87 miliardi; Regione del Veneto, progetto generale approvato in CTR 30/9/88, Lit. 64,5 miliardi; Comitato Interregionale per la Navigazione Interna, 4/3/91: 128 miliardi; Stima CIPET per piano poliennale rete idroviaria 1992, 128 miliardi; stima Regione del Veneto 3/92, 95 miliardi. Secondo il lavoro eseguito per la Regione nel 1994, la stima finale ammonta a Lit. 106 miliardi, di cui 9 miliardi per espropri, che in termini prudenziali potrebbero però facilmente lievitare fino a 20 miliardi.

Infatti, per il completamento dell'Idrovia e del porto fluviale di Padova sarebbero necessari oggi ulteriori espropri per almeno mq. 750.000¹⁷, così suddivisi: mq. 210.000 in aree interne al comprensorio della Zona Industriale di Padova, mq. 530.000 tra il fiume Brenta e il fiume Novissimo, mq. 10.000 tra il fiume Novissimo e la terminazione lagunare.

Va infine ricordato che, circa l'Idrovia Padova-Venezia, il Piano Territoriale Provinciale di Venezia (approvato con D.C.P. prot. 10696/I° di verbale del 10/3/95), indica l'inopportunità del completamento (p.89), anche in relazione ai citati studi compiuti dalla Regione Veneto sulle condizioni economiche di fattibilità (prof. Gilberto Muraro, dr. Cesare Dosi, Sistemi Operativi s.r.l., 1994).

In relazione all'ipotesi di realizzare una strada lungo l'Idrovia Padova-Venezia, il progetto più accreditato risulta ancora quello formulato dal Consorzio Zona Industriale di Padova, che prevede la partenza della strada dalla tangenziale est di Padova (Corso J.F.Kennedy) ed il suo sviluppo sulle due golene o a sud del sedime idroviario, con un primo incrocio in comune di Saonara (Pd) con la strada provinciale dei Vivai per Chioggia.

Successivamente, il tracciato dovrebbe seguire il canale idroviario a nord o ancora su entrambe le golene fino alla traversa del Brenta e alla "conca Gusso", immettendosi nei tracciati della SS 309 Romea e della futura nuova Romea commerciale. Nell'ipotesi della doppia strada a due corsie su golene, con pista ciclabile affiancata, quasi tutti i ponti stradali di scavalcamento del canale idroviario potrebbero essere utilizzati e mantenuti per la realizzazione degli svincoli con la viabilità ordinaria, in quanto la luce disponibile sotto i ponti risulta pienamente sufficiente al passaggio di veicoli commerciali ed industriali.

La larghezza complessiva della fascia di territorio occupata dal canale idrovia e dalle pertinenze è di m. 120 così suddivisi: 15 mt di fascia di rispetto dai terreni di confine alla sommità golenale, 12 metri di golena e 8 metri di scarpata, 50 mt. di larghezza media del canale, per un totale di 35 metri rispettivamente a destra e a sinistra del canale (allegata mappa di riferimento realizzata dalla società Interporto di Padova s.p.a.).

Nel quadro sin qui delineato, infine, si inserisce e conferisce nuovi elementi di valutazione ai fini di un probabile futuro completamento dell'Idrovia il disegno di legge predisposto nel maggio 1996 dalla Giunta Regionale del Veneto per la "costituzione di una società per azioni per la gestione dei servizi idroviari regionali", potenzialmente destinataria di conferimenti di beni patrimoniali mobili e immobili destinati all'esercizio della navigazione interna.

¹⁷ Indicazioni gentilmente fornite dal Consorzio Zona Industriale e Porto Fluviale di Padova, febbraio 1996.

5. Una proposta innovativa per la gestione del territorio

Nei punti precedenti sono stati esaminati, a grandi linee, i fattori che hanno rimesso in discussione l'utilizzazione dell'infrastruttura idroviaria in chiave urbanistica.

Questa ipotesi fu anticipata già in fase di redazione, per conto della Giunta Regionale del Veneto, del progetto "Venetiaexpo 2.000" che il Gruppo Tecnico Regionale presentò al Bureau Internationale des Expositions di Parigi per accreditare la candidatura del Veneto all'Esposizione Universale del 2.000. In tale occasione, l'ipotesi di fondo era il completamento dell'idrovia Padova-Venezia al fine di realizzare nel terminale acqueo del porto fluviale di Padova una parte dei padiglioni delle nazioni per l'EXPO, da destinare in seguito a magazzini dell'area portuale.

Successivamente, in occasione del progetto NEST (North East Science and Technology, progetto del Parco Scientifico e Tecnologico Multipolare del Veneto) fu proposta in via ipotetica l'idea che l'idrovia, completata con caratteristiche minime, potesse costituire un "trait d'union" turistico-paesaggistico tra Venezia e Padova, ospitando lungo il suo percorso campus e facoltà universitarie scientifiche per un sistema integrato di centri di didattica superiore regionale (la "Riviera Tecnologica").

È apparso ai più suggestiva e affascinante l'ipotesi di affiancare una nuova "Riviera del XXI secolo" a quella realizzata e utilizzata dai veneziani a partire dal XIV secolo, una Riviera che accogliendo le attività produttive, artigianali e industriali, insieme a quelle didattiche e scientifiche, riproduca le condizioni per un ruolo competitivo e innovativo del Veneto nei mercati globali contemporanei, favorendo la crescita e lo sviluppo dell'area tra Padova e Venezia.

Tuttavia, a queste interessanti ipotesi si contrappone una realtà quotidiana costituita dalla riduzione costante delle risorse pubbliche destinate agli investimenti, un forte ritardo nell'assegnazione di facoltà di prelievo fiscale alle autonomie locali (federalismo, autonomia) oltre i limiti consentiti dalle necessità di finanziamento delle spese correnti, un costante ritardo nell'attuazione dei progetti prioritari di manutenzione e di realizzazione della viabilità da parte dell'ANAS. Province e Comuni non sono nelle condizioni di potersi accollare investimenti pluriennali di portata sproporzionata rispetto ai bilanci di parte capitale.

Alle ipotesi affacciate, verificabili solo in condizioni di disponibilità finanziarie astratte, ma in ogni caso rilevanti, di una finanza pubblica che è invece oggi ridotta ai minimi termini, debbono necessariamente contrapporsi proposte più serie di valorizzazione dell'infrastruttura che, tenendo conto del cumulo di investimenti effettuato negli anni, e dei cambiamenti permanenti alla morfologia organizzativa e insediativa del territorio apportata dagli espropri, dagli scavi e dalle opere sinora compiuti, individuino le modalità più opportune per utilizzare il tracciato idroviario nella logica più sopra descritta.

Vi sono quindi, oggi, due prerequisiti fondamentali per programmare lo sviluppo dell'area in questione: la disponibilità di aree industriali programmate e da realizzare nei comuni interessati e la disponibilità di beni materiali di proprietà pubblica (ponti, strade, canale, terreni espropriati), atti ad assicurare la sicurezza del governo idraulico del territorio, la realizzazione di un fascio infrastrutturale di collegamento tra Padova e Venezia, eventualmente mantenendo anche l'originale obbiettivo di realizzare il canale idroviario.

Si sono, quindi, sin qui delineati i principali attori dell'operazione di riqualificazione territoriale proposta:

1. Regione, Province e Comuni dell'area interessata, da riunire attraverso uno strumento apposito (accordo di programma) che dovrebbe stabilire le linee fondamentali di programma per lo sviluppo dell'area interessata, attraverso l'istituzione di un apposito Consorzio o Società per Azioni (sul modello ZAI, ZIP, Cosecon). In tal senso sarebbe consigliabile un coordinamento degli strumenti di programmazione attraverso la promozione da parte della Regione di un accordo di programma contenente le linee guida dell'intervento. Gli accordi di programma promossi dal Presidente della Giunta Regionale hanno effetti modificativi sugli atti programmatori e sugli S.U.A. dei comuni coinvolti. All'accordo possono partecipare tutti gli Enti pubblici, non solo territoriali, e le Amministrazioni pubbliche interessate.
2. Individuazione e costituzione di un soggetto a prevalente o totalitaria partecipazione pubblica, che veda la partecipazione di soggetti pubblici dotati di comprovata capacità gestionale di opere pubbliche, servizi pubblici locali, allestimento e sviluppo di aree industriali, avente le seguenti finalità: a) stipulare convenzioni con i comuni appartenenti all'area allo scopo di assumere le funzioni di esproprio, frazionamento, lottizzazione e infrastrutturazione sotterranea delle aree per tutti i servizi, incluse le telecomunicazioni su fibra ottica; b) predisporre piani di acquisizione e di cessione delle aree destinate ad insediamento industriale e direzionale lungo l'Idrovia, con modalità tali da finanziare in parte o completamente la realizzazione delle opere infrastrutturali (strade, servizi, governo idraulico); c) individuare, ove possibile, la realizzazione di singole operazioni di project financing per il finanziamento dell'acquisizione, lottizzazione e vendita delle aree industriali, delle opere infrastrutturali da gestire in economia (ad esempio, *centri servizi direzionali, cablaggi sotterranei in fibra ottica, acquedotti industriali, servizi tecnologici*), della stessa strada lungo l'idrovia o delle eventuali altre infrastrutture (idrovia, linea ferroviaria, ecc.).

Riguardo all'ipotesi di costituzione di un *eventuale consorzio tra enti locali* per lo sviluppo industriale, tale forma giuridica, che dovrebbe ritenersi in ogni caso inadeguata sotto il profilo patrimoniale, per l'impossibilità dei comuni di far fronte alla necessaria capitalizzazione, risulta di dubbia realizzabilità in mancanza di una legislazione regionale specifica e del vigente disposto della

l.5/10/91, n.317, art.36, co.4, che costituisce come Enti pubblici economici tutti i Consorzi di Sviluppo Industriale costituiti ai sensi della vigente legislazione nazionale e regionale. Al riguardo si registra, inoltre, un forte disorientamento sia a livello nazionale che regionale in relazione alle incertezze applicative della l.142/90, e al vigente divieto alla costituzione di ulteriori enti pubblici.

3. Non rimane, quindi, che ricorrere all'ipotesi della società per azioni a prevalente o totalitario capitale pubblico, come indicato al precedente punto 2., con l'avvertenza che tale società dovrebbe essere direttamente costituita con l'accordo di programma, divenendo così lo strumento di realizzazione di tale accordo. Successivamente, potranno essere associati all'iniziativa soggetti privati quali istituti di credito ordinario e a medio lungo termine (come il Mediocredito Centrale) e altri soggetti gestori di particolari opere immobiliari in concessione, secondo modalità da definirsi con l'accordo di programma, in ottemperanza alle vigenti leggi. I benefici per i comuni coinvolti sarebbero evidenti: la realizzazione delle aree industriali e delle relative infrastrutture, con i relativi insediamenti in termini di gettito fiscale locale, posti di lavoro, sviluppo residenziale e di servizi; la loro manutenzione nel tempo; la possibilità di vedere realizzata un'opera (strada lungo l'Idrovia e canale navigabile) che sarebbe diversamente difficile se non impossibile vedere realizzate nei prossimi 15-20 anni.

L'autorità così costituita, analogamente a quella prospettata con il disegno di legge della Giunta Regionale "*costituzione di una società per azioni per la gestione dei servizi idroviari regionali*", avrebbe la facoltà di accordare e associare comuni ed enti pubblici per singole operazioni o sull'intera operazione di realizzazione delle infrastrutture previste dall'Accordo, che dovranno essere appositamente pianificate nella fase preliminare di studio del programma di sviluppo dell'area. La società, inoltre, potrà agire come ente di promozione e come "catalizzatore locale" dello sviluppo dell'area, attraendo investimenti nazionali ed esteri in relazione alle citate esigenze enunciate dal Piano Territoriale Provinciale, e cioè per lo sviluppo di un Parco Commerciale e di un insieme di centri per lo sviluppo dell'innovazione industriale, in contatto diretto con le Università di Padova e Venezia.

Essenziale, a tal fine, dovrà essere il disegno dell'accordo di programma: esso dovrà delineare una entità autonoma, immune dalle modificazioni politiche che si potranno verificare nel corso del suo "ciclo di vita", e ciò essenzialmente per il fatto che investitori privati dovranno avere l'assoluta garanzia di ritorno sui progetti di "project financing" realizzati in termini di aree industriali, strutture edilizie e servizi.

Proprio a tal fine, risulta indispensabile avviare una riflessione generale sulle ipotesi qui delineate che, attraverso un processo formale di pianificazione e programmazione (Piano di Area ex l.r. 61/85) permetta alla provincia, alle

comunità locali e alle forze sociali ed economiche di esprimere il proprio parere e partecipare alla fase di programmazione, se necessario bocciando il progetto, e indicando alternative all'utilizzazione futura del canale idroviario e opzioni per lo sviluppo futuro dell'area metropolitana compresa tra Padova e Venezia.

L'ipotesi non dovrà, infine, essere considerata concorrenziale con quella del Parco Scientifico e Tecnologico di Venezia, in quanto essa sarà prevalentemente dedicata ad uno sviluppo qualitativo del territorio e del tessuto delle piccole e medie imprese dell'hinterland padovano e veneziano.

In ogni caso, l'ipotesi qui delineata richiederà comunque, una forte adesione politica e di consenso locale per essere realizzata. L'adesione politica diverrà tanto più difficile se non sarà possibile dimostrare alle comunità locali coinvolte i reali benefici economici e ambientali realizzabili con l'unificazione del progetto e la sua assegnazione ad una unica entità (autorità) realizzatrice.

La verifica concreta delle potenzialità economiche e sociali, la redazione di un Piano di Area, l'eventuale istituzione di un Consorzio o di una società per lo sviluppo locale costituiranno altrettanti strumenti per rendere la Riviera del Brenta una parte della città alla pari con Padova e Venezia, e non una periferia sacrificata alla metropoli.

Dalla stagnazione allo sviluppo della Riviera del Brenta

URGENZA DELLE RIFORME, DOMANDA DI AUTONOMIA, FIDUCIA NEI COMUNI, CRISI DI LEGITTIMITÀ DELLO STATO, BISOGNO DI INFRASTRUTTURE

Da un sondaggio sull'artigianato i motivi della crisi ma anche la grande voglia di guardare avanti.

(L'Artigiano - Giugno 1997 n.3)

“Le istituzioni non possono vivere di vita stentata troppo a lungo; essendo un corpo sociale, finiscono col corrompersi, ed è di questa corruzione non sempre avvertita e non sempre impedita che faccio una colpa anche ai cultori del diritto pubblico che hanno guardato più alla forma che ai contenuti, più alla forma di governo - al palazzo - che alla forma di Stato... La “rivolta fiscale”, dunque, o quel che fortunatamente folkloristico si è finora visto, deve illuminarci su un punto: il contribuente attende innovazioni degne di questo nome; attende di poter adempiere al dovere fiscale senza essere ostacolato pervicacemente da leggi, regolamenti, risoluzioni, normali, istruzioni ed altre diavolerie del genere, e da un'amministrazione finanziaria che va riorganizzata e moralmente risanata. Tutto ciò non è... una variabile dipendente rispetto al federalismo fiscale. Il cittadino si attende prestazioni di livello accettabile; non è affatto detto che tutto questo si realizzi solo perché si amplia, magari enormemente, l'area dell'autonomia degli enti substatali di Governo...”

Mario Bertolissi, “Rivolta Fiscale, Federalismo, Riforme Istituzionali”, Cedam, Padova, 1997.

Il sondaggio condotto tra aprile e maggio nella base associativa dell'Unione Artigiani è una importante miniera di informazioni, indirizzi e conferme del quadro sociale e civile padovano e veneto. Benché le domande riguardassero prevalentemente temi sociali ed imprenditoriali, dall'esame delle risposte è scaturita con grande efficacia la domanda di cambiamento che investe la società veneta. Questa domanda di trasformazione, che non conosce limitazione, investe

tutte le categorie politiche e sociali. E' estremamente scorretto, in questo senso, identificare, come hanno fatto i mass-media a livello nazionale, i secessionisti "serenissimi" di Piazza S.Marco quali appartenenti al ceto dei piccoli artigiani e commercianti.

Se è fuor d'ogni dubbio che nulla c'entra l'armata serenissima con l'artigianato padovano, è tuttavia chiaro il nesso causale tra uno Stato sempre più assente ed una inquietudine serpeggiante tra la popolazione, sia essa composta di lavoratori autonomi, lavoratori dipendenti e quant'altri.

A questa inquietudine occorre dare una risposta non più dilazionabile. Chi, come gli artigiani, opera e si impegna per la prosperità del Paese, si attende una presenza più marcata, un'assunzione di responsabilità concrete, un sacrificio finalmente visibile da parte di chi è delegato alla gestione dei servizi e dello Stato. E' questa attesa che determina l'inquietudine. Come interpretare, infatti, quella secca risposta di sfiducia nella giustizia che emerge dalle domande del questionario? I Tribunali non funzionano; chi cerca ragione ottiene torto, dilazione, umiliazione.

Questa funzione non federale, competenza diretta dello Stato e dei suoi corpi (Magistratura, Polizia, Carabinieri), insieme alla disciplina dell'immigrazione clandestina, insieme alla tutela dalla criminalità, sono altrettante domande cui nessuna Regione o Comune può offrire risposte. Sull'ordine pubblico e la sicurezza si gioca molto del disagio popolare.

Vi è poi il problema delle leggi e delle norme da rispettare. Alla pur graduale attenuazione e semplificazione intervenuta sul piano fiscale, si è sostituita negli ultimi anni l'insidiosa difficoltà di obbedire alle norme sulla sicurezza degli impianti, degli stabilimenti, alle Direttive CEE, alla certificazione di qualità. Oggi un imprenditore, superato lo scoglio fiscale, deve rispettare le norme sulla sicurezza della l.626/94, che richiedono la perfezione degli impianti elettrici, meccanici, antincendio e sanitari dell'azienda, a pena del carcere - e della copertura assicurativa in caso di infortuni -; che per vendere all'estero dal 1° gennaio i prodotti devono ottemperare alle direttive CEE macchine, bassa tensione, compatibilità elettromagnetica; che spesso, per fare l'impiantista o il subfornitore a nome di aziende italiane ed estere deve ottenere la certificazione di qualità. Deve dichiarare fedelmente entità e qualità dei rifiuti prodotti; deve adempiere a numerosissime altre norme tecniche relative al proprio lavoro. Tutto questo avviene in un clima repressivo da parte degli Organi preposti al controllo, non costruttivo, virtualmente senza aiuti da parte dello Stato. Nel caso in cui l'imprenditore sbaglia, dovrà spesso pagare una sanzione esorbitante, che non ha alcun rapporto con l'errore commesso.

Affinché il cittadino rispetti una norma, essa dovrebbe arrecargli un vantaggio, non un danno. Come ricorda spesso Giorgio Lago, quando i nostri imprenditori fanno i dovuti confronti con l'Europa in cui il Veneto è già inserito, spesso non riescono a capire perché là vi siano servizi che funzionano, una pubblica

amministrazione partecipe dei problemi dell'impresa, un sistema bancario rigido, ma disponibile.

Vi è infine la questione delle politiche pubbliche. Gli artigiani hanno segnalato alcune aree di intervento in cui è urgente un impegno diretto delle istituzioni. Non vi è una richiesta di mera contribuzione in denaro, se non per quegli investimenti esorbitanti che, senza incentivi, potrebbero estrometterci dall'Europa. La domanda è per organi di controllo che consiglino, non reprimano, per uno Stato sociale che dia servizi sanitari e sociali a giovani, donne ed anziani all'altezza dei costi che impone, per una scuola migliore, che formi cittadini e lavoratori educati ad imparare, per una scuola che insegni l'informatica; per un intervento deciso, programmato, consistente, volto a realizzare le infrastrutture per la viabilità e per l'economia promesse da tanti decenni, ma sempre ferme.

Da tutte queste considerazioni si possono evincere alcune riflessioni, sui risultati del questionario e sul futuro del Veneto e dell'Italia.

1. L'economia non dipende solo dai tassi d'interesse o dalle variabili macroeconomiche. Vi sono vincoli più profondi come la fiducia e la collaborazione tra cittadini e istituzioni che, venendo a mancare, impediscono alla società di crescere. La bloccano a uno stato conflittuale. Senza fiducia, non v'è dialogo, l'occupazione non cresce, le imprese non investono, gli imprenditori guardano all'estero. E' richiesto un grande sforzo alle istituzioni per riallacciare il dialogo con i cittadini. E, sicuramente, questo dialogo non può partire da una base di superiorità dell'autorità. Lo Stato, le autonomie locali, sono al servizio del cittadino, non viceversa.
2. Le riforme dello Stato, federali o autonomistiche, non basteranno, da sole, a risolvere i nostri problemi. Occorre un lungo percorso di fatica e sacrificio per una riforma della pubblica amministrazione in tutti i suoi ambiti: la giustizia, l'ordine pubblico, i ministeri, le Regioni, i comuni. Anche i comuni non potranno uscire indenni dal cambiamento. In una Europa unita e un mercato unico non hanno più senso 5.000 comuni, 5.000 segretari, 5.000 comandanti dei vigili urbani, 5.000 CED, uffici tecnici, stazioni appaltanti. L'organizzazione pubblica deve diventare efficiente come l'impresa, integrarsi, riorganizzarsi, agire in modo economico. Non basta risparmiare.
3. Gli imprenditori sono pronti a fare la loro parte. Sono entusiasti, disposti a battersi per avere più terra per costruire fabbriche (e creare occupazione), per investire in innovazione, per qualificarsi ed aggiornarsi. Perfino per partecipare alla vita politica ed associativa, anche se manca il tempo.

L'Unione sta facendo del suo meglio per supplire alle mancanze dello Stato. Vogliono Stato, Enti Locali, Pubblica Amministrazione, ristabilire un rapporto costruttivo? Solo un dialogo basato sulla sincerità e la concretezza potrà permetterlo.

Urgenza delle riforme, domanda di autonomia, fiducia nei comuni

IL TURISMO RISORSA ECONOMICA PER PADOVA E LA PROVINCIA

(Padova Economica - Giugno 1997 n.3, con Alessandro Nardo)

Il turismo costituisce oggi una delle più importanti risorse economiche nazionali ed in particolare della Regione Veneto, che nel 1994 è stata la prima regione turistica italiana con 8,7 milioni di arrivi e 39 milioni di presenze¹ (dati ISTAT). Anche per la Provincia di Padova, nonostante la dislocazione geografica priva di zone montane, costiere o lacustri, il turismo costituisce un settore economico di importanza non trascurabile che merita di essere meglio conosciuto e valorizzato. Per tale motivo, Promuovere Padova intende fornire, attraverso il presente articolo, un approfondimento sulle caratteristiche strutturali, le specificità e la situazione attuale del settore turistico della provincia, nella prospettiva di una sua proiezione internazionale.

1. Alcuni dati strutturali

Il turismo è un fenomeno complesso, che risulta di difficile analisi, data la varietà dei settori economici che interessa. Le cifre fornite dal sistema nazionale statistico (ISTAT) che riguardano il turismo, fanno riferimento ad un insieme molto vario di attività economiche: alberghi e motel, con o senza ristorante, campeggi ed altri alloggi per brevi soggiorni, ostelli della gioventù e rifugi di montagna, aree attrezzate per roulotte, ristoranti, mense e fornitura di pasti preparati.

Secondo questa metodologia di rilevazione (ATECO 91), **le imprese operative turistiche** della Provincia di Padova al 31 dicembre 1996 erano 2.924², mostrando una dinamica, cioè la differenza tra le nuove imprese costituite e quelle che hanno cessato la propria attività, lievemente positiva rispetto all'anno precedente: +18 unità pari al +1,6%. Se analizziamo la variazione del numero imprese turistiche operative della Provincia di Padova nel periodo 1985-1996,

¹ Le presenze turistiche sono il numero di giornate trascorse negli esercizi ricettivi.

² I dati relativi al numero delle imprese operative e degli addetti del settore turistico sono tratti dal "Rapporto sulla dinamica dell'economia locale del 1996" a cura dell'Ufficio Studi della Camera di Commercio di Padova.

notiamo come essa sia stata complessivamente positiva (+24,4%) con un incremento medio annuo del 2,2%. I corrispettivi dati a livello regionale dello stesso periodo indicano un incremento delle imprese operative più contenuto, sia per quel che riguarda la variazione in valore assoluto (+11,5%) sia per l'aumento medio annuo (+1,0%). Nel periodo 1985-1996 le imprese turistiche padovane aumentano il loro "peso" percentuale rispetto al totale regionale, passando dal 12,9% del 1985 al 14,4% del 1996.

Il numero degli **addetti** del settore turistico della Provincia di Padova, ammonta nel 1996 a 9.276 unità (+6,5% rispetto al 1995) pari al 3,8% del totale provinciale degli occupati. Si tratta di una cifra che stima per difetto il numero effettivo degli occupati a causa della mancata rilevazione a fini statistici di alcuni lavoratori stagionali. Rispetto al totale regionale del settore turistico, gli occupati della Provincia di Padova rappresentano il 7,4%.

La **struttura ricettiva** della Provincia di Padova nel 1996 è composta da 372 esercizi alberghieri (18.820 camere, 29.106 letti, 18.131 bagni) e da 50 esercizi extralberghieri (576 camere, 1561 letti, 384 bagni). Rispetto al totale regionale, gli esercizi alberghieri di Padova nel 1996, rappresentano l'11,4%, ma il numero di posti letto costituisce il 18,8% del totale regionale. Secondo i dati del 1995, la Provincia di Padova si colloca al terzo posto dopo Venezia e Verona per numero di posti letto complessivi. Per quanto riguarda gli esercizi extralberghieri Padova nel 1996 ha rappresentato solamente lo 0,1% del totale regionale. Lo scarsissimo peso degli esercizi extralberghieri della Provincia di Padova all'interno della Regione Veneto è spiegabile con il tipo di turismo praticato a Padova: turismo di cura (bacino termale) e di soggiorno storico-culturale appartenente alla fascia di reddito medio-alta, turismo d'affari e congressuale, con presenza ridotta di turismo tradizionale e del tempo libero.

Nel periodo 1991-1995 il numero totale degli esercizi alberghieri della Provincia di Padova è diminuito del 7,5% (-22 unità), un andamento analogo a quello che si è verificato a livello regionale: -7% (-107 unità). Il calo degli esercizi alberghieri ha riguardato soprattutto gli hotel a 1 o 2 stelle³ che hanno un limitato numero di posti letto e quindi la loro chiusura non ha comportato una grande perdita nel numero complessivo dei posti letto che sia nella Provincia di Padova che a livello regionale sono diminuiti solo dello 0,7%. Come conseguenza, la dimensione media degli esercizi alberghieri nel periodo considerato è aumentata passando per la Provincia di Padova da una media di 81 posti letto per esercizio alberghiero nel 1991, ad una media di 87,1 posti letto nel 1995. A livello regionale la dimensione media degli esercizi alberghieri è passata dai 116 posti letto del

³ Sistema di classificazione regionale degli alberghi in base alla dimensione ed al livello di qualità della struttura alberghiera. Il massimo punteggio è 5 stelle, il minimo 1.

1991 ai 123,9 del 1995. Sia a Padova che nel Veneto dunque gli esercizi alberghieri più piccoli stanno cedendo il passo a quelli più grandi, segno che le piccole gestioni di tipo familiare tendono a scomparire a tutto vantaggio degli alberghi a maggiore dimensione e delle catene alberghiere che offrono migliori standard di qualità dei servizi maggiormente idonei a confrontarsi con la concorrenza internazionale.

1.1 Arrivi e presenze

L'andamento dei flussi turistici della Provincia di Padova del 1996 (984.178 arrivi e 4.601.798 presenze) è stato certamente positivo anche se, da un punto di vista statistico, non è possibile comparare i dati del 1996 con quelli dell'anno precedente dato che l'Azienda di Promozione di Padova ha modificato la propria metodologia di rilevazione dei flussi turistici degli esercizi extralberghieri⁴. L'analisi dunque si deve svolgere solamente sui dati del comparto alberghiero. Quest'ultimo ha visto aumentare nel 1996 il numero totale degli arrivi di turisti (956.189 unità - +1,7%), più nella componente estera (+2,6%) che in quella italiana (+0,8%) registrando un incremento più contenuto rispetto all'anno precedente, quando la crescita del numero degli arrivi era stata del 10,2%.

Per quanto riguarda le presenze alberghiere (4.493.645 unità) hanno segnato un complessivo incremento (+1,4%) dovuto soprattutto alla crescita delle presenze straniere (+5%) che hanno più che compensato il calo di quelle italiane (-3,7%).

L'andamento nel lungo periodo (1985-1996) del settore alberghiero ha visto crescere complessivamente sia gli arrivi (+25,9%, aumento medio annuo del 2,4%), soprattutto quelli stranieri (+44,8%, aumento medio annuo del 4,1%), che le presenze (+15,4%, aumento medio annuo dell'1,4%).

Nel periodo 1985-1995 l'intero settore ricettivo della Provincia di Padova, esercizi alberghieri ed extralberghieri, è cresciuto sia nel numero di arrivi (+ 24,2%, aumento medio annuo del 2,4%) che nel numero delle presenze (+39%, aumento medio annuo del 3,9%).

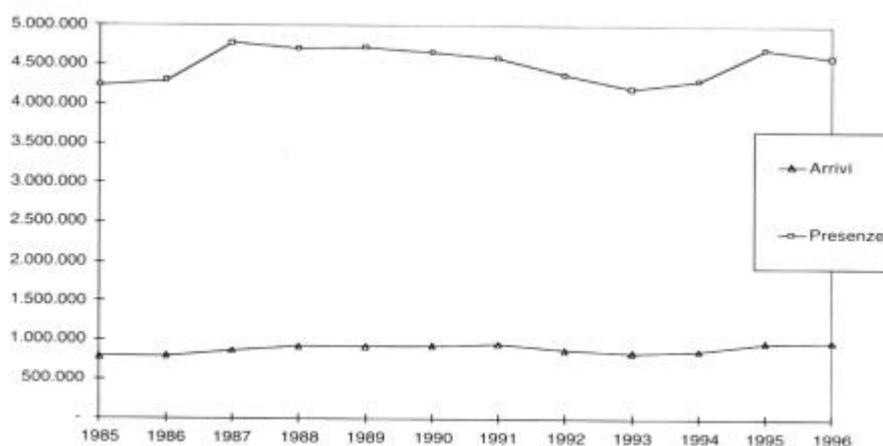
⁴ L'Azienda di Promozione Turistica di Padova a cui spetta il compito di rilevare i flussi turistici del territorio di propria competenza dal 1996 ha escluso dal computo degli arrivi e delle presenze extralberghiere gli studenti universitari ospitati da affittacamere interrompendo di fatto la serie storica delle statistiche degli anni precedenti. Tenuto conto di tale avvertenza, va comunque sottolineato che, anche con l'esclusione di tali dati, nel 1996 la variazione degli arrivi e delle presenze in Provincia di Padova ammonta rispettivamente al +0,6% ed al +4,8%.

**Provincia di Padova. Arrivi e presenze negli esercizi alberghieri ed
extralberghieri. Anni 1985-1996**

Anno	Esercizi alberghieri				Esercizi extralberghieri			
	Arrivi		Presenze		Arrivi		Presenze	
	Totale	di cui str.	Totale	di cui str.	Totale	di cui str.	Totale	di cui str.
1985	759.290	329.425	3.893.964	2.248.371	28.927	12.031	345.103	36.886
1986	764.740	317.295	3.930.866	2.228.830	34.797	14.316	370.646	40.297
1987	824.235	344.218	4.167.930	2.337.522	39.973	15.459	373.260	45.762
1988	873.998	359.480	4.459.085	2.436.351	41.791	16.550	386.014	49.454
1989	880.204	356.615	4.343.810	2.379.964	42.082	14.930	371.073	47.950
1990	888.159	356.987	4.417.171	2.301.579	38.602	21.071	258.940	61.072
1991	876.400	341.992	4.345.761	2.243.100	47.651	21.072	241.340	59.742
1992	846.958	328.595	4.062.921	2.074.177	33.397	16.588	304.807	58.910
1993	807.765	334.708	3.898.281	1.996.634	33.335	15.806	302.402	58.044
1994	853.093	383.755	4.121.927	2.316.852	33.648	16.176	302.366	56.840
1995	940.305	464.874	4.429.788	2.616.963	38.410	28.645	277.879	71.351
1996	956.189	476.955	4.493.645	2.748.033	27.989	20.290	108.693	74.489

Fonte: Unioncamere del Veneto e Camera di Commercio di Padova

Presenze ed arrivi esercizi alberghieri ed extralberghieri,
Provincia di Padova. Anni 1985-1996



La Provincia di Padova nel 1996 rappresenta il 9,4% degli arrivi e l'8,6% delle presenze della Regione Veneto, collocandosi, secondo i dati del 1995, rispettivamente al terzo posto, dopo Venezia e Verona, per numero di arrivi ed al quarto posto, dopo Venezia, Verona e Belluno, per numero di presenze.

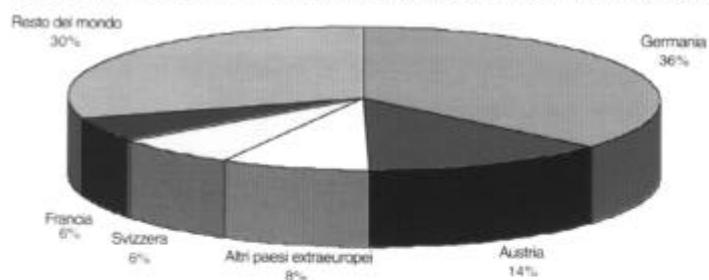
Se si considera ora il numero di giorni di permanenza media dei turisti a Padova nel 1996 (4,6), si nota un leggero calo rispetto all'anno precedente (4,8), segno che i turisti rispetto al passato (5,5 giorni di permanenza media nel 1985) tendono ad accorciare il tempo dedicato alle vacanze a causa della stagnazione economica, che investe sia l'Italia che gran parte dell'Europa, e probabilmente delle abitudini turistiche che nel tempo sono cambiate, facendo prediligere vacanze più brevi e frequenti durante l'anno.

Si considerino ora le percentuali degli arrivi e delle presenze straniere nella Provincia di Padova nel 1996, secondo le **prime cinque nazionalità** che assieme rappresentano rispettivamente il 70,1% e l'85,9% degli arrivi delle presenze straniere totali.

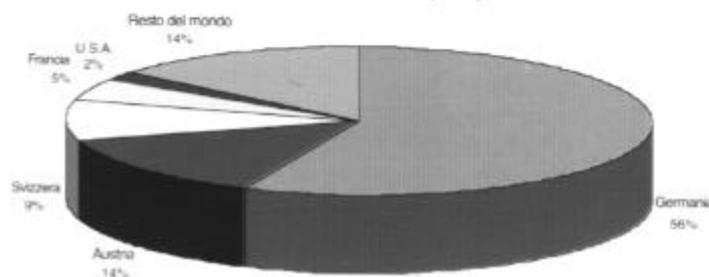
Per quanto riguarda gli **arrivi**, ai primi posti si trovano la Germania (36%) e l'Austria (14%), seguite dalla voce "altri paesi europei" (8,3%), dalla Svizzera (6,4%) e dalla Francia (5,8%).

Le **presenze** fanno registrare al primo posto la Germania (56%), l'Austria (13,7%), la Svizzera (8,9%), la Francia (4,8%) e gli USA (2,1%).

Percentuale degli arrivi a Padova secondo le principali nazionalità. Anno 1996



Percentuale delle presenze a Padova secondo le principali nazionalità. Anno 1996



A titolo di commento, non si può fare a meno di sottolineare che la ricorrenza dell'800° anniversario della nascita di S. Antonio da Padova ha prodotto, in termini di arrivi e presenze, una insignificante variazione dei flussi turistici, e quindi delle occasioni economiche per la nostra area. Nonostante il notevole impegno profuso dalle organizzazioni ecclesiali, turistiche e di promozione facenti capo al sistema locale, e le ingenti risorse economiche spese, tale anniversario non ha di fatto prodotto ricadute economiche significative sul sistema turistico padovano. Alla luce di tale evento, e dei risultati raggiunti, vanno considerate anche le iniziative relative all'imminente Giubileo del 2.000. Probabilmente il sistema turistico padovano necessita di un piano di rilancio di ampio respiro, che integri le strutture ricettive, artistiche e monumentali, museali e soprattutto gli eventi culturali padovani offrendo opportunità di attrarre i grandi flussi turistici in atto a livello globale.

2. Le diverse vocazioni turistiche della Provincia di Padova

Nella Provincia di Padova convivono diverse tipologie di turismo. Esiste infatti il turismo dei Comuni del Bacino Termale Euganeo, caratterizzato appunto da soggiorni per le cure termali ed il benessere fisico, il turismo congressuale e

d'affari del capoluogo, e il turismo culturale, storico, artistico e religioso che Padova condivide con altre città della Provincia.

Esaminiamo dunque un po' più da vicino queste diversi modi di "fare turismo" a Padova.

2.1 Il Bacino Termale

Fin dall'epoca dei romani, il Bacino delle Terme Euganee⁵ è famoso per le cure termali che qui sono praticate sfruttando le benefiche proprietà dell'acqua termale che sgorga dal sottosuolo alla temperatura di circa 84,5 °C. Nel comprensorio delle Terme Euganee sono concentrati 170 alberghi termali, dotati di 13.000 camere, 20.000 posti letto, oltre 200 piscine, 83 campi da tennis, 5 maneggi e 3 campi da golf. Ogni struttura alberghiera è dotata di un proprio reparto cure interno dove viene praticata agli ospiti la fangoterapia (applicazione di fanghi terapeutici sul corpo), la balneoterapia (immersione in vasche di acqua termale), la massoterapia (massaggio generale su corpo), la chinesiterapia e la terapia inalatoria (inalazione di vapore termale) per la cura di malattie reumatiche, le malattie dell'apparato respiratorio. Hanno visitato le Terme Euganee nel 1996 circa mezzo milione di visitatori, di cui 280.000 stranieri, per un totale di 3,6 milioni di giornate di presenza (2,4 milioni le presenze straniere). Il 55,2% degli arrivi ed il 64,4% delle presenze straniere provengono dalla Germania. In generale gli ospiti italiani e soprattutto stranieri delle Terme Euganee diventano clienti abituali perché possono beneficiare dell'efficacia delle cure termali, senza concorrenti in Europa, e di un ottimo rapporto qualità-prezzo dei servizi turistici degli alberghi dell'area termale.

Le strutture che si occupano dell'accoglienza, dell'informazione ai turisti e della promozione sui mercati nazionale ed esteri, sono l'Azienda di Promozione Turistica Terme Euganee (APT) ed il Consorzio Terme Euganee. L'APT Terme Euganee, 14 dipendenti e un bilancio di circa 1,7 miliardi di lire, fornisce assistenza "in loco" ai turisti grazie a 4 punti informativi (I.A.T.) distribuiti nel proprio territorio di competenza ed opera azioni promozionali in collaborazione con il Consorzio Terme Euganee. Quest'ultimo, nato da due anni fa in base alla legge regionale 13/94, riunisce le Associazioni degli Albergatori, i Comuni di Abano e Montegrotto Terme, l'A.P.T. Terme Euganee, la Camera di Commercio di Padova, l'Associazione Commercio Turismo e Servizi di Padova (ASCOM),

⁵ Con il termine "Terme Euganee" ci si riferisce ai comuni termali dell'area dei Colli Euganei. La competenza territoriale dell'Azienda di Promozione Turistica "Terme Euganee" si estende ai Comuni di: Abano Terme, Teolo, Torreglia, Montegrotto Terme, Battaglia Terme, Galzignano Terme, Arquà Petrarca, Monselice, Baone, Este, Lozzo Atestino, Vo', Cinto Euganeo, Cervarese Santa Croce, Rovolon.

l'Associazione Provinciale Pubblici esercizi (APPE), circa 90 aziende termali e 30 aziende commerciali. Il Consorzio, finanziato per il 50% dalla Regione Veneto con un bilancio di circa 1,4 miliardi di lire, si propone da un lato di promuovere lo sviluppo del turismo termale attraverso la partecipazione a fiere, esposizioni, mostre e workshops in Italia e all'estero, e dall'altro di predisporre offerte turistiche complessive e coordinate su tutto il territorio del Bacino Termale Euganeo.

2.2 Padova e provincia

Padova ed altre città minori della provincia sono visitate ogni anno da numerosi turisti italiani e stranieri attratti dal grande patrimonio storico, artistico, culturale e religioso padovano. Nel 1996 gli arrivi e le presenze turistiche negli esercizi alberghieri in Provincia di Padova, escluso il Bacino Termale Euganeo⁶, sono stati rispettivamente 500.735 (+2,8% rispetto al 1995) e 916.042 (+4,8% rispetto al 1995). La componente straniera degli arrivi e delle presenze è cresciuta rispettivamente del 4,5% e del 6,3%. Complessivamente l'annata turistica 1996 è stata dunque positiva.

La città di Padova offre infatti numerose opportunità di turismo: il "turismo d'affari" (la città infatti può essere considerata la capitale regionale del settore terziario e finanziario ed ospita annualmente numerose manifestazioni fieristiche presso Padovafiere), il turismo congressuale (a Padova e nei Comuni limitrofi ci sono circa 67 sedi congressuali con 191 sale e 22.209 posti); il turismo religioso, del quale, per brevità, si ricorda solo la Basilica di Sant'Antonio da Padova, meta ogni anno di migliaia di devoti italiani e stranieri; il turismo culturale ed artistico, con la famosa Cappella degli Scrovegni, affrescata da Giotto, e le numerose manifestazioni artistiche e culturali.

Ultimo elemento, ma non meno importante, che rende Padova una meta turistica ambita, è la sua vicinanza a Venezia ed alle città d'arte "minori", Vicenza, Treviso e Verona.

La struttura che si occupa di accoglienza e di informazione turistica è l'Azienda di Promozione Turistica di Padova.

L'APT di Padova svolge compiti di informazione ed assistenza al turista (3 punti informazione distribuiti in vari punti della città), promuove e valorizza i beni culturali, artistici e naturalistici del proprio territorio, pubblica una serie di depliant illustrativi delle principali attrazioni turistiche di Padova e provincia (stampati in 15 lingue diverse), svolge la funzione di cambia valute. Di notevole

⁶ I dati si riferiscono al territorio di competenza dell'Azienda di Promozione Turistica di Padova che comprende appunto tutto il territorio provinciale ad esclusione del Bacino Termale Euganeo.

interesse è la vendita del biglietto unico per la visita ai monumenti di Padova e provincia che consente risparmi sul prezzo dei normali biglietti.

In vista del Giubileo del 2.000, l'APT di Padova si è fatta promotrice di un coordinamento organizzativo padovano allo scopo di affrontare il previsto afflusso di pellegrini provenienti soprattutto dall'Est Europeo, con una serie di iniziative di accoglienza, culturali e promozionali. Del coordinamento fanno parte l'APT Terme Euganee, il Comune e la Provincia di Padova, la Basilica del Santo, la Curia Vescovile, il Santuario di Padre Leopoldo, il Consorzio Giotto e il Messaggero di Sant'Antonio. È prevista la realizzazione di un accordo di collaborazione con Assisi e Loreto, famose città del turismo religioso, per avviare comuni iniziative promozionali e di comunicazione. L'obiettivo è quello di riuscire a proporre ai pellegrini un collegamento tra queste città attraverso un itinerario turistico-religioso comune.

Il Consorzio di Promozione Turistica Giotto riunisce 71 soci: l'APT e la Camera di Commercio di Padova, l'Associazione Pubblici Esercizi (APPE), l'Associazione Albergatori aderenti all'Ascom e la delegazione della Federazione Italiana degli Agenti di Viaggio (FIAVET), nonché aziende ed operatori del settore turistico. Il Consorzio ha lo scopo di promuovere l'immagine turistica. L'attività realizzata dal Consorzio fino ad oggi ha riguardato una intensa campagna promozionale su emittenti televisive private e di stato, una campagna pubblicitaria sulla carta stampata nonché la partecipazione a fiere di settore in Italia e all'estero.

Azienda di Promozione Turistica di Padova				
Situazione della consistenza alberghiera al 31.12.96				
	Esercizi	Camere	Letti	Bagni
Alberghi a 5 stelle	-	-	-	-
Alberghi a 4 stelle	19	1.321	2.271	1.333
Alberghi a 3 stelle	24	764	1.243	764
Alberghi a 2 stelle	28	764	1.247	734
Alberghi a 1 stella	41	397	629	217
Alberghieri	112	3.246	5.390	3.048
Totale	224	6.492	10.780	6.096

Situazione della consistenza extralberghiera al 31.12.96				
	Esercizi	Camere	Letti	Bagni
Case, camere, appartamenti iscritti al REC	19	107	190	69
Alloggi agrituristici	4	19	44	16
Altre strutture	6	196	458	133
Case, camere, appartamenti non iscritti al REC	5	5	10	5
Totale	34	327	702	223

Fonte: Azienda di Promozione Turistica di Padova

Azienda di Promozione Turistica Terme Euganee				
Situazione della consistenza alberghiera al 31.12.96				
	Esercizi	Camere	Letti	Bagni
Alberghi a 5 stelle	8	866	1.292	884
Alberghi a 4 stelle	31	3.825	5.757	3.851
Alberghi a 3 stelle	63	5.911	8.777	5.865
Alberghi a 2 stelle	33	1.493	2.186	1.315
Alberghi a 1 stella	13	233	314	120
Alberghieri	-	-	-	-
Totale	148	12.328	18.326	12.035

Situazione della consistenza extralberghiera al 31.12.96				
	Esercizi	Camere	Letti	Bagni
Camere, case, appartamenti iscritti al REC	13	48	73	41
Campeggi e villaggi turistici	1	185	756	104
Altri esercizi	2	16	30	16
Camere, case, appartamenti non iscritti al REC	0	0	0	0
Totale	16	249	859	161

Fonte: Azienda di Promozione Turistica Terme Euganee

Conclusioni

Le prospettive per il 1997, passata la ricorrenza antoniana, non sono positive. Il crollo dei consumi interni nazionali, e la stasi dei redditi provocata dalle

continue manovre restrittive in atto nei paesi del nord Europa in vista dell'Euro genera un rallentamento della spesa turistica di singoli e famiglie. A fronte di tale fenomeno, il "sistema Padova" dovrebbe attrezzarsi per valorizzare le nicchie di mercato turistico che fino ad oggi si sono autopromosse, ricorrendo anche a soluzioni minimali: la congressualità medica, scientifica ed universitaria; le attività congressuali, di formazione e di incontri d'affari, legate alla fiera e alle numerosissime delegazioni estere presenti quotidianamente presso le aziende venete; il sistema integrato agriturismo e storico delle ville venete, dei colli, delle città murate, soprattutto per il turismo alternativo alle mete tradizionali montane e rivierasche estive.

Per l'attuazione di tali obiettivi, si rende necessario un consensuale coordinamento delle azioni e degli investimenti pubblici e privati volti alla valorizzazione dei percorsi turistici e delle strutture ricettive, che devono dotarsi delle più raffinate tecnologie attualmente disponibili, sia sotto il profilo promozionale che sotto quello gestionale, rivolto alla soddisfazione del cliente.

**"INFORMATION VALLEY?" A PADOVA UN DISTRETTO REGIONALE
DELL'INNOVAZIONE INFORMATICA E DELLE TELECOMUNICAZIONI**

Il sistema produttivo si sta trasformando. Viaggiano verso Est le lavorazioni "mature", tessile, abbigliamento, calzature. Padova è in cerca di nuovi ruoli. Ma anche di valorizzare quelli che già possiede. Come l'informatica e le telecomunicazioni.

(Padova Economica - Aprile 1997 n.2)

Information & Communication Technology (ICT): questo è il nuovo nome dell'informatica, dopo la "rivoluzione" di Internet. Alla tradizionale definizione etimologicamente francese (informatique) si è sostituita la nuova definizione anglosassone di elaborazione elettronica e trasmissione dei dati: **tecnologia dell'informazione e della comunicazione**. Negli ultimi cinque anni il matrimonio tra comunicazione e informazione è diventato il fulcro dello sviluppo dell'organizzazione delle imprese, delle reti produttive e finanziarie, della comunicazione e della pubblicità; la modernizzazione della Pubblica Amministrazione è appesa al processo di svecchiamento delle sue reti informatiche e telematiche. Insieme alle nuove tecnologie di Internet, in rapidissima crescita, cambiano tutti i parametri organizzativi dei Centri Elaborazione Dati. I grandi computers non spariscono, vengono "interfacciati" alla rete, sono accessibili da ogni computer, operante in ogni ambiente. Fatti salvi i necessari criteri di sicurezza e riservatezza, recentemente introdotti dalla l. 675/96, le tecnologie consentono ormai l'accesso ad ogni banca dati, ad ogni database, ad ogni informazione che sia materialmente resa disponibile in rete. L'attuale fase è dominata da un rapidissimo cambiamento delle tecnologie: le grandi aziende globali hanno in parte superato il problema degli standard e dei protocolli, unificando linguaggio e indirizzi: oggi i programmi dialogano sempre più tra loro grazie alla tecnologia introdotta da Internet, la cosiddetta architettura "client-server". Con questo sistema, ogni PC può "navigare" nella rete e collegarsi con un qualsiasi elaboratore, tranne i dati necessari, scollegarsi e collegarsi con un altro. Su questa strada, presto saranno collegati, senza assistenza umana, elaboratori d'ufficio, macchine per produzione, abitazioni,

veicoli in movimento, attrezzature ed impianti. Ciascuno potrà operare collegato alla "rete" con un proprio elaboratore "palmare", che darà accesso ai dati dislocati in ogni parte del globo.

Il "media", in questo caso, è poco importante. Sono in atto di progettazione e realizzazione interi ordini di satelliti geostazionari a bassa quota; Telecom, Autostrade, Ferrovie, SNAM hanno già cablato migliaia di chilometri di tubi, rotaie, autostrade con cavi in fibra ottica, pronti alla liberalizzazione del mercato, che scatterà per l'UE il 1° gennaio del 1998. In Italia il processo è il più lento tra i paesi UE, ed infatti le tariffe sono ancora le più alte. Si tende a conservare il monopolio, e questo nuoce ad efficienza e tariffe, danneggiando i consumatori.

Ma la vera rivoluzione sta avvenendo nelle aziende, soprattutto le più avanzate. Mettere in rete fornitori e clienti collegandoli a sé stessi via Internet o attraverso una rete un po' speciale e riservata all'azienda ed ai suoi collaboratori, la cosiddetta **Intranet**, è il primo vero passo verso una completa rivoluzione delle applicazioni informatiche. Così come sono oggi, relegate ad un singolo computer o ad un gruppo di essi collegati in un edificio o in un territorio, non servono più. Le reti devono aprirsi all'esterno, rendersi trasparenti agli "stakeholders" aziendali, a tutti quei soggetti, cioè, che hanno bisogno, per diversi motivi, di accedere alle informazioni aziendali rese disponibili: clienti, fornitori, professionisti, dipendenti, operatori finanziari ecc.

Oggi le sfide del 2000 sono tre: l'adeguamento dei computer alla data del 1/1/00, che rende necessarie modifiche ai programmi; l'adeguamento dei programmi alle esigenze contabili della Moneta Unica: fatture, contributi e ricevute andranno compilate in Euro, denominato in centesimi; ma soprattutto il cambiamento profondo e radicale nell'organizzazione dell'informatica e delle soluzioni aziendali all'elaborazione e divulgazione di dati contabili.

Anche Padova raccoglie queste sfide. E le raccoglie degnamente, segnalandosi per una presenza molto intensa e specializzata nel settore dell'Information & Communication Technology.

Vi è una assoluta centralità della provincia di Padova nell'ambito dell'industria informatica del Veneto: con il **18%** della popolazione, a Padova trovano sede il **23,8%** delle imprese informatiche e il **28,5%** degli addetti veneti del settore. Dal 1981 al 1991 si assiste, in ambito provinciale, a un incremento del **357,4%** nel numero di imprese operative nel comparto informatica e del **391,8%** nel numero di addetti. In ambito regionale risulta un incremento rispettivo di **421,2%** di imprese e di **395,8%** di addetti.

Sebbene si assista quindi a un decremento nel peso complessivo dell'industria informatica padovana rispetto a tutto il Veneto (dal **27,1%** al **23,8%**), in termini di addetti si può vedere invece una sostanziale tenuta. Infatti, nel periodo considerato, Padova passa dal **28,7%** al **28,5%** di assorbimento regionale complessivo di occupati nel settore informatico. Tale dato assume una importanza fondamentale in quanto testimonia, per la provincia di Padova, una

spinta all'aumento dimensionale delle imprese in controtendenza con l'andamento del resto della regione. Ciò è dovuto principalmente alla crescita del terziario nelle aree di Vicenza e Treviso caratterizzate da maggiore industrializzazione e internazionalizzazione nell'ultimo decennio. Mentre nel padovano gli occupati passano da una media di **5,3** addetti/impresa nel 1981 a **5,8** addetti/impresa nel 1991, a livello regionale si assiste a una diminuzione da **5,0** a **4,8** addetti/impresa. Tale dato indica l'esistenza, nella provincia di Padova e nell'area urbana, di una forte concentrazione di imprese di dimensioni maggiori rispetto al resto della regione in grado di costituire un polo industriale relativamente più specializzato e competitivo. Quindi le grandi aziende operano a Padova mentre l'indotto (manutenzione e assistenza) nelle altre province con una forte tendenza alla concentrazione per zone.

Più dettagliatamente Padova assorbe, nel 1991, il **37,7%** di tutti gli occupati veneti del settore per quanto riguarda la fornitura di software e la consulenza informatica che rappresentano appunto i campi di attività più avanzati. Senza dubbio ciò è dovuto al buon rapporto tra presenza dell'Università e assorbimento del lavoro nel settore imprenditoriale. Nel periodo 1991-95 si registra un incremento nel numero di unità locali (CERVED) operanti nella provincia pari al **35,4%** e un incremento nel numero di addetti pari a **23,7%** superiore agli andamenti del resto della regione.

In particolare i settori più interessati alle dinamiche espansive sono stati quello della elaborazione elettronica dei dati con un incremento nel numero di unità locali del **59,9%** e quello della manutenzione e riparazione delle macchine per ufficio e degli elaboratori elettronici con un aumento del 144,1%. Una leggera flessione (-2,3%) si è invece verificata nel settore della fornitura di software e della consulenza informatica.

I sottosettori che detengono il numero maggiore di unità locali e di addetti sono quello della elaborazione elettronica dei dati con 715 u.l. e il settore della fornitura di software e consulenza informatica con 226 u.l. Di seguito vengono i settori della manutenzione e riparazione di macchine per ufficio ed elaboratori (92 u.l.) e quelle delle attività connesse (51 u.l.)

I dati indicano una struttura fatta in prevalenza da piccole-medie imprese con un numero di dipendenti inferiore a 50. Le poche grandi imprese sono concentrate nelle attività di elaborazione dei dati e della fornitura di software. Su un totale di **1.106** imprese, **531** hanno sede a Padova città e **575** in provincia.

Dopo questo brevissimo excursus del settore informatico a Padova, si rende necessario parlare dei "centri di eccellenza". Vi sono a Padova iniziative di grande rilievo nel settore dell'informatica, che via via si sono sviluppate a livello nazionale ed internazionale. Vogliamo ricordare, tra tutte, alcuni importanti "gioielli" della Zona Industriale di Padova, quali **CERVED**, **Infocamere**, **Engineering**, **Necsy** e **Wintec**.

Nate e sviluppatesi con l'apporto spesso indispensabile delle professionalità universitarie padovane e degli studenti laureati soprattutto nella facoltà di ingegneria, ma anche per la lungimirante intuizione della Camera di Commercio o di imprenditori "purosangue", queste aziende sono attualmente leader nazionali o europei. Il gruppo CERVED, controllato dalle Camere di Commercio italiane, è una primaria società attiva nel brokeraggio e nella vendita di informazioni economiche: esempi da citare, tra gli altri, di servizi realizzati da CERVED sono Emporion e Reteaffari, due presenza promozionali su Internet che hanno un sicuro futuro. Infocamere S.c.p.a. è la società generale di provveditoria informatica delle Camere di Commercio; impiega alcune centinaia di quadri professionali che assicurano il funzionamento dell'intera rete di collegamento delle Camere italiane al registro delle imprese, l'accesso ad Internet ed altri servizi qualificati. Engineering spa "ingegneria informatica", nata originariamente da una costola di Cerved, è una primaria società di consulenza informatica e software house nazionale per aziende, banche e pubbliche amministrazioni. Wintec spa, tecnologie e servizi per l'informatica, è una azienda leader nei sistemi informativi in ambiente client-server per il settore bancario, finanziario, assicurativo e dei servizi, con oltre cento addetti, in rapida crescita. Necsy spa, infine, una azienda STET-Italtel, è primario produttore di sistemi di commutazione e controllo di reti digitali, servizi di telefonia intelligente, ecc.

A questo primo nucleo di grandi aziende i cui stabilimenti produttivi sono direttamente localizzati a Padova, a cui va data quindi importanza particolare, si aggiungono le grandi rappresentanze delle aziende di informatica globali: IBM Semea, recentemente trasferitasi alla Cittadella di P.zzale Stanga, Omnitel, Olivetti, Bull, Siemens, Digital, e molte altre aziende che operano a vasto raggio in tutto il Nord-est, partendo da Padova quale luogo di centralità ideale per la nostra regione, nonché i centri elettro-contabili di alcune grandi banche, come la Banca Antoniana Popolare Veneta. Ma anche questo fenomeno, proprio in seguito all'esplosione del fenomeno delle reti, va ridimensionandosi rapidamente: i grandi centri EDP saranno sempre meno indispensabili come strutture attive e diverranno sempre più strutture di salvaguardia e sicurezza, sperimentazione e sviluppo: la rete ha fatto trionfare il concetto di "intelligenza distribuita" e di autonomia di elaborazione dati dispersa nel territorio, presso l'utenza.

Infine vi sono le piccole aziende e le molteplici iniziative di joint venture. Da citare in particolare Telesistemi srl e Telerete scrll, due aziende nate nel segno dei sistemi a rete. L'una specializzata nei servizi di assistenza e interconnessione per gli operatori del trasporto e della logistica, l'altra costituita tra Consorzio ZIP, AMAG, CCIAA, Olivetti Telemedia per realizzare un grande anello in fibra ottica su cui sperimentare servizi di telelavoro, teledidattica e sperimentazioni tecnologiche in collaborazione con l'Università, nell'ambito del progetto di Parco Scientifico.

Vanno ricordate inoltre le presenze dell'INFN e del CNR, entrambi poli, insieme all'Università di Padova, della rete GARR (Gruppo di Armonizzazione Reti di Ricerca), la prima struttura ad aver portato Internet in Italia, ad uso della comunità scientifica. Ancora oggi questi nodi costituiscono importanti punti di accesso e di servizio per gli utenti più "seri" della rete.

Padova Ricerche e Tecnopadova, realtà fondate e partecipate dalla Camera di Commercio, gestiscono rispettivamente un provider commerciale Internet e una importante scuola di programmazione, il Master in Software Engineering in collaborazione con il SERC (Software Engineering Research Center) della Purdue University. Nel Centro Innovazione trova posto anche SAIFO, la società applicazioni in Fibre Ottiche nata per iniziativa dell'API di Padova, insieme ad altre interessanti aziende operanti nel settore dell'informatica e della multimedialità.

Vi è infine la grande cintura delle aziende di informatica, le software houses, i neonati providers Internet (dal 1995, oltre venti nuove aziende nate a Padova), le referenziate aziende che operano nel settore del multimediale e della produzione di CD-ROM a contenuto editoriale, artistico e divulgativo. Un intero mondo editoriale e professionale sta nascendo da queste nuove realtà. Tra queste, possiamo ricordare SOCRATE, START, Immaginario, EDOM.

Non mancano inoltre iniziative di rilievo in campo culturale: a Padova da molti anni è attivo il Club delle Tecnologie Informatiche e ad opera di alcuni imprenditori sta nascendo una nuova associazione, "Frame", per la promozione della comunicazione digitale.

Va infine ricordata l'intensissima e febbrile natalità di nuove piccole imprese, fondate proprio negli ultimi anni da ricercatori universitari, giovani laureati, tecnici d'azienda fuoriusciti a causa di crisi e ristrutturazioni del passato. Queste piccole aziende stanno operando con successo in nicchie di mercato interessanti, dalla Computer Telephony (l'integrazione tra telefonia e computers) all'internetworking (progettazione e gestione di reti aziendali aperte a Internet) all'applicazione di tecnologie innovative per la telemetria, la telemisurazione, i controllo accessi ecc.

Scelta da Telecom, nel 1995, come una delle città "pilota" nel cablaggio digitale SOCRATE (Sviluppo Ottico Coassiale Rete Analogica Telecom), Padova ha visto negli ultimi mesi concentrarsi numerose iniziative imprenditoriali e commerciali nel campo delle telecomunicazioni: nella Zona Industriale operano già almeno quattro nodi primari di gestori di telecomunicazioni in concorrenza: Telecom, Infostrada, Albacom, Global One, ma molti altri "vettori alternativi" di telefonia sono nati o stanno nascendo per offrire tariffe scontatissime alle imprese padovane.

Questa realtà effervescente e innovativa è completata infine, dalla presenza a Padova dei principali centri di produzione televisiva del Nord Est: Telepadova,

Diffusione Europea, Telechiara e Telenuovo sono solo alcuni dei produttori televisivi presenti nell'area padovana.

Si può pensare a delle sinergie tra questi soggetti? Si può ipotizzare la creazione di un **distretto specializzato nel campo dell'informatica**, delle telecomunicazioni e delle tecnologie collegate, sia elettroniche che mass-mediali e culturali? I **distretti**, infatti, non sono solo quelli produttivi o manifatturieri della metalmeccanica, del mobile, della calzatura, del vetro. Essi sono vere e proprie aree ove si insediano, per contiguità e vantaggio reciproco, aziende operanti nel medesimo settore. La città di Padova sembra davvero rappresentare questo obiettivo per l'Information & Communication Technology. E sarebbe molto opportuno se la Regione, l'Università, la Provincia e il Comune riconoscessero questa opportunità ed esigenza, e offrissero risorse a questa industria nascente che si prepara ad affrontare la sfida del mercato europeo.

Intanto qualcuno sta già guardando avanti. Il Consorzio della Zona Industriale, in collaborazione con la Camera di Commercio e con la Cassa di Risparmio di Padova e Rovigo nel ruolo di co-finanziatori, ha recentemente sottoscritto un **accordo con la World Teleport Association, inteso a dar vita al Teleporto di Padova**. WTA, una associazione non governativa riconosciuta dall'ONU, è l'entità che raggruppa circa 200 Teleporti già operanti nei paesi industrializzati. L'associazione ha sede a New York, presso le Torri gemelle, ed è una diretta emanazione della Port Authority di New York e New Jersey, un ente statale che promuove lo sviluppo economico di New York e possiede ponti, autostrade, i tre aeroporti di NY, eliporti, aree industriali e i porti di New York e Newark, oltre naturalmente alle Torri gemelle.

Il contratto, siglato dal Presidente ZIP Roberto Ongaro nel mese di aprile, prevede che tra luglio e novembre intervengano a Padova quattro esperti direttori dei Teleporti di New York, Washington e Londra per esaminare le opportunità del mercato locale e riferire in merito a possibili investimenti stranieri, soprattutto statunitensi, intesi a sviluppare il mercato delle telecomunicazioni locale nel campo delle nuove tecnologie digitali.

Un Teleporto si identifica con un'area o un complesso di edifici, ospitanti attività specializzate nel settore delle telecomunicazioni, televisive, dati, fonia, costituenti tutte insieme un **"nodo" virtuale** di collegamento con il resto del mondo via cavi, piatti satellitari e radiofrequenze, allo scopo di trasmettere telefonate, dati, immagini video, broadcast televisivo da e per il resto del mondo.

Questa forte azione di globalizzazione del complesso industriale e tecnologico operante nell'area padovana è stata intrapresa dal Consorzio ZIP nella convinzione che sia indispensabile creare nuove opportunità e nuove professioni per il futuro dello sviluppo di Padova, delle sue specificità e delle sue vocazioni culturali storiche, affidando nuovi ruoli di portata nazionale alla città di Padova e alla sua tradizione civica e culturale.

PADOVA VERSO IL 2.000 - UN'AREA CHE ESIGE GOVERNO E RAPPRESENTANZA

Testo dell'intervento tenuto dal dr. Amedeo Levorato nell'ambito del Convegno CISL del 15-11-1996 (Sala del Consiglio Provinciale - Padova).

(Padova Economica - Dicembre 1996 n.6)

1.Premessa

La sottoscrizione del Trattato di Maastricht e gli impegni collegati al conseguimento dei parametri macroeconomici per l'ingresso nell'Unione Monetaria Europea hanno condizionato l'operato dei governi Amato, Ciampi, Berlusconi e Dini, e si evidenziano come pesanti vincoli all'operatività del governo Prodi, nonostante l'esistenza di una maggioranza consistente nei due rami del Parlamento.

Il raggiungimento di valori di riferimento per le variabili macroeconomiche (3% deficit/PIL, fascia di riferimento per i tassi di interesse, inflazione nella media europea, 60% debito/PIL) costringe l'attività governativa nell'ambito di un difficile sentiero di equilibrio che permetta il mantenimento di accettabili tassi di crescita del reddito e dei consumi, limitando l'inflazione e correggendo la drammatica tendenza di lungo periodo all'incremento del tasso di disoccupazione.

In questo quadro, la finanza pubblica non è in grado di sostenere livelli adeguati di **investimenti pubblici**, che sono scesi da 45.000 a 39.000 miliardi in valore assoluto tra il 1990 e il 1995, e dal 3,5% al 2,3% rispetto al Prodotto Interno Lordo. Il ciclo economico, che è attivato principalmente attraverso il **flusso degli investimenti**, ha fatto segnare un incremento nel 1994-1995 solo grazie alle misure urgenti per la ripresa delle attività economiche conosciute come legge Tremonti, che hanno attivato nel 1995 una crescita dell'11% degli investimenti privati, soprattutto in termini di beni strumentali e macchinari di produzione. Al termine di tale periodo, il flusso di investimenti privati è diminuito ai livelli precedenti (al di sotto del 3% nel 1996), riducendosi ulteriormente a causa della tendenza al rafforzamento del valore della lira conseguente alle misure restrittive per il rientro nello SME.

La riduzione dell'inflazione e dei tassi di interesse, avvenuta tra la fine del 1996 e l'inizio del 1997, fanno ben sperare in un rilancio **dell'economia reale**, e quindi degli investimenti soprattutto nelle imprese, a patto che a livello globale vengano create le condizioni per una crescita della domanda.

La caduta degli investimenti pubblici e privati e il contenimento dei consumi indotto dal rallentamento della crescita del PIL hanno prodotto effetti significativi anche al livello locale veneto.

Le esigenze connesse alla riduzione della spesa pubblica e al finanziamento del debito pubblico conducono ad una riduzione progressiva e continua dei trasferimenti pubblici agli Enti Locali, alla quale però non corrisponde un'equivalente aumento della fiscalità decentrata. Nel 1990, i trasferimenti statali agli enti locali costituivano ben il 95% dei titoli di entrata degli enti decentrati, ed anche in presenza delle nuove imposte di finanza decentrata, e in particolare dell'ICI, tale quota non si è ridotta al di sotto dell'80%, mentre nei principali sistemi federali europei (Germania e Spagna) essa si colloca ben al di sotto del 40%.

In queste condizioni, risultano scarsissime le azioni di investimento pubblico a livello locale, soprattutto nelle aree metropolitane del nord ed in Veneto, e risulta sempre più evidente il ritardo nello sviluppo infrastrutturale del Nord Est - ma in particolare del Veneto - rispetto alle regioni europee e mondiali più avanzate.

L'interessamento al Veneto del ministro dr. Antonio di Pietro, che ha portato all'inserimento di tre opere prioritarie su sette in Italia (Pedemontana, passante di Mestre e Valdastico, oltre alla nuova SS 309 Romea Commerciale), si è risolto nel '96 nella formulazione di ipotesi di realizzazione delle opere come tracciati autostradali a pagamento, e dimostra che la diminuzione degli investimenti pubblici in valore assoluto potrà essere in futuro sostituita solo da investimenti finanziati localmente o da parte del settore privato.

Tali investimenti infrastrutturali, sia di carattere sociale che economico, dovranno essere realizzati d'ora in poi prevalentemente in forma diretta, a fronte di piani finanziari e gestioni economiche delle opere, che consentano attraverso operazioni di **project financing e tariffazione dei servizi**, di ripagare le opere entro periodi prefissati.

Assistiamo, quindi, ad una vera e propria riduzione delle risorse nazionali destinate agli investimenti, proprio mentre le aree del mondo più competitive (Sud Est Asiatico, Nord America, Cina) accrescono i propri investimenti infrastrutturali, in ricerca e sviluppo, in tecnologie. Il gruppo del Sud Est Asiatico, in particolare (Malesia, Singapore, Thailandia, Taiwan, Hong-Kong e Cina) ha marciato a tassi di crescita annui superiori all'8% nell'ultimo quinquennio, mentre in Europa il tasso medio è stato del 2%. Come risultato del rallentamento degli investimenti, l'Italia avrà nel 1997 il tasso di crescita più basso dell'Europa comunitaria (+1,7%), nonostante la ripresa rispetto al 1996.

Non si possono nascondere, inoltre, anche i pericolosi fenomeni legati alla deindustrializzazione attraverso l'esportazione delle manifatture nei paesi dell'est europeo e ai macro-fenomeni di spostamento delle società commerciali e controllanti di imprese locali in paesi europei caratterizzati da una ridotta aliquota fiscale in regime di accordo sulla limitazione della doppia imposizione. Anche se, in certi casi, l'esportazione di manifatture e d'impresa nell'est europeo rappresenta un importante investimento verso mercati futuri con cui vengono creati costruttivi rapporti economici attraverso l'export in conto-lavorazione di semilavorati che poi ritornano finiti in Italia per essere riesportati (conosciuto anche come TPP, Traffico di Perfezionamento Passivo, in cui il Veneto rappresenta 1/3 dei volumi totali nazionali), l'ambiente normativo italiano, sempre più ostile alla libertà d'impresa, e il perdurante eccesso del carico fiscale nazionale porterà probabilmente ad una ulteriore depressione degli investimenti privati nel lungo periodo.

2.Sviluppo economico e programmazione nel Veneto

Il Veneto si caratterizza, come regione a statuto ordinario, per un forte scopenso tra gettito dell'imposizione diretta e indiretta e ritorno dello stesso sotto forma di trasferimenti e investimenti delle pubbliche amministrazioni. Pur rappresentando il 14% delle esportazioni, l'11% del gettito fiscale e il 9,1% del PIL nazionale (nel 1995), il Veneto è destinatario di solo il 4,5% degli investimenti pubblici, a partire - inoltre - da forti ritardi accumulati nell'ultimo decennio: l'occasione perduta dell'EXPO universale di Venezia, ha di fatto rinviato sine die l'effettuazione di 11.000 miliardi di investimenti (tra cui molte opere di risanamento ambientale, di viabilità e di trasporto) ritenuti indispensabili già nel 1992, ed oggi ancor più necessari in relazione ai risultati raggiunti dal Veneto in termini di industrializzazione e di internazionalizzazione.

Il primo quinquennio degli anni '90, caratterizzato dalla caduta del Muro di Berlino, dalla riunificazione tedesca, e dal decollo economico della Cina, del Sud-est Asiatico e delle repubbliche dell'est ed ex-sovietiche, ha messo in evidenza l'evoluzione di sistemi economici locali, a **carattere regionale**, che dialogano e competono tra loro in un contesto economico globalizzato, a partire principalmente dalla concorrenza di natura innovativa e tecnologica.

Grazie soprattutto alle capacità della propria classe imprenditoriale, il Veneto ha saputo mantenere il livello raggiunto alla fine degli anni '80, e inserirsi **tra le prime 10 regioni** (su 88 europee) per tasso di crescita previsto tra il 1994 e il 2000. Cambridge Econometrics ha confermato, nel 1996, la previsione già effettuata nel 1995 per il Veneto di un tasso di sviluppo oltre il 4,5% medio annuo fino al 2000. E il Veneto ha mantenuto fede alle previsioni segnando, nel 1995, il **primato italiano per crescita del valore aggiunto (+4,5%)**, mettendo a segno incrementi straordinari nel settore manifatturiero (+8,3%, 2° regione in Italia), industriale

Padova verso il 2.000 - Un'area che esige governo e rappresentanza

(+7,3%, 1° regione in Italia), e nei servizi vendibili (+5,7%, 4° regione in Italia dopo Val d'Aosta, Trentino, Friuli).

Questi positivi risultati potranno essere mantenuti al livello "europeo", e non rimanere solo il simbolo dell'operosità dei veneti (fino all'auto-sfruttamento), solo grazie ad uno **sforzo straordinario di risanamento della Pubblica Amministrazione**, teso a modernizzare le infrastrutture sociali ed economiche, la formazione, la ricerca, l'innovazione e la cultura.

Sotto pressione saranno nei prossimi anni proprio quelle Amministrazioni (Regione, Province, Comuni) che dal federalismo e dalla legge delega Bassanini in via di approvazione dal Parlamento trarranno le maggiori deleghe e attribuzioni di nuove competenze, senza aver correlativamente attivato, fino ad ora, le necessarie azioni di riqualificazione organizzativa e manageriale. I comuni capoluogo e la Regione, quindi, sono chiamati ad avviare un grande processo di rinnovamento interno nel segno dell'aziendalizzazione e dell'efficienza, **costruendo il federalismo** prima ancora che esso venga sancito dalle leggi. In questo contesto, le piccole amministrazioni locali sono chiamate con coraggio ad individuare le forme per una riorganizzazione che faccia risparmiare risorse, creando le condizioni per fusioni tra comuni, accorpamento di funzioni in società di servizi, programmando il territorio in forma collaborativa.

Lo sviluppo delle tecnologie informatiche e telematiche e l'avvento della società dell'informazione stanno cambiando i parametri organizzativi (organizzazione spaziale, degli investimenti infrastrutturali e del lavoro) nelle aree più sviluppate. I cantieri presenti anche nelle strade di Padova per l'infrastrutturazione in fibra ottica non rappresentano che la punta di un processo di trasformazione radicale delle relazioni sociali, economiche e politiche che è già realtà, ma assumerà caratteristiche rivoluzionarie dopo il 2000: la riorganizzazione del terziario (banche, assicurazioni, professioni, pubblica amministrazione) e la sua ristrutturazione con la telematica corrisponderà esattamente al processo di trasformazione subito alla fine degli anni '70-primi '80 dall'introduzione dell'elettronica di processo nel settore industriale: espulsione di occupati e limitazione progressiva delle opportunità di lavoro.

La riduzione delle disponibilità finanziarie per investimenti sia pubblici che privati colpirà purtroppo direttamente - sta di fatto già colpendo - anche il Veneto. A questa significativa riduzione non sembrano saper rispondere, in termini programmatici ed operativi, né gli Enti Locali né la Regione, che anzi spesso non riesce a spendere le ingenti risorse destinate dalla Unione Europea nell'ambito dei Fondi Strutturali a causa di una pesante inadeguatezza delle Amministrazioni Locali e degli stessi soggetti associativi a produrre consensualmente progetti rapidamente "cantierabili" che incontrino tecnicamente la soddisfazione dei requisiti stabiliti dalla UE.

E ciò proprio mentre le città, e in particolare il sistema reticolare e policentrico veneto, mettono viceversa in particolare evidenza la necessità di investimenti a grande scala indispensabili non solo per l'adeguamento alle esigenze di competitività e innovazione, ma soprattutto per l'ammodernamento delle grandi reti tecnologiche e per il risanamento ambientale. Si tratta di investimenti a grande scala perché l'innovazione impone interventi sempre più radicali e profondi di riorganizzazione urbana per l'ammodernamento del sistema urbano: solo a carattere esemplificativo, si ricordino qui gli interventi realizzati per la modernizzazione di città come Barcellona, Lione, Lille e Parigi, oppure alle dimensioni di scala crescente imposte dalla realizzazione dei grandi progetti per il risanamento della Laguna Veneta e di Venezia, per la realizzazione dell'Alta velocità o del metrotram a Padova (120-150 miliardi), oppure infine dalla realizzazione delle opere individuate nella visita del 12 luglio '96 del dr. Di Pietro nel Veneto (2.400 miliardi) (Romea, Valdastico, Pedemontana, Passante di Mestre).

3. Questione settentrionale e questione urbana nel Veneto

Globalizzazione, innovazione, sfida ambientale, recupero di una dimensione umana e di autonomia locale, decongestione dell'accesso e dei trasporti costituiscono altrettante esigenze complesse del sistema urbano (tra cui anche Padova) alla vigilia del 2000. Nella tabella sottostante si riportano alcune delle principali "sfide" che attendono una risposta per mantenere le aree urbane al livello "europeo" nei prossimi anni.

Fenomeno in atto	Risposta urbana in termini organizzativi
Globalizzazione	Competizione con altre aree-regione Marketing urbano Internazionalizzazione delle imprese Attrazione degli investimenti esteri Privatizzazione e aziendalizzazione dei servizi pubblici Promozione del turismo e della congressualità
Innovazione	Sviluppo delle università e delle reti di ricerca Parco Scientifico e tecnologico Riorganizzazione della scuola e del rapporto formazione-lavoro Informatica, telecomunicazioni Ricerca e sviluppo nelle imprese Riqualificazione del terziario Finanziarizzazione del sistema imprenditoriale Adeguamento delle reti di trasporto: elettricità, telecomunicazioni, ferrovia, trasporto pubblico, viabilità

Sfida ambientale	<p>Adeguamento delle reti tecnologiche ambientali: fognature, acqua potabile, tutela ecologica Risanamento di aree industriali dismesse (P.Marghera) Risanamento di aree compromesse (Laguna) Salvaguardia ambientale (recupero e riciclo, stoccaggio RTN) Incremento degli standard verde e forestazione</p>
Dimensione umana e autonomia locale	<p>Livelli di civiltà sanitaria (tutela della salute, intervento per realizzazione di strutture sanitarie private o di solidarietà) Livelli di civiltà sociale (assistenza ad anziani e infanzia, tutela della famiglia) Riforma della Pubblica Amministrazione: efficienza ed efficacia dell'azione amministrativa, assottigliamento dello Stato centrale Autogoverno delle comunità locali (autonomia fiscale e federalismo politico) Assunzione di responsabilità locale: dal Welfare State alla Welfare Community. Lotta alla disoccupazione, soprattutto valorizzazione delle risorse intellettuali Solidarietà e sviluppo del terzo settore.</p>
Decongestione e accessibilità	<p>Riorganizzazione dell'area metropolitana: planning a grande scala, riorganizzazione e integrazione di aree specializzate in un complesso metropolitano, riorganizzazione delle aree industriali e produttive, dei centri storici, delle periferie e dei centri direzionali e commerciali Completamento delle grandi infrastrutture incompiute Accesso ai complessi urbani e sistemi di parcheggio e viabilità Intermodalità e interportualità Organizzazione a rete del trasporto passeggeri via aria, ferro, gomma, acqua Navigazione idroviaria</p>

La **cooperazione/competizione tra sistemi regionali e tra sistemi nazionali**, composti da forze finanziarie, economiche, industriali e sociali (etniche, culturali, linguistiche) costituisce il paradigma di comportamento delle organizzazioni:

tutte le strutture organizzate statali, regionali, le amministrazioni locali, le banche, le grandi istituzioni finanziarie, assicurative e creditizie, previdenziali, sociali, dovranno confrontarsi con un nuovo sistema di riferimento che ha come parametri: il livello di benessere della comunità, la qualità della sua organizzazione e dei suoi servizi, le caratteristiche con cui essa interagisce e compete con altre aree globali.

L'analisi degli epifenomeni e la individuazione di risposte articolate alle esigenze strutturali e infrastrutturali del Veneto e di Padova si sono ridotte, negli ultimi anni, ai minimi termini, per la **mancanza di un concreto respiro programmatico** e della capacità di confronto con la complessità nell'azione delle Pubbliche Amministrazioni.

Questo fenomeno è stato particolarmente evidente per il ruolo e l'immagine di Padova nel quadro regionale ed europeo.

Lo sviluppo dell'area urbana di Padova ha subito una battuta d'arresto che si è progressivamente approfondita anche in relazione al ruolo della città nel nuovo spazio europeo. Prendendo in esame il modello di riferimento di Christaller, già intuito dallo storico F.Braudel negli anni '60, non risulta esserci spazio, nel limitato sistema del Nord Est (circa 6 milioni di abitanti complessivamente) per più d'una città di dimensione europea. Padova ha già visto ridursi il proprio primato finanziario e, senza una azione di livello metropolitano che la metta in contatto con Venezia, Treviso e Vicenza, potrebbe perdere anche il ruolo di riferimento storico ricoperto nel Nord Est del paese fin dal secondo dopoguerra, a favore di Verona, piazza ormai principale per la finanza, il terziario, l'industria, i trasporti e molto presto l'Università e il Parco Scientifico, dotata di spazi e armatura urbana di grandi ambizioni e opportunità.

La crisi di Tangentopoli e la successiva rivoluzione e trasformazione del sistema politico attraverso la traumatica sostituzione della classe politica ha prodotto anche a Padova e nel Veneto una inevitabile riduzione del livello del dibattito politico e progettuale.

Si registrano crescenti difficoltà nel dare respiro e attuazione ad accordi amministrativi e istituzionali volti alla realizzazione di opere pubbliche e infrastrutture indispensabili allo sviluppo economico. Nonostante le ristrettezze di natura finanziaria, la parziale privatizzazione e il riutilizzo delle risorse patrimoniali degli Enti Pubblici, nonché il recupero di efficienza nella gestione di alcune infrastrutture e servizi consentirebbero già oggi il finanziamento di gran parte delle infrastrutture progettate e considerate indispensabili, se solo vi fosse iniettato un **forte spirito imprenditoriale** e il **coraggio di guardare al futuro**.

Tuttavia, nella maggior parte dei casi si registrano difformità di vedute e di progettualità tra Amministrazioni Locali e comunità tra esse contigue, con il risultato di rendere di fatto irrealizzabili opere e interventi.

Tanto più risulta vera, questa affermazione, se si tiene conto che la realizzazione di grandi opere in regime di **project financing** o di autofinanziamento richiede

una forte e continuativa stabilità politica: la fissazione di tariffe e l'esercizio imprenditoriale di strutture pubbliche con adeguati margini di redditività **deve essere assicurata** al di fuori di ogni influenza politica per tutto il periodo necessario all'ammortamento economico dell'opera stessa. Solo a questa condizione potranno essere attratti investimenti privati, sempre più provenienti dall'estero, che diversamente si muoverebbero verso aree di maggiore interesse e rendimento. Con la ridotta capacità reattiva da parte degli Enti Locali e pubblici, con un marcato ritardo nei processi di rinnovamento ed autonomia della scuola e dell'Università, di rinnovamento e trasformazione di importanti mercati come quello del lavoro nel segno della necessaria flessibilità, anche la **società civile e la cultura** a fatica mantengono le sfide poste dall'internazionalizzazione e dalla rivoluzione urbana.

In particolare, società civile e tessuto culturale locale risentono della scarsità di risorse e subiscono la supremazia del processo di trasformazione competitiva, mettendo in evidenza disarmonie culturali e ritardi dello sviluppo sociale: una **società votata prevalentemente al profitto e alla competizione, 20 ore su 24 al giorno**, rischia di trascurare alcuni essenziali valori fondamentali di civiltà: a) la tutela delle "età deboli" (bambini e anziani) che richiede organizzazione sociale e investimenti consistenti di tipo economico (scuola, orientamento, tutela, assistenza), psicologico (delle famiglie) e culturale; b) il rispetto della dignità e dei diritti personali nelle condizioni di malattia acuta e di cronicità (malattie croniche, lungodegenza degli anziani); c) la capacità di accoglimento e integrazione selettiva dell'immigrazione utile allo sviluppo del Paese.

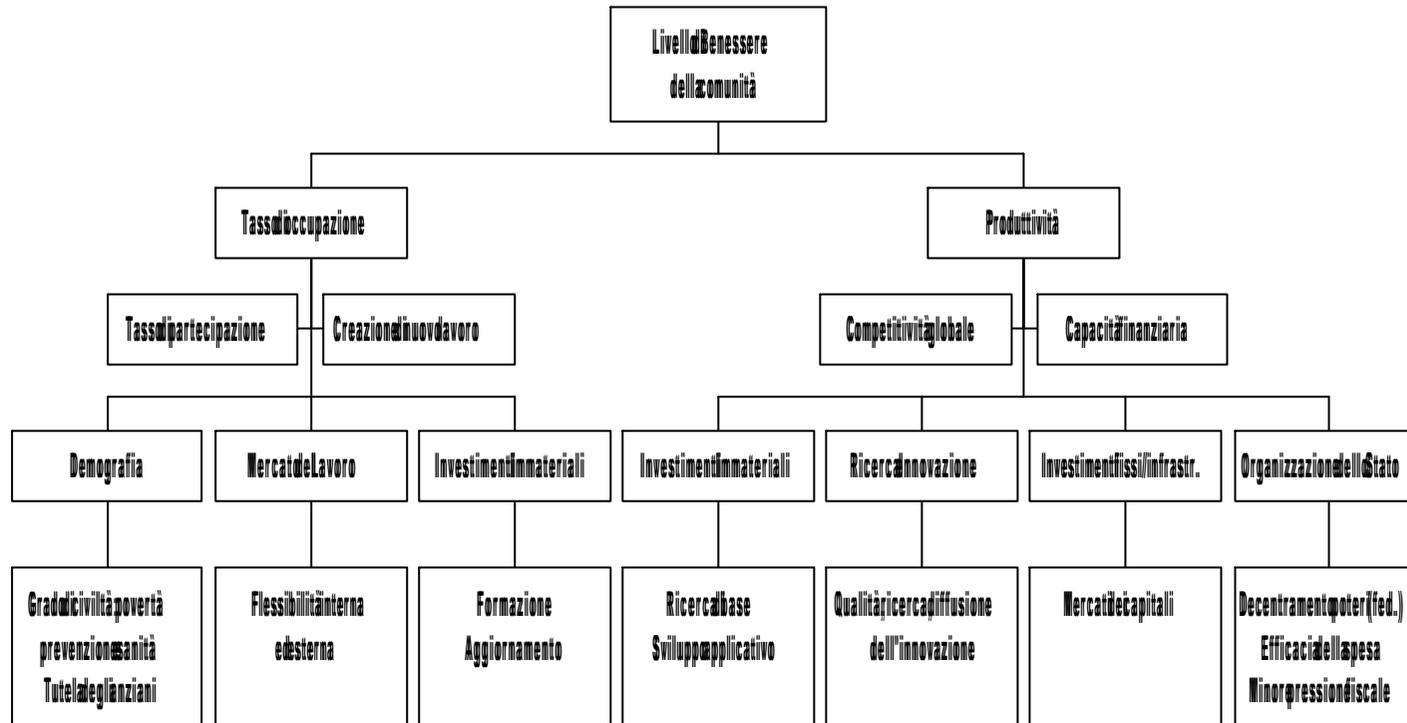
Vengono artificiosamente stimolati, per ragioni politiche, fenomeni di rifiuto e separatismo, che si diffondono grazie al persistere di una iniqua organizzazione centralistica statale, e alla riduzione dei margini di salvaguardia del benessere individuale e collettivo a causa del dilagare di privilegi e dell'inasprirsi di una iniqua pressione fiscale. Nonostante le misure fiscali, in Italia è forte l'allargamento delle diversità sociali ed economiche per classi di reddito, come è forte l'evasione - termometro di ingiustizie percepite nella gestione dello Stato.

Fenomeni virtuosi che caratterizzano alcuni paesi più avanzati dell'area OCSE, e che sarebbero pienamente giustificati per analogia di reddito e livello di civiltà raggiunti dal Veneto e dal Nord Est faticano a farsi strada nel nostro paese: il perfezionamento delle scienze mediche, l'integrazione di una società multirazziale e multiculturale soprattutto tra le classi giovanili, la produzione di cultura e manifestazioni scientifiche, artistiche e culturali attraverso la valorizzazione della mente d'opera intellettuale oggi abbondantemente disponibile a Padova, lo sviluppo di una società basata sui servizi, sulla qualificazione delle professionalità e sulla circolazione dell'informazione.

Quanti ancora fiduciosamente guardano ad una città e ad una società in cui i valori del confronto, della cultura e del rispetto dei diritti e delle pari opportunità,

Padova verso il 2.000 - Un'area che esige governo e rappresentanza
dovrebbero oggi preoccuparsi per un “manifesto” per una società che sia più rigorosa di ieri, ma anche conscia dell'esigenza di guardare avanti.

Figura 1



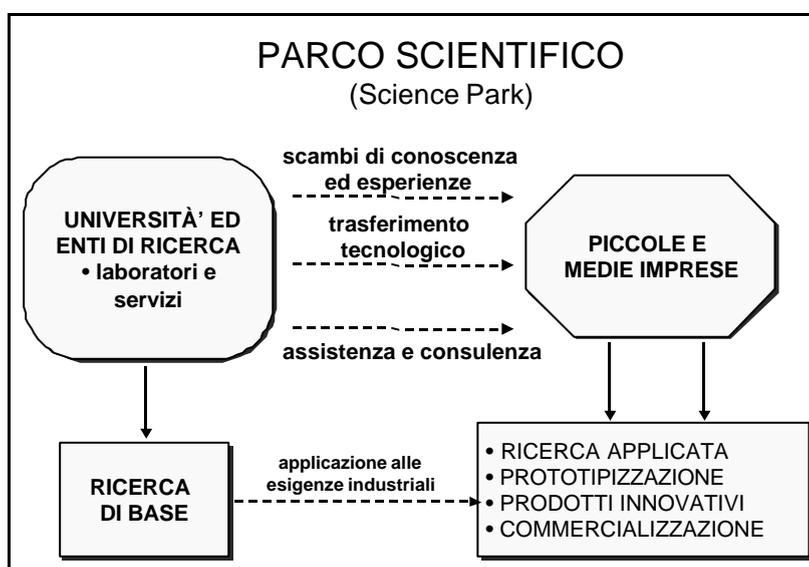
Fonte: ns/ elaborazione sul grafico “La Piramide della competitività”,
 Il sole 24 Ore del 10/10/96, pag.3 (articolo di F.Galimberti)

Padova verso il 2.000 - Un'area che esige governo e rappresentanza

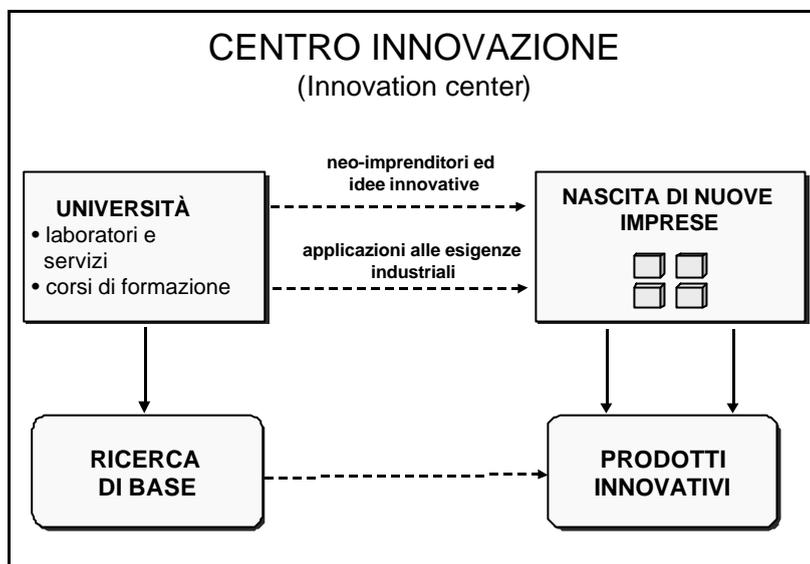
PARCO SCIENTIFICO COME VOLANO DI SVILUPPO E D'IMMAGINE PER PADOVA

(Padova Economica - Agosto 1996 n.4)

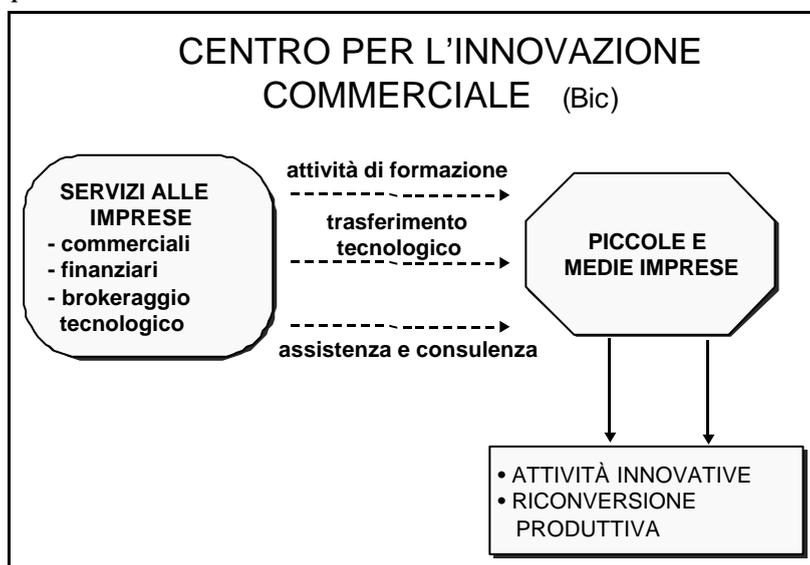
Il dibattito sulla valorizzazione delle risorse scientifiche e tecnologiche padovane attraverso la realizzazione di un Parco Scientifico diffuso nel territorio risale ormai al 1988-89, e benché significativi passi avanti siano stati fatti, soprattutto per iniziative della Camera di Commercio e degli Enti di Ricerca, come il CNR e l'INFN, molti sono gli scettici sulla possibilità che una città ed una economia un po' chiusa nel proprio ruolo provinciale, ed una grande Università didattica come quella padovana, pur ricca di fermenti e iniziative interessanti, sappiano individuare la via per un corretto rapporto tra loro e con il territorio.



Modello di riferimento del Parco Scientifico Galileo, Progetto realizzato dall'Autore nel 1995 con Gilberto Muraro, Consorzio Padova Ricerche, Università di Padova.



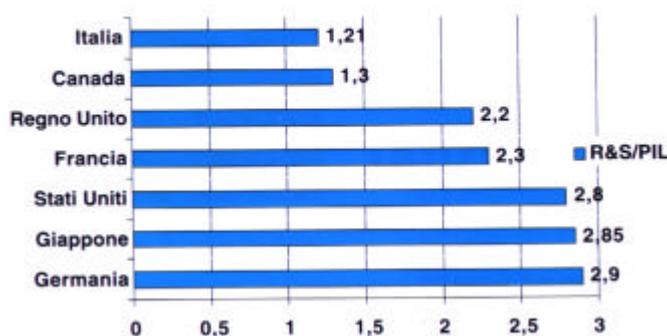
Modello di riferimento dei Centri Innovazione di Padova - Corso Spagna, 12 e Padova - Corso Stati Uniti, 14, realizzati sulla base del progetto del dr. Amedeo Levorato per conto della Camera di Commercio di Padova e dell'Azienda Speciale Tecnopadova, 1994-1995-1996.



Modello organizzativo del Centro Innovazione di Montagnana (PD), realizzato da ZAICO srl e Tecnopadova su progetto del dr. Amedeo Levorato per conto della Camera di Commercio di Padova, 1996.

Il Parco Scientifico costituisce infatti il momento fondamentale di rapporto tra industria e ricerca per la sfida della competitività globale. I segnali inequivocabili e sempre più forti di abbandono delle attività produttive tecnologicamente "mature", come il tessile, l'abbigliamento, la falegnameria e l'arredamento, in via di costante trasferimento verso paesi a minor costo della mano d'opera, dovrebbero convincere i "decisioni politici" dell'opportunità di stimolare la nascita e lo sviluppo di imprese manifatturiere e di servizi operanti in settori tecnologicamente o scientificamente avanzati, allo scopo di promuovere produzioni specifiche e di nicchia ed esportazioni di qualità.

LO SCENARIO INTERNAZIONALE Spesa di R&S nei paesi del G-7 in relazione al PIL



Una spinta generalizzata all'innovazione, anche in settori considerati maturi, può condurre all'introduzione di nuovi materiali, di processi produttivi più puliti e meno costosi, alla re-ingegnerizzazione dell'organizzazione produttiva, al miglioramento della qualità del prodotto e dell'assistenza post-vendita. In campi radicalmente innovativi, come le biotecnologie e la farmaceutica, l'elettronica e le telecomunicazioni, i servizi informatici, un rapporto stretto tra Università e sistema economico può agevolare l'inserimento di laureati nel mondo della produzione, assicurando a Padova il mantenimento degli oltre 3.000 laureati che ogni anno escono dall'Ateneo.

Malgrado l'insieme di queste osservazioni appaia di buon senso, il dibattito sull'impegno pubblico e privato alla valorizzazione del rapporto tra ricerca e territorio - cioè tra istituzioni di ricerca operanti a Padova e sistema produttivo, terziario e istituzionale pubblico locale - si concentra su temi spesso banali: il Parco Scientifico è un edificio, un terreno, un insieme di "botteghe"; il Parco Scientifico è padovano, o è veneto, o è del nordest.

Non si può fare a meno di osservare che, innanzitutto, il Parco Scientifico deve essere un “sistema” che opera attivamente raggiungendo risultati visibili in termini di nuove imprese e di attività di ricerca, in quanto la molteplicità di presenze scientifiche a Padova, variamente indirizzate, necessitano tutte di una valorizzazione omogenea: nel complesso urbano risiedono l'area di ricerca CNR di Corso Stati Uniti, che ospita centinaia di ricercatori e il progetto RFX (Reverse Field eXperiment), per il quale è stato recentemente creato un Consorzio (RFX) destinato ad agevolare i rapporti tra ricerca e industria. Vi è l'Istituto Nazionale di Fisica Nucleare di Legnaro, che sta ampliando le proprie strutture e ospita diverse iniziative in campi diversi della fisica; vi è l'ESAV (Ente di Sviluppo Agricolo del Veneto) che insieme all'Università e all'Istituto Zooprofilattico delle Venezie ha in fase di avanzata realizzazione il polo di Agripolis, un investimento di oltre 100 miliardi nell'area di Legnaro. Vi sono poi importanti iniziative locali di stretta relazione tra sistema della ricerca e imprese, quali SAIFO (laboratorio applicazioni fibre ottiche), CreiVen (laboratorio analisi compatibilità elettromagnetica) e Padova Ricerche, ubicati presso il Centro Innovazione, una iniziativa della Camera di Commercio di Padova.

La lista potrebbe allungarsi, poi, con Infocamere e Cerved e le numerose iniziative e imprese private dedicate all'informatica e alle telecomunicazioni, all'elettronica, alle meccanica. È infine da citare Fidia, un esperimento ante-litteram di Parco Scientifico che occupava oltre 400 persone nella ricerca, purtroppo coinvolta in una crisi che di fatto ne ha fortemente limitato proprio gli investimenti in ricerca e sviluppo.

Vi è infine lo sterminato mondo della sanità, che a Padova può esprimere molto, ma è spesso confinato nell'ambito del rapporto con le strutture pubbliche, con le ristrettezze e le difficoltà d'immagine che sono loro proprie. Nel campo della Telemedicina, ad esempio, l'Università e la sanità padovana stanno conducendo importanti esperimenti pilota in Italia.

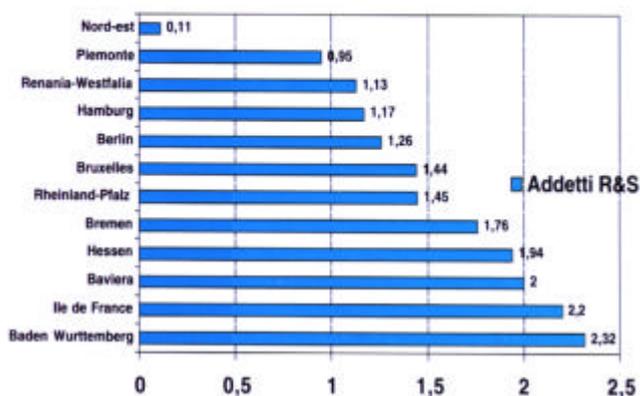
Secondo il Ministero dell'Università e della Ricerca Scientifica e Tecnologica (“Relazione Generale sull'istituzione di Parchi Scientifici e Tecnologici”, 15/3/1995, “...il Parco Scientifico è uno strumento di politica industriale che ha come scopo prioritario la promozione dell'innovazione scientifico-tecnologica mediante il coinvolgimento istituzionale del settore pubblico e privato in un reale e costruttivo rapporto sinergico tra governi locali, industrie, università e centri di ricerca, in sintesi un “sistema innovativo territoriale””. Per concretizzarsi, l'iniziativa locale deve possedere le seguenti caratteristiche: a) **assetto giuridico** nel rispetto della normativa vigente; b) **affidabilità economico-finanziaria** in termini di capitale sociale; c) **capacità organizzativa** e di esplicazione delle seguenti funzioni: marketing, finanza e coordinamento inteso come identificazione di economie di scala e di scopo, verifica di tempi, costi e risultati dei progetti; d) **capacità di assicurare un management altamente qualificato** che raccordi il progetto con lo sviluppo locale, garantisca la sua validità innovativa,

ricerchi un reale coinvolgimento del bacino di utenza; e) legittimazione da parte degli Enti locali e regionali.

Come si può osservare, il Ministero attribuisce uno scarso rilievo a questioni che viceversa, a Padova, appaiono spesso insormontabili e cioè la natura del rapporto tra Università e sistema industriale. Vi è infatti una norma fondamentale della Costituzione, l'art. 33, che sancisce l'autonomia e libertà della ricerca. Su questa norma, intesa originariamente a non mortificare la scienza e ad assicurare alla comunità scientifica l'autodeterminazione delle finalità della ricerca, specialmente quella non-strumentale, cioè non finalizzata al conseguimento di risultati immediatamente applicabili, anziché affermare principi di libertà si sono spesso costruiti privilegi, tanto che spesso si è sentito parlare di "Università chiusa in una torre d'avorio". Per realizzare un vero e proprio rapporto tra sistema della ricerca e territorio, occorre che l'Università - prima di tutti - si pronunci collettivamente a favore di questo rapporto, e costituisca al proprio interno le strutture atte a farla dialogare con il mondo imprenditoriale. L'autonomia dei Dipartimenti, la realizzazione di laboratori aperti alla prestazione di servizi all'esterno, la costituzione di centri, fondazioni e società consortili per lo svolgimento di progetti di ricerca costituiscono altrettante modalità per strutturare un dialogo proficuo col mondo esterno, e allo stesso tempo "filtrare" le positive esigenze di autonomia della ricerca.

Ma se tutto ciò viene ridotto alla stregua di semplici stratagemmi burocratici, e non viene fortemente valorizzata l'autonomia e la responsabilità degli attori coinvolti, docenti e ricercatori, direttori di Dipartimento, dirigenti e imprenditori industriali, ogni sforzo sarà inefficace, e soprattutto risulterà impossibile una "visibilità" del processo innovativo. La "visibilità", cioè l'immagine di sistema fortemente orientato alla ricerca e allo sviluppo sperimentale e tecnologico costituisce invece l'elemento più forte del Parco Scientifico e Tecnologico: in tutto il mondo, la nascita di imprese tecnologicamente avanzate e specializzate si realizza per processi di graduale imitazione locale e gemmazione di ricercatori e imprenditori da imprese già esistenti: si pensi infatti alla Silicon Valley, oppure alla farmaceutica svizzera, oppure infine ai parchi scientifici francesi di Nancy, Rennes, Montpellier e Sophia Antipolis.

OBBIETTIVO DEL PARCO E' SVILUPPARE LA RICERCA
Graduatoria delle regioni europee per ricercatori sul totale
della forza lavoro, 1994



In sostanza, quindi, sembra giunto il momento di affermare con forza che il Parco Scientifico e Tecnologico non costituisce per Padova, come per Venezia e Verona, un privilegio della città rispetto alla provincia, né una scelta obbligata, ma la naturale evoluzione e valorizzazione della presenza culturale ed accademica nel corpo sociale della città: 4.000 docenti e tecnici, quasi 5.000 con gli enti e le società di ricerca pubbliche e private, oltre 65.000 studenti.

Un sistema produttivo, ma anche un artigianato e un terziario che “perde colpi” nei settori maturi, nei mestieri, nel commercio e nei servizi tradizionali, necessità di “canali” di comunicazione con il mondo scientifico - ma anche con la scuola secondaria superiore e gli Istituti Tecnici! - più stretti e specifici della semplice assunzione di diplomati e laureati. Anzi, è necessario allacciare decine di rapporti convenzionali e - qualora mercato e disponibilità finanziarie lo consentano - società consortili per sviluppare funzioni di ricerca, sviluppo sperimentale e applicato, consulenza e assistenza tra sistema della ricerca e imprese.

Da un simile processo, anche se ritardato da ormai alcuni anni per responsabilità diffuse, ma principalmente per l'incapacità fino ad ora, da parte del mondo politico e istituzionale padovano, di raggiungere un credibile e condiviso accordo sul da farsi, dovrà nascere un organismo in grado di assicurare assetto giuridico, affidabilità finanziaria, capacità organizzative e management qualificato al progetto. Esso dovrà promuovere indistintamente tutte le iniziative già esistenti a Padova, assicurando le risorse indispensabili a far conoscere le opportunità della ricerca esistenti, a intavolare rapporti proficui tra aziende (non solo locali, ma anche europee e internazionali) ed enti di ricerca, ad incentivare un rapido

inserimento dei diplomati e laureati universitari in contesti aziendali che possano utilizzare al meglio le loro capacità.

Un ampio spazio dovrà essere assicurato alla didattica e alla formazione parallela all'inserimento in azienda e all'aggiornamento dei quadri e del personale già presente nelle aziende, e non solo per le discipline tecniche ed ingegneristiche: anche le facoltà umanistiche, come Psicologia, Scienze Politiche, Statistica, Giurisprudenza, Economia e Commercio, Lettere e Magistero possiedono ampi spazi di collaborazione con il mondo economico, in special modo con il terziario, che vanno coltivati e sviluppati.

La società padovana non potrà che ottenere benefici dallo sviluppo di un corretto rapporto tra sistema della ricerca e territorio: non solo nuove imprese e nuove professioni potranno svilupparsi, ma vi potrà essere un generalizzato incremento di attività economiche indotte (la congressualità scientifica, i servizi alle nuove imprese, il turismo d'affari, la vitalizzazione culturale) che potranno riportare Padova nei circuiti culturali ed economici internazionali, rivitalizzando i fasti di un'antica Università internazionalmente riconosciuta.

PROMUOVERE PADOVA: STRATEGIA LOCALE PER LA GLOBALIZZAZIONE ECONOMICA

(Padova Economica - Giugno 1996 n.3)

Nel suo ultimo libro Kenichi Ohmae¹, famoso manager e partner della McKinsey, annuncia l'affermazione di un nuovo sistema mondiale di relazioni economiche, basato essenzialmente sull'ascesa degli stati-regione. Secondo l'autore, le quattro "I" che caratterizzano la dinamica dell'economia globale (Investimenti, Industria & Innovazione, Informatica e Individui) si muovono sempre più alla ricerca di unità di "business" naturali; aggregati di consumatori, produttori e operatori d'affari di livello mondiale che offrono la dimensione ottimale per le attività economiche, per il commercio, per gli investimenti. Un elenco? Hong Kong e l'area cinese di Shenzhen; Singapore/Johor/Batam; Taiwan/Fujian; Bangalore nell'India meridionale; S.Francisco/Bay Area; Italia settentrionale; Seattle/Vancouver... Ovunque queste aree hanno acquisito una economia di "classe globale", dialogano tra loro indipendentemente dai ritardi e dalle inadempienze dei rispettivi Stati-Nazione, hanno sviluppato proprie infrastrutture: interporti, aeroporti internazionali, porti, telecomunicazioni, strutture industriali, Parchi Scientifici e tecnologici. Sono i "nodi" della nuova economia mondiale, aree da 10 a 100 milioni di abitanti, che stanno sempre più prendendo coscienza della propria autonomia, non senza fenomeni politici significativi indirizzati al federalismo e allo svincolo dai legami nazionali. E tutto questo, non solo in Italia.

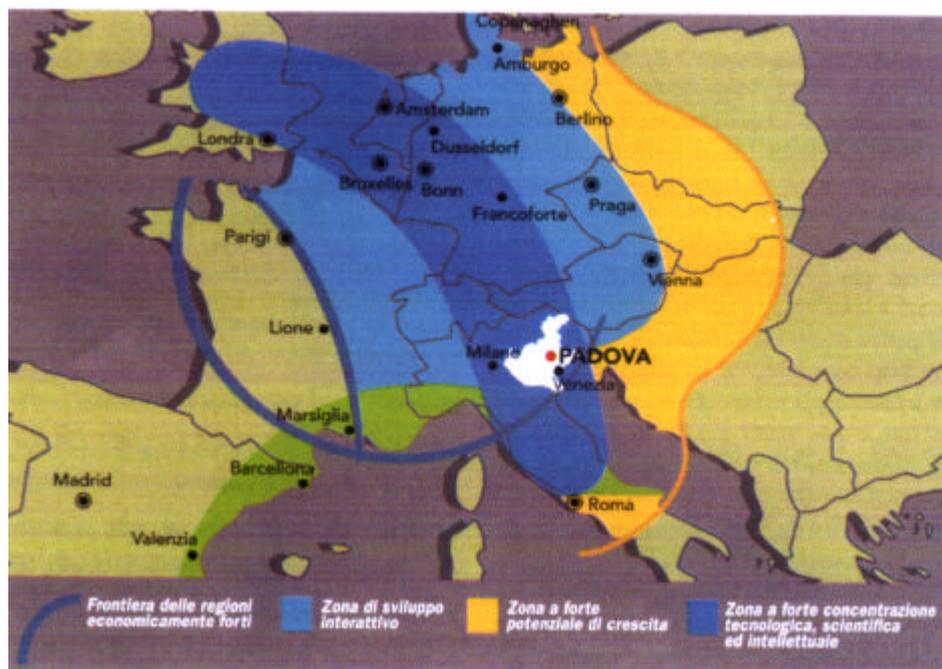
L'ultimo decennio del secolo sta assumendo connotati precisi sul piano economico: la circolazione internazionale del capitale privato e l'informazione assumono un ruolo primario; si sviluppano reti autonome di imprese private che innervano entità regionali interdipendenti, come l'Italia settentrionale e il Nord Est, che non si pongono confini per quanto riguarda il commercio, le relazioni imprenditoriali e gli investimenti. Sulla base del proprio successo, queste aree

¹ Kenichi Ohmae "La fine dello Stato Nazione, l'emergere delle economie regionali", Baldini & Castoldi, Milano, 1996

Promuovere Padova: strategia locale per la globalizzazione economica

aprono le porte a capitali e competenze/aziende di livello mondiale, creando posti di lavoro di alto livello e alleanze imprenditoriali il cui obiettivo sono quote consistenti del mercato globale: ve ne sono molti esempi anche a Padova. Lo sviluppo regionale in tutte queste aree mira ad una prosperità regionale che comprenda qualità dello sviluppo e qualità della vita, un sistema industriale innovativo basato su aziende interdipendenti e “retentriche”, che creino prodotti e servizi ad alto valore aggiunto e contenuto informativo, per acquisire valore dalla clientela. Un buon governo alimenta lo sviluppo regionale, senza puntare ad un settore specifico: il Veneto si caratterizza per flessibilità e diversificazione dei prodotti. Con il decollo delle nuove tecnologie dell’informazione, il cambiamento dei flussi di investimenti e di lavoro ha luogo all’improvviso, nell’arco di mesi o anni, non più di decenni. Aree come il Veneto, e al suo interno, Padova, possono porsi quindi l’obiettivo di aderire pienamente a questa immagine ed a questa analisi, ricca di simboli che hanno però risvolti reali nella vita quotidiana delle imprese e dei cittadini.

Sempre più presenti nella vita dell’impresa sono gli elementi immateriali del mercato europeo e globale, della finanza e dell’informazione; sempre più indispensabile è pensare in termini di “globalizzazione” e di “innovazione”, come fattori di cambiamento che si presentano con urgenza nei programmi dell’imprenditore, non solo industriale ma anche commerciale e dei servizi, per mantenere la competitività.



Come rispondere all'esigenza di esportare e di consolidare le proprie quote di mercato con alleanze all'estero, non solo di vendita ma di investimento, d'impresa?

Come offrire una immagine di "sistema di successo" (città, regione) all'imprenditore o alla delegazione estera che visita il nostro paese e l'azienda?

Come individuare le informazioni adeguate per decidere le scelte di investimento, di innovazione e di ricerca nell'impresa?

Come reagire alla sfida pervasiva ed invadente delle nuove tecnologie informatiche, da Internet ai sistemi di produzione basati su tecniche numeriche e digitali?

Come assicurarsi un'equa competizione introducendo in azienda le tecniche di qualità ISO 9000 e il process re-engineering?

Questa sfida non riguarda più solo l'impresa, le associazioni imprenditoriali e sindacali, la Camera di Commercio, che da tempo si sono poste il problema della competitività del sistema imprenditoriale. Essa investe sempre più tutto il sistema socio-economico. Riguarda anzitutto l'Università, che deve discutere, accettare o respingere l'idea di avvicinare ricerca a sviluppo, scienza ad innovazione. Una parte significativa della ricerca universitaria nei paesi industrializzati si è già orientata alla ricerca applicata, all'innovazione industriale. In Italia vi è un sensibile ritardo, che ha limitato ed anzi bloccato lo sviluppo dei Parchi Scientifici. Un sistema che guarda alla "globalizzazione", che è cosciente dei pericoli delle nuove tecnologie (ivi compresa la disoccupazione), non può rinunciare a porsi il problema di quali strade prendano i 600 ingegneri, 400 laureati in scienze, 500 in area medico/sanitaria, 700 di area giuridico economica che ogni anno si laureano a Padova. Si tratta di risorse preziose, su cui il paese ha investito, che devono essere valorizzate adeguatamente nell'economia del Nord Est. La città e la provincia, poi, non possono più guardare alle infrastrutture economiche e urbane (Fiera, Interporto, zone industriali e sistema aeroportuale, tangenziali e parcheggi, tram e trasporti pubblici) come a strutture non indispensabili o residuali. Esse costituiscono le "porte d'accesso" per l'economia globale, e come tali devono essere valutate in rapporto al lavoro, al reddito e allo sviluppo che producono. Sulla base di stime credibili di tali investimenti, è oggi possibile attrarre capitali europei ed internazionali per la realizzazione di opere pubbliche e private, assicurando adeguati rendimenti. Ciò risulta possibile perché il "sistema Padova" e il "sistema Nord-Est" sono alla ribalta, ma potrebbe risultare impossibile se i locali risultati economici declinassero sotto la spinta di inefficienze esterne e della paralisi burocratica. Lo stesso ambiente naturale può essere valorizzato come risorsa, da tutelare e rispettare, al fine di garantirne la conservazione e la riproduzione nel tempo: turisti, studenti, gruppi economici e d'affari guardano alla qualità della vita e non solo ai costi di produzione per le proprie decisioni d'investimento. Non si tratta di una mera valorizzazione economica: gli investitori edili ben conoscono le differenze di valore di immobili

localizzati in aree di pregio rispetto a quelli collocati in aree degradate. E ciò vale anche per Padova, che si pone ai livelli medio-alti della rendita immobiliare nel mercato nazionale. Promuovere Padova è dunque un progetto della Camera di Commercio che si articola in due momenti: un momento più strategico, di riflessione e di azione “politica” della Camera come istituzione per la modernizzazione e lo sviluppo dell’economia padovana nel contesto internazionale, sotto la guida di un Comitato Promotore presieduto dal dr. Antonio Frigo, di cui fanno parte gli imprenditori Angelo Ferro, Giuseppe Varisco, Ruggero Zerbetto ed Elio Ciaccia. Questo momento si pone come finalità il riconoscimento dei fattori di successo dell’economia veneta, la loro presentazione e proposizione al “sistema Padova” e all’esterno, per una riflessione sui motivi che ne hanno determinato lo sviluppo, quali la rilevante capacità imprenditoriale e l’etica del lavoro; infine per cercare lo stimolo ad un miglioramento e ad una crescita e sprovincializzazione di questo modello, oramai “lanciato” nel mondo da autorevoli riviste e giornali quali Economist, Financial Times, Wall Street Journal.

Un secondo momento, più operativo, vuol costituire una struttura di servizio “integrata” nella Camera di Commercio di Padova, a disposizione di associazioni imprenditoriali, sindacali, di consorzi di imprese, istituzioni e singole imprese, allo scopo di offrire strumenti per il contatto, la comunicazione e l’apertura all’internazionalizzazione.

In questo senso la Camera di Commercio da anni opera a livello di promozione sia verso l’interno che verso l’estero.

La ricchezza delle pubblicazioni sviluppate dall’Ufficio Ricerche e Studi, le decine di delegazioni estere e italiane guidate dall’ufficio estero della Camera a conoscere aspetti commerciali ed economici della cooperazione, i programmi di presenza a Fiere internazionali in collaborazione con i Consorzi per l’esportazione, due importanti aziende speciali come Tecnopadova e Padova Promoqualità, costituiscono già un significativo apporto allo sviluppo e alla divulgazione della conoscenza del “sistema Padova”.

La Camera di Commercio ha tuttavia inteso individuare, con il progetto Promuovere Padova, un obiettivo più ambizioso: imitare le politiche di sviluppo e di rinnovamento urbano realizzate delle aree più forti d’Europa e del mondo occidentale, quali Singapore, New York, Parigi, Monaco, l’area di Lione e la Lorena, i Paesi Baschi, ponendo le basi per la realizzazione di una “development agency”, una agenzia per lo sviluppo e per gli investimenti esteri che favorisca un dialogo più sistematico tra imprenditori esteri e imprenditori locali, valorizzando la già ricca vitalità economica di Padova, sia nell’industria che nel terziario. Sulla base di questa missione si articola un programma pluriennale che nel primo anno di attuazione (il 1995-96) è stato dedicato alla realizzazione di

adeguati supporti informativi sull'economia padovana², alla realizzazione di banche dati sulle ricerche svolte nell'Università (con Padova Ricerche), sulle aree industriali della Provincia (con Zona Industriale Padova), sulla realizzazione di un website in Internet della Camera di Commercio.

Sono stati allacciati rapporti internazionali a più livelli, allo scopo di assicurare una presenza costante di Padova e del Veneto nelle principali riviste internazionali, attivando un sistema informativo diretto alla comunità giornalistica estera, nonché individuati interlocutori diretti tra gli operatori internazionali nel campo degli investimenti (corporate location e corporate investments) e della congressualità.

L'attività di Promuovere Padova proseguirà nel 1996 e 1997 e si svilupperà prevalentemente in collaborazione con le associazioni imprenditoriali, al fine di moltiplicare opportunità di relazioni internazionali per il "sistema Padova", anche attraverso rapporti tra le istituzioni padovane rappresentative e quelle estere, nonché per la fornitura di un adeguato supporto informativo a tutto il sistema economico padovano.

² Oltre alle pubblicazioni periodiche dell'Ufficio Studi e Ricerche, nonché alla rivista Padova Economica, sono già disponibili presso la Camera di Commercio le seguenti pubblicazioni promozionali e documentali: la "brochure" di 32 pagine "Promuovere Padova" in varie lingue, i volumi "Padova nel Nord-Est, centralità geografica e vitalità economica" di Amedeo Levorato, Carlo Salvato e Giovanni Tamburi, "Convenire a Padova", della collana "Quaderni di Promuovere Padova". Saranno presto disponibili diversi depliant sintetici illustrativi dell'economia provinciale, mentre è in fase di realizzazione un "fact book" che copre tutti i settori dell'economia provinciale, dal manifatturiero all'edilizio, dal turismo ai pubblici esercizi, dall'agricoltura ai settori specifici che caratterizzano le produzioni locali

Promuovere Padova: strategia locale per la globalizzazione economica

IL NORD-EST, LOCOMOTIVA ITALIANA IN EUROPA?

(Padova Economica - Febbraio 1996 n.1)

In uno studio Cambridge Econometrics la chiave di lettura del Nord-Est fino al 2000¹.

Già da cinque anni, la società inglese Cambridge Econometrics realizza un Rapporto Annuale sulla congiuntura e sulla struttura economica dell'Europa su base regionale.

Questo rapporto risulta di grande importanza soprattutto ai fini di una lettura complessiva delle potenzialità del mercato interno europeo dopo il 1992, ed in vista dell'UEM (unione monetaria) che - come si è visto ai recenti vertici spagnoli dell'Unione Europea - decollerà a partire dal 1999.

Per le imprese ed i decisori politici risulta indispensabile disporre di uno strumento di lettura dell'andamento economico europeo, allo scopo di individuare quali sono le regioni a maggiore opportunità d'investimento e quali le aree che godono di migliori agevolazioni fiscali e finanziarie per l'insediamento di attività produttive.

Questa analisi strutturale e congiunturale viene condotta - a livello economico - su indicatori statistici predisposti da Eurostat e dai principali organismi di studio dell'economia e della congiuntura: in Italia, i più accreditati sono - oltre l'ISTAT - l'Istituto Guglielmo Tagliacarne collegato all'Unioncamere e l'ISCO (Istituto Studi sulla Congiuntura economica). Gli indicatori vengono presi in esame (tasso di attività, disoccupazione, produttività, produzione di beni capitali e di consumo, indicatori di benessere locali) ai livelli geografici europei NUTS 2 (regioni) e al livello di alcune importanti aree metropolitane (in Italia Bologna, Milano e Roma), in luogo del livello NUTS 3, corrispondente alle province.

La diminuzione progressiva della rilevanza delle province costituisce un fenomeno emergente, nell'analisi economica dei sistemi produttivi: in più

¹ European Regional Prospects, Analysis and Forecasts to 1999, may 1995, Cambridge Econometrics, Cambridge, UK.

ricerche condotte dalla stessa Camera di Commercio di Padova², dal Comune³ e dalla Provincia⁴ negli ultimi anni, è emersa una difficoltà crescente a leggere i dati economici su base comunale (per i capoluoghi provinciali come Padova o Treviso o Verona o Venezia), per il fatto che esiste e si configura sempre più una vera e propria cintura intercomunale di residenze, insediamenti produttivi, distretti di specializzazione che spesso travalicano lo stesso confine provinciale, collegando tra loro più città'. Lo studio di Cambridge Econometrics dimostra ancora di più che oramai, sulla base locale, il rilevamento e la lettura dei fenomeni economici su base provinciale non ha più senso. È la regione, infatti, l'area di riferimento economico più importante per fenomeni come le esportazione, la disoccupazione, l'imprenditorialità, il benessere, mentre la divisione successiva può essere compiuta solo tra sistema urbano diffuso (area metropolitana) e aree rurali, come principale criterio di differenziazione.

Il Nord-Est, quindi, può e deve essere letto come un fenomeno di successo economico unitario, tutt'al più scindibile in regioni: il Friuli Venezia Giulia, l'area di Trieste (città-provincia), le provincie di Trento e Bolzano, il Veneto. All'interno del Veneto, le aree di riferimento, scomponibili e ricomponibili, sono quelle di Padova e Venezia nella fascia centrale, Treviso e Vicenza lungo la pedemontana, Verona ad ovest, mentre le aree periferiche continuano a rimanere la montagna, il Polesine, e sempre meno il Veneto orientale, con gradi diversi ma omogenei al loro interno di legame con le aree "trainanti".

È sempre più difficile, ed anzi inutile, distinguere tra lo sviluppo industriale dell'area padovana e di quella vicentina o trevigiana: nell'attuale fase (dal 1992 ad oggi) di rapida internazionalizzazione e crescita basata sulle esportazioni, le funzioni delle città venete hanno assunto caratteristiche tra loro complementari: Padova ha sviluppato funzioni specifiche nel commercio e nel terziario, nell'intermodalità dei trasporti, nell'informatica e nei servizi alle imprese, mantenendo una forte vocazione industriale che ha consolidato attraverso crescenti ramificazioni di gruppi industriali in tutto il nord-est e nell'area centrale europea (Germania, Austria, Slovenia, Ungheria, Croazia, Romania); Vicenza e Treviso hanno visto un crescente sviluppo terziario dei capoluoghi ed una ancora più forte specializzazione industriale delle aree provinciali. Il

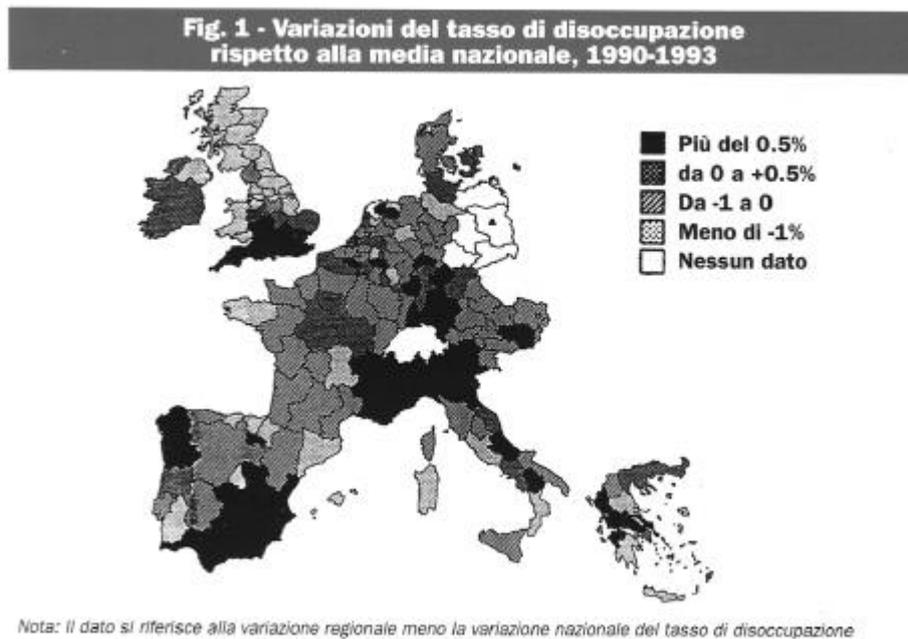
² Camera di Commercio di Padova: "Analisi strategica dell'area padovana per un progetto di promozione territoriale" dr. Amedeo Levorato, Padova, aprile 1995 (in corso di pubblicazione).

³ Comune di Padova e Venezia, Provincia di Padova e Venezia, Consorzio Venezia e Padova Ricerche: "Una metropoli nel Nord-Est", atti del convegno 27/1/1995, Sala Carraresi della Fiera di Padova.

⁴ Provincia di Padova: "Il nodo e la rete", a cura di G.Marcato e M.Mistri, CEDAM Padova, 1992.

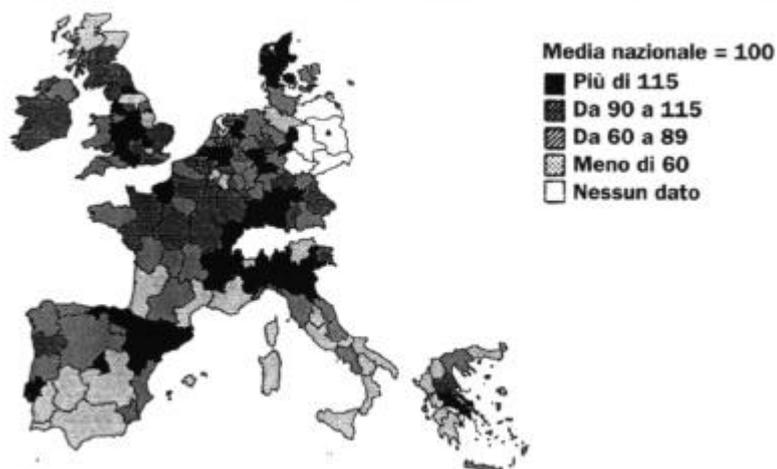
policentrismo storico è stato mantenuto, ma sono divenute via via più fitte le reti di relazione: si sovrappongono, infatti, più reti che collegano le piccole e medie imprese del sistema: reti di specializzazione in settori produttivi innovativi (macchine per lavorazioni agricole e alimentari, del legno, della plastica, dei filati, dei tessuti, componentistica, meccanica di precisione, impiantistica), reti di subfornitura della metalmeccanica e dell'abbigliamento; reti di imprese operanti per distretti (calzaturiero, occhialeria, legno, ceramica, minuteria metallica, vetro); reti di servizi per la certificazione e la qualità, di servizi associativi, di partecipazioni azionarie incrociate, di integrazione produttiva verticale, di alleanze finanziarie ecc.

Tutto questo turbinio di relazioni rivolte all'aggressione sistematica dei mercati esteri in un contesto di competitività dei costi e di qualità del prodotto contribuisce al successo del "sistema Nord-Est" e del "sistema Padova" ma è spesso difficile da rilevare economicamente.



Quindi il Veneto risulta essere, nelle statistiche Cambridge Econometrics, una delle regioni a maggiore tasso di sviluppo dell'occupazione in Europa tra il 1990 e il 1993 (figura 1), ed una delle regioni maggiormente specializzate nella produzione di beni capitali, cioè beni per la produzione di altri beni (figura 2).

Fig. 2 - Specializzazione nella produzione dei beni strumentali



Nota 1 - Quota dell'occupazione industriale regionale per le industrie metalmeccaniche, dei trasporti e di beni strumentali, diviso per la quota nazionale sul totale dei lavoratori ed espressa in percentuale (dati 1991)

Risulta inoltre una delle regioni a maggiore reddito pro-capite d'Europa (figura 3) e correlativamente a maggiore tasso di crescita nello stesso periodo (figura 4).

Fig. 3 - Valore aggiunto pro-capite, 1993

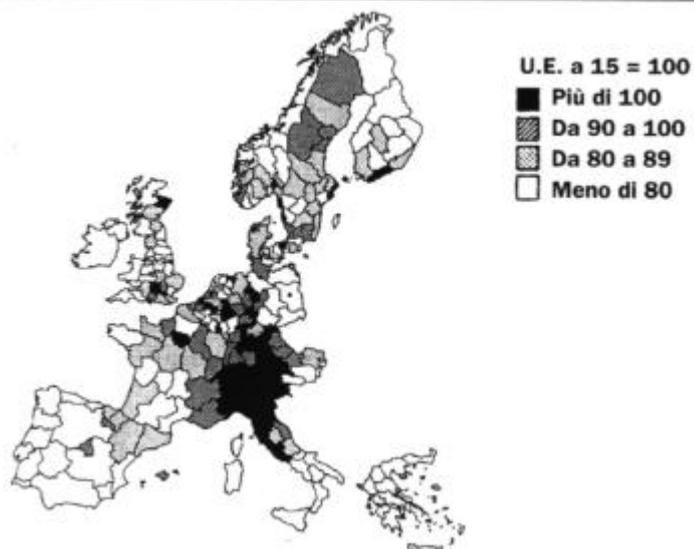
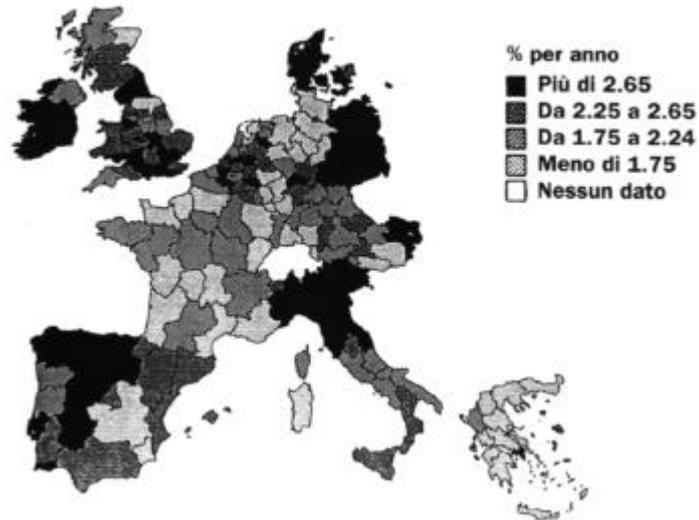


Fig. 4 - Crescita del valore aggiunto pro-capite nel periodo 1993-1999

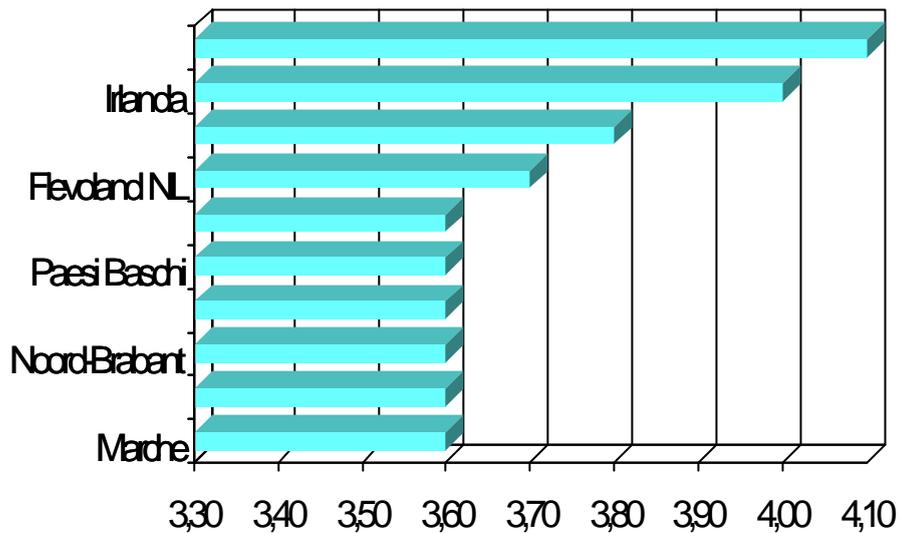


Ma, guardando al futuro, in assoluto la notizia che ha suscitato più scalpore sui mass-media italiani è stata quella - riportata dai giornali e dai periodici nei mesi di agosto e settembre - in base alla quale il Veneto risulta essere (figura 5) la regione d'Europa a maggiore tasso di crescita del reddito prevista nel periodo 1993-1999.

In base a questa graduatoria, Cambridge Econometrics può affermare che, mentre la Lombardia mantiene il suo ruolo chiave (key role) nell'economia italiana, sono le regioni del Nord-Est e tra loro primo il Veneto ad avere colto i benefici dell'esplosione delle esportazioni e ad averle trasformate in occasioni di crescita complessiva (boom and bust).

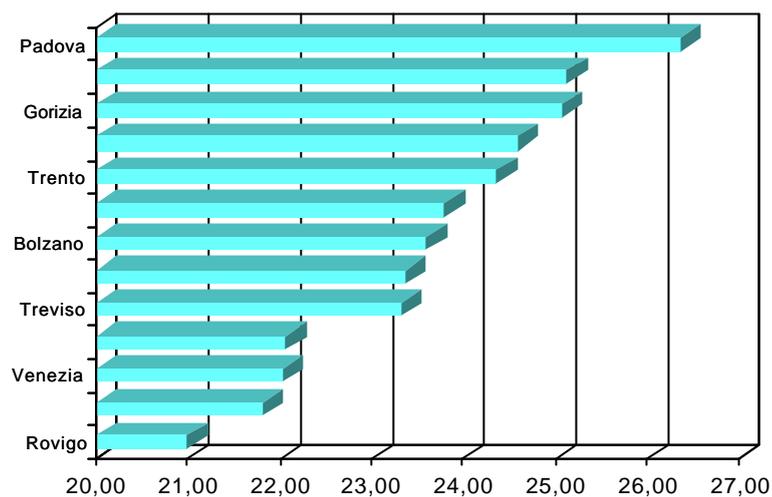
**Maggiori tassi di crescita previsti in Europa nel periodo
1993-1999**

fonte: Cambridge Econometrics-1995

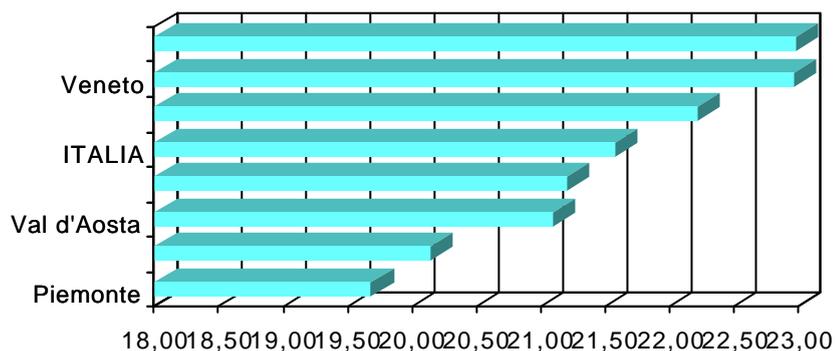


Infatti, due ulteriori grafici ci aiutano a comprendere l'entità del fenomeno e le potenzialità concrete della crescita regionale e padovana: secondo una recente ricerca dell'Istituto Tagliacarne delle Camere di Commercio, Padova risulta essere in assoluto la prima provincia per tasso di crescita nel periodo 1980-1992 del reddito tra tutte le province del Nord-Est (figura 6), mentre le tre regioni del Nord-Est rappresentano il "top" dei tassi di crescita del valore aggiunto al costo dei fattori nello stesso periodo (figura 7). Sommando a queste valutazioni ex-post le nuove valutazioni di Cambridge Econometrics si ottiene, senza alcuna ombra di dubbio, l'affermazione piena del primato del Veneto nell'attuale contesto italiano, e in buona parte anche in quello europeo.

Province del Nord-Est: tassi di crescita del V.A. registrati nel periodo 1980-1992 valori medi per anno - fonte: Ist. Tagliacarne - Roma



Tassi di crescita del V.A. nelle regioni dell'Italia settentrionale registrati nel periodo 1980-1992 - Valori medi per anno - fonte: Ist. Tagliacarne - Roma



A conclusione di questo breve articolo, risulta indispensabile accennare ad alcuni fattori chiave, in termini di forza e di debolezza, che caratterizzano il sistema Padova e quello Veneto.

Anche secondo Cambridge Econometrics, il Veneto non è una regione che fonda la sua ricchezza ed il suo sviluppo esclusivamente sulla capacità produttiva industriale. Esso costituisce un'area caratterizzata da un positivo "mix" di capacità esportativa di prodotti e servizi, opportunità culturali e scientifiche, ricchezza locale individuale e collettiva, percepibile direttamente attraverso l'assenza di disoccupazione ed il reddito pro-capite.

Sulla carta, analogamente ad altre regioni industrializzate come la Baviera e il Baden Wurtemberg in Germania, la Lorena e l'area di Lione in Francia, i Paesi Baschi in Spagna, il Veneto dovrebbe svilupparsi nei prossimi anni attraverso tre elementi chiave: la realizzazione della società dell'informazione e la diffusione della Information & Communication Technology, la realizzazione di Parchi Scientifici e Tecnologici per un maggiore collegamento tra ricerca e impresa; una crescente modernizzazione del terziario (dai servizi alla finanza al commercio ai trasporti), coniugando qualità dello sviluppo economico a qualità del vivere e qualità sociale, soprattutto attraverso una intensa politica di riqualificazione ambientale e urbana.

Questi fenomeni necessitano tuttavia di essere governati attraverso chiare azioni di governo e forme di infrastrutturazione che risultano di difficile individuazione nella realtà attuale del Nord-Est: mancano treni e strade efficienti e spesso addirittura i progetti per la loro realizzazione e il consenso delle comunità interessate; manca una visione precisa del rapporto (obbligato) tra investimenti in ricerca pubblica ed esigenze del sistema produttivo, soprattutto per l'innovazione, la qualità e la certificazione; è difficile e spesso impossibile distinguere il senso delle politiche urbanistiche attuate dalle Amministrazioni a livello locale in un chiaro ordine che eviti la speculazione "free riding" (a danno dei beni pubblici), con edificazione selvaggia di appartamenti e centri commerciali, e preveda una urbanizzazione rispettosa della salvaguardia ambientale e monumentale, progettando seriamente anche l'abbattimento e la riedificazione laddove le esigenze del traffico e delle relazioni economiche lo richiedano.

Risulta sempre più indispensabile, dunque, una capacità di lettura tecnica dei "nodi chiave" dello sviluppo regionale in Europa, al fine di trasformare le potenzialità in concreti risultati, e di non limitare o trasformare le opportunità del Veneto in illusioni. Per questi obiettivi c'è bisogno di rileggere in positivo alcune (non tutte) delle scelte del passato e cercare di affermare una unanime volontà politica regionale per portare il Veneto realmente in Europa. I primi strumenti necessari a questo fine sono le risorse economiche in termini di investimenti ed una autonomia moderata e ragionata sotto il profilo tecnico e giuridico sul piano regionale e locale. Su questo banco di prova - nello spazio competitivo europeo e globale - si giocano le "chances" del sistema Padova e del Veneto.

IL TELEPORTO DI NEW YORK - NEW YORK PORT AUTHORITY

(Padova Economica - Ottobre 1995 n.5)

Un esempio da studiare e imitare

Tra il 10 ed il 16 luglio scorso una delegazione padovana promossa dalla Camera di Commercio di Padova, con la partecipazione di rappresentanti dell'Amministrazione provinciale, dell'Interporto di Padova, del Consorzio Zona Industriale e dei Magazzini Generali, ha visitato alcune infrastrutture intermodali nel campo delle comunicazioni della città e dello stato di New York di proprietà della Port Authority di New York & New Jersey, le due università Polytechnic di Brooklyn e New York University in Washington Square (Manhattan), la Camera di Commercio di New York a Lower Manhattan, dove si sta conducendo una iniziativa per la concentrazione di imprese specializzate nella produzione di software e prodotti multimediali tramite la realizzazione di **incubatori d'impresa a vocazione terziaria**.

Scopo di questo articolo è di delineare brevemente la funzione di Port Authority of New York & New Jersey "vista da italiani", passando poi ad illustrare in dettaglio alcune infrastrutture di interesse per la realtà veneta e padovana, ed in particolare l'iniziativa **Teleporto di New York** (*Teleport*), che sono state accuratamente esaminate dalla delegazione in previsione del varo di analoghe esperienze nel complesso infrastrutturale padovano.

Port Authority of New York and New Jersey

La Port Authority di New York & New Jersey è una agenzia bi-statale, quale in Italia sarebbe, ad esempio, un ente pubblico economico di proprietà di due regioni. Un esempio esistente, in tal senso, è l'Istituto Zooprofilattico delle Venezie. Fondata nel 1921, la Port Authority ebbe originariamente il compito di amministrare le risorse portuali dello stato di New York localizzate nella città e nell'area di Newark, N.J., immediatamente prospiciente a sud l'isola di Manhattan, in un raggio di 25 miglia dalla Statua della Libertà. Tra la fine degli anni '20 e gli anni '30, Port Authority provvide ad investire i redditi provenienti dal Porto e gli aiuti finanziari dei due Stati nella realizzazione di

alcune infrastrutture fondamentali per il complesso urbano di New York: Holland e Lincoln tunnels tra New Jersey e Manhattan, i ponti George Washington, Bayonne, Goethals e Outerbridge. Negli anni '40, la Port Authority assunse la gestione degli aeroporti La Guardia di New York e Newark, avviando la realizzazione del più grande sito aeroportuale del mondo, che doveva diventare il John Fitzgerald Kennedy Airport. Utilizzato come strumento di concreto sostegno degli investimenti infrastrutturali metropolitani, l'ente estese successivamente i propri campi di attività a tutti gli aspetti delle comunicazioni, realizzando una grande linea ferroviaria sotterranea per pendolari da Hoboken e Newark (New Jersey) alla 33° strada e ai World Trade Center. Anche le note Torri Gemelle (Twin Towers) a Lower Manhattan, in un complesso di sette edifici per oltre 1,5 milioni di metri quadrati calpestabili affittati a 500 imprese, sono state realizzate e finanziate dalla Port Authority tramite l'emissione di obbligazioni in collaborazione con investitori istituzionali statunitensi. Oggi Port Authority gestisce i tunnel, i ponti, la linea ferroviaria sotterranea integrata con la metropolitana di New York, alcuni Bus Terminal a Manhattan, cinque terminali fluvio-marittimi tra cui Port Newark-Elizabeth (visitato dalla missione camerale), Howland Hook, Brooklyn e Auto Marine terminal, più il terminal passeggeri di New York ed un centro intermodale ferroviario; un quarto aeroporto minore e due eliporti; un sistema di connessione ferry-boat, nonché alcune ulteriori aree di sviluppo portuale. Il solo porto di Newark-Elizabeth, costituisce un sistema intermodale acqua-gomma-rotaia-aereo che, accostato fisicamente all'aeroporto intercontinentale di Newark, copre un'area approssimativamente grande come l'intera Zona Industriale di Padova (10 milioni di metri quadrati) e movimentata 40.000.000 di tonnellate di merce e 2.000.000 di containers l'anno. Per avere una idea delle capacità tecniche e delle disponibilità finanziarie di Port Authority, basta pensare che l'azienda ha realizzato, su incarico delle rispettive competenti autorità, i progetti di terminal container di Gioia Tauro e la ristrutturazione del Porto di Marsiglia. Port Authority gestisce numerose attività di consulenza internazionale nel campo del commercio (*World Trade Institute*), dell'attrazione di investimenti e della progettazione tecnica e operativa di strutture intermodali. I ricavi da attività ammontavano al 31/12/1994 a 3300 miliardi di lire, mentre l'attivo patrimoniale delle infrastrutture in proprietà ammontava a 20.000 miliardi di lire - oltre 11 miliardi di dollari. Port Authority può contare su un "rating AA" Standard e Poor's (come quello assegnato agli Stati nazionali) di livello massimo.

Più recentemente, l'attività di Port Authority si è orientata alla realizzazione, per conto delle Amministrazioni Locali, di aree infrastrutturali destinate a parchi di attività industriale. Su aree individuate da strumenti regolatori locali, e spesso grazie ad incentivazioni come l'esenzione da tasse professionali e l'abbattimento dei costi di manodopera (crediti d'imposta) e dell'energia elettrica, Port Authority acquista terreni, infrastruttura e affitta o vende terreni in diritto di superficie o

proprietà. Sulla base di questo schema, per molti aspetti affine a quello operativo del Consorzio Zona Industriale di Padova, Port Authority ha realizzato tre parchi di attività industriale a Bathgate (South Bronx), Elizabeth (aeroporto di Newark), Yonkers (New York), un centro terziario specializzato per attività in campo giuridico-legale (Legal Center at Newark), un inceneritore per 2.500 tonnellate al giorno ad Essex, ed infine il **Teleporto**, un'area di 40 ettari destinata ad attività nel settore delle telecomunicazioni, localizzata nell'isola di Staten Island, a sud di Manhattan.

Volendo dare un preliminare giudizio su questa struttura pubblica che opera esclusivamente con regole privatistiche, emettendo titoli ed obbligazioni allo scopo di raccogliere denaro da investire in infrastrutture, potremmo osservare che la natura pubblica o prevalentemente pubblica dei modelli voluti e applicati a Padova per lo sviluppo di infrastrutture di servizio al sistema industriale e al trasporto (Interporto spa, Consorzio Zona Industriale, Magazzini Generali, Aeroporto spa, Fiera) corrisponde ad una realtà verificabile anche in paesi, come gli USA, fortemente liberisti. Quando da più parti si invoca una privatizzazione si dovrebbe tenere conto di questi fenomeni, sapendo distinguere tra economicità e rigore di gestione - indipendenti dalla natura della proprietà - e possibilità di alleanze operative con aziende private (come all'Interporto spa). Spesso, tuttavia, i politici si lasciano prendere la mano dalla parola **privatizzazione**, sbagliando fin dall'inizio: senza potenziali compratori o un preciso disegno strategico di mercato già l'offerta sul mercato si trasforma in una svalutazione del bene offerto.

Il Teleporto: strumento essenziale per lo sviluppo

Come conseguenza della rivoluzione microelettronica degli anni '70, gli anni '80 e ancor più gli anni '90 sono caratterizzati dall'esplosione del fenomeno delle telecomunicazioni. Caratteristica fondamentale del processo di modernizzazione delle società occidentali e industrializzate è, infatti, il fenomeno della terziarizzazione e dell'immateriale, il **trattamento e lo scambio di informazioni**.

Le informazioni rappresentano e costituiscono veri e propri mercati: a New York il NYSE (*New York Stock Exchange*) rappresenta l'85% di tutta la capitalizzazione delle imprese statunitensi quotate in Borsa. Questo sistema non potrebbe funzionare senza un efficiente sistema di scambio delle informazioni da e per i mercati del resto del mondo.

I fabbisogni di comunicazione su vasta scala, un tempo confinati alle banche e ai mercati finanziari, sono andati però progressivamente sviluppandosi ad altri settori. Oltre alle organizzazioni finanziarie, oggi necessitano di ampie strutture di telecomunicazione i grandi networks dell'entertainment a scala globale (televisioni come CNN, ABC, NBC, CBS, radio, media stampati). La difesa e la ricerca scientifica hanno dato origine a quel fenomeno mondiale che è oggi INTERNET, una rete originariamente pensata per collegare la comunità scientifica che oggi si sta trasformando nel primo esperimento di "electronic

superhighway" rivolta a cittadini, imprese, attività commerciali, enti pubblici. Vi sono infine crescenti esigenze legate all'organizzazione del lavoro, alla produttività e alla necessità di diminuire gli spostamenti: centralini integrati per lo scambio di dati e fonia, sistemi di teleconferenza, *disaster recovery* e servizi di salvataggio per grandi produttori di informazioni telematiche, servizi decentrati di controllo remoto di impianti e infrastrutture ferme e in movimento.

La maggior parte dell'incremento del reddito nei paesi industrializzati, a partire dalla crisi energetica degli anni '70, è stata ottenuta attraverso l'ottimizzazione della produzione, dei flussi di comunicazione interaziendale, la circolazione sempre più veloce ed il trattamento delle informazioni allo scopo di ridurre rotture di continuità nel flusso produttivo e aumentare la produttività individuale. La stessa struttura dei servizi di telecomunicazione ha subito nei paesi anglosassoni, negli ultimi vent'anni, un radicale mutamento. Negli USA, soprattutto, vennero poste negli anni '80 le basi per la rottura delle situazioni di monopolio rappresentate da AT&T (sulle *long distance calls*) e Bell Telephone (Bell System) nelle reti locali. In particolare, la compagnia dei telefoni Bell fu scomposta nel 1984 in numerose "local" Bell, tra le quali NYNEX costituisce oggi la rete locale di telecomunicazioni a New York. La liberalizzazione produsse immediatamente frutti significativi: la riduzione dei costi telefonici nelle *long distance*, mentre per il livello locale venivano creati spazi, pur tra mille difficoltà per le intuibili barriere all'entrata sui mercati, per altre aziende in grado di realizzare il cablaggio delle città e la gestione di reti di telecomunicazione efficienti.

Con il più recente emergere della tecnologia a "larga banda", negli anni '90, si stanno oggi aprendo, specie negli USA, mercati concorrenziali che vedono la presenza come offerta di trasporto delle telecomunicazioni reti satellitari a due vie a basso costo (Hughes aerospace), reti locali di *cable-TV* molto presenti negli USA, le stesse imprese di gestione delle reti tecnologiche: gas, acqua, energia elettrica, linee ferroviarie.

L'esplosione della domanda di telecomunicazioni e di multimedialità portò molto presto (già nel 1984) la Port Authority of New York & New Jersey a valutare l'opportunità di assicurare allo Stato di New York una nuova porta d'accesso per i servizi di comunicazione regionali, interstatali e internazionali, in analogia con la missione dell'ente. Il trasporto di informazioni, infatti, non è che una nuova forma di comunicazione, dopo quella portuale, ferroviaria, aerea e stradale.

Il **Teleporto** è in sostanza un **parco industriale ad alta tecnologia** (*high-tech business park*), cioè una area attrezzata di circa 40 ettari, gestita direttamente da una unità di business commerciale della Port Authority, localizzata nell'area nord-occidentale dell'isola di Staten Island, collocato all'incrocio tra la superstrada Manhattan-Staten Island (20 km. circa da Manhattan sud via ponte di Brooklyn e ponte Da Verrazzano) e la superstrada della costa ovest.

Port Authority ha acquisito e infrastrutturato il lotto, realizzando alcuni degli edifici per un investimento totale di circa 100 miliardi, a fronte di un intervento della città di New York pari a 16 miliardi di lire, e in base a piani finanziari di ammortamento, affitta in parti ad imprese ed utilizzatori pubblici e privati interessati ad insediarsi all'interno del Teleporto. Le parti di terreno disponibili per l'edificazione per aziende private vengono assegnate in lotti di terreno da 15.000 a 50.000 mq. in diritto di superficie fino al 2024, prolungabile di altri 60 anni in relazione ad accordi da stipularsi tra Port Authority e la città di New York. Il tasso urbanistico di copertura è fissato al 40% del lotto, e l'impresa, con il diritto di superficie, ottiene il diritto alla piena ritenzione dei benefici fiscali derivanti dall'ammortamento del bene.

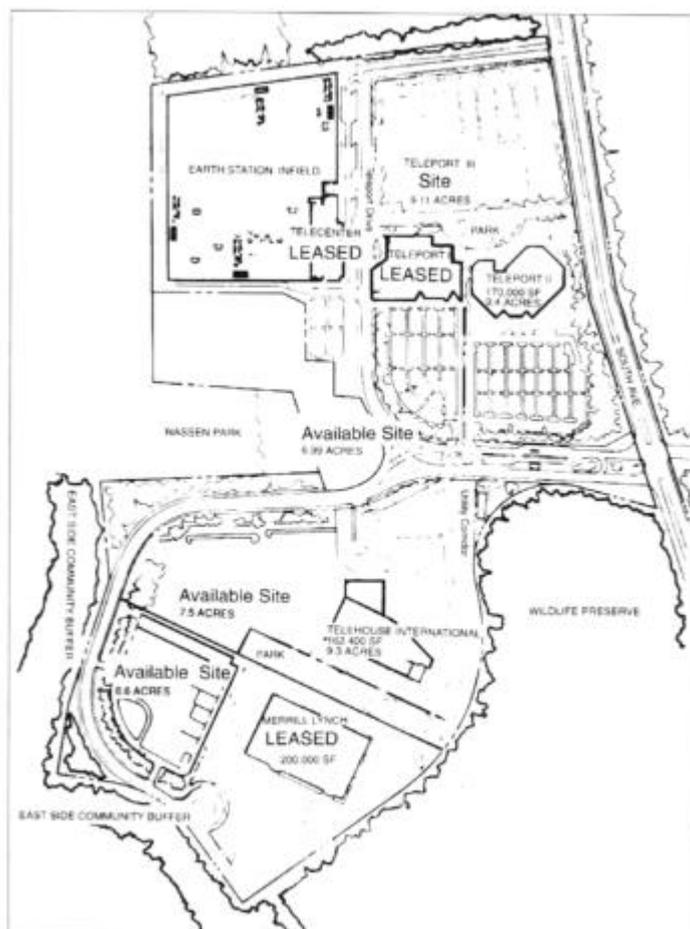
Elemento caratterizzante dell'iniziativa Teleporto è una dorsale in fibra ottica di proprietà della Port Authority, nata nel 1985, sull'onda del processo di liberalizzazione dal monopolio Bell, che collega tutti i quartieri di Manhattan, Staten Island, Queens e Brooklyn (la Polytechnic University, dove vengono sviluppate moderne tecnologie di telecomunicazione in fibra ottica), e si estende a nord fino a White Plains, a Long Island, a Newark, al New Jersey.

La rete collega 13 nodi primari con tecnologia SONET (*Synchronous Optical Network*) collocati in diverse zone dell'area metropolitana di New York lungo 400 miglia di cavidotti, servendo 260 grandi edifici, e circa 14.000 utenze, e si sta rapidamente spostando sulla moderna tecnologia ATM (*Asynchronous Transfer Mode*). È gestita da un'impresa appositamente creata per lo scopo, la TCG (*Teleport Communication Group*), fondata nel 1984 e divenuta ormai il secondo operatore di telecomunicazioni dell'area di New York, oltre alla NYNEX, ed uno dei principali operatori in fibra ottica degli Stati Uniti.

TCG paga alla Port Authority una royalty commerciale commisurata al volume d'affari gestito attraverso la rete in fibra ottica, che è stata sviluppata utilizzando nodi e collegamenti (aeroporti, porti, World Trade Center) tra i diversi siti dell'ente pubblico.

Gli operatori *business* (imprese) dell'area di New York hanno dunque la possibilità di scegliere tra diverse offerte per collegare i propri centralini telefonici ed acquistare servizi di telecomunicazione, evitando le costrizioni di un regime monopolistico, quale quello ancora vigente in Italia, Francia e Germania.

TCG rappresenta anche una interessante esperienza imprenditoriale: fondata da un italo-americano, Robert Annunziata, opera oggi in 37 città degli Stati Uniti e serve oltre 200 comunità locali, soprattutto attraverso lo sfruttamento di sinergie e la sottoscrizione di alleanze con le principali società di gestione delle cable-TV.



The Teleport: la forza sta nelle telecomunicazioni.

Presso il Teleporto è installato un sistema di 25 stazioni di ricezione terrestri con parabole per telecomunicazioni satellitari Intelsat, all'interno di uno spazio di 35.000 mq. completamente schermato da interferenze elettromagnetiche, gestite da una azienda privata, la IDB Communications. I sistemi satellitari servono tutte le maggiori reti radiotelevisive, nonché le maggiori imprese finanziarie ed industriali statunitensi, ivi compresa la Merrill Lynch, che ha stabilito presso il Teleporto il proprio quartier generale delle telecomunicazioni con 29 paesi sparsi intorno al mondo.

Il Teleporto costituisce un ambiente di lavoro a sicurezza controllata: è dotato di un singolo accesso controllato da personale di sicurezza e sistemi a tessera magnetica ed il suo perimetro è completamente recintato e vigilato 24 ore su 24. Garantisce energia elettrica senza interruzioni 24 ore su 24, con servizi di back-

up informatico di emergenza di rete per tutti gli edifici e gli spazi, allo scopo di limitare al massimo danni derivanti da interruzioni tecniche.

Sull'area sono stati realizzati due edifici di grandi dimensioni (Telecenter, Teleport I, II e III, Telehouse), per complessivi 54.000 mq. calpestabili, affittati in gran parte ad aziende operanti nei settori finanziari e delle telecomunicazioni. Il fabbricato Telecenter è il principale nodo di connessione per il sistema di parabole satellitari e la rete metropolitana in fibra ottica. Ospita TCG, IDB e la Nomura Research. Tra i clienti dei fabbricati Teleport (spazi modulari affittati da Port Authority, Paging Network (servizi Teledrin), TCG, Allstate Insurance, Metropolitan Life Insurance, State Farm Insurance, American Express.

Il fabbricato Merrill Lynch occupa uno spazio di circa 20.000 mq., ed ospita la Merrill Lynch Capital Markets e la Croce blu. Il fabbricato Telehouse, infine, ospita 20 imprese straniere, prevalentemente giapponesi, operanti negli Stati Uniti, che hanno realizzato una struttura consortile allo scopo di gestire servizi di telecomunicazione in comune. Tra le altre, Daiwa, Sanwa Bank, Nippon Airways, Sakura Bank, JVC ed altri.

Le aziende che desiderano insediarsi nel Teleporto beneficiano di infrastrutture e servizi di assistenza all'insediamento: i servizi acqua, gas, riscaldamento, energia, sicurezza e telecomunicazioni sono già a disposizione; vengono risparmiati all'impresa tutti i principali adempimenti burocratici: valutazione d'impatto ambientale, audizioni pubbliche con consigli comunali e di quartiere, approvazioni urbanistiche, revisioni, visite e collaudi tecnici. I progetti per gli edifici devono essere approvati dalla Port Authority, la quale assume ogni responsabilità nei confronti delle Pubbliche Amministrazioni. Al fine di favorire l'ampliamento della base occupazionale, viene garantita l'esenzione da tasse immobiliari (tipo ICI) per i primi 13 anni di occupazione; l'abbattimento della tassa locale sulle entrate (sales tax) su tutti i materiali da costruzione; un credito d'imposta di 500 dollari per addetto impiegato. Oggi lavorano presso Teleporto circa 2.000 addetti.

Salvaguardando i rispettivi rapporti e proporzioni con la realtà newyorchese (15,5 milioni di abitanti e 7 milioni di lavoratori, un prodotto lordo totale pari a 750.000 miliardi di lire, pari al 40% circa del PIL italiano), va sicuramente sottolineato l'interesse che una simile struttura può suscitare in una area come quella padovana, orientata da alcuni decenni ad assumere un ruolo di porta d'accesso per i trasporti e le comunicazioni per il resto del Veneto. La contiguità fisica della Zona Industriale di Padova (11 milioni di mq., 750 imprese e 25.000 addetti) con il Centro Direzionale (tra la stazione e il casello autostradale di Padova est) sono insediati e si insedieranno Stazione, Centro Intermodale passeggeri, banche, Tribunale, Fiera, Università, Cittadella dell'economia, l'area terziaria di via Croce Rossa, centri commerciali, uffici direzionali di attività legali e commerciali all'ingrosso e al dettaglio, associazioni di categoria), per un ammontare complessivo stimabile in almeno altri 40.000 addetti, trasforma

questa area della città in una zona di relevantissimo interesse per un mercato evoluto di telecomunicazioni.

In questa prospettiva, non può che assumere rilievo l'iniziativa assunta da Telecom, con il Comune di Padova, per la creazione di una rete sperimentale a larga banda ATM in fibra ottica e cavo da mettere a disposizione di enti pubblici ed aziende private entro il 1996.

Ma più ancora, assumono importanza l'aspettativa e l'intenzione concreta, espresse da amministratori camerale, della ZIP e dell'Interporto, di assicurare quanto prima alle imprese di quest'area la migliore infrastruttura di telecomunicazioni disponibile oggi sul mercato, in attesa di quel processo di liberalizzazione legislativa e di modernizzazione e pluralizzazione del mercato che garantisca l'accesso a servizi avanzati di telecomunicazione sul modello tracciato dal processo di privatizzazione e liberalizzazione avviato negli USA e nel Regno Unito negli anni '80.

In quest'ottica, non è distante la possibilità che venga progettata e realizzata una struttura molto simile, per struttura e finalità, a quella del Teleporto di New York.

LA RIVOLUZIONE "INTERNET", PROSPETTIVE FUTURE ED UTILITÀ ECONOMICA PER LE IMPRESE

(Padova Economica - Ottobre 1995 n.5)

Uno scenario di riferimento

C'è un fenomeno rapidamente emergente nel campo delle nuove tecnologie in azienda: è quello delle telecomunicazioni, di cui Internet costituisce solo un elemento, per quanto fondamentale e rivoluzionario. Negli anni '90 è entrata nella fase di concreto sviluppo la grande rivoluzione "multimediale", consistente nella possibilità - fatta in gran parte di tecnologie già esistenti e verificate - di collegare tra loro computer, telefono, televisione, ed identificarli come un "unico strumento" operante in un unico spazio "cibernetico", al servizio delle esigenze di imprese e cittadini.

Alla vista di un mercato futuro (e in parte già attuale) di grandissimo richiamo, in termini di investimenti di ogni tipo, elettronica, lavori pubblici, servizi e "intelligenza" tramite il software, il campo delle TLC è oggi scenario di grandi alleanze finanziarie ed industriali internazionali, ed area di scontro pesante tra imprese emergenti in settori all'avanguardia tecnologica ed aziende - spesso statali - detentrici di monopoli.

Di più ancora, il cambiamento investe tutti i settori affini o in qualche modo collegati: l'informatica, l'intrattenimento radiotelevisivo e la produzione cinematografica e multimediale, l'editoria, il settore del software, quello della telefonia e delle telecomunicazioni, l'automazione d'ufficio, l'elettronica di processo, ed infine anche il settore della consulenza e dell'organizzazione d'impresa, per gli effetti che l'enorme sviluppo delle tecniche di telecomunicazione avranno sull'organizzazione d'impresa, in termini di reti (*networking*), decentramento (*outsourcing*) e telelavoro (*telecommuting*).

Il "grande mercato" delle telecomunicazioni negli anni '90 sarà suddiviso in tre parti tra loro omogenee: i "venditori di cavi" (*network providers*), i "produttori di servizi telematici" (*service providers*), i "produttori di contenuto" (*content providers*) all'interno delle reti telematiche (Televisioni, giornali, aziende commerciali, produttori di informazione come Infocamere, la Pubblica Amministrazione, il

Parlamento, l'Università per la teledidattica, le Banche e le assicurazioni per l'"home banking" ed il denaro elettronico.

In tutti e tre questi macro-settori di un mercato che - solo in Italia - vale almeno 60-80.000 miliardi l'anno ai tassi attuali di crescita, si stanno oggi sviluppando iniziative imprenditoriali di grande respiro.

Solo per citare alcuni esempi, per le reti si pensi all'entrata in scena di (almeno) due nuovi grandi operatori sul mercato italiano in vista del 1998: oltre a Telecom e Telecom Italia Mobile (cellulari), vi sono oggi Infostrada e Omnitel (cellulari) per Olivetti, e Albacom, frutto dell'alleanza tra BNL e British Telecom.

Nel campo dei servizi telematici si pensi all'alleanza tra STET e IBM, mentre per quanto riguarda i "contenuti", si assiste ad una rivoluzione della multimedialità con la diversificazione in atto alla Fininvest, realizzata con la creazione di Mediaset. Satellite e reti multimediali porranno rapidamente fine alle polemiche sulle "tre reti" della legge Mammi, mettendo a disposizione forse più di 1.200 canali interattivi. Il recente acquisto della rete televisiva ABC da parte della Disney Corporation, l'interesse di Microsoft (la grande azienda di software di proprietà del giovane Bill Gates) per la rete CBS, le grandi operazioni di incorporazione e fusione delle "majors" di Hollywood con aziende del settore dell'elettronica e delle telecomunicazioni, sono tutti segnali di una trasformazione rivoluzionaria per il modo di vivere, paragonabile (con le parole di Carlo De Benedetti) "all'avvento della ferrovia, del motore a scoppio, dell'elettricità, dell'aviazione civile"¹. Le precedenti innovazioni erano basate sul concetto di "hardware" e sul potenziamento della forza fisica dell'uomo. La digitalizzazione e la multimedialità, invece, conducono ad una nuova dimensione: esse potenziano la capacità conoscitiva dell'uomo. Si passa dalla logica dell'hardware a quella del software, dal manufatto al servizio. È l'ingresso nell'era dell'immateriale e dei servizi. Nasce la società dell'informazione, un luogo dove conoscenza, informazioni e intelligenza prendono il posto delle materie prime come fattori strategici di sviluppo.

Tutti i principali vincoli al rapido sviluppo di questo mercato - peraltro solo temporanei - attengono all'esigenza di effettuare investimenti su vasta scala (nell'ordine di decine di migliaia di miliardi solo in Italia), sia per la realizzazione di reti telematiche, sia per la loro effettiva utilizzazione attraverso *computers, servers, routers, software* e strumentazioni di nuova generazione (come il videotelefono o i terminali multimediali), sia infine per l'esigenza di educare il più vasto pubblico mondiale di cittadini e piccole imprese all'utilizzazione corretta di questi potentissimi strumenti, mettendoli in grado di accedere, anche economicamente, all'utilizzazione della cosiddetta "larga banda" via cavo.

¹"Una via europea verso la società dell'informazione", in *Il Sole 24 Ore* del 28 luglio 1995, p.19.

Queste difficoltà potrebbero essere validamente superate col ricorso al mercato, cioè all'offerta di nuove applicazioni in risposta ad una domanda crescente di innovazioni tese a migliorare la produttività del lavoro e la fruizione del tempo libero (*leisure*).

Spesso, tuttavia, la diffusione di queste innovazioni è rallentata dalla difesa di posizioni monopolistiche, nonché dalla scarsa competenza e facile improvvisazione dei mass-media e di parte degli stessi operatori nel diffondere enfaticamente false aspettative sul futuro. Non sono pochi i danni provocati dalla scorretta, parziale e spesso interessata informazione ai cittadini e soprattutto a imprenditori e imprese su quanto oggi è realmente disponibile ed economicamente fruibile, in attesa di realizzare gli obiettivi di multimedialità e interattività che l'attuale livello tecnologico può offrire. Nell'affrontare questi fenomeni, dunque, chi vi abbia interesse deve sapere "vedere" concretamente quale utilità possa ottenere per sé e per la propria azienda, nel breve e nel medio periodo, in relazione agli investimenti richiesti.

La rivoluzione di Internet

Internet costituisce oggi una realtà interessante ed emergente sotto il profilo economico. Recenti dati diffusi da AIIP (Associazione Italiana Internet Providers), stimano a circa 1.500 aziende e 35.000 famiglie (utenti singoli cittadini) il numero degli abbonamenti alla rete Internet commerciale in Italia al 31 maggio 1995, per un totale di circa 40.000 nodi registrati all'organismo internazionale di controllo. Vi sono in Italia almeno cinquanta nuove aziende, nate nel '94 e '95, che offrono accessi Internet per abbonamento a cittadini ed aziende, con caratteristiche di multimedialità ed interattività che stanno progressivamente crescendo di qualità tecnica e comunicativa.

Tra il 1993 ed oggi, Internet è diventata infatti "l'alternativa" a basso costo alle autostrade dell'informazione profetizzate da Clinton e dalle Telecom nazionali: grazie all'intenso lavoro di giovani scienziati e ricercatori, sfociato nella realizzazione di software "multimediale" in grado di assicurare ad un utente semplicemente collegato ad Internet, attraverso una linea telefonica casalinga ed un modem ad alta velocità, lo scambio e l'utilizzo interattivo di immagini, testi, suoni, filmati e programmi eseguibili (*World Wide Web* e *Mosaic*, seguiti oggi da almeno altri venti "imitatori") si è realizzata la prima pionieristica fase di un futuro multimediale ed interattivo. Come separatamente spiegato nel "box", Internet rappresenta ben più di una "rete virtuale" che collega tra loro i personal computer, i "mainframe" e i grandi *computers* per il supercalcolo di aziende, università, enti pubblici e cittadini. Le caratteristiche di questo collegamento la rendono qualitativamente "diversa" dalle "reti virtuali" gestite da grandi compagnie internazionali, come IBM, IATA (linee aeree), Swift (banche), oppure dalle Telecom, come Itapac, C-Lan, ISDN. Mentre le Telecom nazionali pensavano di procedere al cablaggio in fibra ottica "casa per casa", per portare l'"autostrada

elettronica" a tutti, nel mondo si andava creando una "autostrada elettronica" basata sulle tecnologie esistenti, con una filosofia cooperativa ed aperta alla comunicazione tra individui per le più diverse esigenze: economiche, culturali, politiche, sociali e di intrattenimento.

Internet, infatti, non è solo "fili": essa è un luogo di comunicazione. La caratteristica principale di Internet, infatti, è costituita dal fatto che tutti i computers che vi operano parlano lo stesso linguaggio, un protocollo sviluppato per usi militari nei primi anni '80 denominato TCP-IP (*Transmission Control Protocol-Internet Protocol*). Chi dialoga in Internet e vi scambia informazioni lo fa indifferentemente rispetto al computer che usa. Chi mette a disposizione informazioni (pagine promozionali o informative collegate tra loro grazie all'uso della tecnologia ipertestuale) può dedicarsi al contenuto tralasciando di perdere tempo sulle tecniche. Proprio attraverso l'uso di una architettura software aperta (alla collaborazione tra più programmi di comunicazione) e alla massima diffusione ottenuta con l'adesione della comunità scientifica, Internet si è potuta affacciare agli anni '90 come "rete di reti" o "rete mondiale". La sua diffusione in 160 paesi, l'uso (ipotizzato) da parte di almeno 35-40 milioni di utenti, la possibilità di dedicarsi soprattutto alle "forme" (messaggio) e ai "contenuti" (informazione) del comunicare piuttosto che ai "mezzi" (le macchine, le videate, le stringhe di cifre che caratterizzano, ad esempio, le transazioni elettroniche allo sportello bancario o postale), le ha permesso di diventare luogo di confronto e di sviluppo sperimentale di nuove forme di dialogo, scambio, commercio. Tutto ciò, naturalmente, in parte a scapito della sicurezza. Internet non è molto sicura; i primi tentativi di commercio elettronico si sono già scontrati con la filosofia aperta - anche alla criminalità informatica - della rete. Tralasciando i casi di centri commerciali con scarpe, vestiti, libri e Cd-Rom in vendita rivelatisi totalmente inesistenti dopo aver catturato qualche centinaio di numeri di carte di credito di sprovveduti utenti, l'attuale fase è caratterizzata da serie riflessioni e ripensamenti. Numeri di carte di credito, transazioni commerciali ed acquisti, informazioni riservate sono ancora sconsigliate, ma intorno ai pagamenti elettronici si sta sviluppando un fiorente mercato di software di encryptazione-decryptazione a chiavi pubbliche-private che risente di limiti pratici e legislativi. Obiettivo di questo mercato sono i circa 65 miliardi di USD in acquisti per corrispondenza mondiale (1,5 in Italia), oltre ai molti miliardi di transazioni elettroniche bancarie che potrebbero effettuarsi in un prossimo futuro via rete telematica aperta tra cittadini, banche e commercianti.

Molto più rilevante appare oggi in Internet la dimensione promozionale e di servizio. La gran parte delle imprese, dei professionisti e dei cittadini abbonati ad un POP (*Point Of Presence*) Internet trovano vantaggioso utilizzare le sue risorse informative e multimediali. Grazie ad Internet, è possibile collegarsi (navigare, in gergo) con tutti i principali depositi di informazioni utili del mondo industriale e non: Comunità Europea, presto Governo e Parlamento, Università e

biblioteche, aziende commerciali e loro prodotti, fornitori di informazioni economiche, aziende di promozione turistica ed agenzie di viaggi, associazioni scientifiche, culturali, sportive, ed enti di ricerca, giornali, periodici, radio e TV, aziende di intrattenimento e di telecomunicazioni, banche ed assicurazioni sono presenti in Internet e mettono a disposizione informazioni su propri prodotti e servizi permettendo a ciascuno di confrontare prezzi e prestazioni, compiendo così un arbitraggio su quanto viene loro offerto ogni giorno da fornitori locali per l'attività aziendale. Per i cittadini e gli studenti, qualche ora di navigazione è sufficiente a compiere una rapida ricerca su argomenti di interesse culturale, sociale, medico, scientifico, approfondendo le proprie informazioni fino ad aggiornarle al miglior livello disponibile. Dopotutto, Internet è nata proprio in relazione all'esigenza di assicurare un dialogo costante a milioni di ricercatori in tutto il mondo, permettendo loro di essere aggiornati sui ritrovati tecnici di una specifica disciplina individuabili in tutto il mondo ad una certa data, per non duplicare inutilmente il lavoro di ricerca. Con modalità interattiva, e sulla propria scrivania, è possibile inoltre accedere ad informazioni finanziarie sulle principali borse mondiali e consultare tutte le banche dati e i notiziari disponibili con un dispendio sensibilmente inferiore agli strumenti specificamente dedicati prima disponibili. Grazie al "computer sulla scrivania", è possibile utilizzare tempestivamente queste informazioni per assumere decisioni. Grazie ad Internet, è possibile ricevere e spedire posta elettronica in tutto il mondo con indirizzi univoci (cioè ogni utente ha un indirizzo diverso e riconoscibile). La tecnologia creata per lo scudo stellare, nella paura dell'aggressione nucleare sovietica, consiste infatti nella digitalizzazione (trasformazione di immagini, suoni, testi in numeri digitali) e nell'incapsulamento di questi numeri in "pacchetti" inviati nel cavo attraverso un "router" (instradatore), che detiene nel suo software un'idea del luogo di destinazione del messaggio. Il messaggio viene scomposto e spedito nel cavo, come una goccia in un fiume di informazioni, anche attraverso strade diverse, per ricomporsi all'altro capo, presso il destinatario del messaggio². Questa tecnologia ha permesso di ridurre a pochi centesimi di dollaro il costo di spedizione di un testo o di un documento di cento-duecento pagine all'altro capo del mondo, la possibilità di dialogare a voce o di spedire foto, immagini e filmati, abbattendo di fatto il monopolio internazionale delle Telecom, che da sempre avevano ragionato in termini di "singola comunicazione e linea dedicata" come base tariffaria per i loro servizi: nel 1946, una telefonata intercontinentale a prenotazione di tre minuti costava 650 dollari, nel 1994 costava 10 dollari, con Internet costa pochi centesimi di dollaro, essenzialmente il tempo telefonico tra la propria azienda e il nodo di connessione Internet più vicino, situato il più delle

² Christopher Anderson, "A survey of the Internet", The Economist, July 1th, 1995, reperibile anche su Internet URL <http://www.economist.com>.

volte nello stesso distretto telefonico, grazie al fatto che - tramite Internet - i due interlocutori "saltano" tutte le modalità di controllo e tariffazione delle Telecom e delle "long-distance corporations", come Italcable, AT&T, Sprint, Mercury ecc. È ovvio che questo fenomeno non può continuare con queste modalità, ed è altrettanto ovvio che chi lo utilizza fa del "free-riding" a scapito di qualcun altro. Ma è altrettanto vero che, esempio-limite a parte, l'enorme successo delle imprese che "vendono Internet" consiste proprio nella digitalizzazione e spedizione come flusso unitario di posta elettronica e informazioni provenienti e dirette agli utenti loro abbonati. Dopo Internet, anche le Telecom devono ripensare il futuro della trasmissione delle informazioni, migrando molto più velocemente verso lo sviluppo delle autostrade elettroniche, e rinunciando tuttavia a "vendere" servizi di telecomunicazione preconfezionati come avevano originariamente ritenuto di poter fare, superati dalla "rivoluzione" Internet ispirata ad una filosofia aperta, democratica e soprattutto economicamente conveniente. Internet diviene dunque il "prototipo" dell'autostrada elettronica, perché assicura le condizioni per lo sviluppo di servizi multimediali diretti a cittadini ed imprese.

Il progressivo e costante miglioramento delle tecnologie su Internet (animazione delle pagine *World Wide Web* e completa interfacciabilità del software con i programmi residenti sugli host), la crescita delle imprese nate su Internet, e lo stesso orientamento delle grandi case di software come IBM e la recentemente acquisita Lotus (OS-2 e Internotes), Microsoft (Windows 95), Apple (PowerPc), Sun Microsystems, consente di profetizzare un sicuro futuro per la rete, e per tutte le reti "Internet-like" (basate cioè sulla stessa filosofia e organizzazione aperta) che si svilupperanno nei prossimi anni nel mondo, accoppiando progressivamente sicurezza ed apertura.

Internet per l'economia e le imprese

La caratteristica dominante del fenomeno Internet per le imprese è costituito, in questo periodo, dall'elemento promozionale. Non è ancora possibile, in Italia, parlare di un mercato di servizi telematici su Internet in quanto è ancora ridotto il numero di utenti e immature le capacità tecniche delle piccole e medie imprese di utilizzare tali servizi. Ciò nondimeno, non mancano numerosi esempi che tracciano idealmente il percorso di un imminente sviluppo dell'uso commerciale della rete.

L'utilità apprezzabile più immediata per le imprese di abbonarsi ad Internet consiste nell'accesso a banche dati e informazioni altrimenti fruibili solo direttamente, cioè chiamando direttamente con modem e telefono in teleselezione le banche dati origine delle informazioni, o utilizzando Videotel a 2400 bps di velocità contro i 28.800 bps di un normale collegamento Internet con linea Telecom commutata e modem. Esempi sono la Comunità Europea a Bruxelles (Internet URL <http://www.echo.lu>), la Saritel a Roma per visure Cerved, Dun & Bradstreet ed informazioni economiche come i protesti (Internet URL

<http://www.saritel.it>), le Pagine Gialle elettroniche dell'Italia e del Nord-America, la Camera di Commercio di Milano, e ben presto il Sole 24 Ore, la Presidenza del Consiglio dei Ministri e la Camera dei Deputati (disegni di legge e norme approvate). Naturalmente, la storia si ripete per tutti gli altri paesi industrializzati, dagli USA a Singapore all'Australia.

Una seconda applicazione è costituita dalla "posta elettronica", o e-mail. Questo strumento supera di gran lunga il fax, per qualità e prestazioni. Una qualsiasi azienda, localizzata in ogni parte del mondo, può ricevere via posta elettronica messaggi, testi, immagini, programmi eseguibili aggiornati per il pilotaggio di macchine a controllo elettronico, disegni CAD ecc. via email o via FTP (File Transfer Protocol, un applicativo più flessibile perché consente di trasferire i "files" così come sono, piuttosto che codificarli attraverso la posta elettronica), al semplice costo della telefonata TUT (tariffa urbana a tempo) per lo scaricamento dei files dalla propria casella presso il fornitore di accesso³. È immediatamente intuibile l'abbattimento di costi per far circolare depliant e brochure, manuali d'uso e documentazione ai propri referenti ed agenti all'estero, piuttosto che spedire il tutto per fax o per corriere. Occorre tenere presente che già oggi, ogni quattro stampanti laser vendute una è a colori, e ben presto il mercato vedrà una dominanza della laser-colore, permettendo una riproduzione completa di documenti spediti via Internet o reti "Internet-like". Lo sviluppo più rilevante di Internet e delle reti "Internet-like" risiede proprio nelle applicazioni azienda-azienda, e, per le aziende, sede-sede. La scalabilità e l'architettura aperta di Internet, infatti, permettono la progettazione di reti aziendali "virtuali" che consentono, ad esempio, il collegamento virtuale di più sedi dell'azienda come se fossero collocate nello stesso edificio (*LAN to LAN*). A questo insieme virtuale possono collegarsi, occasionalmente, agenti esterni, rappresentanti, grossisti, dettaglianti, fornitori e clienti che, utilizzando appositi software, possono aggiornare le proprie informazioni e trasferire informazioni rilevanti per l'attività aziendale.

Contemporaneamente, parte o tutte le informazioni messe a disposizione dall'azienda ai propri collaboratori, possono essere rese disponibili al pubblico attraverso un server Internet di tipo WWW (*world wide web*) collegabile da qualsiasi abbonato inserendo l'indirizzo della URL aziendale. Questi applicativi costituiscono, di fatto, la fase pionieristica del "telelavoro" perché inaugurano una fase storica di sperimentazione del collegamento remoto tra impresa e

³A Padova (luglio 1995) sono operativi almeno sei fornitori di accesso: Padova Ricerche (il primo in ordine di tempo, nato a gennaio; Gpnet Gruppo Pellegrini e Fisapnet (Cittadella); Intercity Shiny, Pdnet, Video On Line (che fa capo a Cagliari, gruppo Grauso). I primi tre più orientati al servizio ad imprese, i secondi all'utenza domestica e professionale.

collaboratore, che può essere anche un lavoratore dipendente al quale vengono definiti "tasks", cioè impegni da assolvere in determinati periodi di tempo, consentendo di limitare il rientro in azienda uno o due volte la settimana.

Nel 1992 la cooperativa di assicurazioni Folksam in Svezia (5.100 dipendenti, 2.500 Mld di fatturato) ha avviato la riduzione della propria sede di Stoccolma-centro creando 7 centri periferici e 24 punti, tutti collegati LAN to LAN, creando un unico luogo di lavoro collegato in maniera virtuale.

La Contea di Los Angeles (9 milioni di abitanti) ha avviato un progetto di telelavoro nel 1989, allo scopo esplicito di limitare gli spostamenti casa-lavoro. Al 1991, i dipendenti coinvolti nella fase sperimentale erano 500. Nel 1994, l'Amministrazione ha approvato un programma per l'estensione del telelavoro a 15.000 impiegati su 45.000. Minori spese per lavoratore: 6.000 USD l'anno; risparmio energetico: 60 ml di Kwh/anno; spazi per uffici e parcheggi -30%; riduzione del turn-over: -200.000 USD l'anno; totale 140 MI USD/anno a regime⁴.

La prospettiva dello sviluppo di massa del telelavoro nelle piccole e medie imprese via reti *Internet-like* si è rivelata oggi talmente interessante da spingere IBM, nel giugno 1995, ad avviare una scalata inizialmente ostile al *management* per l'acquisto di una impresa "leader" nel settore negli USA, la Lotus (URL <http://www.lotus.com>), produttrice di un pacchetto applicativo in ambiente windows-like denominato Internotes, sviluppato originariamente anch'esso per finalità militari (CIA), terminata con l'acquisto dell'azienda a luglio, nonché a sottoscrivere uno storico accordo con l'italiana STET.

Una terza rilevante applicazione per le imprese, la quale oggi costituisce un elemento centrale per lo sviluppo di Internet, è la realizzazione di pagine promozionali, delle quali alcuni esempi padovani sono già visibili presso la URL di Padova Ricerche (<http://www.iperv.it>). In un accesso denominato "Vetrina Permanente Virtuale", sono disponibili pagine promozionali dell'Associazione Industriali di Padova, dell'Associazione Commercianti, della Confederazione Nazionale Artigianato, dell'Interporto spa e dell'Azienda Acqua Gas Padova AMAG, della Camera di Commercio, del Comune e della Provincia di Padova, nonché di numerosissime altre aziende padovane.

Non vi è alcun dubbio che la politica promozionale e di immagine delle imprese, con questo nuovo strumento, si arricchisce di aspetti innovativi ed affascinanti. È appena il caso di rilevare che le pagine predisposte in Internet possono essere tradotte in supporti multimediali (suono, movimento, tre-dimensioni, immagini, testi e ipertesti), utilizzabili per supporti promozionali su disco, Cd-Rom, videoclip per TV, promozionali radiofonici, fiere, ecc. Le pagine rese disponibili

⁴Telecom Italia "Caratteri e dimensioni del telelavoro; dalla sperimentazione al mercato - potenzialità e fattori critici del telelavoro in Italia ", paper interno, dicembre 1994.

sono, inoltre, visibili in tutto il mondo, ed intuitivamente risulta sufficiente introdurre nella documentazione promozionale dell'impresa l'indirizzo della URL (*Internet address*) presso cui è domiciliata la pagina promozionale, per permettere al potenziale cliente di "vedere" le informazioni aggiornate da ogni parte del mondo in tempo reale.

Naturalmente, il servizio è reso disponibile in diverse forme, quali, ad esempio, l'affitto di spazio disco (una pagina in Internet costa non più di 100.000 lire di redazione ed altrettanto di collegamento in Internet l'anno), l'affitto di una linea dedicata e l'installazione di un server con centinaia e centinaia di pagine direttamente presso l'azienda (da 25 milioni l'anno in su), l'aggiornamento diretto e continuativo delle pagine da parte dell'azienda con procedure semplificate.

Vi sono inoltre numerosi altri servizi che stanno decollando, sul modello statunitense: ad esempio, i servizi di fax-delivery (i fax verso tutto il mondo vengono trasmessi al proprio fornitore di accesso Internet, che provvede tramite accordi a distribuirli in tutto il mondo con tariffa telefonica locale), di posta elettronica e fax a gruppi (per le associazioni di categoria, culturali, ecc.), i servizi di accesso a reti civiche (per gli enti pubblici).

In ultima analisi, Internet costituisce, per l'impresa padovana, un fenomeno da individuare, capire, sperimentare, per non farsi superare dalle nuove tecnologie e mantenere aperto un importante accesso ad un consistente pezzo del nostro futuro di competitività ed innovazione.

BOX: Che cos'è Internet?

Nel linguaggio delle telecomunicazioni, Internet è un "luogo virtuale", cioè un luogo che non esiste fisicamente. Esso è l'insieme di componenti hardware e software: cavi e computers di vario tipo: workstations, mainframes, servers, routers; software come Archie, Wais, Gopher, WWW (World Wide Web, lett. ragnatela intorno al mondo). Internet è il primo passo verso una dimensione chiamata "net", cyberspazio, matrice, un luogo virtuale cui si collegano tutti i computers del mondo, scambiando informazioni con lo stesso linguaggio, il protocollo TCP-IP (Transmission Control Protocol-Internet Protocol). Nata nel '69 nell'ambito del programma DARPA, Internet si chiamava ARPAnet (rete dell'agenzia per i progetti di ricerca avanzati), e collegava i centri di ricerca legati al Pentagono da contratti per attività attinenti la difesa. Questa finalità caratterizza il suo sviluppo: il sistema di conversione digitale e la trasmissione dei dati a commutazione di pacchetto, che possono prendere strade diverse per ricongiungersi all'arrivo (grazie ai routers) garantisce la resistenza della rete agli attacchi nucleari: se un nodo è vittima di un'esplosione, i pacchetti di dati prendono un'altra strada e la rete rimane attiva. Nel 1983, con il varo di TCP-IP, Internet si diffonde nella comunità scientifica mondiale, estendendosi entro la

fine del decennio all'Europa, al CERN di Ginevra, collegando tra loro nel 1987 ben 28.000 host. Alla caduta del Muro di Berlino, da Piazza Tien An Men alla Confederazione degli Stati Indipendenti ex-URSS, Internet diventa il principale veicolo di scambio delle informazioni tra università e studenti. Nel frattempo, il progresso dell'home computer negli Stati Uniti porta alla nascita di reti virtuali locali, come le BBS (Bulletin Board Services) e le reti civiche, e conduce allo sviluppo di imprese informatiche che operano in rete, come Compuserve, per distribuire applicazioni, giochi e programmi. A metà del 1993, esplose la vera rivoluzione Internet, che porta imprese ed operatori USA ad identificare la rete come l'autostrada elettronica: Tim Berners-Lee, ricercatore al CERN, crea WWW, un programma server che consente la presentazione in forma grafica delle informazioni, nonché l'applicazione ipertestuale, una tecnica che attraverso il linguaggio di programmazione HTML, consente l'accesso a pagine diverse di testo puntando con il "mouse" la parola scelta. Marc Andressen, oggi proprietario di Netscape Communications, crea Mosaic, il programma residente su computers di ogni tipo (DOS, Apple, WS Unix) per collegarsi con WWW e caricare immagini, testi, suoni, posta elettronica, filmati. L'uso del Web cresce al 50% al mese e raddoppia ogni 60 giorni. Alcune stime indicano attualmente un numero di circa 30.000 Web servers installati, con più di 3 milioni di pagine. Il numero di host collegati ad Internet era stimato a 4.800.000 a gennaio 1995, per un totale di 40 milioni circa di utenti nel mondo. La filosofia di Internet commerciale è cooperativa: una impresa mantiene server e router, raccoglie abbonamenti, e incanala tutte le comunicazioni dei suoi utenti "locali" nel collegamento internazionale Internet verso la dorsale USA, che è pagata dall'Amministrazione. Per collegarsi ad Internet con la modalità più economica, sono oggi sufficienti una linea telefonica casalinga, un modem a 28.800 bps del costo di L.600.000, un Personal Computer 386-486 o superiori con 4-8 Mb di RAM. Opzionali le schede grafiche ad alta qualità e l'interfaccia sonora con le casse stereo. Un abbonamento annuale per famiglia si aggira sulle 500.000 lire annue. In più, c'è solo la bolletta del telefono.

PROMUOVERE PADOVA, OBIETTIVO EUROPA

Un'analisi delle risorse strategiche dell'area padovana

(Padova Economica - Aprile 1995 n.2)

Alla metà degli anni '90, *Padova e la sua provincia costituiscono, insieme a Vicenza e Treviso, l'area più dinamica della regione Veneto e del nord-Italia*, sia in termini di capacità economico-produttiva, che in termini di potenzialità di sviluppo sociale e culturale. Quest'area del Veneto centrale, storicamente, economicamente e socialmente integrata, pur costituendo insieme a Venezia un "sistema a rete" di città medie non privo di "aree problema" emblematiche come lo stesso capoluogo regionale (riconosciuto "area di declino industriale"), rappresenta oggi un insieme di potenzialità aventi la dignità di "modello".

Il "modello Veneto", oggi enfatizzato dai mass media e da autorevoli decisori politici, non è solo quello del policentrismo e dell'economia diffusa maturato negli anni '70-'80, e descritto dal CENSIS nei suoi Rapporti annuali sullo stato del paese, ma soprattutto *quel "modello di sviluppo economico"* enfatizzato dal Presidente Clinton al G-7 di Chicago nel marzo 1994, cioè un modello moderno, caratterizzato da un sistema di piccole e medie imprese, alto reddito, capacità innovativa, elevati volumi di produzione ed esportazioni in un contesto competitivo globale come quello degli anni '90.

I canoni culturali dello sviluppo socio-economico che la città e la provincia di Padova perseguono da qualche decennio con particolare continuità sono prevalentemente ispirati a quelli delle città francesi e tedesche, come Monaco, Lille, Nancy, Friburgo.

Essi implicano la *rinuncia ad una organizzazione strutturalmente gerarchica del territorio, sul modello delle grandi metropoli, come Milano o Parigi*, attraverso il rispetto e la valorizzazione delle comunità locali in un sistema a rete di centri urbani di valore storico, di insediamenti residenziali, produttivi, direzionali, diffusi nel territorio, di conciliazione tra agricoltura come "industria" e insediamenti urbani. Questa "via allo sviluppo" costituisce la risultante di un contrasto dialettico trentennale tra volontà programmatica regionale e locale e vitalità dell'iniziativa privata imprenditoriale. Non mancano, né sono mancati,

vivaci contrasti dello sviluppo e ritardi attribuibili alla mano pubblica, come l'inadeguatezza degli investimenti in infrastrutture e servizi pubblici.

I ritardi nella realizzazione di infrastrutture, accumulati nel tempo soprattutto a Padova, sono tali che lo sviluppo insediativo policentrico e il consumo di territorio pongono oggi urgenti questioni circa l'effettiva funzionalità delle reti che garantiscono la competitività delle produzioni: mobilità merci e passeggeri, telecomunicazioni, energia, ambiente e trasporti, piccole e medie imprese, sanità, assistenza, fino alle reti più informali: quelle della ricerca e sviluppo scientifico e quelle culturali.

È sentita in modo crescente l'esigenza di dare vitalità alla capacità contrattuale e cooperativa nelle scelte dei soggetti pubblici e privati: *Padova, Venezia e via via le altre comunità locali inserite nell'area centrale veneta si pongono oggi il problema di costruire alleanze istituzionali, organizzative ed economiche a rete* per rispondere all'esigenza di efficienza nella gestione dei servizi esterni alle famiglie e alle imprese, soggetti vitali dell'economia, nonché per garantire la continuità dello sviluppo.

A queste domande non sono mancate, tuttavia, risposte anche importanti in termini infrastrutturali, che hanno portato Padova a giocare un ruolo rilevante nel panorama economico veneto: Padova rappresenta il 18,5% del prodotto regionale, con 21.000 miliardi al 1993. Ha il maggior numero di imprese e unità locali rispetto ad ogni altra provincia del Veneto, il 23,6% del terziario avanzato, il maggior numero di imprese con più di 100 Mld di fatturato, e con più di 500 addetti, il maggiore peso regionale in termini di aziende del commercio e del terziario.

Il capoluogo ha concentrato nel periodo 1982-1992 il 32,4% della produzione di immobili ad uso terziario rispetto al totale dei capoluoghi della regione Veneto, più di 3.500.000 mc: un indicatore sostanziale che va ben oltre quello "immateriale" rappresentato dal numero di imprese: esso indica la fiducia degli imprenditori per il ruolo di Padova nel Nord Est.

Ma non mancano le ombre, soprattutto di matrice pubblica: Padova soffre di una costante e pesante sottovalutazione degli investimenti infrastrutturali: pur rappresentando l'1,5% della popolazione nazionale e il 18,5% di quella regionale, la provincia concentra solo lo 0,8% degli investimenti pubblici in infrastrutture (42° posto in Italia) e il terzo posto nel Veneto dopo Venezia e Verona per opere pubbliche avviate e realizzate tra il 1989 e il 1992.

Per dimensioni demografiche, caratteristiche urbanistiche e organizzative, Padova e l'area del Veneto centrale si trovano oggi a risolvere *problemi di natura considerata più propriamente "metropolitana"*, a scala europea.

Padova costituisce indubbiamente il cuore di quest'area, come luogo delle idee, della finanza e del terziario a servizio dell'intera rete di città.

Sul piano internazionale, sono stati proposti importanti accostamenti alla realtà "policentrica" delle città venete di Padova, Treviso e Venezia con altre aree

europee caratterizzate da sistemi di “città diffusa”, qual è ad esempio il “Ramstadt”: Rotterdam, Amsterdam, Utrecht.

La meta principale da raggiungere si identifica oggi, per la maggior parte dei cittadini e delle forze sociali ed economiche padovane, nella conciliazione tra sviluppo insediativo, consolidamento del reddito e dei livelli occupazionali, crescita culturale. Quest’ultima, espressa dalle molteplici iniziative culturali spontanee e di volontariato, trova la propria leva nella rilevante comunità scientifica legata all’Università e alla presenza di ben 61.000 studenti, la più elevata concentrazione intellettuale nel Nord-Est. Lo sviluppo di Padova si situa, come si è detto, in un quadro urbanistico che privilegia la progressiva estensione dell’area urbana alle municipalità confinanti e quindi verso Venezia, piuttosto che la “verticalizzazione” della città capoluogo e la “gerarchizzazione” del territorio. Il “policentrismo” dello sviluppo socio-economico veneto, che ha impedito la generazione di una vera e propria “metropoli regionale” assimilabile a Milano, costituisce a Padova un *punto di forza*, assicurando omogeneità interna alla grande area urbana (17 comuni), il cuore metropolitano della provincia che, insieme al *bi-polo Cittadella-Camposampiero a nord, e all’asse Montagnana-Este-Monselice-Conselve-Piove di Sacco-Chioggia che si snoda a sud*, costituiscono le *tre “macro aree” di riferimento* dello sviluppo provinciale, le coordinate di un vero e proprio “*sistema Padova*”.

Dal punto di vista storico, questa forma di sviluppo economico ed urbanistico dell’area centrale veneta rappresenta una somma tra due processi di “*diffusione geografica e diffusione gerarchica*”. La “diffusione geografica” degli insediamenti dipende dalla genesi per gemmazione delle nuove imprese venete, dovuta a tradizioni storiche (il frazionamento dei fondi familiari delle famiglie venete cattoliche e numerose, i legami affettivi con il territorio che contraddistinguono i veneti anche nelle loro migrazioni all’estero, portandoli a riprodurre la loro terra e il loro ambiente nelle migrazioni italiane dell’era fascista - Lazio, Sardegna - come nelle Americhe) e alla naturale prudenza del piccolo e medio imprenditore, che attua decisioni di localizzazione soggette a vincoli socio-culturali molto ristretti: vicinanza del posto di lavoro alla residenza, identità di percorsi scolastici ed integrazione sociale con i propri dipendenti, uguaglianza profonda di storie individuali e di stile di vita tra datore di lavoro e lavoratore.

Il processo di diffusione gerarchica, visto come movimento del secondario manifatturiero dai centri alle periferie, e dalle periferie urbane ai centri minori - parallelamente ad una evoluzione dei centri urbani in senso terziario - è il risultato della crescita urbana, attraverso una progressiva specializzazione terziaria dei capoluoghi e il decentramento delle attività artigianali ed industriali. Questo fenomeno procede, a cascata, nei comuni capo-comprendorio, in un processo di inseguimento che trova la sua genesi sociale nella già citata ricerca di omogeneità ed uguaglianza e parità di condizioni propria del policentrismo. Una forte e sentita democrazia delle autonomie locali ha politicamente garantito

queste forme di sviluppo, rendendo il Veneto e Padova, quali sono oggi, punti di forza dell'economia nazionale basati soprattutto sulla molteplicità dei soggetti imprenditoriali e sulla omogeneità sociale.

Ai primi due processi si aggiunge un terzo elemento organizzativo del territorio, costituito dalla "diffusione aziendale", avviatasi negli anni '70 e consolidata negli anni-'80: anche la subfornitura e i sistemi di specializzazione "distrettuale" si creano per fuoriuscita di lavoratori da aziende-madri, un fenomeno diffuso sia nell'alta che nella bassa padovana, e il bisogno "fisico" di spazio per gli insediamenti genera una miriade di aree produttive e specializzate intorno ai comuni e alle principali arterie di mobilità.

Il "sistema Padova" si caratterizza per la virtuale assenza di vere e proprie "aree-problema", cioè aree caratterizzate da forte degrado abitativo o ambientale. Le specializzazioni insediative territoriali, legate anch'esse alla peculiarità del tessuto sociale, popolare e incentrato sui valori della famiglia, sono caratterizzate da aree di residenzialità diffusa, villini, insediamenti produttivi artigianali ed industriali, aree direzionali e grande distribuzione commerciale, polarità turistiche, infrastrutture puntuali di portata regionale come lo stadio, l'interporto merci, gli snodi ferroviari, le aree a verde, risultano *tutte distribuite in modo abbastanza omogeneo* nel territorio intorno alla città e nella provincia.

Per Padova, tuttavia, anche il rapporto metropolitano con Venezia, in un'area fortemente interconnessa spesso qualificata come "metropolitana" nei Piani regionali, risulta molto rilevante: su una scala "europea" ed "internazionale", l'area urbana del Veneto centrale costituita dal tri-polo Padova, Venezia, Treviso, rappresenta infatti una vera e propria *realtà metropolitana* pressoché unitaria: per caratteristiche fisiche o storiche, o ancora per spontanea assunzione d'iniziativa, Venezia costituisce la capitale del terziario direzionale pubblico, del turismo, della portualità e l'aeroporto internazionale del Veneto; Padova è la capitale commerciale, del terziario direzionale e finanziario privato, dell'innovazione e della ricerca universitaria. Grazie alla contiguità fisica, entrambe le città godono di vere e proprie "economie esterne metropolitane".

Sia sul piano provinciale che su quello regionale, è indubbio tuttavia come la crescita spontanea e non programmata della città e dei singoli punti della rete metropolitana, rappresenti oggi anche un potenziale *punto di debolezza*: la celere diffusione nel territorio degli insediamenti urbanistici più diversi e la relativa scarsità di investimenti infrastrutturali negli ultimi anni sia nelle strade tangenziali che nel trasporto rapido di massa provocano inconvenienti nel collegamento interno dell'area del Veneto centrale, causati prevalentemente dalla densità di autovetture per il trasporto privato su strade insufficienti.

Un numero elevato di rilevanti progetti infrastrutturali, capaci di indirizzare risorse e orientare lo sviluppo giacciono senza finanziamento, inutilizzati, senza alcuna prospettiva di realizzazione a breve termine (Centro Intermodale passeggeri, completamento dell'anello tangenziale, accelerazione della velocità

ferroviaria) o, peggio, iniziati, sono stati rallentati o abbandonati a causa dei problemi della finanza pubblica (metropolitana e trasporti rapidi di massa, parcheggi scambiatori, Parco scientifico e tecnologico, infrastruttura telematica, completamento dell'Idrovia).

Benché tali problemi appaiano spesso insormontabili, essi rappresentano tuttavia “*soglie*” di crescita per una società ed una economia che, nel complesso, presenta alcune tra le migliori “performances” del paese. Alla metà degli anni '90, infatti, Padova costituisce il “*polo urbano forte*” della regione Veneto e del Nord-Est, sia in termini geografici, che demografici, che economici, ed i suoi successi sono, come vedremo, fortemente collegati a quelli delle altre province dell'area centrale: Verona, come area urbana a sé stante, Treviso e Vicenza nella fascia pedemontana, Venezia come polo integrativo e complementare della vasta area urbana metropolitana del Veneto centrale.

Promuovere Padova, obiettivo Europa

L'ATTUALE SITUAZIONE ECONOMICA DEL VENETO E I NODI DELLO SVILUPPO

(Padova Economica - Dicembre 1994 n.6)

1.Premessa

Alla metà degli anni '90, le imprese venete stanno attraversando un nuovo periodo di importanti trasformazioni strutturali ed organizzative. Cambiamenti originati essenzialmente dalla necessità di uscire dalla crisi congiunturale, ma legati all'esigenza, profondamente sentita, di rispondere adeguatamente alla sfida economica e sociale posta all'intera regione dall'evolvere del processo di integrazione europea.

Grazie alla ritrovata flessibilità del cambio della lira, a partire dal settembre del 1992, le PMI venete (in effetti, su scala europea, le imprese venete sono pressoché tutte PMI), hanno potuto trovare spazi crescenti per l'incremento dei profitti, il finanziamento di nuovi investimenti, l'aumento della produttività del lavoro e del valore aggiunto. Gli investimenti sono stati rivolti sia alla produzione che al mercato, e spazio crescente è andata assumendo l'innovazione, sinora prevalentemente indirizzata al miglioramento dei processi produttivi e alla riduzione dei costi, piuttosto che alla realizzazione di nuovi prodotti. Questo è un segnale molto positivo della reattività delle imprese locali al mercato internazionale, che, come vedremo, deve essere ulteriormente stimolato.

L'attuale fase di sensibile ripresa dell'economia italiana è caratterizzata prevalentemente, se non esclusivamente, dalla ritrovata competitività dei prodotti dovuta al ridimensionamento della lira sui mercati valutari internazionali. Nel primo semestre del 1994 si è ulteriormente consolidato il "trend" positivo che da settembre del 1992 caratterizza il saldo della bilancia commerciale italiana: le esportazioni sono cresciute nel primo trimestre 1994 al ritmo del +13,8% rispetto alle stesso trimestre del 1993, mentre il consuntivo dell'intero anno 1993 aveva raggiunto il +8,4%, contro il +3,8% del 1992 ed il +0,1% del 1991.

Il Veneto ha visto accrescersi nel primo trimestre 1994 le proprie esportazioni del +30,5% rispetto al +16,8% del 1993. La quota del Veneto sulle esportazioni nazionali si è incrementata dal 12,8% al 14% del totale, confermandolo la Regione più aperta al commercio internazionale dopo la Lombardia.

Il costo del lavoro per unità di prodotto in Italia, che era tra i più elevati nella CEE, è divenuto nel 1993 il più basso tra tutti quelli della Comunità, grazie soprattutto alla variazione della lira nei confronti delle principali valute (la lira si è deprezzata rispetto al marco del -36,5%, e rispetto al dollaro del -28,4% dal settembre 1991 al settembre 1994).

Il successo delle esportazioni italiane ha stabilizzato sull'attivo la bilancia commerciale e, attraverso la crescente attrattività di titoli di Stato (per gli alti tassi), azioni e obbligazioni italiane, ha favorito la crescita degli investimenti dall'estero.

Le più recenti previsioni per il 1995 fanno ritenere, infine che, grazie soprattutto alla fase di ripresa internazionale avviatasi nel 1994, le esportazioni italiane possano ulteriormente accrescersi del +7,5%, mentre la componente interna della domanda (i consumi) dovrebbe riprendere forza dopo due anni di profonda stasi, anche tenendo conto del rallentamento indotto dagli effetti dei tagli sulle pensioni attuati dalla Finanziaria.

Ciò dovrebbe consentire un ulteriore consolidamento delle imprese venete e del Nord-est, che in questa fase congiunturale hanno dimostrato una eccezionale flessibilità e capacità di adattamento: attualmente il Veneto, ed in particolare Padova, Vicenza e Treviso risultano essere le province più dinamiche in Italia sotto il profilo delle esportazioni e della crescita economica.

Per il resto dell'economia nazionale e soprattutto al sud, invece, anche il 1995 si presenterà in toni più contenuti - nonostante la lieve ripresa dei consumi interni e la crescita del settore automobilistico (una Tipo costa in Germania 11.000 marchi!) - per effetto dell'indispensabile contenimento della spesa pubblica e per il costante calo degli investimenti infrastrutturali in opere pubbliche. La "questione del debito" si riflette pesantemente sull'economia reale, spiazzando gli investimenti privati, soprattutto quelli industriali, attraverso il rastrellamento del denaro attraverso l'offerta di titoli di stato ad alto reddito. Questa offerta deprime i corsi azionari, e riduce le risorse d'investimento per le imprese.

Alla luce delle cifre di contabilità nazionale, sino a che l'indebitamento netto del settore pubblico crescerà più del reddito nazionale, la strada del risanamento della finanza pubblica diventerà sempre più stretta ed obbligata per il Governo, e richiederà anche maggiori sacrifici, soprattutto ai ceti economicamente meno forti. Il vincolo della finanza pubblica, anche se il più appariscente nella realtà italiana, non è tuttavia l'unico problema cui è esposta l'economia italiana. Nonostante il crollo della lira del 25% medio in termini di Parità di Potere d'Acquisto con le altre monete tra il 1992 ed il 1994, non si è ritirato

completamente lo spettro della de-industrializzazione attraverso lo spostamento di stabilimenti produttivi nei paesi a minor costo del lavoro.

Per un paese come l'Italia, le alternative si riducono progressivamente a due strade percorribili: a) spingere per l'assunzione di una progressiva tendenza al neo-protezionismo su scala europea, il quale tuttavia produrrebbe effetti negativi sul processo di integrazione commerciale internazionale e sarebbe in vivo contrasto con le decisioni dell'Uruguay Round: ad esempio, già vive difficoltà pone il processo di integrazione di Austria, Svezia, Norvegia e Finlandia alla CEE, e più ancora ne porrà l'ammissione della Cechia, dell'Ungheria e della Slovenia. b) stimolare radicalmente una ripresa degli investimenti in ricerca e sviluppo dei settori pubblico e privato delle imprese, allo scopo di far avanzare l'Italia nella scala della divisione internazionale del lavoro. Questa è anche la strada imboccata dagli Stati Uniti, i quali - pur essendo già all'avanguardia mondiale per gli investimenti in ricerca in relazione al PIL (3,3% contro 1,4% in Italia) - hanno scelto di avviare una nuova fase di evoluzione scientifica e tecnologica rilanciando la conquista spaziale entro il 2.000.

2. La realtà economica veneta e i fattori strategici.

Nonostante la ripresa internazionale, rimangono ancora irrisolti nelle imprese e nel tessuto territoriale alcuni nodi strutturali che storicamente caratterizzano le imprese e l'economia italiana e del Nord-est, nodi emersi nella crisi del 1991-1992 e i cui segnali non tarderanno a manifestarsi non appena anche l'attuale fase ciclica crescente sarà avviata a maturazione.

In particolare, parliamo di fenomeni già evidenziati di recente passato nel tessuto produttivo veneto, a seguito della forza della lira e della rapidità dei processi di innovazione tecnologica in atto, con i nomi "de-industrializzazione" e "crisi del modello imprenditoriale familiare".

I primi si evidenziano con l'abbandono del territorio da parte delle produzioni a minore contenuto tecnologico, come le lavorazioni terziste del tessile, dell'abbigliamento, della maglieria, del legno e la subfornitura metalmeccanica più banale, quale carpenteria, piegatura, fresatura, torneria, alcune lavorazioni elettriche, a favore di una emigrazione d'impresa ed impianti in paesi di nuova industrializzazione del bacino nord-africano e dell'est europeo.

I secondi, più complessi, si imperniano sui fattori di debolezza strutturale delle imprese venete: ridotta propensione all'innovazione organizzativa e produttiva, scarsa finanziarizzazione, scarsa ricerca e sviluppo.

Entrambi questi macro-fenomeni si riflettono negativamente sui livelli occupazionali, ed in ultima analisi producono almeno tre effetti sull'occupazione tra loro complementari:

- Riducono la quantità di posti di lavoro disponibili in generale, ma soprattutto nelle basse (formazione media inferiore, professionale) e nelle elevate qualifiche (laureati e post-lauream), appiattendosi i profili professionali e

quindi la struttura organizzativa della piccola e media impresa, che tra l'altro ancora prevalentemente fondata sul modello patriarcale e nega le opportunità organizzative della delega.

- Rendono progressivamente precaria una consistente fascia di occupazione fino a ieri stabile, per l'accentuata propensione dell'impresa a "tenersi leggera", per poter affrontare improvvisi cambiamenti di mercato. Alcuni recenti paventati meccanismi di flessibilizzazione del mercato del lavoro potrebbero accentuare questa fascia di precariato contrattuale, che tale è vissuto reciprocamente da impresa e lavoratori, con il risultato di aumentare la conflittualità latente, la qualità delle prestazioni lavorative, il precariato dell'azienda stessa, e non solo quello dei posti di lavoro. La costante accentuazione dell'attenzione degli imprenditori sul costo del lavoro e sulla produttività, piuttosto che sul capitale produttivo e sul suo impiego ottimale, finisce con l'accentuare il distacco tra vocazione del lavoratore e "missione dell'azienda", incoraggiando la propensione al turn-over alla ricerca di "un posto più sicuro". Questa situazione riduce professionalità e dedizione, provocando un depauperamento della dedizione del lavoratore all'azienda proprio in un momento che è invece caratterizzato dall'introduzione di nuovi concetti di qualità del lavoro e snellimento dei process, nonché di filosofie organizzative centrate sulla qualità e la produttività individuale e collettiva (CSQ, Lean Production, Just in Time).

Si può ricordare che già nella fase di sottoscrizione del protocollo nazionale del luglio 1993 (governo Ciampi) sul costo del lavoro, fu posto l'accento su alcune indispensabili azioni da compiere sul sistema produttivo, d'intesa Governo, organizzazioni sindacali e organizzazioni imprenditoriali:

- il rilancio degli investimenti pubblici dopo Tangentopoli;
- la ricerca e l'incentivazione della produttività aziendale e territoriale;
- gli investimenti in formazione;
- gli investimenti in Ricerca e Sviluppo.

A questi obiettivi enunciati di carattere generale, se ne possono aggiungere altri, direttamente rapportati alla realtà produttiva veneta.

Essi sono così sintetizzabili:

- la verifica dell'assetto finanziario delle PMI regionali;
- la promozione della modernizzazione e dell'internazionalizzazione delle PMI;
- l'avvio concreto di interventi regionali di infrastrutturazione economica attraverso il corretto uso dei fondi comunitari;
- l'avvio delle esperienze innovative costituite dai Parchi Scientifici e Tecnologici;
- la realizzazione degli obiettivi di riequilibrio propri della programmazione economica regionale;

- l'avvio di esperienze in settori innovativi, quali la tutela e la salvaguardia ambientale e urbana, catalizzate dalle Pubbliche Amministrazioni Locali.

In particolare, sintetizzando tra i primi e i secondi, assumono importanza rilevante oggi i seguenti problemi:

1. Svecchiamento e rinnovamento del **sistema finanziario di supporto alle PMI**, la competitività tra banche, l'accesso ai fondi nazionali e ai fondi strutturali comunitari.
2. **Modernizzazione e internazionalizzazione del sistema di PMI**, attraverso la realizzazione di sistemi coordinati e spontanei di scambio delle informazioni (mercati telematici, accesso a banche dati e servizi di consulenza in materia di formazione, informazione e certificazione), e strutture per la promozione espositiva (Fiere di settore a livello internazionale).
3. **Formazione e riqualificazione del personale delle aziende**, specie per le aree ed i settori di crisi; **ispessimento professionale e aggiornamento alle nuove tecniche** per una migliore qualità del lavoro.
4. Attivazione di iniziative per **favorire la ricerca e sviluppo nelle imprese**, l'accesso al IV Programma Quadro europeo per la Ricerca, la collaborazione tra sistema della ricerca pubblica e imprese private nell'ambito dei **Parchi Scientifici e Tecnologici**
5. **Completamento del set infrastrutturale**, attraverso la modernizzazione del sistema di città del Veneto centrale e la decongestione delle aree urbane principali, portandole a livelli di competitività con le aree principali dell'economia europea: Parigi, Lione, la Baviera, la Rurh, il Ranstadt olandese, il sud-est inglese.

Di questi obiettivi, alcuni sono raggiungibili indipendentemente dal quadro di compatibilità legislative e di finanza pubblica nazionale, il quale versa nelle note condizioni, altri invece necessitano di un preventivo forte cambiamento di rotta, soprattutto in relazione all'efficacia della spesa pubblica e ad un suo ri-orientamento verso investimenti in grado di produrre efficaci cambiamenti nell'allocazione del risparmio e sulla produzione e distribuzione del reddito: ad esempio, investimenti infrastrutturali sulle comunicazioni ed il trasporto rapido di massa, concessione di autonomia fiscale e finanziaria alle comunità locali con l'agevolazione di investimenti socio-sanitari e per l'organizzazione di servizi a scala regionale, attivazione dei fondi pensione integrativi collegata all'ampliamento dei mercati mobiliari.

Il presente documento vuole rappresentare solo una introduzione alla riflessione sui cinque punti più sopra elencati, con diretto riferimento alla realtà regionale veneta.

3. Alcune riflessioni più approfondite.

Il sistema finanziario di supporto alle PMI.

Alla luce delle molteplici crisi aziendali dovute prevalentemente a debolezza della struttura finanziaria dell'impresa, risulta indispensabile migliorare a livello regionale la capacità di attivare strumenti competitivi di ricorso al credito, per ridurre la strozzatura costituita dalla propensione all'autofinanziamento dell'impresa.

Si tratta, in altre parole, di migliorare le condizioni di competitività all'interno del mercato creditizio, soprattutto intervenendo sulle imprese: l'informazione, la formazione e la conoscenza di strumenti finanziari diversificati, non ultimo quello della finanziarizzazione dell'impresa stessa, attraverso la sua quotazione in borsa, o in mercati mobiliari ristretti dedicati alle PMI. La sfera dei servizi al credito deve essere ampliata dal semplice ricorso al credito ordinario (che costituisce un comportamento ricorrente dell'imprenditore, non sempre appropriato, ma favorito dalle Banche per la sicurezza e le rapide condizioni di rientro), fino alla creazione di un sistema di mercato mobiliare locale con la partecipazione delle banche locali o di loro SIM, sfruttando nel contempo tutte le opportunità offerte da strumenti nazionali e comunitari, per il finanziamento degli investimenti a medio e lungo termine. Ciò anche in relazione alle nuove esigenze di servizio e di consulenza poste alle banche ed al terziario dalla crescente internazionalizzazione dei mercati delle imprese produttive locali, le quali sono distribuite omogeneamente nel territorio veneto, e non solo nei capoluoghi. Particolare attenzione deve essere rivolta, in questo senso, allo sviluppo della presenza delle imprese venete sui mercati dei paesi dell'est, una presenza che deve essere completa, e spaziare dalla semplice commercializzazione di prodotti alle joint ventures, dagli accordi di ricerca e sviluppo all'assistenza finanziaria, all'assistenza agli investimenti. La Regione e gli Enti Locali devono intervenire, attraverso la struttura degli Istituti di Credito ordinario e a medio termine (Casse di Risparmio, Federalcasse e Mediocredito), nonché attraverso la Veneto Sviluppo, allo scopo di creare un percorso strategico che risponda alle seguenti esigenze: rafforzare finanziariamente le PMI, intervenire nelle aree depresse, consolidare il terziario e la distribuzione per fronteggiare l'appropriazione di attività strategiche a valore aggiunto da parte straniera. Risulta indispensabile, inoltre, creare condizioni per una maggiore trasparenza nella gestione delle banche pubbliche, che oggi rispondono a centri di potere occulto, legati ancora a persone e gruppi pre-Tangentopoli.

La modernizzazione e l'internazionalizzazione del sistema di PMI.

In questo campo l'azione regionale può esplicarsi appieno, sia attraverso un corretto orientamento dei Fondi strutturali (2.000 Mld in tre anni nel Veneto), da indirizzare a credibili e attuabili progetti anziché ad interventi clientelari e inaffidabili, che come tali vengono rifiutati dalla stessa CEE. Tali Fondi possono creare una rete di interventi nelle aree scarsamente sviluppate tale da garantire il riequilibrio territoriale con il Veneto centrale, lo sviluppo di servizi informativi e formativi per le imprese, di incubatori di nuove imprese, di iniziative di

diffusione tecnologica e di crescita culturale, economica, produttiva, turistica, organizzate e strutturate su base manageriale ed economicamente credibile. A ciò si aggiungano le iniziative di aiuto alle imprese in materia di qualità e certificazione di standard qualitativo, le attività di trasferimento tecnologico tra sistema della ricerca e PMI, la promozione di un sistema commerciale e fieristico integrato su base regionale, che costituisca il frutto di una collaborazione-competizione tra Enti fieristici. Tutti questi precipui compiti spettano alla Regione, nell'ambito delle proprie prerogative statutarie e competenze costituzionali, che possono essere assolte assumendo una iniziativa politica e programmatica, prima ancora che economica, attraverso i propri enti strumentali (Veneto Sviluppo, Veneto Innovazione), attraverso la legislazione di indirizzo e di spesa sulla formazione, la qualità, l'artigianato e gli insediamenti produttivi, nonché infine attraverso gli Enti Locali.

Formazione, riqualificazione e aggiornamento del personale aziendale.

Con l'introduzione delle nuove tecniche della "qualità totale" e della "produzione snella", entrano in una fase di profonda revisione tutti gli istituti e gli assetti organizzativi delle imprese. Ciò contrasta con un periodo storico e di relazioni industriali all'interno del quale i rapporti tra datore di lavoro e lavoratore qualificato sembrano sempre meno improntati sulla capacità di fare crescere il "capitale umano", e sempre più sulla richiesta di prestazione di servizi lavorativi di basso livello, o d'ordine, quando si tratti di lavori di progettazione. In particolare, ciò avviene per le amministrazioni pubbliche e per tutte le aziende, di servizi e manifatturiere, che non si adeguano al mercato internazionale, abbassando ulteriormente le proprie "chance" di sopravvivenza. Ritorna quindi l'esigenza di promuovere l'attenzione dell'imprenditore verso la formazione - non "tempo perso"! - come strumento di miglioramento progressivo delle prestazioni professionali del lavoratore. Maggiore attenzione dovrebbe essere posta anche alla crescita di potenzialità formative per i diversi livelli interne all'azienda stessa, in grado di condurre con metodologie moderne i giovani ad un approccio guidato con l'azienda, minimizzando gli errori e le perdite di produttività nei primi mesi di lavoro. L'investimento formativo aziendale dovrebbe assumere caratteristiche sempre più larghe, spaziando dalla formazione di base dei giovani, alla riqualificazione dei presenti, all'aggiornamento degli impiegati e delle posizioni più qualificate, secondo un disegno che avvicini progressivamente l'azienda allo standard professionale e qualitativo del settore in cui opera. Ciò dovrebbe avvenire con l'aiuto e l'orientamento diretto e concreto delle strutture regionali della formazione, ed il ri-orientamento di tutta l'infrastruttura pubblica e privata che presiede a tali attività: Associazioni di Categoria, Centri Polo, Centri di Formazione Professionale, Istituti professionali e tecnici statali, Università degli Studi, CUOA ecc.

Favorire la ricerca e lo sviluppo nelle imprese e la creazione del sistema di Parchi Scientifici e Tecnologici.

I Parchi Scientifici e Tecnologici costituiscono un modello di organizzazione spaziale degli insediamenti produttivi che orienta lo sviluppo verso impianti produttivi di dimensioni medie, caratterizzati da imprese operanti in settori ad alta tecnologia, eco-compatibili, che coniugano alti margini di redditività ed un forte impiego di mano d'opera intellettuale. Nascono come fenomeni di collegamento tra sistema della ricerca pubblica (o privata universitaria negli Stati Uniti) ed aziende i cui prodotti sono basati su scoperte ed applicazioni di scoperte scientifiche. Nelle nostre aree, il loro sviluppo è condizionato alla creazione di un clima cooperativo tra imprese operanti in medesimi settori, che intendano avviare programmi di ricerca su tecnologie innovative, autofinanziati o con l'accesso a programmi nazionali o comunitari di ricerca. In ogni caso, Incubatori, Centri d'Innovazione e Parchi Scientifici e Tecnologici costituiscono strutture efficaci - come è stato dimostrato in Francia e Gran Bretagna - a sviluppare nuove iniziative imprenditoriali che si collocano su nicchie di mercato ad alta tecnologia, proprie dei paesi industrializzati. Il loro sviluppo costituisce un metodo per creare alternative opportunità di lavoro in sostituzione dei posti di lavoro progressivamente cancellati dall'esportazione di imprese a tecnologia matura verso i paesi dell'est. Anche se oggi essi costituiscono più una scommessa che una sfida concreta, è tuttavia vero che non esiste alcuna credibile alternativa alla crescita tecnologica delle imprese locali se non un più stretto rapporto con la ricerca, l'Università, il sistema della consulenza tecnica proprio attraverso le strutture dei Parchi. Risulta indispensabile, nel Veneto, attivare finanziamenti pubblici per rendere concreti progetti già approvati dalla CEE (Padova, Venezia), ed un sistema di rete contrattuale e telematica già proposto da Veneto Innovazione (il NEST).

Completare il set infrastrutturale per portare le città e il Veneto a livello delle principali aree metropolitane europee.

Questo tema appare persino pleonastico, dato il grande fervore e lo zelo per programmi di intervento infrastrutturale dimostrato dalle generazioni politiche pre-Tangentopoli. PTRC, PRS, PRT e PTP delle varie province annunciano interventi infrastrutturali più che sufficienti a disegnare un volto moderno e futuribile al Veneto. Tuttavia, in mezzo a tanti progetti, mancano tre elementi essenziali:

- La dimostrazione della reale fattibilità e necessità di alcuni faraonici interventi nel territorio, progettati spesso ad ausilio e supporto di speculazioni individuali o di gruppi.
- La concreta disponibilità finanziaria per realizzare questi interventi.

- Un consenso condiviso tra Pubbliche Amministrazioni Locali, comunità civile e soggetti privati imprenditori su un ordine di priorità minimo per la creazione di tali infrastrutture.

In assenza di una chiara definizione di questi tre elementi, l'unica opera realizzata rimane la terza corsia autostradale e la bretella aeroportuale. Rimangono al palo, invece, gli interventi di trasporto rapido di massa (Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale, potenziamento dei tronchi ferroviari, alta velocità e metropolitana Padova-Venezia), gli interventi a supporto della congestione urbana (parcheggi scambiatori e linee-navetta, linee tramviarie di superficie), la modernizzazione del sistema di T.P.L. (informatizzazione, interconnessione, eliminazione delle doppie linee). Anzi, si assiste ad una continua frammentazione e differenziazione di interessi all'interno stesso dei bacini di utenza, in relazione alle crescenti tendenze a privatizzare e frantumare le attività di T.P.L. urbano ed extraurbano.

Un secondo problema riguarda gli interventi infrastrutturali di relazione con il sistema internazionale: reti telematiche tra Pubbliche Amministrazioni, Sanità (telemedicina) e Università nella dorsale centrale Verona-Padova-Venezia; sistema aeroportuale veneto (coordinamento Venezia, Padova, Treviso); sistema fieristico veneto (interventi sulla Fiera di Padova); sistema del trasporto merci (completamento degli Interporti, realizzazione dei Centri Merci locali previsti dal P.R.T., collegamenti ferroviari, rilancio della portualità commerciale a Venezia e Chioggia, lancio del sistema idroviario padano-veneto, il quale è inserito nell'asse di priorità 2 del Piano Delors - Libro Bianco del 1994).

Un terzo livello di interventi infrastrutturali, divenuto indispensabile in relazione alla qualità della vita, è quello relativo ai servizi tecnologici di base, che richiedono un coordinamento ed una integrazione volta a garantire i servizi indispensabili ad un livello qualitativo elevato in tutta la Regione: a) ristrutturazione e riorganizzazione del sistema acquedottistico, per limitare ed eliminare i disagi di molte popolazioni in periodi di siccità o in relazione ad emergenze ambientali; b) perseguimento di un sistema ordinato ed efficiente di smaltimento dei rifiuti, con la diversificazione delle tecnologie di smaltimento ed una particolare attenzione per i tossico-nocivi dispersi nell'ambiente; c) completamento delle reti di depurazione e controllo, specie per le aree del Lago di Garda, i fiumi del bacino scolante in Laguna, le aree a Parco soggette a protezione ambientale, ma anche in relazione agli ambienti naturali urbani; d) integrazione e supporto delle reti tecnologiche della metanizzazione, elettrificazione e telecomunicazioni, soprattutto nelle aree periferiche rispetto alle città. Cittadini ed aziende che vivono ed operano nelle aree periferiche debbono poter godere della stessa qualità dei servizi urbani, necessaria per operare ad un contesto internazionalizzato ed europeo; e) interventi a favore della protezione naturale ed ambientale, allo scopo di garantire un più ordinato uso delle città (traffico, inquinamento da ozono e polveri) in relazione alle emergenze ambientali, nonché

la protezione degli ambiti tradizionalmente minacciati dall'antropizzazione del territorio veneto: falde, montagna, colline, boschi e aree paludose.

Una ultima questione infrastrutturale riguarda l'organizzazione della pianificazione, con particolare riferimento all'area centrale veneta, che sta assumendo caratteristiche metropolitane. È auspicabile una nuova fase della programmazione urbanistica che consenta il ridisegno del territorio sulla base di previsioni concrete e realistiche sui tassi di crescita degli insediamenti e della popolazione, programmando: a) il riutilizzo delle aree industriali e non attualmente dismesse, b) il disegno di una armatura infrastrutturale per l'area urbana del Veneto centrale, c) la specializzazione funzionale delle città e delle varie aree in relazione alle esigenze dell'insieme del Veneto centrale e della periferia, limitando il policentrismo autarchico che tende a riprodurre infrastrutture di dimensioni ridotte al di fuori di una logica programmatoria, in ultima analisi sprecando risorse pubbliche.

**PADOVA-VENEZIA TRA SEPARAZIONE ED INTEGRAZIONE
METROPOLITANA: QUALE FUTURO PER LA CITTÀ DEL VENETO
CENTRALE?**

Il dibattito sull'area metropolitana e i rapporti tra "Area di Venezia" e "Grande Padova".

(Padova Economica - Ottobre 1994 n.5)

L'uscita del nord-est dalla crisi e il consolidamento della ripresa economica favoriscono il rilancio del dibattito¹ sull'evoluzione delle relazioni tra le principali città del Veneto centrale, ed in particolare il destino delle due grandi conurbazioni regionali di Verona da un lato e Padova-Venezia-Treviso dall'altro. La prima rappresenta il cuore dell'asse Brennero, infrastruttura portante nord-sud dell'Europa comunitaria, la seconda rappresenta il cuore urbano del nord-est d'Italia, un area che si è caratterizzata, anche durante la crisi, per il migliore risultato nazionale in termini di tasso di sviluppo.

Il dibattito politico e culturale è ben noto, e riguarda il riconoscimento istituzionale dell'esistenza di c.d. "aree metropolitane" nel Veneto (considerate tali secondo standard adottati negli Stati Uniti)²: tale riconoscimento

¹La stesura di questo articolo coincide con l'avvio di una ricerca svolta in collaborazione tra i Consorzi Padova e Venezia Ricerche, e promossa dai Sindaci delle città di Padova e Venezia allo scopo di individuare i campi di possibile avvio di un processo materiale di integrazione tra le città. Il lavoro di ricerca sul campo si svolgerà nella seconda metà del 1994, e quindi i contenuti del presente articolo fanno parte delle attività preliminari volte a centrare i principali obiettivi del lavoro. Si ringraziano il Sindaco di Padova, Flavio Zanonato, la Camera di Commercio e gli altri Enti locali ed economici che hanno voluto affidare all'autore del presente articolo l'incarico di approfondire questo scottante tema che ormai impegna ambiti istituzionali, giornalistici ed economici da quasi 15 anni.

²L'introduzione nel Veneto della metodologia di valutazione dell'Area Metropolitana secondo criteri adottati negli Stati Uniti (Standard Metropolitan System Area) risale ai primi anni '80: l'IRSEV e il COSES hanno introdotto questo concetto, definendo includibili nell'area metropolitana DUS (Daily Urban System) i comuni che possiedono

richiederebbe inevitabilmente l'individuazione di strumenti sovracomunali di governo di tali aree³, o al minimo, comunque, la formulazione di ipotesi per favorire la progressiva integrazione urbanistica, nonché la creazione di complementarità ed economie di scala tra i vari servizi garantiti da pubbliche amministrazioni ed enti economici.

Non essendo proponibile il "ripescaggio" dei comprensori, una esperienza di organizzazione decentrata degli enti locali risalente agli anni '70 naufragata sostanzialmente sul rifiuto, da parte dei Comuni, di delegare poteri e risorse ad organismi non elettivi di secondo livello, sull'argomento le posizioni si sono evidenziate molteplici e diversificate. In particolare, tutti sembrano d'accordo sul fatto che esista un fenomeno urbano complesso a cui vanno date risposte concrete in termini di organizzazione di servizi, specializzazione di aree, promozione delle periferie e loro integrazione nell'area urbana, complementarità di infrastrutture (da porti a interporti, da trasporti a ferrovie, da depuratori ad aree industriali e strutture espositive, da centri direzionali ad iniziative culturali, ecc.). Nettamente minori appaiono, viceversa, la disponibilità e il consenso alla limitazione dei poteri degli Enti Locali e alla riorganizzazione di competenze su base metropolitana.

Le posizioni all'interno delle forze politiche tradizionali si caratterizzano per la loro trasversalità, e sono riassumibili in tre grandi famiglie:

A. Vi sono posizioni fortemente contrarie ad ogni ipotesi di integrazione amministrativa e territoriale tra i comuni dell'area urbana. Le argomentazioni per sostenere questa prima posizione sono quelle secondo cui la delega di competenze toglierebbe autonomia e quindi capacità di auto-tutela alle comunità locali. Una città metropolitana, il cui Consiglio e Sindaco fossero eletti direttamente da più di un milione di cittadini, assumerebbero poteri e prerogative sul territorio che oggi invece sono affidati alla sovranità diretta di "Comuni dal volto umano". L'accorpamento della Patreve larga (un'area di 57 comuni individuata dall'attuale Rettore dell'Università di Venezia Paolo Costa come unica città europea tra Milano e Budapest) in effetti, è già stato scongiurato dalla Regione nel 1991. Alla consegna degli elaborati della

un tasso di interscambio pendolare da e verso il capoluogo superiore al 15% della forza lavoro. Tale concetto, tuttavia, pare abbastanza limitante alla luce dell'evoluzione delle relazioni e delle specializzazioni all'interno dell'area urbana del Veneto centrale, soprattutto per quanto riguarda relazioni e servizi che la definiscono come "città" in rapporto ad un più vasto ambito europeo ed internazionale. Il concetto andrà quindi probabilmente rivisto, introducendo nel modello altre variabili relative alle interrelazioni commerciali, finanziarie, di servizi, di trasporto merci e passeggeri, ecc.

³Area metropolitana ex art.17 l.8/6/90, n.142, ovvero Unione di Comuni ex art.26 della medesima legge.

Commissione chiamata ad individuare e delimitare l'Area Metropolitana di Venezia ex art.17 l.8/6/90, n.142⁴, questa ipotesi di città con 1.200.000 abitanti, con tutti i crismi per trasformarsi in una vera e propria area metropolitana - anche se forse troppo "stretta" per soddisfare obiettivi di lungo periodo fu "cassata" dalle preoccupazioni elettorali e politiche, sia locali che regionali, nonché dall'avvertito timore che una città metropolitana potesse rappresentare un naturale antagonista della Regione nel governo del territorio. Più estensivamente, si può dire che le ragioni contro l'accorpamento nelle forme amministrative paventate (Città Metropolitana come superprovincia e Comuni come soggetti discretamente limitati nelle proprie prerogative) abbiano una loro effettiva concretezza: soprattutto il timore che l'eccessivo potere concentrato possa mettere a repentaglio livelli di servizio ed equilibri organizzativi consolidati nel territorio. Non c'è dubbio che il territorio dell'area metropolitana presenti notevoli differenze interne, prima tra tutte quella tra i capoluoghi di provincia, che rendono difficilmente intravedibili soluzioni a breve termine. Solo a titolo riassuntivo, nella tavola 1 vengono riportati i risultati di una recente - e fors'anche discutibile - indagine del "Mondo", che testimonia la situazione in graduatoria nazionale delle province per alcuni parametri socio-economici. L'analisi della graduatoria nazionale mette in evidenza l'arretramento assoluto di Venezia rispetto alle province della c.d. "terraferma". Dall'esame della tavola si evince che Venezia risulta essere l'area più "povera" del Veneto in senso relativo, e che si trova anche al di sotto della metà (media) delle province italiane nella graduatoria generale nazionale. Ricordando che i dati sono relativi all'intera provincia, e quindi che sia Padova che Venezia includono la bassa padovana, l'area del Delta, Chioggia, il Veneto orientale, dall'esame dei singoli dati si evincono grandi differenze soprattutto per quanto riguarda consumi e disoccupazione, e si mette in evidenza una generale situazione di ritardo di Venezia rispetto alle altre province venete. Tutti questi elementi testimoniano a favore di una ipotesi secondo cui l'integrazione dei centri urbani nell'area c.d. "metropolitana" dovrebbe in ogni caso essere graduale, e tenere conto dell'esigenza di coprire progressivamente i differenziali sociali, economici e culturali attraverso un processo costruttivo di collaborazione tra Padova e Venezia, prima ancora di introdurre forme di autorità sovraordinata che porterebbero inevitabilmente le aspettative degli uni per un ancora maggiore

⁴Gli elaborati della Commissione per lo studio delle problematiche connesse con l'individuazione dell'area metropolitana di Venezia (D.G.R. n. 6143 del 20/11/1990) sono raccolti in due volumi editi dalla Giunta Regionale del Veneto, Venezia, 18 marzo 1991, mentre un aggiornamento dettagliato sulla delimitazione e realizzazione dell'area metropolitana di Venezia può essere trovato in "COSES Informazioni", n.6-1994, I trimestre.

Padova - Venezia tra separazione ed integrazione metropolitana

sviluppo a collidere con quelle degli altri, rivolte ad un riequilibrio a partire da condizioni precarie, se non disagiate, di vita e lavoro.

Tavola 1: Indagine 1994 del “Mondo” sulla qualità della vita nelle province italiane: dati regionali del Veneto (alcune variabili riferite al 1993).

Nome Provincia	Graduatoria generale italiana	Reddito disponibile pro-capite in lire	Consumi pro-capite in lire	Altre attività commerciali (1000ab)	Servizi vari (x1000ab)	Disoccupazione (x1000 ab)
Belluno	18°	22.891.000	17.300.000	0,73	10,73	37,73
Padova	14°	22.857.000	18.278.000	1,09	11,89	20,65
Rovigo	31°	20.092.000	15.184.000	0,59	9,57	65,94
Treviso	27°	22.054.000	16.738.000	0,95	11,18	22,51
Venezia	49°	22.472.000	10.462.000	0,94	10,21	47,25
Verona	5°	25.514.000	21.766.000	0,93	11,59	33,96
Vicenza	25°	23.008.000	17.244.000	0,86	11,62	27,87

Nome Provincia	Associazioni di volontariato (x1000ab)	Imprese nuove - cessate (1000ab)	Superficie supermercati (mqx1000ab)	Superficie grandi magazzini (mq x 1000 ab)	Auto 2000 cc (1000ab)	Depositi postali
Belluno	37,46	-2,38	76,42	46,48	1,39	5.572,28
Padova	23,06	-1,87	98,62	15,49	1,58	1.343,62
Rovigo	20,19	-2,24	128,57	11,79	1,06	2.220,90
Treviso	21,45	-1,78	42,68	10,13	1,74	3.148,95
Venezia	31,37	-2,03	85,22	16,68	0,99	1.610,93
Verona	36,53	-2,48	119,12	25,04	2,21	2.180,47
Vicenza	19,94	-1,17	130,75	30,61	1,70	2.780,91

Nome Provincia	Depositi bancari	Sportelli bancari (1000ab)	Premi polizze vita (1000ab)	Grandi macchinari ospedalieri (1000ab)	Disagio abitativo (1000 famiglie)	Consumo domestico di elettricità (Kwhxab)
Belluno	15.602,39	0,51	196,58	0,10	30,00	976,32
Padova	19.147,27	0,44	210,05	0,10	30,97	902,43
Rovigo	15.356,54	0,46	105,59	0,21	30,73	864,13
Treviso	16.425,73	0,49	106,22	0,09	30,71	890,53
Venezia	14.323,40	0,38	149,36	0,16	32,91	905,50
Verona	18.984,29	0,51	209,62	0,03	40,83	904,56
Vicenza	18.163,64	0,50	158,75	0,31	44,48	874,95

Fonte: Il Mondo del 29 agosto 1994.

B. Vi è poi chi si dichiara favorevole all' "area metropolitana", ma con diverse sfumature: il "movimento" verso l'area metropolitana, avviato dall'On. Strumendo dell'allora PCI tramite l'inserimento di Venezia tra le aree definite dalla l.142/90 ha coinvolto in quattro anni i più diversi interlocutori: l'area metropolitana di Venezia, da ultimo delimitata a cinque Comuni con l.r.36/93 (Venezia-Mestre, Spinea, Mira, Marcon, Quarto d'Altino), si sta arricchendo con la progressiva adesione di altri comuni, costituendo una variante dell'originale ipotesi "C2 (Venezia stretta)" delineata dai lavori della Commissione. Contemporaneamente, sul fronte padovano, vi è chi come il Consigliere Regionale Ivo Rossi, attraverso una proposta di legge regionale (n.305/93), ha sottoposto al pubblico dibattito una ipotesi di unione di 13 comuni dell'area urbana di Padova sfruttando le opportunità della l.142/90, attraverso un referendum popolare e la redistribuzione delle competenze tra nuovo Comune e Municipi. Questa seconda proposta rappresenta un importante passo per verificare l'esistenza di un effettivo consenso democratico a questi processi attraverso il referendum, nonché per favorire la comprensione dei meccanismi di integrazione e complementarietà tra Comuni all'interno dell'area metropolitana, ed un buon banco di prova e sperimentazione per la capacità delle tecnostutture (Comuni, burocrazie, Aziende speciali e Consorzi, Autorità di bacino per rifiuti, trasporti, Enti Pubblici economici) di comprendere le implicazioni organizzative e

finanziarie dell'estensione di una area considerata "urbana" dai 100 kmq. di Padova a 300 e più kmq..

- C. Vi è chi, infine, si pronuncia favorevolmente per una ipotesi intermedia di "integrazione progressiva", che chiameremo "Modello CEE", in analogia al processo di integrazione pluridecennale intrapreso dalla Comunità. Tra questi, l'attuale sindaco di Padova F. Zanonato. Tale ipotesi parte dal presupposto che i Comuni debbano dialogare ed operare su questioni concrete inerenti i servizi pubblici ai cittadini (trasporti, viabilità, acqua, gas, smaltimento rifiuti, cultura, verde, sport), costruendo gli elementi su cui fondare un percorso accettabile per la futura realizzazione dell'area urbana vasta. Anche tra Padova e Venezia, è fortemente sostenuta l'ipotesi di individuare alcune funzioni "rare" tipiche di una area metropolitana "europea", e cioè infrastrutture per il trasporto di merci e passeggeri, quali porti, aeroporti, interporti e ferrovie, viabilità, promozione dello sviluppo economico (aree industriali e fiere), promozione dello sviluppo sociale e culturale e dell'efficienza amministrativa: manifestazioni culturali, grandi infrastrutture informatiche, e sviluppare intorno ad esse concrete iniziative di collaborazione, in particolare tra Padova e Venezia.

I tre insiemi di considerazioni, fatta eccezione per quello che nega ogni forma di integrazione, non collidono direttamente tra loro: appare, infatti, esservi un consenso generalizzato per un riconoscimento unanime che una "area metropolitana" del Veneto centrale esista veramente.

Si registra, inoltre, anche un forte consenso sul fatto che queste realtà necessitano di sforzi specifici della mano pubblica nei compiti suoi propri, e cioè: un governo più efficace del fenomeno di espansione di insediamenti nel territorio - e di "consumo" ambientale - del "sistema" di centri urbani caratterizzabile come "area metropolitana", nonché l'individuazione di un ordine di priorità negli interventi infrastrutturali che il mercato, per sua natura, non può realizzare, e che spettano perciò alla mano pubblica.

Per l'alto livello di complessità organizzativa dei moderni sistemi di città, molteplici sono i piani e diversi i soggetti chiamati a realizzare gli investimenti pubblici nelle aree urbane. La matrice riportata in tavola 2 individua sinteticamente tali funzioni.

Dalle osservazioni fin qui illustrate si possono quindi dedurre due ordini di considerazioni:

- A. ***L'apparato politico amministrativo non intende spingere il processo di riorganizzazione amministrativa fino ai limiti pure consentiti dalla L.142/90.*** la gran parte dei Comuni non è disponibile ad accettare proposte di limitazione o delega delle proprie competenze ad organi superiori che si identifichino nella "città metropolitana"; le stesse Province, attraverso i propri attuali organi amministrativi, sono restie ad un ridisegno che divida la Regione in

aree “urbane” e non; la Regione infine sembra porre in evidenza i problemi derivanti dalla creazione di “città metropolitane” che potenzialmente diverrebbero antagonisti naturali dell’ente regionale nel governo del territorio, ciò è accaduto in tutta Italia, e a maggior ragione accade nel Veneto storicamente caratterizzato dal policentrismo sociale, economico e delle autonomie locali.

- B. Pur constatando l’esistenza di una domanda **già concreta di funzioni metropolitane**, la molteplicità di soggetti oggi esistenti e la complessità degli interessi coinvolti sono tali da suggerire, anzi da far preferire, **comportamenti degli Enti Locali indirizzati a favorire l’affermarsi di un movimento cooperativo per l’organizzazione e la realizzazione dei servizi metropolitani. L’affermazione di questo movimento richiede rapidità organizzativa ed intensità comunicativa verso le popolazioni coinvolte**, nonché la capacità di far intuire e vedere i reali benefici dell’integrazione. Dipende soprattutto dalla volontà delle autorità politiche locali e regionali di dargli vita, nonché dalla capacità dei progetti individuati per la realizzazione dei servizi “di area vasta” di associare operatori privati oltre che pubblici tradizionali per la progettazione, realizzazione e gestione delle infrastrutture unificanti dell’area metropolitana.

Ne discendono dunque due precetti:

- a) la necessità di adottare come metodo **una forte disponibilità cooperativa** non solo tra Enti, ma tra comunità sociali, per la collaborazione su obiettivi comuni, veri e propri **patti metropolitani**;
- b) la capacità di sviluppare l’uso di leggi innovative (ad esempio quelle sulla fiscalità locale ICIAP, ICI, TARSUI) e le competenze delegate agli enti locali in materia di assunzione, organizzazione ed erogazione di servizi pubblici locali in forme regolatrici del mercato e ordinatrici del territorio e dello sviluppo insediativo ed economico, per permettere a soggetti privati o misti di concorrere con i propri investimenti alla realizzazione di una offerta reale di **servizi caratteristici di una area metropolitana di livello europeo e mondiale**.

Tavola 2: Ripartizione delle competenze tra soggetti nell'area metropolitana.

Competenze	Comuni e Province	Consorzi, società per servizi pubblici tra comuni e/o province, Istituzioni e Opere Pie, Fondazioni	Enti pubblici economici, società miste di enti locali (Autostrade)	Regione ed enti strumentali regionali, U.S.S.LL.	ANAS, Ferrovie dello Stato, ENEL, SIP, società ed enti derivati operanti in regime di mercato
Territorio P.R.G.	● (controlli Province)			● (P.T.R.C.)	
Territorio P.T.P.	●			● (P.R.S., P.T.R.C.)	
Insedimenti produttivi	●		● (legge , concessione o accordo di programma)	● (P.T.R.C.)	● (concessione)
Elettrodotti					●
Acquedotti	●	●		● (Piano regionale)	
Metanodotti	●	●			
Reti telecomunicazioni		●	●		●
Raccolta e smaltimento rifiuti	● (più Piano regionale)	●		●	

Padova - Venezia tra separazione ed integrazione metropolitana

Fognature e depurazione, tutela ambiente	● (più Piano regionale)	● (in fase di avvio)		●	
--	----------------------------	-------------------------	--	---	--

Trasporto pubblico locale	Finanziamento	●		● (riparto FNT)	
Trasporto pubblico pro-interprovinciale	Finanziamento	●		● (riparto FNT)	●
Trasporto ferroviario passeggeri				● (Piano Regionale)	● (S.M.F.R.)
Porti e Aeroporti			●	● (Piano Regionale)	●
Viabilità	●		●	Finanziamento e Piano regionale	●
Parcheggi scambiatori	●		●		
Servizi sociali e sanitari, scuole	●	●		● (riparto Fondo San.)	●
Intermodalità merci			●	● (Piano Regionale)	●
Sport cultura e tempo	●			●	

Padova - Venezia tra separazione ed integrazione metropolitana

libero, verde pubblico				(Parchi aree protette)	
---------------------------	--	--	--	------------------------------	--

2. Idee, concetti, servizi necessari al successo della città metropolitana moderna

Secondo J. Delors⁵, i principali assi di sviluppo della Comunità Europea nel prossimo decennio sono due: Asse I) Creazione della società dell'informazione; Asse II) Definizione e completamento delle reti infrastrutturali europee. Entrambi questi obiettivi influiranno pesantemente sui progetti e sulle iniziative che le città di Padova e Venezia, le rispettive Province e gli enti economici pubblici, ivi inclusa la Regione, vorranno intraprendere allo scopo di migliorare l' "assetto urbano" della vasta area del Veneto centrale. Si registra, infatti, una singolare identità tra i suggerimenti di Delors e le esigenze individuate per la c.d. "area metropolitana" in tutti i più recenti documenti di pianificazione urbanistica regionale e locale.

Per quanto riguarda l'Asse I, il Piano Delors suggerisce l'azione per la realizzazione della "**società dell'informazione**". Il mondo vive attualmente una fase di mutamento dei sistemi di produzione, di organizzazione del lavoro e delle abitudini di consumo, i cui effetti saranno paragonabili a quelli della prima Rivoluzione industriale: questo mutamento è il risultato dello sviluppo delle **tecnologie dell'informazione, con l'integrazione in un solo sistema di comunicazione di trasmissione dati, suono, testo e immagini**.

L'obiettivo della società dell'informazione non è, quindi, solo quello di accrescere la produttività del lavoro nelle imprese del secondario e del terziario, ma quello di raggiungere nuove forme di organizzazione del lavoro, dell'educazione e della formazione, dell'informatizzazione di servizi pubblici primari, quali sanità, trasporto pubblico di passeggeri e trasporto di merci, protezione civile, della pubblica amministrazione tali per cui divenga possibile, virtualmente da ogni casa europea, collegarsi con sistemi di acquisizione e distribuzione di dati, immagini, telefonia, informazione, documenti di lavoro. Ciò evidentemente si ripercuoterà sull'organizzazione delle città e sulle modalità di fruizione delle loro "parti", dalle zone industriali a quelle residenziali, dalle aree terziarie alle infrastrutture per la mobilità: diversi modelli organizzativi del tempo e della vita sociale imporranno cambiamenti: aumenterà la mobilità per l'uso del tempo libero, diminuirà quella del lavoro.

L'obiettivo da raggiungere è il **completamento della rivoluzione informatica, attraverso la definitiva introduzione di tecniche effettivamente basate sull'informatica** per organizzare la vita quotidiana delle persone: **il telelavoro, la telemedicina, la teleformazione e la teleamministrazione** sono altrettante fasi sperimentali nelle quali nuove iniziative sono in via di attuazione. Non si tratta solo di un risparmio atteso in termini di riduzione degli spostamenti nella città o di minore congestione o "stress da fruizione". Si tratta invece di un mondo

⁵Commissione delle Comunità Europee: Libro Bianco su Crescita, Competitività e Occupazione. Il Saggiatore, Milano, 1994.

diverso dall'attuale, in cui l'altra sponda della comunicazione multimediale diviene sempre più il paese estero, attraverso quelle autostrade dell'informazione che sono esemplificate dallo sviluppo delle reti telematiche commerciali e nella grande rete volontaria mondiale **"INTERNET"**. La società dell'informazione cambia radicalmente le modalità organizzative del lavoro e dei servizi (soprattutto nel terziario), ma cambierà anche le modalità dell'abitare (con lo sviluppo del telelavoro⁶), della mobilità personale, dell'accesso ai servizi urbani, come il rapporto cittadino-Comune: persone che abitano a Padova e lavorano a Venezia potrebbero accedere a sportelli informatici unici della Pubblica Amministrazione, (Comune, Provincia, INPS, INAIL, CCAA, ecc.) collocati ad integrazione dei servizi tradizionali. Oltre alle reti VAN (Value Added Networks) destinate espressamente da operatori privati al traffico commerciale delle aziende, in via di rapido sviluppo con l'evolversi delle strutture fisiche e dell'EDI (Electronic Data Interchange), si può pensare a strutture di rete "pubbliche" che offrano servizi di informazione "on line" per imprese, per cittadini, servizi di posta elettronica, forme di conferenza aperta informatica sui principali temi della città, da cui gli amministratori potrebbero trarre indirizzi validi su temi all'ordine del giorno dell'opinione pubblica. In tal senso si sta già muovendo l'Amministrazione Comunale di Bologna con il progetto IPERBOLE (Internet per Bologna e l'Emilia Romagna).

Per quanto riguarda l'Asse II, la CEE mette in evidenza l'esigenza di investire entro il 2.000 almeno 600 miliardi di ECU (unmilione duecentomila miliardi di lire) nel campo delle ferrovie (Asse ferroviario del Brennero, progetto n.1), porti e aeroporti, dei trasporti combinati (come EURET, che investe l'Interporto di Padova, progetto n.11), distribuzione di energia e gas, le strade, le vie navigabili, ivi incluso il sistema di navigazione padano-adriatico-Danubio, all'interno del quale trova posto l'idrovia Padova-Venezia.

Nel quadro di questo generale orientamento a progetti di armatura infrastrutturale destinati a sostenere il processo di integrazione europea, le città svolgono il fondamentale ruolo di **"poli di attrazione" delle comunicazioni e dei trasporti e di luoghi del dialogo economico, culturale e scientifico, transnazionale**. Non solo le grandi capitali, ma anche le città medie come Padova e Venezia devono quindi svilupparsi per promuovere la progressiva integrazione del territorio comunitario con le aree di confine, di cui il Triveneto, ad esempio, costituisce uno dei principali esempi.

Il governo delle città, tuttavia, appare oggi anche una delle fondamentali "aree di crisi" della società moderna. Il "malessere urbano" colpisce oggi la gran parte delle città europee, ivi incluse quelle di dimensioni medie.

⁶A questo proposito un testo pionieristico è Alvin Toffler, "La Terza Ondata", Sperling e Kupfer, Milano, 1987.

Mano a mano che le dimensioni urbane aumentano, come abbiamo visto nel precedente paragrafo, crescono principalmente i problemi della **rappresentanza politica e del consenso alle politiche amministrative, e si fa pesante la distanza tra capacità di investimento pubblico e fabbisogno di infrastrutture della città**

Problemi che in aree come le nostre sono ancora latenti, ma in via di rapida e progressiva evoluzione, sono quelli collegati alla coesistenza urbana, tra fasce sociali escluse o emarginate dal processo produttivo, come gli anziani, l'infanzia, gli extracomunitari con basso livello formativo, le situazioni di conflitto multiculturale e multirazziale.

In secondo luogo, la forte domanda di sviluppo economico su scala europea e mondiale propone scelte di infrastrutturazione che collidono pesantemente con l'idea di città vivibile delle comunità locali: l'alta velocità ferroviaria, le tangenziali, l'allargamento delle autostrade, l'estensione delle aree industriali, la riorganizzazione dei centri direzionali, le infrastrutture che servono bacini interregionali, come lo stadio di calcio, la fiera, l'Università, impongono pesanti interventi sul tessuto territoriale. Essi rappresentano, sì, **l'armatura dei servizi metropolitani** che rendono la città europea, ma richiedono economicamente e socialmente un pesante tributo alla popolazione. Proprio per questo, la cooperazione nell'area centrale veneta dovrebbe essere migliorata: l'esistenza di infrastrutture pesanti, che mettono in relazione il sistema Padova-Venezia con il mondo: aeroporto, porto, sistema fieristico, università, aree industriali e direzionali private e pubblico, connotano quest'area urbana con forte complementarità. Ad esempio, Venezia città d'arte ha il terzo aeroporto italiano, ha il porto marino e lagunare, ha una grande area industriale che in parte può divenire zona franca, ed è un polo terziario pubblico importante, mentre Padova ha l'Università più grande del nord-est, la Fiera, il centro direzionale e finanziario del terziario privato veneto, una specializzazione commerciale e di servizi all'impresa, una gerarchia di aree industriali caratterizzate da piccole e medie imprese, un piccolo "city airport".

In terzo luogo, troviamo i problemi di fondo collegati, per ogni città, alla saturazione delle principali funzioni collegate agli insediamenti urbani: la caduta della solidarietà sociale propria dei piccoli centri: solitudine, devianza, abbandono di anziani e bambini, scompensi culturali tra ceti sociali e tra persone conviventi a stretto contatto sono frequentissime e crescenti nel tessuto sociale urbano. Sul piano fisico, troviamo il traffico su gomma, l'inquinamento atmosferico ad esso collegato sia d'inverno che d'estate, i problemi della raccolta e del corretto smaltimento dei rifiuti solidi urbani e di quelli tossico-nocivi sanitari e aziendali; l'assicurazione di costanti risorse idro-potabili, qualitativamente garantite.

Su questi temi, le città devono impegnare le proprie risorse in modo sinergico e cooperativo, accomunando gli investimenti, ad esempio, per la tutela e il monitoraggio ambientale, o per l'efficienza amministrativa, integrando le

politiche di traffico e di parcheggio, del trasporto pubblico per il pendolarismo, del turismo e del tempo libero.

Gli esperti della Comunità Europea⁷ hanno suggerito un nome per le tre principali sindromi che affliggono la città d'oggi:

- La **sindrome da alienazione**, rappresentata dall'eccessiva specializzazione e funzionalizzazione dello spazio urbano: si pensi ai grandi comuni-periferia, alle aree destinate esclusivamente ad attività industriale, ma anche ai processi in evoluzione: la monocultura turistica di Venezia storica, ad esempio, oppure l'univocità degli insediamenti del direzionale di Padova, vuoto di notte e affollato di giorno.
- La **sindrome da de-localizzazione**, una sfida quotidiana alla città che vede perdere di valore le proprie funzioni specializzate perché minacciata da altre città ed altre aree, capaci di competere in un mondo sempre più ravvicinato: esempi sono tanto lo spostamento di uffici di grandi aziende di servizi (Cassa Venezia acquistata da Cassa Padova), con collegata migrazione di lavoratori, sia la competizione tra infrastrutture (ad esempio Fiera Padova con Fiera Milano, o addirittura, Fiera Verona).
- La **sindrome olistica**: in una città ad alta specializzazione, dove i cittadini utilizzano appieno il proprio tempo consumando grandi spazi di massa nel lavoro (direzionale, industriale), nel tempo libero (impianti sportivi, golf, discoteche), nella residenza (grandi complessi residenziali dotati di servizi e centri commerciali), tutto interagisce con tutto: in relazione alle diverse aree, specie nelle periferie, mancano servizi primari, quali sanità ed assistenza, verde pubblico, trasporti pubblici, e scarseggiano quelli tecnologici: acqua potabile, capacità di smaltimento dei rifiuti: ciò mette in crisi il governo della città.

In termini di azione, emergono però nuovi concetti che possono sintetizzare le aspirazioni verso un migliore futuro per le città: **la città "agorà", la città "glo - cale", la città "sostenibile"**: essi costituiscono altrettanti paradigmi-modelli di sviluppo innovativo della città, obiettivi da perseguire.

- **La città "agorà"**, rappresenta l'obiettivo di costruire una città con relazioni armoniche tra i cittadini e la realizzazione dello spazio urbano, la convivenza sociale, lo sviluppo economico. **I valori della città "agorà" trovano nel "policentrismo" veneto un elemento di forza**: storicamente il Veneto ha sempre promosso uno sviluppo - non solo economico - che mantenesse caratteri di vitalità e riconoscibilità dei centri minori e dei comuni, anche quelli

⁷Una sintetica esposizione delle idee qui illustrate con collegamenti concreti alla realtà veneta può essere trovata nel documento "Toward a better liveable city", distribuito dalla DG XII nell'ambito del programma europeo "CITIES Action RTD", Bruxelles, maggio 1994.

progressivamente inglobati nelle periferie urbane di Venezia e Padova. Tuttavia, questa tutela costruita prevalentemente attraverso l'equa distribuzione di risorse, la costruzione di scuole, strade, parcheggi, servizi sanitari, aree di insediamento produttivo, la cura urbana e l'attenzione alla coesione sociale anche nei piccoli centri, va perdendo di vigore mano a mano che si accrescono i problemi ambientali, aumenta il traffico di attraversamento da e per la città, che spezza i centri periferici, si fa strada la specializzazione funzionale che trasforma alcuni comuni in luoghi di fruizione "parziale": ad esempio la sola residenza popolare, oppure il turismo termale, oppure gli insediamenti industriali, oppure la sola tutela (?) naturale nel parco colli o ancora il solo turismo, come a Jesolo, Chioggia, Venezia. Per ricreare la città agorà, nel Veneto, non è necessario fare molto. Occorre tuttavia restituire vitalità e forza alle comunità locali assicurandone l'identità, ed operando attraverso l'adozione di tecnologie e modelli innovativi che consentano una pianificazione pubblica dei recuperi urbani e delle nuove infrastrutture, tale da proteggere e valorizzare i centri periferici, magari favorendo accorpamenti tra centri minori caratterizzati da uno sviluppo più accelerato, ma sempre in una logica che salvaguardi l'equilibrio tra le esigenze di mantenimento dello spazio a misura d'uomo (**la città agorà**), assicurando con le tecnologie informatiche e con la pianificazione infrastrutturale il necessario contatto con la realtà di comunicazione e mobilità propria di una città internazionale.

- Ciò conduce al secondo obiettivo: **la città "glo-cale" (globale-locale)**; essa rappresenta l'obiettivo di migliorare l'equilibrio tra processi di globalizzazione delle infrastrutture della città, che inducono spersonalizzazione e alienazione sia per dimensioni di intervento che per diversità e differenziazione territoriale degli utenti, e valorizzazione delle peculiarità e delle potenzialità delle risorse locali. Si pensi ad esempio - a Padova - ad opere quali il Tribunale, lo Stadio, il Mercato Ortofrutticolo, il Centro Direzionale (per parlare delle ultime realizzazioni). Si pensi poi ai progetti per la stazione centrale FS per il sistema ferroviario metropolitano, il futuro passaggio dell'alta velocità, il Centro Intermodale passeggeri, il nuovo quartiere fieristico di via Venezia, il Lay-out sud dell'Interporto di Padova, il Parco Scientifico e Tecnologico, la possibilità di una metropolitana che da Padova centrale FS conduca a Venezia e a Chioggia utilizzando l'Idrovia..., progetti che caratterizzeranno i prossimi dieci anni.

Tutti questi progetti, una volta realizzati, dovranno essere accessibili da cittadini e imprese, e dovranno godere a loro volta di una accessibilità diretta, ad esempio, per le merci, all'aeroporto e al porto di Venezia, per le persone, a tutti i diversi centri di attrazione sportiva, culturale, turistica dell'area metropolitana. Ad esempio, uno dei principali obiettivi dell'integrazione metropolitana dovrebbe essere quello di consentire ad un utente d'affari di realizzare, nell'arco di una giornata, almeno tre appuntamenti di lavoro in luoghi diversi dell'area

raggiungibili con mezzi pubblici. Tutto ciò contribuisce ad abbattere i “costi della città” e a definire un continuum urbano qualitativamente ottimale sia sotto il profilo organizzativo che sotto quello della produttività economica.

Gli **elementi essenziali che rendono la città “glo -cale” sono le comunicazioni**: esse richiedono l’adozione di tecnologie sperimentali nel campo delle reti telematiche per la pubblica amministrazione, le imprese e i cittadini, le strutture informatiche di assistenza al traffico privato (auto per strade, parcheggi, congestionamento, aiuto alla guida) e pubblico (servizi ai passeggeri alle fermate, trasporto e dislocamento delle merci, ottimizzazione dei flussi di merci su base intermodale) e trasporto rapido di massa (sistema ferroviario, metropolitana leggera) coadiuvato da parcheggi. **In questo campo, l’area Padova-Venezia è ancora molto indietro rispetto alle principali città medie e grandi città europee**. In questo settore dovranno particolarmente concentrarsi le sperimentazioni necessarie per l’avvio di una concreta collaborazione nell’area centrale veneta.

- È proprio la gestione tecnica di reti moderne di comunicazioni e trasporto su scala urbana metropolitana che consentirà la realizzazione della **città “sostenibile”**, l’ultimo e più intuitivo obiettivo del futuro, ma anche il meno facile da ottenere. Il concetto di sostenibilità è mutuato dal “modello di sviluppo sostenibile” contenuto nel Rapporto Brundtland “Our Common Future” del 1990. Esso propone alla città e a chi la governa di affrontare la soluzione progressiva dei problemi che si creano dallo sviluppo nel mentre si creano, invece che posporre il trasferimento alle successive generazioni. Ciò significa ricorrere massicciamente alle nuove tecnologie, non disgiunte da una forte azione di educazione civica diretta ai cittadini: l’abuso del mezzo privato non può essere limitato solo attraverso l’investimento in mezzi pubblici innovativi e parcheggi, ma anche attraverso l’educazione e la dissuasione dei cittadini a modelli di comportamento egocentrici che sono anche fenomenali consumatori di tempo (code, attese al parcheggio, incidenti, ecc.). Limiti all’inquinamento d’acqua e suolo possono essere posti solo attraverso la formazione di cittadini e imprese ad un consumo e rigetto di prodotti di scarto che sia rispettoso non solo dell’ambiente, ma anche dell’effettiva capacità delle reti di smaltimento, delle discariche, dei depuratori e degli stessi fiumi e falde. La sperimentazione di nuove tecnologie biologiche e chimiche, di nuove tecniche di co-generazione d’energia e di incenerimento potranno sicuramente migliorare l’efficienza e quindi la “sostenibilità” della città, ma siamo ben lontani dall’assicurare quell’equilibrio intergenerazionale dello sviluppo che, viceversa, dovrà caratterizzare il prossimo secolo per poter consegnare ai giovani un reale patrimonio sociale ed urbano veramente riproducibile, e, soprattutto, eco-compatibile.

3. Ipotesi per l'avvio di un processo di integrazione dell'area metropolitana centro-veneta.

Nell'ambito di una ipotesi concreta di collaborazione, i due principali obiettivi che le amministrazioni pubbliche e i competenti organismi programmatori regionali dovrebbero porsi oggi sono i seguenti:

- 1) anziché procedere, come in passato, allo **sviluppo competitivo di ciascuna delle funzioni già espresse dalle città (in primis Padova e Venezia), creando situazioni di concorrenza e veti incrociati**, studiare ipotesi di integrazione e di cooperazione tra quanto già esiste nelle due realtà e può diventare il "nocciolo" della futura struttura di servizio di area metropolitana.
- 2) promuovere la **formulazione di progetti sperimentali**, successivamente affidati per la loro realizzazione a **soggetti già esistenti, o meglio a soggetti consortili e cooperativi fondati da soggetti pubblici o privati delle due aree**, o anche provenienti dall'esterno, utilizzando - come si è detto nel primo paragrafo - meccanismi di progettazione e sviluppo che consentano il ricorso a capitali privati (**project financing**), anche con garanzia degli Enti pubblici in caso di infrastrutture con riconosciuta ricaduta economica e sociale, come ad esempio il sistema metropolitano ferroviario su linee FS o su linee create ex-novo (metropolitana leggera automatica).

Nei primi mesi del 1994, in alcuni incontri tra il sindaco di Venezia e quello di Padova, è emersa con forza l'esigenza di individuare le linee fondamentali di politiche tese a favorire l'integrazione tra le due città e le due province, in una ottica che - non prevedendo subordinazioni di una città rispetto all'altra - favorisca il miglioramento del tessuto urbano, l'organizzazione delle relazioni esterne, la collaborazione diretta e concreta su alcune iniziative prioritarie tra le due aree della provincia e del comune di Padova e Venezia.

All'accordo di collaborazione ha fatto seguito un lungo periodo di incontri con enti pubblici, associazioni di categoria imprenditoriali e sindacali, ordini professionali, associazioni di volontariato, allo scopo di raccogliere orientamenti ed aspettative sull'idea di collaborazione tra le città di Padova e Venezia. Questa fase di consultazione è tuttora in corso.

Coerentemente con quanto assunto nei precedenti paragrafi, si possono tuttavia già individuare i seguenti principali filoni di interesse per l'iniziativa istituzionale e per l'avvio di specifici progetti di ricerca & sviluppo tesi all'obiettivo dell'integrazione delle funzioni rare della città, attraverso l'adozione di nuove tecnologie, suscettibili di successivi sviluppi volti ad individuare modalità e forme di concreta sperimentazione nell'area c.d. "metropolitana".

Tali progetti, una volta articolati in documenti ed accordi tra i soggetti interessati, potranno venire valutati ed avviati di comune intesa tra le Amministrazioni Pubbliche e soggetti privati operanti nella grande area metropolitana compresa tra Padova, Venezia e Treviso.

L'obiettivo finale è quello di avviare dei processi di integrazione tra i servizi delle due aree di Venezia e Padova atti a favorire il decollo di infrastrutture e di una offerta di servizi effettivamente dimensionate all'intera area centrale veneta, e non più indirettamente, ma direttamente e dichiaratamente rapportate alla domanda complessiva dell'area metropolitana: in altre parole, reti telematiche, iniziative infrastrutturali, industriali, fieristiche, culturali che siano realmente caratterizzate da una dimensione "metropolitana" e non più solo cittadina o provinciale.

Le aree di principale intervento possono essere così sintetizzate:

Armatura infrastrutturale. Saranno probabilmente formulate ipotesi d'accordo in relazione ad un ordine di priorità condiviso sui tempi e le modalità di completamento di infrastrutture originariamente previste da Piani e Programmi regionali e provinciali urbanistici e di sviluppo (P.T.R.C., P.R.S. 1988-90, P.T.P. Padova 1989 e 1994, progetti speciali del P.R.S., P.R.T.)⁸. In particolare verranno presi in considerazione i seguenti progetti:

Tra i progetti esistenti, il raddoppio dell'asse ferroviario Padova-Venezia e avvio del Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale, interventi di miglioramento del collegamento Padova-Venezia lungo la SS 11 (Riviera del Brenta); ipotesi in ordine alla realizzazione della nuova SS 309 Romea e al completamento della Provinciale dei Vivai da Padova ZIP alla Romea; ipotesi in ordine all'utilizzazione o al completamento dell'asta idroviaria Padova-Venezia; interventi di viabilità tangenziale e primaria per il raccordo di aree a funzione metropolitana e interprovinciale (a Padova stadio, fiera, tribunale, stazione FS, centro direzionale, parco scientifico e tecnologico di Agripolis, area termale euganea).

Tra le iniziative specifiche, l'individuazione di una progettazione sperimentale per l'utilizzo delle golene idroviarie tra Padova e Porto Marghera per la realizzazione di un asse infrastrutturale composto da una strada camionale e una metropolitana leggera automatica da Padova centrale FS per Mestre-Venezia, con ipotesi di variante tra la Zona Industriale di Padova in direzione Agripolis e Chioggia; un possibile protocollo di collaborazione tra Aeroporto Internazionale di Venezia ed Aeroporto di Padova; un protocollo per la collaborazione tra Interporto di Padova e Porto di Venezia nel campo della realizzazione di reti telematiche dedicate alla gestione e promozione dell'integrazione traffico merci intermodale gomma, rotaia, acqua, aria nell'area metropolitana.; un protocollo per la collaborazione tra le Amministrazioni, enti di ricerca e strutture private

⁸Piano Territoriale Regionale di Coordinamento del Veneto (1987), Programma Regionale di Sviluppo (1988), Piani Territoriali Provinciali (Padova, Venezia), progetti speciali del Programma Regionale di Sviluppo, Piano Regionale dei Trasporti (1990).

interessate alla realizzazione di supporti e reti telematiche nell'area metropolitana.

Sviluppo economico, industriale e scientifico. Per quanto riguarda le realtà esistenti, si fa l'ipotesi di un protocollo per la collaborazione tra le aree di sviluppo industriale di Padova e Venezia, lo sviluppo della zona franca di Porto Marghera e di nuove iniziative nel Porto di Venezia, il collegamento diretto stradale, ferroviario e idroviario tra le aree industriali; la collaborazione e l'integrazione tra le iniziative di sviluppo innovativo di Padova (Centro Innovazione, Agripolis, Parco Scientifico e Tecnologico) e Venezia (Parco Scientifico e Tecnologico di Porto Marghera, Thetis Centro per le Tecnologie del Mare); un protocollo per l'avvio di progetti di comune intesa e di collaborazione tra Padova e Venezia nel settore fieristico ed espositivo:

Sviluppo socio-culturale. Ipotesi di un protocollo per la realizzazione di iniziative culturali nel campo musicale (La Fenice), teatrale (Teatro Stabile Goldoni) museale e turistico tra Padova, Venezia e la Riviera del Brenta.

L'elenco qui individuato non si può, tuttavia, considerare esaustivo, in quanto nel periodo di svolgimento della ricerca illustrata nel presente articolo potranno essere individuate ulteriori aree di iniziativa per l'avvio di esperienze e progetti di collaborazione tra le realtà urbane di Padova e Venezia.

APPENDICE STATISTICA AD APRILE 1999

Classifica province venete: popolazione residente nel 1985, 1995 e 1997

	1988	
	Numero	%
Venezia	838.000	19,2
Padova	815.607	18,7
Verona	781.897	17,9
Vicenza	735.428	16,8
Treviso	730.974	16,7
Rovigo	251.542	5,7
Belluno	217.388	5,0
Veneto	4.370.836	100,0

Fonte: ISTAT

	1995	
	Numero	%
Padova	841.894	18,9
Venezia	817.674	18,4
Verona	801.346	18,0
Vicenza	765.174	17,2
Treviso	757.432	17,0
Rovigo	245.310	5,5
Belluno	212.013	4,7
Veneto	4.440.843	100,0

	1997	
	Numero	%
Padova	842.091	18,9
Venezia	815.807	18,3
Verona	810.686	18,1
Vicenza	775.064	17,3
Treviso	769.365	17,2
Rovigo	244.595	5,5
Belluno	211.548	4,7
Veneto	4.469.156	100,0

Classifica province venete: tassi di disoccupazione nel 1988 e nel 1995

	1988
Treviso	3,9
Vicenza	4,7
Padova	7,0
Belluno	7,5
Verona	8,2
Venezia	9,1
Rovigo	10,0
Veneto	6,8

	1995
Belluno	4,2
Vicenza	4,2
Treviso	4,6
Verona	6,2
Padova	6,7
Venezia	8,7
Rovigo	9,6
Veneto	6,2

	1997
Belluno	3,5
Vicenza	3,5
Treviso	4
Verona	4,7
Padova	5,1
Venezia	7,5
Rovigo	11,5
Veneto	5,3

Fonte: Unioncamere - ISTAT

Classifica province venete: numero degli occupati nel 1988, 1995 e nel 1997

	1988	
	Numero	%
Padova	334.000	18,5
Venezia	330.000	18,2
Vicenza	328.000	18,1
Treviso	321.000	17,7
Verona	312.000	17,2
Rovigo	99.000	5,4
Belluno	86.000	4,7
Veneto	1.810.000	100,0

	1995	
	Numero	%
Vicenza	335.000	18,8
Padova	329.000	18,4
Venezia	314.000	17,6
Verona	314.000	17,6
Treviso	307.000	17,2
Rovigo	94.000	5,2
Belluno	90.000	5,0
Veneto	1.783.000	100,0

	1997	
	Numero	%
Padova	346.000	18,7
Venezia	341.000	18,4
Vicenza	338.000	18,3
Verona	319.000	17,2
Treviso	326.000	17,6
Rovigo	91.000	4,9
Belluno	89.000	4,8
Veneto	1.850.000	100,0

Fonte: Unioncamere - ISTAT

Classifica provincie venete: tasso di occupazione nel 1988, 1995 e nel 1997

	1988		1995		1997
Vicenza	44,25	Vicenza	43,78	Vicenza	53,6
Treviso	43,62	Belluno	42,45	Treviso	50,4
Padova	40,80	Treviso	40,53	Belluno	49,1
Belluno	39,99	Verona	39,18	Venezia	48,1
Rovigo	39,72	Padova	39,08	Padova	47,9
Verona	39,69	Venezia	38,40	Verona	45,9
Venezia	39,58	Rovigo	38,32	Rovigo	43,1
Veneto	41,32	Veneto	40,15	Veneto	48,7

Classifica province venete: reddito lordo pro-capite (migliaia di lire) nel 1985, 1995 e nel 1996

	1985		1995		1996
Verona	15.922	Verona	37.013	Verona	39.994
Vicenza	15.869	Vicenza	35.861	Vicenza	38.340
Belluno	14.655	Belluno	34.532	Belluno	37.283
Rovigo	14.634	Padova	33.626	Padova	36.268
Treviso	14.557	Treviso	33.094	Rovigo	35.528
Padova	14.374	Rovigo	32.609	Treviso	35.439
Venezia	13.633	Venezia	32.011	Venezia	34.908
	103.643		238.746		257.760

Fonte: Unioncamere - ISTAT - Ist. Tagliacarne

Classifica province venete: variazione % '85/'95, '95/'96 reddito lordo pro-capite

	% 85/95		% 95/96
Belluno	135,6	Venezia	9,05
Venezia	134,8	Rovigo	8,95
Padova	133,9	Verona	8,05
Treviso	127,3	Belluno	7,96
Vicenza	126,0	Padova	7,85
Verona	125,2	Treviso	7,08
Rovigo	122,8	Vicenza	6,91

Fonte: Unioncamere - ISTAT - Ist. Tagliacarne

Classifica provincie venete: consumo pro-capite (migliaia di lire) nel 1990, 1995 e 1996

	1990		1995		1996
Verona	17.884	Verona	24.903	Verona	26.533
Padova	15.753	Venezia	21.467	Venezia	23.017
Venezia	14.800	Padova	20.238	Padova	21.683
Vicenza	14.661	Belluno	20.216	Belluno	21.500
Belluno	14.423	Vicenza	19.168	Vicenza	20.337
Treviso	14.329	Treviso	18.867	Treviso	19.985
Rovigo	13.281	Rovigo	17.219	Rovigo	18.580
	105.131		142.078		151.635

Fonte: Unioncamere - ISTAT - Ist. Tagliacarne

Classifica province venete: consumo pro-capite variazione % '90/'95, '95/'96

	% 90/95		% 95/96
Venezia	45,0	Rovigo	7,9
Belluno	40,2	Venezia	7,2
Verona	39,2	Padova	7,1
Treviso	31,7	Verona	6,5
Vicenza	30,7	Verona	6,5
Rovigo	30,0	Vicenza	6,1
Padova	28,5	Treviso	5,9

Classifica province venete: risparmio pro-capite (migliaia di lire) nel 1990, 1995 e 1996

	1990		1995		1996
Vicenza	4.829	Belluno	6.667	Belluno	7.167
Belluno	4.712	Vicenza	6.647	Vicenza	7.034
Treviso	4.617	Treviso	6.172	Treviso	6.527
Rovigo	3.986	Rovigo	5.956	Rovigo	6.360
Padova	3.922	Padova	5.267	Padova	5.643
Venezia	3.559	Venezia	4.428	Venezia	4.714
Verona	3.457	Verona	3.987	Verona	4.212
Veneto	29.082	Veneto	39.124	Veneto	41.657

Fonte: Unioncamere - ISTAT - Ist. Tagliacarne

Classifica province venete: risparmio pro-capite variazione % '90/'95, '95/'96

	% 90/95		% 95/96
Rovigo	49,4	Belluno	7,5
Belluno	41,5	Padova	6,9
Vicenza	37,6	Rovigo	6,8
Padova	34,3	Venezia	6,5
Treviso	33,7	Vicenza	5,8
Venezia	24,4	Treviso	5,8
Verona	15,3	Verona	5,6

Fonte: Unioncamere - ISTAT - Ist. Tagliacarne

Classifica province venete: reddito lordo nel settore Terziario dei Servizi (miliardi di lire)

	1985	
	Valore	%
Venezia	5.255	21,2
Verona	5.109	20,6
Padova	4.509	18,2
Treviso	3.923	15,8
Vicenza	3.572	14,4
Rovigo	1.258	5,0
Belluno	1.175	4,7
Veneto	24.802	100,0

	1995	
	Valore	%
Verona	13.084	21,0
Venezia	12.707	20,4
Padova	11.168	17,9
Treviso	10.084	16,2
Vicenza	9.131	14,6
Rovigo	3.091	5,0
Belluno	2.946	4,7
Veneto	62.211	100,0

	1996	
	Valore	%
Verona	14.677	20,8
Venezia	14.438	20,5
Padova	12.613	18,0
Treviso	11.360	16,1
Vicenza	10.327	14,6
Rovigo	3.594	5,2
Belluno	3.430	4,8
Veneto	70.439	100,0

Fonte: Unioncamere

Classifica province venete: reddito lordo nel settore del Commercio (miliardi di lire)

	1985	
	Valore	%
Venezia	2.971	24,0
Padova	2.317	18,7
Verona	2.124	17,1
Vicenza	1.831	14,8
Treviso	1.675	13,5
Belluno	808	6,5
Rovigo	647	5,2
Veneto	12.373	100,0

	1995	
	Valore	%
Venezia	6.509	23,3
Padova	5.239	18,7
Verona	4.847	17,4
Vicenza	4.174	15,0
Treviso	3.900	14,0
Belluno	1.772	6,6
Rovigo	1.434	5,1
Veneto	27.874	100,0

	1996	
	Valore	%
Venezia	6.718	23,4
Padova	5.424	18,9
Verona	5.066	17,7
Vicenza	4.309	15,0
Treviso	4.003	14,0
Belluno	1.753	6,2
Rovigo	1.386	4,8
Veneto	28.659	100,0

Fonte: Unioncamere

Classifica province venete: numero imprese nel settore Terziario dei Servizi

	1985	
	Valore	%
Padova	9.981	19,5
Venezia	9.737	19,0
Verona	9.020	17,6
Vicenza	8.765	17,1
Treviso	8.480	16,6
Rovigo	3.089	6,0
Belluno	2.230	4,4
Veneto	51.098	100,0

	1995	
	Valore	%
Padova	13.912	22,0
Verona	11.582	18,3
Treviso	11.013	17,4
Vicenza	10.712	16,9
Venezia	10.575	16,7
Rovigo	3.202	5,1
Belluno	2.268	3,6
Veneto	63.264	100

	1998	
	Valore	%
Padova	15.694	21,5
Verona	13.587	18,6
Vicenza	12.874	17,6
Treviso	12.690	17,6
Venezia	12.202	16,7
Rovigo	3.519	4,8
Belluno	2.406	3,2
Veneto	72.972	100,0

Fonte: Unioncamere - Cerved

Classifica provincie venete: numero imprese nel settore del Commercio

	1985	
	Valore	%
Padova	26.910	21,0
Venezia	24.475	19,1
Verona	22.186	17,3
Treviso	20.370	16,0
Vicenza	20.068	15,7
Rovigo	7.440	5,8
Belluno	6.476	5,0
Veneto	127.925	100,0

	1995	
	Valore	%
Padova	26.163	21,0
Venezia	23.045	18,5
Verona	22.495	18,1
Vicenza	20.223	16,3
Treviso	20.144	16,2
Rovigo	6.473	5,2
Belluno	5.836	4,7
Veneto	124.379	100,0

	1998	
	Valore	%
Padova	26.398	21,1
Venezia	22.838	18,3
Verona	22.608	18,1
Vicenza	20.455	16,4
Treviso	20.369	16,3
Rovigo	6.456	5,2
Belluno	5.709	4,6
Veneto	124.833	100,0

Classifica provincie venete: impieghi bancari (milioni di lire)

	1985	
	Valore	%
Verona	6.737.288	22,0
Padova	6.401.718	21,0
Vicenza	5.652.594	18,5
Treviso	5.518.991	18,0
Venezia	4.604.821	15,0
Rovigo	878.782	2,9
Belluno	787.613	2,5
Veneto	30.581.807	100,0

	1995	
	Valore	%
Vicenza	12.185.500	20,4
Verona	11.945.240	19,9
Padova	11.900.183	19,9
Treviso	11.676.557	19,5
Venezia	9.057.691	15,1
Rovigo	1.527.165	2,6
Belluno	1.501.411	2,5
Veneto	59.793.747	100,0

	1997	
	Valore	%
Vicenza	21.851.000	20,4
Verona	21.025.000	19,7
Padova	20.242.000	18,9
Treviso	20.226.000	18,9
Venezia	16.521.000	15,5
Rovigo	3.517.000	3,3
Belluno	3.513.000	3,3
Veneto	106.895.000	100,0

Fonte: Unioncamere

Classifica provincie venete: depositi bancari (milioni di lire)

	1985	
	Valore	%
Verona	9.718.521	21,2
Padova	9.292.243	20,3
Vicenza	7.933.910	17,3
Venezia	7.742.049	16,9
Treviso	7.266.615	15,8
Belluno	2.113.965	4,6
Rovigo	1.776.764	3,9
Veneto	45.844.067	100,0

	1995	
	Valore	%
Verona	14.216.212	20,9
Padova	14.036.400	20,6
Vicenza	12.628.446	18,6
Venezia	10.842.683	16,0
Treviso	10.457.159	15,4
Belluno	3.036.327	4,5
Rovigo	2.822.605	4,1
Veneto	68.039.832	100,0

	1997	
	Valore	%
Verona	16.806.000	20,7
Padova	16.618.000	20,4
Vicenza	15.192.000	18,6
Treviso	12.953.000	15,5
Venezia	12.736.000	15,6
Rovigo	3.865.000	4,8
Belluno	3.532.000	4,4
Veneto	81.702.000	100,0

Fonte: Unioncamere

Classifica provincie venete: crediti agevolati degli istituti di credito speciale

	1985	
	Valore	%
Verona	779.288	19,7
Vicenza	730.261	18,5
Padova	682.643	17,3
Venezia	626.833	15,9
Treviso	625.443	15,8
Rovigo	290.042	7,3
Belluno	213.328	5,4
Veneto	3.947.838	100,0

Fonte: Unioncamere

	1995	
	Valore	%
Verona	892.073	19,9
Venezia	857.546	19,1
Padova	819.250	18,3
Vicenza	717.726	16,0
Treviso	603.665	13,4
Belluno	346.754	7,7
Rovigo	248.832	5,5
Veneto	4.485.846	100,0

Classifica provincie venete: importazioni (miliardi di lire)

	1985	
	Valore	%
Venezia	4.220	29,9
Vicenza	3.621	25,7
Verona	3.027	21,5
Padova	1.646	11,7
Treviso	1.248	8,8
Belluno	180	1,3
Rovigo	156	1,1
Veneto	14.098	100,0

	1996	
	Valore	%
Verona	12.242	34,1
Vicenza	8.393	23,4
Venezia	4.873	13,6
Treviso	4.554	12,8
Padova	4.543	12,7
Belluno	647	1,8
Rovigo	599	1,7
Veneto	35.850	100,0

	1997	
	Valore	%
Verona	13.027	33,5
Vicenza	9.266	23,8
Padova	5.171	13,3
Venezia	5.161	13,2
Treviso	4.952	12,7
Belluno	637	1,6
Rovigo	633	1,6
Veneto	38.847	100,0

Fonte: Unioncamere

Classifica provincie venete: esportazioni (miliardi di lire)

	1985	
	Valore	%
Vicenza	5.739	34,0
Verona	3.049	18,1
Treviso	2.983	17,7
Venezia	2.314	13,7
Padova	2.104	12,5
Belluno	376	2,2
Rovigo	277	1,6
Veneto	16.842	100,0

	1996	
	Valore	%
Vicenza	15.276	28,3
Treviso	11.870	22,0
Verona	9.915	18,3
Padova	7.542	13,9
Venezia	6.087	11,2
Belluno	2.330	4,3
Rovigo	989	1,8
Veneto	54.009	100,0

	1997	
	Valore	%
Vicenza	16.472	29,3
Treviso	12.483	22,2
Verona	9.549	17,0
Padova	8.282	14,7
Venezia	5.962	10,6
Belluno	2.319	4,1
Rovigo	1.120	2,0
Veneto	56.187	100,0

Fonte: Unioncamere

Classifica province italiane: indice sintetico di sviluppo (Italia=100) nel 1992 e 1995

1992		
Rank	Provincia	Indice

1	Modena	133,9
2	Como	131,7
3	Aosta	129,2
4	Varese	128,1
5	Bergamo	127,4
22	Padova	116,9

1995		
Rank	Provincia	Indice

1	Mantova	130,0
2	Modena	129,2
3	Como	128,6
4	Milano	127,7
5	Reggio E.	127,7
27	Padova	113,5

Fonte: Centro Studi Confindustria

Classifica nazionale: reddito pro-capite (milioni di lire)

1995		
Rank	Provincia	Milioni

1	Trieste	34,64
2	Bologna	33,42
3	Cremona	32,23
4	Mantova	32,14
5	Milano	32,11
30	Padova	27,89

Media nazionale 24,62

Fonte: Il Sole 24 Ore

1996		
Rank	Provincia	Milioni

1	Trieste	42,70
2	Bologna	41,13
3	Milano	40,29
4	Biella	39,25
5	Cremona	38,98
26	Padova	34,53

Media nazionale 29,17

1997		
Rank	Provincia	Milioni

1	Bologna	35,5
2	Milano	33,3
3	Vercelli	32,1
4	Parma	32,1
5	Genova	32,0
41	Padova	26,2

Media nazionale 24,6

Classifica nazionale: depositi bancari pro-capite (milioni di lire)

1995		
Rank	Provincia	Milioni

1	Milano	27,57
2	Bologna	25,79
3	Cremona	25,24
4	Modena	25,12
5	Mantova	25,04
32	Padova	19,94

Media nazionale 16,62

Fonte: Il Sole 24 Ore

1996		
Rank	Provincia	Milioni

1	Modena	28,08
2	Bologna	27,99
3	Milano	27,77
4	Mantova	26,61
5	Cremona	26,56
31	Padova	21,21

Media nazionale 17,59

1997		
Rank	Provincia	Milioni

1	Milano	30,83
2	Trieste	26,30
3	Bologna	25,41
4	Aosta	24,35
5	Modena	24,04
30	Padova	19,74

Media nazionale 16,98

Classifica nazionale: % delle nuove imprese iscritte sul totale

1995		
Rank	Provincia	Imprese

1	Pescara	8,77
2	Verona	8,68
3	Livorno	8,67
4	Torino	8,57
5	Perugia	8,24
38	Padova	7,29

Media nazionale 7,04

Fonte: Il Sole 24 Ore

1996		
Rank	Provincia	Imprese

1	Cuneo	4,38
2	Livorno	3,80
3	Imperia	3,52
4	Asti	3,50
5	Aosta	3,35
28	Padova	2,04

Media nazionale 1,72

1997		
Rank	Provincia	Imprese

1	Cuneo	13,64
2	Viterbo	13,31
3	Asti	12,96
4	Rimini	12,91
5	Prato	12,67
12	Padova	12,21

Media nazionale **9,51**

Classifica nazionale: minore numero fallimenti ogni 1000 imprese

1995		
Rank	Provincia	Numero

1	Pescara	3,21
2	Pavia	4,04
3	Cremona	6,03
4	Ancona	7,75
5	Ragusa	8,60
51	Padova	27,94

Media nazionale 32,60

Fonte: Il Sole 24 Ore

1996		
Rank	Provincia	Numero

1	Cremona	5,67
2	Pavia	6,39
3	Ragusa	9,92
4	Ancona	11,31
5	Pescara	11,97
57	Padova	29,40

Media nazionale 35,26

1997		
Rank	Provincia	Numero

1	Reggio C.	7,38
2	Cremona	7,67
3	Nuoro	8,83
4	Pavia	9,57
5	Cuneo	10,09
50	Padova	24,62

Media nazionale 32,70

Classifica nazionale: minore numero di borseggi e scippi ogni 100mila abitanti

1995		
Rank	Provincia	Numero

1	Sondrio	2,26
2	Nuoro	4,39
3	Isernia	8,66
4	Oristano	10,14
5	Belluno	15,10
84	Padova	328,86

Media nazionale 274,83

Fonte: Il Sole 24 Ore

1996		
Rank	Provincia	Numero

1	Nuoro	4,03
2	Sondrio	5,65
3	Isernia	9,76
4	Potenza	10,97
5	Oristano	12,65
90	Padova	318,19

Media nazionale 279,25

1997		
Rank	Provincia	Numero

1	Nuoro	2,90
2	Sondrio	6,20
3	Isernia	9,80
4	Oristano	10,70
5	Potenza	18,60
92	Padova	347,80

Media nazionale 272,90

Classifica nazionale: minore numero di furti d'auto denunciati ogni 100mila abitanti

1995		
Rank	Provincia	Numero

1	Belluno	51,95
2	Pesaro	53,08
3	L'Aquila	53,99
4	Rovigo	58,69
5	Bolzano	58,69
54	Padova	208,50

Media nazionale 528,20

Fonte: Il Sole 24 Ore

1996		
Rank	Provincia	Numero

1	Pesaro	51,95
2	Sondrio	53,08
3	Grosseto	53,99
4	Bolzano	58,69
5	Belluno	58,69
59	Padova	235,92

Media nazionale 532,74

Classifica nazionale: minore numero furti negli appartamenti denunciati ogni 100mila abitanti

1995		
Rank	Provincia	Numero

1	Pesaro	65,92
2	Potenza	89,28
3	Isernia	100,73
4	Gorizia	139,04
5	Arezzo	156,12
52	Padova	349,18

Media nazionale 346,44

Fonte: Il Sole 24 Ore

1996		
Rank	Provincia	Numero

1	Pesaro	97,69
2	Potenza	107,96
3	Isernia	118,20
4	Campoba.	127,49
5	Oristano	166,32
84	Padova	463,66

Media nazionale 370,60

1997		
Rank	Provincia	Numero

1	Isernia	109,80
2	Potenza	111,70
3	Matera	141,30
4	L'Aquila	167,60
5	Napoli	168,50
73	Padova	467,60

Media nazionale 412,50

Classifica nazionale: minore numero truffe denunciate ogni 100mila abitanti

1995		
Rank	Provincia	Numero
1	Grosseto	13,32
2	Agrigento	14,05
3	La Spezia	16,80
4	Taranto	22,79
5	Isernia	27,08
53	Padova	63,61

Media nazionale 70,90

Fonte: Il Sole 24 Ore

1996		
Rank	Provincia	Numero
1	Agrigento	11,77
2	Reggio E.	12,56
3	Grosseto	16,61
4	Oristano	18,97
5	Isernia	20,60
80	Padova	80,00

Media nazionale 68,54

1997		
Rank	Provincia	Numero
1	Avellino	7,70
2	Grosseto	13,90
3	Benevento	20,70
4	Trapani	24,80
5	Cosenza	26,60
101	Padova	302,30

Media nazionale 109,4