

Fondazione Nord Est
Presidente
Pino Bisazza
Direttore
Ilvo Diamanti

NE
Direttore responsabile
Stefano Pernigotti
Redazione:
Fabio Bordignon, Daniele Marini,
Silvia Oliva, Giampaolo Pedron,
Fabio Turato
Hanno collaborato:
Ferruccio Bresolin, Roberto Grandinetti,
Francesco Jori, Paolo Possamai

Anno 3 N. 6 giugno 2001
periodico mensile
sped. A.P. 45%
art. 2 comma 20/b
legge 662/96 DCI TV

NE

analisi e commenti



Fondazione Nord Est
studi ricerche progetti

Il Nord Est e le vie per l'Europa

pag. 2

Flessibilità, produttività e innovazione nel sistema produttivo veneto

pag. 5

I distretti industriali e l'economia globale

pag. 13

Qui diamo i numeri!

pag. 16

Editoriale

C'è un luogo fisico dove oggi si concentra, non solo simbolicamente, il Nord Est di inizio millennio; ed è la tangenziale di Mestre, non a caso chiamata "valico" in una versione più aderente alla sua condizione attuale e – purtroppo – anche futura almeno per quattro-cinque anni. Il traffico che procede a rilento e a singhiozzo, bloccandosi ripetutamente e ormai tutti i giorni, e toccando punte di drammatica criticità quando si verifica qualche grave incidente, nel cuore stesso del Nord Est e con conseguenze che si espandono rapidamente a macchia d'olio, è la metafora di un'area che deve far fronte agli stessi problemi di quella martoriata strada: la saturazione, prima di tutto (dei veicoli e delle risorse); poi la difficoltà crescente di marciare a un ritmo quanto meno scorrevole (il traffico e l'economia); la presenza sempre più consistente di quelli che un tempo erano corpi estranei o quasi (i Tir e gli immigrati); gli intoppi vistosi nel pensare e progettare un futuro diverso (una nuova strada e un nuovo modello di sviluppo). I temi affrontati in questo numero della "Newsletter" ricalcano queste vicende parallele. Le infrastrutture oggi rappresentano forse la priorità numero uno del Nord Est, ponendo con forza il tema critico del "come muoversi", oltretutto in uno scenario in cui ogni intervento deve scontare anni di attesa, tra progettazione e realizzazione; dunque con la prospettiva che quest'area rischi un giorno o l'altro di collassare prima di aver creato delle alternative. D'altra parte, una serie di indicatori, e di analisi, mostrano con crescente evidenza che la locomotiva Nord Est è giunta al capolinea quanto meno di un certo tipo di percorso, e che deve necessariamente trovare non solo tragitti ma anche ritmi di marcia e materiali d'uso diversi se vuole continuare a essere in grado di trainare il convoglio.

Già una volta il Nord Est si trovò alle prese con l'esigenza di darsi un modello di sviluppo, una quarantina di anni fa: chi sostiene che ne trovò uno di atipico e di vincente, chi ribatte che in realtà non ci fu nessun modello, e che la crescita è avvenuta proprio grazie allo spontaneismo. Di certo c'è che i risultati si sono visti, e che in quel caso a scarseggiare erano le risorse materiali. Oggi queste ultime ci sono, e semmai a fare difetto è la capacità di realizzare larghe coalizioni attorno a progetti e percorsi condivisi; insomma, di dare vita a una squadra sufficientemente omogenea per potersi giocare la partita su scala nazionale e internazionale. Fin qui, nel darsi un futuro il Nord Est ha ricordato molto la tangenziale di Mestre, e ne ha pagato abbondantemente le spese. È tempo che trovi un suo passante, un modo di superare quel valico in cui l'ha condotta il suo stesso impetuoso sviluppo. Anche perché non c'è alternativa reale: o ci riesce, o i suoi giorni futuri saranno come quelli che oggi mestamente si susseguono su quella manciata di chilometri che si sono conquistati sul campo il grigio record di essere i più intasati d'Italia. Tutti in coda, disperatamente.

Al fine di consolidare la crescita degli ultimi anni, le reti distrettuali presenti nel Nord Est necessita un radicale aggiornamento ed una nuova progettazione - realizzazione di infrastrutture efficienti. Nella sintesi offerta in questo numero di N/E viene delineato il profilo dell'attuale situazione e degli interventi da attuare.

Il Nord Est e le vie per l'Europa

2

Il Nord Est come un immenso incrocio i cui assi sono sempre più spesso intasati. E in prospettiva la situazione, in assenza di celeri e mirati interventi infrastrutturali, non potrà che peggiorare. Uno scenario che non può che preoccupare gli attori di un territorio caratterizzato da tre fattori: l'economia del Nord Est è incardinata in un sistema di relazioni internazionali che ha prodotto nel 2000 un export di 96 mila 751 miliardi di lire; il Nord Est è piattaforma logistica di primaria importanza (a Verona e Padova hanno sede i maggiori poli interportuali italiani, i porti di Venezia e Trieste sono terminali di un'area che arriva alla Baviera); il Nord Est è via di transito di assoluto rilievo sia sull'asse Nord-Sud (corridoio Adriatico-Brennero), sia sulla direttrice transpadana Est-Ovest (corridoio pan-europeo V). Tali fattori indicano in che misura i destini dell'economia nordestina siano connessi alla disponibilità di un'adeguata rete infrastrutturale interna e, insieme, alla capacità di tenere aperte le porte verso il Nord (Brennero) e verso l'Est (valichi giuliani).

I numeri non lasciano scampo a interpretazioni. Nel decennio 1990-2000 il traffico giornaliero sulla rete autostradale del Nord Est è aumentato del 54,1%, con una incidenza della componente di mezzi pesanti che sfiora il 25%, mentre in pari tempo il flusso di merci per ferrovia è salito del 36,1%. Tale ascesa è avvenuta pressoché in assenza di nuove rilevanti opere infrastrutturali (eccettuati ferrovia Pontebbana e sistemi portuale e aeroportuale). Quando si scende dalle medie generali alle casistiche puntuali, emergono con nettezza i fattori critici. Non è nemmeno in questione il caso limite del famigerato "valico di Mestre".

La rete autostradale nel suo insieme appare alla soglia della criticità. Non sfugge a tale definizione neppure la dorsale fondamentale Est-Ovest, l'autostrada Serenissima che nel suo tronco Milano-Venezia ha innervato un'autentica città lineare. Un nuovo modello di urbanizzazione. Ebbene, nel 2000 la società Autostrada Brescia-Padova ha registrato oltre 250 mila veicoli effettivi medi giornalieri, ovvero il 40% in più rispetto al '93, quando fu inaugurata la terza corsia. Uno studio commissionato dalla stessa società autostradale al professor Sergio Caracoglia, docente di Economia dei trasporti all'università di Trieste, stima al 2010 un aumento di traffico nell'ordine di un ulteriore 40%, che significa altri 100 mila veicoli. Caracoglia ha indicato tale valore prudenzialmente, poiché non ha considerato il probabile risveglio delle economie del vicino Est europeo. E tuttavia secondo Caracoglia "i valori di traffico proiettati al 2010 comporterebbero, in mancanza di interventi sull'offerta di trasporto, una situazione del tutto insostenibile".

La prospettiva non è meno allarmante riguardo al tronco Venezia-Trieste. Nel periodo '89-'99 i dati di traffico del segmento orientale della A4 Serenissima sono più che raddoppiati, arrivando a 88.908 veicoli effettivi medi giornalieri. Riflesso evidente della caduta dei regimi satelliti dell'impero sovietico. Autovie Venete, società concessionaria per la Venezia-Trieste, ha in fase di progettazione fra l'altro la realizzazione della terza corsia fra Quarto d'Altino e Portogruaro, nonché l'adeguamento a standard autostradale della bretella Villesse-Gorizia. Si tratta di opere inserite in un piano finanziario che assomma complessivamente investimenti per 1.200 miliardi. In una seconda fase è previsto il prolungamento della terza corsia fino a Palmanova. Nella lista delle priorità inevase rimane anche, arrivando al valico più prossimo a Trieste, il potenziamento dell'asse da Padriciano a Rabuiese.

La partita appare complicata da implicazioni internazionali anche nel caso del corridoio Adriatico-Brennero. Depositato nel '99 lo studio di fattibilità, in sede di Unione europea non è avvenuto da allora alcun evento degno di nota. Lo studio richiama la realizzazione di un

notevole insieme di infrastrutture, per cui dovrebbero essere mobilitate risorse pari a 42 mila miliardi. Ma è rimasta sinora sospesa la natura di interventi capitali, dal by-pass di Mestre, all'asse Venezia-Ravenna (cosiddetta Romea commerciale, alias E55). Nel caso della E55, per esempio, non è stato definito nemmeno se dovrebbe essere realizzata in forma di superstrada o di autostrada. Vari tasselli o segmenti del corridoio plurimodale Adriatico-Brennero sono peraltro in via di realizzazione o di appalto, ma evidentemente secondo logiche e tempistiche sovente svincolate dal disegno strategico originario.

Riguardo al Brennero, occorre segnalare in primis un paio di numeri. Attraverso l'autostrada nel 2000 sono transitate merci per 27 milioni di tonnellate (il doppio del valico di Ventimiglia, il triplo nel rapporto con i tunnel del Frejus e del Monte Bianco). Secondo uno studio realizzato da Ata-Engineering la A22 "già nel 2005 raggiungerà la sua capacità massima di assorbimento del traffico", stimata in 2.200 veicoli equivalenti all'ora. Tant'è che la società concessionaria della A22, assunta la volontà di non realizzare la terza corsia, ha modificato il proprio statuto inserendovi la gestione del trasporto ferroviario. AutoBrennero ha fondato la società Rail traction company, dedicata ad apprestare un servizio di treni navetta fra Verona e il confine. Un servizio di "autostrada viaggiante", ovvero di convogli su cui far salire i Tir, concorrenziale con quello avviato dalle Fs fin dalla primavera 2000. AutoBrennero ha stabilito inoltre di destinare 3 mila miliardi di utili da gestione alla realizzazione del cosiddetto "tunnel di base". L'allestimento della galleria ferroviaria fra Fortezza e Innsbruck, tuttavia, deve fare i conti con svariati ostacoli: il governo di Vienna non ha posto l'opera fra le priorità, i vertici di Fs ritengono vi siano ancora rilevanti potenzialità da sfruttare sull'attuale linea. Entro il 2003, infatti, le Fs concluderanno un programma di investimenti per 1.300 miliardi, sia di carattere infrastrutturale che tecnologico, per cui la tratta Verona-Brennero potrà accogliere fino a 220-240 treni al giorno (oggi sono 130-160).

Un indicatore importante dell'apporto che le ferrovie potranno dare all'efficienza dei trasporti rispetto al quadrante Nord Est verrà dall'esame dei flussi di merci in transito al Tarvisio. Dopo un quarto di secolo di lavori e un investimento di 1.600 miliardi, infatti, a dicembre 2000, è avvenuta l'inaugurazione della nuova ferrovia Pontebbana, asse di collegamento privilegiato con l'Europa danubiana e centrale, capace di 220 treni al giorno (precedentemente erano 80, di cui 50 merci). Rimanendo sul versante orientale, è pure positivo che i governi italiano e sloveno abbiano concordato il tracciato dell'asse ferroviario inserito nel corridoio europeo V. Secondo le prime valutazioni, l'opera richiederà un investimento di 7-8 mila miliardi e, nel tratto Lubiana-Ronchi (Gorizia), sarà completata entro il 2015. A proposito dell'asta ferroviaria ad alta capacità Est-Ovest, in effetti non esiste nemmeno una progettazione condivisa, salvo il segmento fra Padova e Mestre. L'appalto per il quadruplicamento dei binari è atteso entro il 2001. Ma è davvero poca cosa rispetto alla complessità dei nodi irrisolti e alle controversie in atto.

Valori del traffico (veicoli effettivi medi giornalieri)

<i>Autostrade</i>	<i>Categoria</i>	<i>1999</i>	<i>1998</i>
Brescia-Padova	Leggeri	175.759	168.377
	Pesanti	58.315	55.307
	Totale	234.074	223.684
Padova-Mestre	Leggeri	64.981	61.990
	Pesanti	21.212	20.563
	Totale	86.193	82.653
Mestre-Trieste	Leggeri	68.607	67.937
	Pesanti	20.299	19.433
	Totale	88.908	87.370
Mestre-Belluno	Leggeri	36.081	34.453
	Pesanti	8.608	8.149
	Totale	44.689	42.502
Udine-Tarvisio	Leggeri	20.164	19.700
	Pesanti	6.739	6.441
	Totale	26.903	26.141

Fonte: Anas-Aiscat

Lo scorso 2 luglio l'Unione delle Camere di Commercio del Veneto ha presentato a Venezia la Relazione sulla situazione economica del Veneto nell'anno 2000. In quella occasione il professor Ferruccio Bresolin ha presentato lo studio: "Flessibilità produttività e innovazione nel sistema produttivo veneto", redatto in collaborazione con il dott. Franzoi. In questo numero della newsletter viene offerta una sintesi della ricerca. Il testo integrale dell'intervento è disponibile sul sito internet dell'Unioncamere all'indirizzo www.ven.camcom.it.

Flessibilità, produttività e innovazione nel sistema produttivo veneto 5

È noto che fin dai tempi del dibattito tra capitalismo e collettivismo, iniziato negli anni '30 ma poi ripreso vigorosamente dopo gli anni '50, gli indicatori della produttività hanno consentito di distinguere due fasi storiche dello sviluppo sovietico: la fase del c.d. "sviluppo estensivo" da quella dello "sviluppo intensivo". Ma questa stessa metodologia, molto semplificata, di analisi consentiva di separare anche percorsi diversi dallo sviluppo che avvenivano nell'area capitalista.

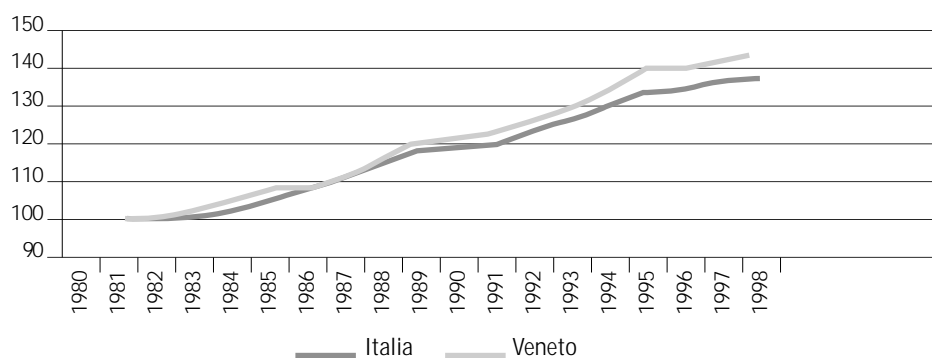
Sappiamo, come è noto, che la sfida tra i due massimi sistemi, quello collettivista e quello capitalista, è stata persa dal primo non tanto nella fase c.d. dello sviluppo estensivo, che anzi fece raggiungere all'ex URSS la piena occupazione, bensì in quella della transizione alla fase di sviluppo "intensivo" in cui il contenuto di innovazione, di qualità e di progresso tecnico dei nuovi investimenti diventava il fattore vincente della competizione. La forte accelerazione impressa dal progresso tecnologico in questi anni impone a tutte le economie una sorta di transizione verso nuovi paradigmi di sviluppo. Ciò che vogliamo qui verificare è se il Veneto debba esaurire la sua spinta ad una crescita "estensiva" ed affrontare una difficile transizione verso uno sviluppo "intensivo" nell'uso delle risorse. In altri termini, verificare se sia giunto il momento di ripensare al proprio modello di sviluppo, sia per affrontare su basi nuove la competitività internazionale sia per non incorrere nei rischi che il proseguire lungo un sentiero di sviluppo "estensivo" potrebbe comportare. Certo, siamo consapevoli che il Veneto è all'avanguardia in molti settori sia per qualità delle innovazioni introdotte sia per capacità lavorative ed imprenditoriali, tuttavia alcuni segnali ci fanno dubitare non tanto e non solo della competitività del sistema produttivo regionale, quanto soprattutto della sostenibilità sociale, ambientale e territoriale del proprio modello di sviluppo.

1. L'andamento della produttività nel Veneto e in Italia

L'analisi che segue, fa riferimento ad un indice parziale dato dal rapporto tra il valore aggiunto al costo dei fattori e al lordo dei servizi bancari imputabili, (a valori costanti - prezzi 1990 - desumibile dalla contabilità nazionale e regionale) e le unità di lavoro totali (come misura della quantità di lavoro impiegata si è utilizzato il numero di ore effettivamente lavorate -grandezza flusso- in modo tale da considerare anche l'intensità delle prestazioni lavorative, oltre al numero di addetti).

La produttività del lavoro è stata calcolata per il complesso dell'economia del Veneto e dell'Italia, dal 1980 al 1998. Osservando il grafico 1, si nota che l'andamento della produttività del lavoro con riferimento al totale dell'economia nel Veneto dal 1980 al 1998, appare crescente con ritmi più elevati rispetto all'economia italiana anche se con una ciclicità più accentuata. Nello stesso periodo la produttività veneta cresce del 44.7% a fronte del 36.4% dell'Italia. Ciò conferma le migliori performance dell'economia veneta rispetto a quella nazionale nel periodo considerato; in termini di tassi medi annui abbiamo una crescita della produttività veneta del 2.07% contro quella italiana dell'1.74%.

Grafico 1. Andamento della produttività 1980-1998. Veneto e Italia. Totale economia



Un elemento da sottolineare riguarda la crescita del settore manifatturiero, particolarmente forte nella prima parte degli anni '80 e successivamente stabilizzatosi, sia in Italia che in Veneto. In entrambe le aree, infatti, il tasso medio annuo di crescita, relativo al periodo 1980-1998 per i prodotti di trasformazione industriale è circa pari a 3.5% sia per l'Italia che per il Veneto. È noto che a determinare queste variazioni concorrono in modo evidente fattori legati all'offerta (progresso tecnico, innovazioni organizzative, tra le quali la delocalizzazione, miglioramento del learning by doing e della qualità dei prodotti) e dal lato della domanda (dimensione e diversificazione dei mercati, loro capacità di spesa e loro contendibilità). Secondo un altro approccio l'aumento della produttività del lavoro può venire, invece, vista come una "risposta" endogena ai mutamenti della domanda. Tre sono le componenti principali di questo legame:

- il progresso tecnologico;
- i rendimenti crescenti associati alle interdipendenze che legano tutti i settori produttivi;
- il cosiddetto fenomeno del "learning by doing" ovvero l'aumento dell'apprendimento al crescere della produzione.

Ma se da un primo approccio può sembrare che i forti aumenti del valore aggiunto pro-capite siano il frutto di questo insieme di circostanze, non va dimenticato che a determinare l'andamento della produttività totale concorrono anche fattori esogeni o esterni all'impresa, quali le infrastrutture, la qualità e l'efficienza della Pubblica amministrazione e della spesa pubblica ovvero quel complesso di esternalità, che hanno grande influenza nella cosiddetta competitività del sistema.

2. Andamento delle relazioni tra produzione e occupazione

Le considerazioni sopra riportate ci inducono ad esaminare un'altra relazione altrettanto significativa: ovvero quella tra produzione ed occupazione. A tal proposito, bisogna ricordare che il tasso di sviluppo del valore aggiunto si accompagna ad un incremento dell'occupazione, solo se la produttività del lavoro rimane costante o cresce meno del prodotto. Se il tasso di sviluppo della produttività cresce più che proporzionalmente rispetto a quello del prodotto, significa che l'incremento della produzione è in parte dovuto ad un più elevato rendimento delle forze lavoro occupate, senza un ulteriore assorbimento di nuovi lavoratori. Questo rapporto si presta ad evidenziare un parametro, il coefficiente di elasticità dell'occupazione rispetto al reddito, utile ai fini anche della formulazione di previsioni economiche. L'"elasti-

cià" non è altro che una misura della variazione dell'occupazione al variare del reddito prodotto. Tale tecnica si presta anche a verificare, oltre che il fabbisogno "strutturale", o di lungo periodo, di manodopera anche le "risposte" che i vari settori economici danno a variazioni "congiunturali" della domanda. A partire dal 1993 le "reazioni" dell'occupazione alla crescita del PIL si fanno più contenute, ma pur sempre positive (ad eccezione del 1998).

Tav.1 Coefficienti di elasticità dell'occupazione rispetto al reddito. Veneto e Italia. 1980 - 1998

Anni	Veneto	Italia
1980	1,07	0,55
1985	- 0,04	0,32
1990	0,15	0,41
1995	0,09	- 0,09
1998	- 0,58	0,40

Fonte: ns. elaborazioni su dati Istat

I coefficienti di elasticità dell'occupazione rispetto al reddito, calcolati anno per anno per il Veneto e per l'Italia, consentono di valutare la relazione produzione-occupazione nel breve periodo offrendo lo spunto per considerazioni che potremo definire di "flessibilità" macroeconomica. Infatti questi coefficienti denotano per il Veneto un andamento "prociclico" – ovvero che segue ciclo economico – che tende ad esaltare le oscillazioni dell'occupazione in misura molto più accentuata di quanto non avvenga in Italia. Ciò significa che nella nostra Regione la reazione dell'occupazione al variare del reddito è molto più accentuata rispetto al sistema economico nazionale, che mostra una maggiore rigidità strutturale.

Una prima considerazione di tipo macroeconomico che si può trarre da questo andamento è di una maggiore flessibilità dell'economia veneta rispetto all'economia italiana nel suo complesso, flessibilità che tende ad amplificare i fenomeni occupazionali soprattutto nelle fasi di espansione.

Una misura dell'elasticità calcolata su periodi medio-lunghi conferma le conclusioni testé tratte sul periodo breve, come si può desumere dalla tav.2.

Come si vede, il Veneto possiede valori sistematicamente superiori a quelli italiani nel senso che ad ogni variazione percentuale del PIL corrisponde una variazione dell'occupazione (minore di 1, ma positiva) più elevata di quella italiana. Ciò è sinonimo, da un lato di maggiore flessibilità, ma dall'altra anche di quel fenomeno, che sopra abbiamo definito dello sviluppo estensivo, ovvero di un'espansione "consumatrice" di risorse, espansione guidata dalla domanda e caratterizzata da una forte capacità di risposta endogena del sistema agli stimoli della domanda (in particolare di quella internazionale).

Tav.2 Coefficienti di elasticità dell'occupazione rispetto al reddito. Veneto e Italia

	Veneto	Italia
Elasticità 1970-1998	0,248	0,126
Elasticità 1980-1998	0,189	0,033
Elasticità 1990-1998	0,008	- 0,45

Fonte: nostre elaborazioni su dati Istat

Utilizzando questi parametri si può stimare il fabbisogno di manodopera per il Veneto nel breve termine (tav.3). Come si vede si sono incrociate ipotesi di crescita del PIL con l'elasticità calcolata nell'arco temporale 1990-1998. Questa stima, che deve essere considerata come un esercizio macroeconomico molto approssimativo, andrebbe corretta peraltro dagli effetti

congiunturali, che come abbiamo visto per il Veneto sono fortemente amplificati. Nel senso che se la nostra Regione dovesse andare in contro ad una fase congiunturale avversa, ovvero di crescita inferiore al 2%, probabilmente la reazione in termini di caduta dell'occupazione sarebbe più sensibile di quella che appare nella stima effettuata.

Tav.3. Previsioni del fabbisogno di manodopera nel Veneto

<i>Ipotesi di crescita del PIL</i>	<i>fabbisogno di manodopera con elasticità pari a 0,008 calcolata nel periodo 1990-1998 (migliaia di unità)</i>				
	<i>2001</i>	<i>2002</i>	<i>2003</i>	<i>2004</i>	<i>2005</i>
Crescita PIL 1%	15	16	16	16	16
Crescita PIL 2%	31	32	32	33	33
Crescita PIL 2,5%	39	39	40	41	42
Crescita PIL 3,5%	54	56	57	59	61

Ci preme sottolineare come il rapporto Unioncamere 2000 ha fornito un dato che descrive un incremento occupazionale di 53 mila unità pari al 2,8% e ciò in presenza di una variazione del PIL del 3,5%, valori che confermano le nostre stime.

Questi dati ci fanno riflettere per due ordini di motivi:

- il fabbisogno di nuove forze di lavoro appare paradossale in una regione come la nostra che ha raggiunto la piena occupazione;
- un ipotizzato aumento dell'occupazione porterebbe ad elevare i già alti tassi di occupazione della nostra regione (tra i più alti d'Europa).

Inutile dire, che in queste condizioni di tassi di occupazione il fabbisogno potrebbe essere soddisfatto solo da consistenti flussi migratori, a meno di non voler spingere ulteriormente nell'utilizzo di classi giovanili che verrebbero così sottratte all'istruzione superiore, per la quale il Veneto ha un primato negativo. Pertanto la piena occupazione non può e non deve più costituire l'obiettivo prioritario di una politica di sviluppo regionale, dove viceversa, come vedremo, sta emergendo il problema della competitività e della innovazione.

3. La flessibilità delle imprese industriali venete

Le valutazioni precedentemente espresse ci spingono verso due ordini di considerazioni. Una prima caratteristica della struttura del passivo, con la marcata prevalenza dell'indebitamento sul capitale proprio (con valori che oscillano tra 1,5 e 1,8) ed un indebitamento - tra l'altro orientato al breve termine - per circa i 2/3 del totale, corrisponde ad una composizione dell'attivo che vede la prevalenza del capitale circolante sugli investimenti fissi.

Una seconda caratteristica di rilievo, che si dimostra persistere nel corso del tempo, è invece data dall'ancora vasta presenza di crediti e debiti di natura commerciale, notoriamente più costosi dell'indebitamento bancario. Queste caratteristiche sono a loro volta, la diretta conseguenza di due circostanze rilevanti:

- la prima, della flessibilità del sistema produttivo Veneto che induce a privilegiare gli investimenti a rapido rigiro rispetto a quelli a medio e lungo termine;
- la seconda, di un infittirsi dei legami intrasettoriali ed intersettoriali delle imprese nell'ambito di uno stesso distretto e/o filiera produttiva e anche tra distretti e filiere diverse. Non dimentichiamo infatti che la flessibilità ha costituito un potente fattore di competitività in un contesto produttivo, quale quello del decennio precedente all'introduzione dell'Euro,

dominato da forti incertezze e da instabilità nei tassi d'interesse, nel livello dei prezzi e nei cambi, per cui le scelte imprenditoriali erano necessariamente legate ad orizzonti temporali brevi e con rapidi ritorni degli investimenti.

I nuovi scenari aperti dall'introduzione dell'Euro (con i maggiori gradi di stabilità nei prezzi, nei cambi e nei tassi d'interesse) e dall'avvento di una competizione sempre più "globale", potrebbero e dovrebbero imporre alle imprese scelte di investimenti innovativi, anche nelle nuove tecnologie dell'informazione e della comunicazione oggi piuttosto carenti, caratterizzati da "ritorni" più differiti nel tempo. In altri termini, alla strategia legata alla flessibilità avrebbe dovuto sostituirsi una strategia di "adattabilità" strutturale, in cui la competizione sarebbe dovuta essere conseguita mediante innovazioni incorporate in investimenti e progetti di più ampio respiro. La scomposizione del concetto di produttività nei suoi componenti in termini di efficienza (riduzione di costi) e in termini di efficacia (introduzione di nuovi prodotti e di nuovi mercati) appare comunque estremamente difficile da quantificare sulla base delle statistiche e dei dati esistenti. Dall'indagine Mediobanca-Unioncamere, emerge ad esempio, che tra il '96-'98 la crescita del fatturato a prezzi costanti è inferiore all'aumento dell'occupazione, soprattutto in alcuni settori maturi che compongono alcuni distretti "storici" dell'economia veneta (pelle e cuoio, tessile e abbigliamento, etc.). Il rapporto valore aggiunto/occupati in alcuni settori dell'industria è sistematicamente più elevato in Italia rispetto al Veneto e con ritmi di crescita superiori. Questa caduta di redditività e di produttività per le imprese venete assume caratteristiche di maggiore preoccupazione in quanto appare dovuta ad una flessione nella introduzione di innovazioni di prodotto, fattore, questo, in parte favorito anche dalla "protezione" fornita da un Euro debole.

In effetti l'efficienza produttiva viene mantenuta attraverso innovazioni di processo ed organizzative in gran parte riferibili alla delocalizzazione e rilocalizzazione di alcune fasi del processo produttivo in aree extracomunitarie a più basso costo del lavoro.

Non solo, ma le imprese appartenenti ai tradizionali distretti produttivi non dotate di potere contrattuale nei confronti di chi possiede un marchio o un mercato finale proprio, si trovano costrette a subire condizioni contrattuali in termini di prezzi, di tempi di consegna o di realizzazione dei prodotti sempre più restrittive.

È un'imprenditoria tesa più a presidiare fasi di lavorazione spesso "intermedie" rispetto al mercato finale, anche se di qualità elevata, in cui valore aggiunto e redditività tendono inesorabilmente a ridursi. Le ragioni di questo appiattimento su strategie di efficienza, che possono consentire al più la difesa di sempre più risicati margini di profitto ma non certo cospicui aumenti di produttività, sembra risiedere nel fatto che al sistema delle imprese, vuoi per le ridotte dimensioni delle stesse, vuoi per una caduta dello spirito innovativo degli imprenditori o ancora per la carenza di supporti esterni, sia venuta meno la capacità di ricerca e sviluppo e quindi la possibilità di tradurre la stessa in nuovi prodotti e in nuovi mercati. Fattori dimensionali quindi, ma anche fattori strutturali sembrano portare il sistema produttivo veneto verso un consolidamento del core business e quindi delle produzioni tradizionali attraverso innovazioni organizzative (delocalizzazione) e di processo piuttosto che alla ricerca e allo studio di nuovi prodotti e di nuovi mercati. In questa dicotomia il ruolo di guida dovrebbe spettare alla grande e alla media impresa e alle istituzioni deputate al supporto della ricerca e dello sviluppo, ma soprattutto alla capacità e volontà delle imprese di fare "sistema", orientandosi maggiormente al mercato. È soprattutto nella prospettiva di un rafforzamento dell'euro che il tema della produttività diventerà cruciale per mantenere una competitività che non potrà più fondarsi su svalutazioni della moneta europea.

4. È il “modello veneto” ancora sostenibile?

Queste considerazioni portano con se un problema politico-economico di grande rilievo. Ha ancora senso proseguire lungo un sentiero di crescita che abbiamo definito “estensivo” nell’uso delle risorse?

Sul piano aziendale, il proseguire lungo un modello di sviluppo che basa la propria competitività su strutture produttive pur efficienti, ma orientate alla flessibilità ovvero alla prevalenza del capitale circolante, rispetto all’investimento in capitali a più alto contenuto innovativo tenderà ad accentuare fenomeni immigratori e di carenza di lavoro, spesso poco qualificato, cui stiamo assistendo. Infatti il modello “estensivo” accompagnato, come abbiamo visto, ad una ricerca dell’efficienza basata sull’abbassamento dei costi (oltre che beninteso sulla qualità dei prodotti) tenderà a perpetuare quel fenomeno che nella stessa indagine macro appare evidente e cioè la carenza di mano d’opera. Sono infatti le stesse associazioni di categoria che sottolineano il crescente fabbisogno di manodopera, fabbisogno la cui risposta è stata finora l’immigrazione con i conseguenti problemi di integrazione e di inserimento sociale, problemi che non sono venuti meno neppure con il massiccio processo di delocalizzazione che il Veneto ha attivato per esempio in Romania ed in altri Paesi dell’Est europeo. Anche la stessa proposta avanzata da più parti di richiamare manodopera dal Sud porrebbe analoghi costi sociali. Se osserviamo le statistiche, probabilmente incomplete, degli avviamenti al lavoro di cittadini extracomunitari dal 1991 al 1999 (tav.5), ci rendiamo conto che il fenomeno è tutt’altro che trascurabile e le cifre si avvicinano alle stime sopra riportate circa i fabbisogni occupazionali. Si ha quasi l’impressione che la ricerca dell’efficienza in luogo dell’efficacia, condanni il sistema veneto e del Nord-est a riprodurre sé stesso secondo una logica di tipo “estensivo” piuttosto che “intensivo” nell’uso delle risorse (umane e territoriali).

Tav.4 Avviamenti al lavoro di cittadini extracomunitari nel Veneto 1991-1999

	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Avviamenti al lavoro di cittadini extracomunitari	14.936	12.184	9.569	13.721	18.438	26.266	30.317	31.113	42.570

Fonte: elaborazione Veneto Lavoro su dati Amministrazioni provinciali del Veneto, Centri per l’impiego

Riteniamo che questo processo di sviluppo abbia raggiunto i suoi limiti di sostenibilità:

- in termini sociali, in quanto i flussi di manodopera dall’estero comportano politiche di integrazione e di inserimento costose, ma soprattutto dall’esito incerto nel caso questa nostra Regione fosse colpita da recessione;

- in termini ambientali e territoriali in quanto il processo “estensivo” di crescita sperimentato dalla nostra Regione è tipicamente un processo diffuso, “consumatore” di territorio, con esigenze di mobilità crescenti e con capacità infrastrutturali-varie che, in molti casi, hanno superato il limite della saturazione.

È venuto forse il momento di ripensare lo stesso modello di sviluppo veneto, per renderlo più “intensivo” nel senso di puntare su formazione di capitale umano, ricerca, innovazione in grado di attivare nuovi prodotti, nuove produzioni e puntare sulla qualità. Occorre indirizzare i massicci risparmi che in quest’area si formano in settori nuovi ed innovativi in cui più rilevante è la presenza di tecnologia avanzata, a più bassa occupazione ma a più elevata componente di labour-skills e di “conoscenza”. In altri termini occorre ripensare le politiche industriali, non solo, ma anche quelle della formazione e del lavoro per favorire, con strumenti

diretti (centri di ricerca, servizi innovativi, etc.) e indiretti (incentivi fiscali e finanziari) l'introduzione di tecnologie avanzate, di produzioni e prodotti nuovi e di servizi innovativi. Occorre ripensare altresì ad una politica territoriale che punti a valorizzare il grande patrimonio di città, come sedi di centri di eccellenza, di servizi avanzati, invertendo la rotta di un modello di sviluppo territoriale che ha privilegiato la dispersione nel territorio delle attività produttive.

La politica economica, in sostanza, dovrà orientare i suoi sforzi verso la formazione di capitale umano in grado di affrontare, non solo le innovazioni legate all'ingresso dell'ICT, ma anche e soprattutto a riqualificare professionalità, capacità manageriali ed imprenditoriali verso nuovi settori e nuovi mercati. Ma tutto ciò comporta soluzioni nuove in termini di "governance" territoriale e del sistema economico. È ormai consolidato anche nella teoria economica il ruolo che hanno le istituzioni nello sviluppo economico, siano esse istituzioni "formali" come forme di governo, amministrazioni centrali e locali, leggi, decreti, regole, etc. sia le istituzioni "informali" come le reti di fiducia, la tutela dei contratti e la correttezza dei comportamenti tra operatori. È altresì vero che nell'era della globalizzazione esiste sempre più il fenomeno di una società che si riarticola dal basso e che cerca nuove forme di auto-organizzazione svincolandosi dalla sterile contrapposizione tra Stato e mercato. Tutto ciò ha esaltato di fatto quel fondamentale principio di sussidiarietà che è entrato a far parte dell'ordinamento delle maggiori comunità nazionali ed internazionali anche se forse non è ancora del tutto percepito dalla nostra cultura politica. Il principio di sussidiarietà ovvero la possibilità che una comunità affronti i problemi che può risolvere al proprio livello delegando alle istituzioni superiori (Provincia, Regione, Stato, Unione europea) la soluzione dei problemi e gli interventi a scala superiore, è stato interpretato e applicato finora nell'accezione di sussidiarietà verticale ovvero come delega di poteri dall'alto, o meno frequentemente, come istanze che provengono dal basso sottraendo poteri ai livelli superiori di governo. In realtà la globalizzazione dei mercati, lo strapotere dei grandi gruppi economici e finanziari, la perdita di sovranità degli stati nazionali ci porta a considerare, l'esigenza di difendere e valorizzare i sistemi locali d'impresa attraverso processi di crescita endogena autopropulsiva e di valorizzazione delle risorse e delle specificità locali. Tutto questo comporta una "governance" locale dei processi economici in grado di promuovere reti, sinergie di collaborazione tra imprese, tra operatori e imprese, tra associazioni ed istituzioni di vario livello, per ridare capacità progettuale e organizzativa ai sistemi locali.

Non va dimenticato che i paesi (e al loro interno le Regioni) più sviluppati nell'adozione di nuove tecnologie dell'informazione e della comunicazione (ICT) sono quelli caratterizzati sia da mercati forti ed in espansione ma anche da una "densità istituzionale" (che non significa, beninteso, densità legislativa), che si esplica attraverso reti di interconnessione tra organizzazioni e istituzioni nelle quali spiccano Camere di commercio, Fondazioni, Istituzioni finanziarie, Università, Associazioni di categoria, Centri per l'innovazione, Agenzie di sviluppo e di formazione, Organizzazioni professionali e, non da ultimo, i governi locali. Questi processi di istituzionalizzazione hanno consentito ove si sono verificati, (California, Inghilterra) di non disperdere ma anzi di valorizzare un "capitale sociale" fatto di conoscenze, di capacità tecnologiche e di tutto un patrimonio di "learning by doing" che è tipico, ad esempio, dei nostri distretti industriali. Il termine network è diventato il nuovo paradigma per l'architettura della complessità mentre la "gerarchia" ne rappresenta il vecchio paradigma. Per rete si intende una nuova forma di organizzazione sociale che nasce anche dal cambiamento della scienza. È questa la via che un sistema locale deve percorrere per dominare un cambiamento evitando

che la globalizzazione ne mortifichi le specificità e le potenzialità ed evitando altresì che l'esaltazione del localismo emargini il sistema locale in questa nuova "economia della conoscenza". La sfida competitiva delle moderne economie si muoverà sempre più sul terreno della produttività piuttosto che su quello della produzione ed è su questo terreno, che rappresenta un deciso fattore di discontinuità, che deve muoversi, a nostro avviso, la crescita della nostra regione nel prossimo futuro.

La competizione globale richiede sempre più alle imprese la capacità di relazionarsi con nuovi soggetti e di trasformarsi per entrare nei circuiti dell'economia mondiale.

I distretti industriali e l'economia globale

13

Nella fase attuale il cambiamento più rilevante che coinvolge i distretti industriali italiani, è l'apertura del sistema locale del valore oltre i tradizionali canali di collegamento con l'ambiente competitivo. Oggi i distretti entrano sempre più in relazione con soggetti, risorse e competenze esterne, trasformandosi da organizzazioni reticolari relativamente chiuse in reti aperte ai circuiti dell'economia globale.

1. Distretto industriale: la tradizionale chiusura cognitiva e la sfida della globalizzazione

I distretti hanno potuto funzionare in passato secondo una logica prevalentemente chiusa, comunicando con l'esterno solo nei punti terminali del sistema locale del valore. I mercati intermedi di beni e servizi si sono sviluppati soprattutto all'interno dei distretti. Inoltre, nei punti terminali del sistema del valore la capacità di presidiare i canali di collegamento con l'esterno è risultata mediamente debole. In particolare, per quanto concerne la commercializzazione dei prodotti nei mercati esteri, sono prevalse strategie d'ingresso e di distribuzione a basso grado di coinvolgimento e quindi di presidio informativo dei mercati. Il distretto tradizionale ha operato, in definitiva, come rete localizzata d'impresa limitatamente permeabile all'ambiente competitivo. Il suo sviluppo ha seguito il modello dell'internazionalizzazione mercantile.

La questione della tenuta competitiva del modello di rete localizzata chiusa si è riaperta a fronte della crescente globalizzazione dei processi economici. La strategia globale (peraltro non riportabile ad un unico modello "ottimale") deve, allora, consentire all'impresa di partecipare alla rete globale di circolazione delle conoscenze. In effetti, nel corso degli anni novanta, i distretti industriali più dinamici ed in particolare quelli del Nord Est hanno sviluppato nuove modalità di apertura internazionale. In termini generali, ciò che si osserva è il passaggio dalla rete localizzata chiusa alla rete localizzata ampiamente permeabile all'ambiente competitivo. Visto "dall'alto", il nuovo distretto appare come un addensamento locale, un nodo che incrocia una pluralità di reti globali.

2. Gli agenti dell'apertura internazionale dei distretti

Gli agenti e i percorsi evolutivi attraverso i quali prende forma la proiezione internazionale dei distretti compongono una tipologia articolata. La catena e il sistema del valore delle imprese distrettuali assumono una configurazione internazionale. Infatti, le attività e le relazioni che rimangono nel distretto vengono integrate in un disegno più complesso, che comprende: la de-localizzazione in varie forme di alcune fasi della filiera produttiva (da accordi di subfornitura all'investimento diretto all'estero in attività produttive), l'insediamento di attività commerciali nei principali mercati esteri di sbocco, lo sviluppo di relazioni strategiche con fornitori extra-distrettuali di servizi in attività come l'innovazione tecnologica, la progettazione dei prodotti e il design, il marketing, i servizi finanziari. Piccole e medie imprese che operano nel mercato finale hanno intrapreso strategie di nicchia ad elevata sostenibilità. Una tale opzione può venire fondata sulla differenziazione spinta per segmenti circoscritti del mercato (nicchie globali), oppure sulla capacità di realizzare prodotti specifici e appropriati in relazione alle caratteristiche della domanda di particolari mercati-paese. In altri casi, l'internazionalizzazio-

ne si regge sulla terziarizzazione commerciale della piccola impresa manifatturiera, che modifica radicalmente il rapporto tra attività produttiva e funzione commerciale a favore di quest'ultima, diventando un operatore di marketing per altri produttori distrettuali che non possiedono le risorse/competenze per interfacciare direttamente il mercato finale.

Negli stadi intermedi della filiera distrettuale, aziende subfornitrici che hanno sviluppato un significativo patrimonio di conoscenze e competenze specialistiche nella realizzazione di un componente o di una fase di lavorazione hanno ampliato il mercato di riferimento oltre i clienti distrettuali, diventando subfornitori globali. L'ultima categoria di attori dinamici sotto il profilo dell'internazionalizzazione trae origine dallo sviluppo a cluster che ha caratterizzato alcuni distretti, con riguardo alla produzione di macchine per le lavorazioni distrettuali e di altri beni strumentali, di materiali utilizzati nel processo produttivo, di beni complementari o correlati sotto il profilo tecnologico o commerciale, di servizi di varia natura. Quando il distretto assume questa articolata configurazione inter-settoriale, la sua internazionalizzazione diviene più complessa, in quanto include il potenziale dinamismo di una pluralità di settori, che possono imboccare percorsi di crescita internazionale in modo autonomo o collegato alle strategie di imprese impegnate nella core production del distretto.

3. I modelli di internazionalizzazione dei distretti nella competizione globale

Il distretto tende a riprodurre evolutivamente la sua configurazione sistemica quando:

- a. Il potenziale di innovazione e le qualità evolutive si distribuiscono su un'ampia platea di soggetti presenti nell'ambiente locale;
- b. Tra gli attori dinamici sotto il profilo dell'internazionalizzazione ed il resto del distretto si mantengono o si creano relazioni che portano ad amplificare nel tempo la proiezione internazionale del distretto.

La seconda condizione sussiste qualora gli attori maggiormente dinamici ed in particolare le imprese-leader esplorano pionieristicamente la nuova frontiera della globalità, ma l'esperienza acquisita in ambito internazionale ha ricadute positive sulle reti collegate di imprese distrettuali ed eventualmente sugli imitatori più attenti e capaci. In questo modo, l'internazionalizzazione del distretto attraversa una pluralità di punti e di livelli di relazione con l'ambiente esterno, mantenendo al contempo (selettivamente) la rete di relazioni locali.

Questo modello evolutivo di esplorazione pluralistica della globalità emerge chiaramente in alcuni sistemi distrettuali del Nord-Est, come l'area friulana della sedia, il distretto mobiliario del Livorno, l'area montebellunese della calzatura sportiva, il distretto meccanico dell'Alto Vicentino. Quando invece il potenziale di innovazione e le qualità evolutive del distretto si concentrano in poche imprese-leader e questi attori dominanti tendono a integrare il sistema locale del valore all'interno delle loro reti proprietarie, il distretto tende a perdere inevitabilmente la sua configurazione sistemica: il polo cadorino dell'occhialeria si avvicina a questo modello evolutivo, per le imprese-leader, e involutivo per il sistema distrettuale.

4. Internazionalizzazione dei distretti e politica industriale

Negli ultimi anni si avverte un'attenzione nuova nei confronti delle formazioni distrettuali da parte dei policy maker locali. Sugli obiettivi specifici da perseguire rimane invece, a nostro parere, un'insufficiente chiarezza strategica. Sulla base delle considerazioni sviluppate nei precedenti paragrafi, è possibile definire alcune priorità.

1. In primo luogo è necessario favorire nel sistema distrettuale i percorsi pluralistici di esplorazione della globalità. Un esempio può essere dato dai consorzi nati dal basso piuttosto che dall'alto (da parte di imprese che condividono un progetto di espansione commerciale), da società commerciali costituite da imprese di produzione, da accordi per acquisire in forma congiunta i requisiti necessari ad accedere a determinati segmenti o mercati geografici.

2. Un secondo obiettivo consiste nel favorire i collegamenti positivi tra gli agenti dell'internazionalizzazione e il resto del distretto. Si considerino, in particolare, le reti di subfornitura che fanno capo alle imprese distrettuali leader. Queste ultime riducono la platea dei subfornitori distrettuali (de-localizzando alcune attività) e al contempo riqualificano le relazioni di subfornitura che mantengono nel distretto. L'impresa-leader è, infatti, interessata a sviluppare rapporti collaborativi e stabili con il subfornitore e a promuoverne le competenze e la capacità di partecipare attivamente ai progetti innovativi in cui essa è impegnata. Si rinuncia cioè al deterrente della facile sostituibilità dei subfornitori, sostenuto dall'intensa concorrenza orizzontale ad ogni stadio della filiera e comunque attenuato da elementi di cooperazione.

3. Promuovere la creazione di agenzie collettive di internazionalizzazione rappresenta un terzo obiettivo qualificante di politica industriale per i distretti. Un riferimento privilegiato in questo ambito è offerto dalle strutture di servizi che svolgono la funzione di interfaccia cognitiva tra il contesto locale e l'economia globale in campi quali la qualità di prodotto e di sistema aziendale, il trasferimento tecnologico, il marketing collettivo, ecc. Queste strutture mettono in grado i distretti di partecipare all'economia globale senza perdere l'identità locale, funzionando da integratori versatili tra i circuiti globali e locali delle conoscenze.

4. L'ultima priorità consiste nel promuovere nei distretti la diffusione delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione. Sotto questo profilo, i distretti industriali scontano, infatti, una certa inerzia, anche se i dati più aggiornati registrano una crescente diffusione di nuovi strumenti per la comunicazione e gestione delle informazioni, soprattutto nelle imprese di maggiori dimensioni. La ricerca di un adeguato punto di incontro fra l'organizzazione reticolare dei distretti e le tecnologie di rete rimane un nodo critico per l'evoluzione competitiva e l'apertura internazionale dei distretti, che va affrontato attraverso progetti in grado di sfruttare i potenziali delle reti telematiche e al contempo coerenti con le specificità dei sistemi produttivi locali.

Qui diamo i numeri!

16

Tab. 1 Transiti merci ai valichi alpini autostradali

<i>Valichi</i>	<i>Milioni tonn/anno</i>	<i>Valori mld/anno</i>
Ventimiglia	12	63.000
Frejus	8,5	44.000
Bianco	8,2	43.000
S. Bernardo	0,5	3.000
Chiasso	7	37.000
Brennero	22	118.000
Tarvisio	6,2	32.000
Totale	65	340.000

Fonte: Ata Engineering (anno 1996)

Tab. 2 Flussi di traffico sulla Autostrada del Brennero

<i>Anno</i>	<i>Transiti Orari veicoli pesanti</i>	<i>Transiti Orari veicoli Leggeri</i>	<i>Traffico veicolare equivalente</i>
1995	357	729	1.621
1998	406	855	1.971
2000	456	982	2.124
2005	529	1.323	2.646 (*)
2010	613	1.553	3.087 (*)

(*) Superamento della capacità massima di assorbimento stimata in 2.200 veicoli

Fonte: Ata Engineering

Tab. 3 Il traffico del porto a Venezia

<i>Merci (tonnellate)</i>	<i>2000</i>	<i>1999</i>	<i>Variazione</i>
Totale commerciale	10.304.984	9.636.655	6,9%
Totale industriale	7.290.026	86.479.866	12,5%
Totale petroli	10.581.193	11.003.052	-3,8%
Totale generale	28.176.203	27.119.573	3,9%
Movimento containers	218.023 teu	199.803	9,1%
Movimento passeggeri	873.239	502.208	73,9%
Navi arrivate	4.764	4.426	7,6%
- di cui navi passeggeri	1.102	844	30,6%

Fonte: Autorità portuale di Venezia

Tab. 4 Opere inserite nel Pgt per il Nord Est

<i>Opere</i>	<i>Costo (miliardi)</i>
Milano-Brescia	1.580
Intermodalità Brennero	
-collegamenti stradali	900
-fondo ferrovia	(da valutare)
Nodo di Mestre	1.564
Pedemontana veneta	1.500
Nuova Romea	1.500
Ferrovia Padova-Mestre	1.350
Ferrovia Venezia-Trieste	2.300
Nodo FFSS Verona	350
Nodo FFSS Padova	350
Nodo FFSS Venezia	200

Fonte: Ministero dei Lavori pubblici