

Imprese Le infrastrutture

La tratta  
il costo

17 miliardi il costo, secondo alcune stime, della Tav da Milano a Trieste

# Nord Est, costa 31 miliardi non fare l'alta velocità

*Treni e banda larga, perché i Piccoli non agganciano la ripresa*

Andrea Bolla è il presidente degli industriali veronesi. Martedì scorso ha radunato 1.500 colleghi nell'hangar dell'aeroporto Catullo. E ha detto una cosa ben precisa: se vogliamo disegnare il Nord Est del 2020 dobbiamo metterci subito al lavoro per realizzare l'Alta velocità e la banda larga, «le nostre imprese non possono rimanere scollegate dal mondo». Bolla ha parlato perché sa che nessuno dei due progetti in questo momento sta facendo passi in avanti. Convegni tanti, decisioni poche. Gli industriali veneti, interessati a trasferire il trasporto dalle autostrade all'alta capacità ferroviaria, sono i più convinti nel sostenere la doppia battaglia, ma la politica nicchia e sembra più interessata a costruire i collegamenti viari locali. È vero che proprio nei giorni scorsi i due governatori, Luca Zaia (Veneto) e Renzo Tondo (Friuli Venezia Giulia), hanno deciso di nominare un commissario straordinario per la Tav, in molti però l'hanno giudicata una mossa da zona Cesarini visto che incombe una scadenza Ue. Se entro la fine di dicembre le due Regioni non avranno presentato il progetto preliminare (in ritardo di anni) perderanno anche i finanziamenti ad hoc di Bruxelles. E comunque il commissario, Bortolo Mainardi, non avrà mai i poteri necessari per imprimere una svolta. Si spera solo che riesca a convincere il ministro Giulio Tremonti.

Quanto costa costruire la Tav da Milano a Trieste? E soprattutto che rapporto ha l'opera con l'economia reale e l'uscita dalla crisi delle piccole e medie imprese? Non esistono dati ufficiali ma secondo alcune stime il costo dovrebbe arrivare ai 17 miliardi di euro tenendo conto che due piccole tratte, la Milano-Treviglio e la Padova-Mestre, sono già a posto. Il Cipe però ha scelto di finanziare la Napoli-Bari e non ha previsto nemmeno un euro per il Nord Est, anche perché nessuno ha ancora presentato un progetto in piena regola con tanto di tracciato definitivo e budget. Qualcuno in Veneto aveva ventilato l'ipotesi di montare un'operazione di project financing e l'idea era piaciuta al vice ministro competente, il leghista Roberto Castelli, ma come ha avuto modo di sostenere l'ex presidente delle Fs,

Innocenzo Cipolletta, «i costi della rete sono molti alti e solo un terzo dell'investimento può essere recuperato dalle tariffe». Il resto non può essere che a fondo perduto e ciò fa della Tav «un investimento pubblico per eccellenza». Con un guizzo di fantasia, come lui stesso l'ha definito, l'assessore veneto Renato Chisso ha avanzato l'ipotesi di una tassa anti smog da far pagare ai Tir ma c'è stata immediatamente l'insurrezione delle organizzazioni dei camionisti. Anche lasciare le cose così come stanno comporta degli svantaggi, «i costi del non fare» stimati da uno studio del professor Andrea Gilardoni (Bocconi) ammontano addirittura a 31,3 miliardi spalmati nell'arco di 10 anni. Spiega Franco Miller, l'imprenditore che presiede la commissione infrastrutture della Confindustria veneta: «Per capire i vantaggi dell'alta capacità basta ragionare sul precedente del Passante di Mestre. Ha ridotto di due terzi gli incidenti, ha abbassato l'inquinamento e ha permesso di guadagnare milioni di ore di lavoro. Il problema però nel 2014 si porrà con l'intera A4 che arriverà alla saturazione e quindi spostare le merci dal trasporto su gomma a quello su rotaia è necessario due volte».

Non tutti gli addetti ai lavori condividono le tesi pro Tav. E non solo per motivi ambientalistici. Il professor Marco Ponti, grande esperto di trasporti, ha sollevato da tempo dubbi sull'effettiva necessità del treno superveloce per le imprese venete. «Non produciamo carbone o legname ma prodotti ad alto valore aggiunto che è difficilissimo trasportare in treno». I Piccoli hanno bisogno di una consegna porta a porta e la Tav ovviamente non la consente. «L'alta velocità serve alle persone che hanno fretta di arrivare e percorrere tanti chilometri in poco tempo». Non è dello stesso parere Franco Migliorini, anche lui docente di economia dei trasporti. I suoi interventi sulla rivista «Nordesteuropa» sono sempre molto seguiti e considerati una spina nel fianco dei politici locali. «Credo che la motivazione numero uno per costruire la Tav sia quella di pensare al traffico delle merci più

che ai passeggeri. Guai a esser miopi. È in corso un serio tentativo per candidare l'Adriatico a piattaforma logistica dei container che arrivano dalla Cina. I porti di Trieste, Venezia e Capodistria si stanno attrezzando, ma se poi non creiamo le linee ferroviarie veloci per portare quelle merci nel cuore dell'Europa, rischia di cadere tutto il castello. La Tav serve per questo».

I quesiti ferroviari si ripropongono in materia di banda larga. Anche qui il quaderno delle lamentele degli industriali è zeppo di note. Dice Gianni Potti (Confindustria Veneto): «Negli investimenti pubblici siamo in coda a Piemonte, Lombardia ed Emilia. E questo gap pesa sulla ripresa. La

banda larga va portata ovunque e vedrete che i Piccoli si abitueranno a usarla». L'uovo, dunque, ha bisogno che prima ci sia la gallina. Dei 100 milioni attesi in Veneto per il piano Romani per la banda larga ne sono arrivati 26 ed entro ottobre dovrebbero essere cantierati un centinaio di interventi. Ma nessuno possiede una vera mappa della fibra ottica già posata. Comuni, municipalizzate, operatori privati hanno adottato finora la politica del fai-da-te, così ci sono reti dormienti e sprechi enormi. Francesco Peghin, presidente degli industriali padovani, sottolinea come la banda larga sia necessaria per dialogare con i fornitori sparsi in tutto il mondo, per ridurre i tempi di consegna, per raggiungere nuovi mercati, ma «il 50% del territorio veneto non dispone di servizi di connettività a 20 megabit, eppure una Regione a industrializzazione diffusa ne avrebbe bisogno più di altri». Il digital divide rischia così di essere il collo di bottiglia della ripresa. «Un terzo delle imprese non è connesso a Internet, addirittura il 43% nelle microimprese. La conseguenza è che solo il 10% usa il web per generare un fatturato aggiuntivo rispetto ai tradizionali canali di vendita».

Franco de Brabant, presidente di Between e guru del settore Ict, ammette che stiamo accumulando un ritardo tecnologico che pagheremo caro. Gli viene in mente il precedente di quando la Sip portò i libri in tribunale e dovet-

te rallentare gli investimenti. Si creò una coda di domanda telefonica che richiese poi nella seconda metà degli anni 80 un raddoppio degli investimenti. Stavolta non è detto che sia possibile recuperare il tempo perduto. È lecito però chiedersi se il ritardo tecnologico non sia in qualche modo giustificato dal ritardo applicativo. I Piccoli, se avessero la banda larga, saprebbero usarla? «La Thatcher prese due società di consulenza — risponde de Brabant — e le fece girare per tutta l'Inghilterra per spiegare come funzionava il micro-processore. Bisognerebbe fare qualcosa del genere». Chiedere la banda larga, dunque, non è questione di sola lobby. Una manifestazione di piazza pro Tav avrebbe senso ma una con lo striscione «banda larga o morte» molto meno, perché le colpe della mancata alfabetizzazione non sono tutte della politica. C'è bisogno di quella che Potti

chiama «un'opera di evangelizzazione da parte delle associazioni e sono convinto che, quando partiranno, i veneti supereranno tutti». Le Pmi stanno cercando di uscire dalla crisi personalizzando i prodotti, fornendo qualcosa in più del concorrente e proprio questi sono «i presupposti dell'incontro tra i piccoli e la tecnologia».

Un rendez vous che se non è ancora avvenuto, sostiene de Brabant, è colpa dei venditori di innovazione. Che non sono mai riusciti a stabilire un vero contatto con le Pmi. Si presentano dai clienti come dovessero vendere cacciaviti elettronici, quando invece si dovrebbero sforzare di confezionare un vestito ad hoc e puntare sulle applicazioni più convincenti. De Brabant è convinto, ad esempio, che il video possa essere decisivo per i Piccoli. «Si fa una gran fatica a descrivere un processo produttivo per iscritto, molto più fa-

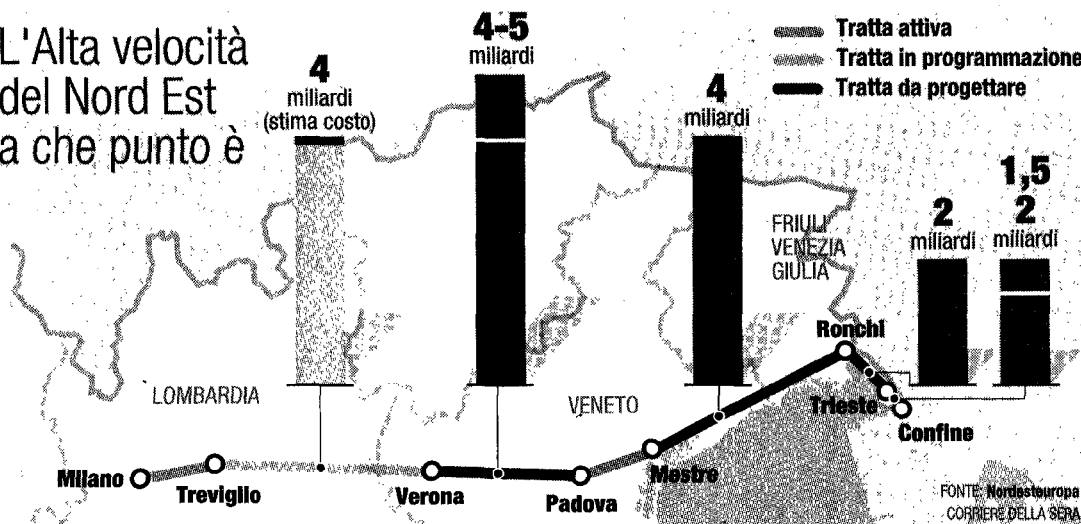
cile filmarlo. E per la banda larga il video può essere l'applicazione vincente. Mettetelo a disposizione delle Pmi e vedrete le sorprese!». Anche il professor Enzo Rullani, attentissimo osservatore delle dinamiche industriali, crede che i venditori di informatica abbiano commesso molti sbagli, «spiegavano che la tecnologia sarebbe servita principalmente a ridurre i costi e invece serve ad aumentare il valore delle cose che produci». Per questo il problema «non è la banda larga in sé», ma cambiare in corso il modello di business e usare le tecnologie per raggiungere lo scopo. Fortunatamente in quest'operazione non siamo all'anno zero. «Almeno il 25% dei Piccoli è già in questa prospettiva e si tratta di un'avanguardia destinata a trainare gli altri».

**Dario Di Vico**  
ddivico@rcs.it

[generazionepropro.corriere.it](http://generazionepropro.corriere.it)

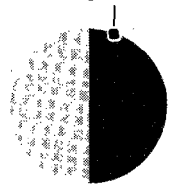
© RIPRODUZIONE RISERVATA

**L'Alta velocità del Nord Est a che punto è**



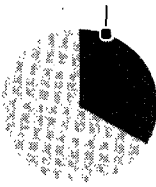
**Telecomunicazioni**

Il 50% del Veneto non ha connessione a 20 megabit



FONTE: Confindustria Veneto

Un terzo delle imprese non è connesso a Internet



Il 43% delle microimprese non è connesso a Internet



Solo il 10% delle imprese vende prodotti via web



CORRIERE DELLA SERA

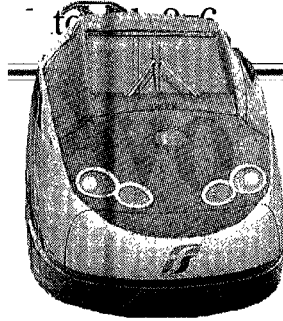
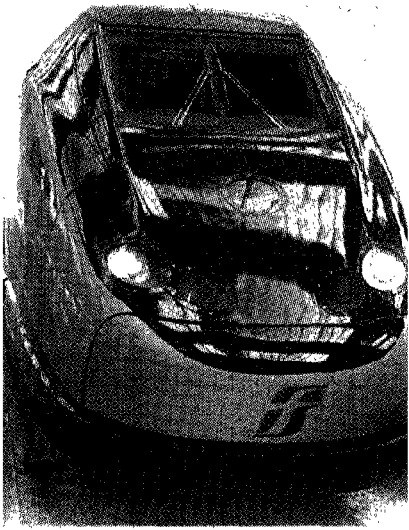
**Milano-Trieste**

Costerebbe 17 miliardi il collegamento ferroviario ad alta velocità per il Nord Est. Ma il Cipe non ha previsto fondi

**I fondi per il super Internet**

Il piano Romani prevedeva fondi per 100 milioni al Veneto: ne sono arrivati 26. Metà del territorio non è coperto

**Professioni & Produttori**



**Piccoli e Nord Est**

L'alta velocità  
bloccata a Treviglio

di **Dario Di Vico**  
a pagina 13

