

# ECONERRE



E C O N O M I A   E M I L I A - R O M A G N A

# L'intermodalità è la risposta per la crescita economica

Logistica, veicolazione delle merci, viabilità, trasporto combinato: sono le basi per lo sviluppo dell'economia. L'internazionalizzazione dei mercati richiede competenze professionali complesse e capacità di interfacciarsi con flessibilità nell'offerta dei servizi.

La recessione ancora in atto ha reso più evidente che il processo produttivo dei Paesi è legato in modo determinante alla organizzazione dei trasporti e della logistica. Spesso l'unica possibilità di ottenere dei margini sulla produzione ed essere competitivi è legata alla capacità di ottimizzare proprio il processo distributivo. Secondo una stima della Banca

d'Italia, l'inefficienza della logistica costa al nostro Paese 40 miliardi di euro l'anno e costituisce uno dei maggiori motivi di perdita di competitività della nostra economia. Per recuperare questo gap è stato presentato il nuovo Piano nazionale della logistica, messo a punto e approvato dalla Consulta dell'autotrasporto e della logistica.

## Lugo Terminal: logistica intermodale, con priorità: energia e ambiente

Il 2010 da poco concluso ha confermato una situazione economica ormai generalizzata di luci ed ombre. Infatti, dopo un 2009 di forte flessione sia in termini di fatturato che di movimentazione, il 2010 ha registrato per il Terminal di Lugo, un andamento in calo per tutto il primo quadrimestre arrivando a registrare segnali di perdita del -25% rispetto al 2009, con un'inversione di rotta nel secondo quadrimestre che si è confermata sino al termine dei dodici mesi, che di fatto hanno portato ad un totale recupero sia delle tonnellate movimentate che del fatturato, facendo registrare un miglioramento del 5% sulle previsioni di inizio anno.

Sull'onda di questi deboli, ma incoraggianti segnali di ripresa, il management della Lugo Terminal affronta un 2011 sicuramente con auspici migliori di quanto accaduto l'anno precedente, comunque consapevole che la crisi non è assolutamente superata, e che per mantenere il trend di fine 2010 si dovranno raddoppiare gli sforzi di tutti: questo in sintesi il pensiero del presidente Enzo Poli, della direzione e di tutta la forza lavoro del Terminal.

La gamma dei servizi intermodali offerti si è ulteriormente rafforzata con i progressivi aumenti dei collegamenti ferroviari dall'Austria, ormai con cadenza giornaliera, e per il Sud Italia in particolare per Puglia e Sicilia, confermando di fatto **che la modalità di trasporto ferroviario è, e resterà la modalità più efficiente, sicura e di minor impatto ambientale per il futuro del trasporto delle merci nel nostro Paese.**

Ambiente ed Energia sono i grandi temi che Lugo Terminal si appresta ad affrontare, sia in termini di ricerca e sviluppo che di nuovi investimenti. Lugo Terminal è già attualmente un'importante piattaforma di destinazione, gestione e transito intermodale di rifiuti, tramite la controllata Logex srl che svolge specificatamente l'attività di intermediazione di rifiuti totalmente destinati al recupero energetico, infatti nel corso del 2010 sono transitate dal Terminal circa 25 mila tonnellate di rifiuti. Tali eccellenti risultati hanno convinto il management ad investire fortemente nello specifico settore: sono infatti, previsti per il prossimo biennio,

oltre 2 milioni di euro in nuove infrastrutture di destino e riparazione di rifiuti, con sicuri miglioramenti sull'impatto ambientale che questi hanno sull'intero territorio. L'ambiente dunque è divenuto un tema di prioritaria importanza al terminal di Lugo, sempre in quest'ottica si inseriscono gli investimenti in parte effettuati ed in parte di prossima realizzazione, per quanto riguarda la **produzione di Energia con pannelli fotovoltaici.**

Nel corso del 2010 è stato installato un impianto fotovoltaico con potenza di 750 Kw con un investimento complessivo di circa 2,5 milioni di euro. Tale investimento sarà ulteriormente potenziato nel prossimo biennio per ulteriori **2 Mw per complessivi 5 milioni di euro.** Di fatto la produzione di fonti alternative di Energia andrà a soddisfare tutta la richiesta del Terminal di Lugo, oltre che gli impianti e le aree direzionali della collegata Imola Legno spa. Altro aspetto importante, sotto questo profilo, sono gli impianti di riscaldamento e raffreddamento funzionanti a pellets (materiale combustibile) prodotti sempre dalla stessa Imola Legno, con gli scarti di legno vergine derivanti dai reparti di lavorazione. Imola Legno è riscaldata e condizionata solo con pellet, che permettono di non consumare gas metano ●





## Interporto Bologna spa: la tabella di marcia del 2011

**L**a logistica è uno dei termometri dell'evoluzione di una crisi destinata a trasformare profondamente l'assetto delle relazioni tra le economie del mondo.

Dai cambiamenti in corso bisogna partire per collocare le azioni che l'Interporto di Bologna intende intraprendere, in un quadro necessariamente condizionato dallo scenario di riferimento.

Nel 2009 Interporto di Bologna ha registrato un arretramento dei volumi trasportati, per tutte le modalità di trasporto poi, nel corso del 2010, si sono cominciati a manifestare segnali di ripresa del trasporto stradale, mentre il traffico ferroviario, soprattutto nella componente nazionale, ha continuato a segnare il passo, registrando una minore capacità reattiva rispetto ai cambiamenti. La liberalizzazione del settore, che doveva sprigionare energie per recuperare competitività rispetto agli altri modi di trasporto, almeno in Italia, ha generato una riduzione del perimetro complessivo dell'offerta.

Anche la componente immobiliare dell'attività logistica è destinata ad essere modificata dalla evoluzione dei rapporti economici, non solo per l'impatto recessivo della domanda, che comincia a manifestare ora segnali di ripresa, ma anche per le caratteristiche nuove richieste dal mercato. Si evidenzia una tendenza all'accorpamento ed all'accentramento delle localizzazioni logistiche, con una forte esigenza di razionalizzazione, che porta a considerare non più separatamente i magazzini per le spedizioni rispetto ai magazzini per la logistica.

Anche per effetto dei segnali che vengono dal mercato, come conferma il presidente Alessandro Ricci, l'Interporto di Bologna ha individuato sette linee di indirizzo principali, così sintetizzabili.

**Proseguire nel lavoro di ricostruzione e consolidamento della rete dei collegamenti ferroviari**, nella duplice dimensione delle rotte interne: quelle nazionali Nord-Sud e quelle da e per l'Europa continentale. Per quanto riguarda i collegamenti internazionali, saranno incrementate le frequenze dei treni da e per Zebbrugge (Belgio), partiranno due relazioni settimanali per Fiat dallo stabilimento di Tichy (Polonia), entrerà in esercizio un collegamento trisettimanale da e per Rotterdam. In ambito nazionale, partirà una nuova relazione trisettimanale da e per Bari e si aggiungeranno collegamenti giornalieri da e per Pomezia.

**Allargare il perimetro dei servizi offerti dall'Interporto per lo sviluppo delle attività intermodali**: da gennaio è operativa una officina per la manutenzione corrente dei carri ferroviari, gestita

da GSI, società di servizi di Interporto Bologna. Con il processo di liberalizzazione, la quantità di carri privati che vengono movimentati nella infrastruttura è cresciuta in modo significativo, e si è determinata una domanda per interventi di manutenzione corrente che consentano al parco carri di minimizzare gli spostamenti necessari per la riparazione e di ottimizzare anche il tempo per la messa in esercizio;

**Continuare nel processo di attrazione di operatori logistici e del trasporto che scelgono la piattaforma di Interporto di Bologna come luogo elettivo per le proprie attività**. Nel mese di dicembre 2010 è stato chiuso un accordo con un primario operatore nazionale di trasporto e logistica che ha deciso di concentrare a Bologna i propri servizi, consolidando la sua presenza nella nostra infrastruttura;

**Sviluppare la collaborazione con altri Interporti**, nazionali ed europei, per favorire un processo di integrazione e di costituzione di una rete che vada nella direzione dettata dalle politiche della Unione Europea, che considera i terminali parte integrante di una infrastruttura di collegamenti che deve favorire lo sviluppo della co-modalità e della intermodalità;

**Proseguire nel percorso di infrastrutturazione dell'Interporto**, con l'avvio della costruzione del secondo varco di accesso, necessario per servire anche l'area di sviluppo del secondo piano particolareggiato, separando l'accesso stradale ora concentrato in un unico varco;

**Incrementare la partecipazione a progetti e iniziative internazionali**: continuerà nel 2011 il coinvolgimento di Interporto Bologna nell'ambito di progetti internazionali grazie ai quali, al fianco di importanti partner europei, l'infrastruttura fersinea tende sempre più a configurarsi come una realtà di riferimento nell'innovazione e nella promozione del trasporto intermodale. Particolare attenzione va ai rapporti di collaborazione con la Germania e con l'Est Europeo, che costituiscono due mercati di sbocco molto rilevanti per l'export delle imprese operanti nel territorio regionale;

**Intensificare il dialogo cooperativo con il territorio**: anche nel 2011 proseguirà l'iniziativa per incentivare soluzioni innovative per la logistica attraverso una strategia di collaborazione avviata dall'Interporto di Bologna rafforzando il dialogo con gli enti locali (Università e Camera di Commercio di Bologna) e con le associazioni di categoria (Unindustria, Cna) ●



## Scar: il trasporto personalizzato e su misura

**P**uò fornire una soluzione per ogni diversa esigenza di trasporto: è la S.C.A.R. Soc. Coop. Cons. attiva nei settori trasporto merci verso terzi e movimento terra in Emilia-Romagna nelle regioni limitrofe. Scar, che ha sede nella frazione Savio di Cervia in Via Romea n. 185, ha conseguito qualifiche (iscrizione all'Albo Nazionale Imprese Gestione Rifiuti, attestazione di qualificazione all'esecuzione di lavori pubblici SOA, certificazione di qualità alla norma UNI EN ISO 9001) che ne attestano il campo di operatività e l'attività improntata ai principi di professionalità e correttezza. Il parco mezzi di Scar è composto da 70 unità operative nel settore trasporto conto terzi di diversa tipologia e portata (motrici 2/3 assi, autotreni, bilici stradali, motrici con gru) e 40 per il movimento terra di diversa tipologia (miniescavatori, bobcat, terne, pale, escavatori gommati, escavatori cingolati, ruspe cingolate, rulli vibranti, motrici doppia trazione 3/4 assi a cassone stagno e non). Le principali merci che Scar trasporta sono grana-

glie, concimi, mangimi, frutta e verdura di stagione, attrezzature e macchinari vari, materiali inerti (di cui effettua anche la fornitura e l'eventuale posa in opera), rifiuti urbani non pericolosi (macerie, legno di scarto, ramaglie). Esempi invece di opere di movimento terra sono demolizione di fabbricati, scavi di sbancamento, rinterrati, formazione di piazzali, opere di salvaguardia degli arenili. Per ogni esigenza, Scar è contattabile al numero di telefono 0544927365 o all'indirizzo e-mail [info@scartrasporti.it](mailto:info@scartrasporti.it) ●



## Cts: quando i trasporti speciali diventano normali

**C**ts, **Compagnia Trasporti e Spedizioni**, è una società cooperativa consortile per azioni che opera nel settore del trasporto eccezionale, del sollevamento, della movimentazione e montaggio industriale con la professionalità e l'esperienza di uno staff altamente qualificato.

Associa imprese specializzate, con lo scopo di rispondere, puntualmente e tempestivamente, alle diverse esigenze della committenza, coniugando un'eccellente professionalità dei propri operatori ad una dotazione di attrezzature specifiche, oltre ad una flotta di mezzi funzionale, moderna, costantemente rinnovata e aggiornata.

La Compagnia Trasporti e Spedizioni ha mezzi idonei a trasporto, movimentazione e installazione in sito di manufatti industriali, impianti per le industrie ceramiche, silos, trasformatori per le centrali elettriche, carpenteria offshore, macchinari per l'industria automobilistica e qualsiasi tipo di carico pesante che richiedano una particolare perizia.

"La richiesta sempre crescente di qualità e sicurezza sul lavoro - sostiene Daniele Sansavini, direttore generale di Cts - trova nel consorzio risposte pronte ed efficaci, confermate da un feedback sempre estremamente positivo da parte della committenza italiana, europea ed extra europea, quale garanzia di un'esecuzione sempre affidabile, conseguenza di un'accurata progettazione e di una dettagliata programmazione di ogni prestazione fornita".

Dal gennaio 2006, anno in cui ha trasferito la propria sede ope-

rativa da Forlì a Ravenna, nell'area P.I.P. di Roncalceci, Cts ha dato forma ad un progetto ambizioso.

"Una sede idonea alle esigenze del consorzio ed in particolare di servizi ai consorziati, una politica di investimenti mirata alla specializzazione tecnologica dei mezzi e delle attrezzature, diversificare le attività e internazionalizzare l'offerta, tutto questo - afferma Sansavini - permette di posizionarci in rete con imprese e realtà industriali in ambito europeo ed extra europeo. Sul territorio nazionale, l'apertura di due filiali, Marghera e Genova è il completamento di una politica commerciale che già ci vede presenti in area Friuli Venezia Giulia nel porto di Trieste con base operative e partnership societarie con primarie società internazionali che operano nel settore della logistica e terminalistica portuale".

Attraverso corrispondenti diretti in Serbia e Polonia, Cts è presente in mercati con potenziali di sviluppo interessanti.

"La dinamicità espressa dal gruppo dirigente e dai consorziati - precisa Sansavini - ci ha consentito di mantenere in equilibrio la struttura nel 2010, e il 2011 si è aperto all'insegna di un timido ottimismo dovuto all'acquisizione di alcune interessanti commesse in ambito locale e in area extra europea. Il nostro ottimismo si scontra comunque con la situazione generale in cui versano le imprese del settore autotrasporto merci in conto terzi, le quali scontano gli effetti di una situazione di crisi generale, che si traduce in allungamento dei termini di riscossione per i servizi prestati ed in tanti casi di mancato pagamento dovuti al fallimento del cliente. In questa situazione - nota il direttore del Cts - il ruolo degli istituti finanziari determina la continuità delle imprese. L'aumento del costo del danaro e le difficoltà ad accedere al credito rendono difficoltose le azioni mirate all'aggiornamento strutturale e tecnologico delle nostre imprese che da sempre vivono di economia reale".

Le difficoltà crescenti dovute alle lungaggini burocratiche della pubblica amministrazione che risulta inadeguata ed impreparata ad affrontare le esigenze delle imprese, aumentano una situazione di disagio che mina la competitività sui mercati. Quindi per Sansavini sono necessarie "procedure snelle e assunzione di responsabilità da parte degli amministratori pubblici" ●



## Cna Fita Emilia Romagna sul piano nazionale della logistica

**CNA FITA Emilia Romagna** ha tracciato una propria analisi del nuovo Piano nazionale della logistica e ciò che emerge sembra non convincere fino in fondo le imprese del settore.

"Di piani dedicati alla logistica – precisa Cinzia Franchini, titolare di un'impresa di trasporto e Presidente regionale FITA Emilia Romagna- negli ultimi 10 anni ne abbiamo visto alme-



Cinzia Franchini

no 4. I governi che si sono avvicendati hanno sempre scelto di abbandonare il lavoro fatto da chi li aveva preceduti; una scelta che non consente livelli adeguati di pianificazione strategica nel settore, ed anche questo nuovo piano ha ripercorso questo stesso errore. C'è stato assicurato che il nuovo Piano nazionale della logistica "non sarà un libro dei sogni". A noi sembra invece che vi siano alcune lacune metodologiche e di merito abbastanza sostanziali". Secondo Cinzia Franchini si può tentare di evidenziarne alcune in particolare. L'obiettivo dichiarato del Piano è di

recuperare ogni anno, a partire da questo, 1/10 del gap logistico, valutabile in 40 miliardi di euro, che ci separa dai paesi europei più evoluti. "Obiettivo ambizioso – commenta Franchini - che contrasta però con le preoccupanti carenze del Piano approvato in Consulta Nazionale del Trasporto. Elaborare un Piano logistico per il Paese senza prevedere un ruolo di primario dell'operatore nazionale merci ferroviario Trenitalia Cargo non è realistico; basta domandarsi come, concretamente, si intende sviluppare l'intermodalità più volte sottolineata come decisiva quando il ministero dei Trasporti nella vicenda della chiusura di oltre 160 scali merci non ha detto nulla. Il trasporto aereo potrebbe svolgere un ruolo rilevante per incrementare l'export nazionale specialmente nell'ambito dei prodotti agro-alimentari, di lusso e ad alta tecnologia. Come si pensa di intervenire - si domanda quindi la presidente Cna Fita Emilia Romagna - nel settore che per oltre il 50% ricorre ad aeroporti stranieri e che l'aeroporto di Parigi o quello di Francoforte trasportano ciascuno merci ben più numerose di tutti gli aeroporti italiani messi insieme?"

La recente riforma portuale spagnola ha puntato molto nella

ricerca dell'efficienza sull'autonomia finanziaria delle Autorità portuali. "Da noi – rimarca Franchini - che in teoria economicamente dovremmo essere in una posizione migliore della Spagna, questo argomento pare avere difficoltà insormontabili.

Il Piano parla di 40 miliardi di euro che si possono recuperare. Per raggiungere un obiettivo così ambizioso occorrerà investire. Nel Piano però non si fa nessun riferimento alla dotazione finanziaria disponibile per la realizzazione di tali opere. In sintesi – nota la presidente Franchini - questo Piano risulta un bel documento che però non fornisce garanzie e non da nessuna risposta: stabilisce le priorità? NO. Tempi di realizzazione? NO. Scelte del Governo? NO. Quante e quali risorse? NO. Temo come che interventi a costo zero diano risultati vicini allo zero!"

L'Unione Europea sembra molto più attenta a cogliere le dinamiche in atto nel trasporto, come dimostra il recente tentativo di intervenire su quei corridoi che aveva 10 anni fa disegnato su criteri geografici e che oggi riconsidera alla luce dei percorsi seguiti dalle merci e da mutate esigenze territoriali. La Cina ha virtualmente comperato il porto del Pireo, sta operando in Turchia, sta preparando il terreno per "attaccare" l'Europa e può cercare sponde anche nel nostro paese per definire il suo disegno.

"In questa logica – conclude Franchini - possono avere un senso tutti quegli investimenti e quei progetti che tendono ad aumentare la capacità dei nostri porti. Penso sul lato dell'Adriatico ai porti di Ravenna, Venezia e Trieste che potrebbero catturare milioni di teu in più da trasferire verso il centro Europa o a quella dell'Est. Sul versante opposto i porti dell'alto Tirreno, che potrebbero avere destinazione la Svizzera, la Germania e altri paesi del nord. A sud, Taranto, quale porto più vicino a Suez, potrebbe diventare il punto di manipolazione e poi di distribuzione verso il nord nazionale ed europeo delle merci in container.

Per darvi corpo però – conclude la presidente Franchini - la nostra logistica deve risolvere i tanti problemi che esistono a livello dei collegamenti terrestri: le sfide tra porti non si vincono sulle banchine, ma su ciò che accade dopo, una volta sbarcati i container. E lì rientra anche pesantemente in gioco la ferrovia ed il trasporto su gomma" ●



## Confcooperative punta sull'aggregazione per gestire la supply chain

*Allo studio un progetto innovativo per lo start-up di un nuovo operatore logistico cooperativo specializzato.*

Sono 94 – tra piccole, medie e grandi – le cooperative aderenti a Confcooperative operanti nel settore della logistica e dei servizi alle imprese in grado di assicurare al sistema produttivo dell'Emilia Romagna il funzionamento e la gestione in outsourcing della supply chain (la catena di distribuzione). Con quasi 6.300 addetti, circa 6.900 soci e un fatturato di poco inferiori ai 540 milioni di euro, queste cooperative rappresentano una vera e propria rete di imprese diffusa e radicata nell'intero territorio regionale. Interpretando il nuovo ruolo di agente di sviluppo delle moderne associazioni di rappresentanza, Confcooperative Emilia Romagna affianca costantemente le cooperative associate, accompagnandole nei processi di integrazione e sviluppo imprenditoriale e fornendo tutti gli strumenti necessari a supporto di questo percorso.

I processi di profonda trasformazione che stanno interessando l'economia obbligano infatti molte cooperative attive nell'area dei servizi alle imprese ad interrogarsi sull'adeguatezza della propria dimensione per poter integrare l'intera supply chain dei clienti, sempre più esigenti in merito alla qualità ed alla complessità dei servizi richiesti.

A tale proposito, in particolare, Confcooperative sta mettendo a punto un innovativo progetto di ricerca volto alla promozione di un percorso di crescita e di innalzamento delle competenze ed alla diffusione di modelli avanzati di intervento nei diversi settori del manifatturiero: tutto ciò per raggiungere una gestione integrata della logistica tra le cooperative industriali ed agroalimentari e quelle operanti nei servizi alle imprese che svolgono attività di movimentazione merci, gestione handling di magazzino e picking, trasporto e distribuzione delle merci.

A questo progetto partecipano alcune importanti cooperative associate a Confcooperative Emilia Romagna quali: Ciclat di Ravenna, San Martino di Piacenza, Colser di Parma, Consorzio Conser di Reggio Emilia, Progetto Lavoro di Modena, Consorzio BoLink di Bologna, ArcoTrasporti di Cotignola (Ra).

Lo scopo dell'iniziativa è valorizzare al meglio le potenzialità di crescita del sistema diminuendo i costi e redistribuendo maggiori quote di valore aggiunto all'interno della stessa organizzazione cooperativa: un obiettivo certamente molto ambizioso che potrà essere raggiunto attraverso la creazione di un nuovo operatore logistico specializzato nella "raccolta" e distribuzione al mercato in grado di gestire al meglio le destinazioni richieste dai clienti integrando i volumi spediti dalle diverse cooperative di produzione di beni.



## Saca, il trasporto su misura anche nella logistica

Ha trovato la formula giusta, arricchendo la propria offerta, rendendola sempre più flessibile ed adeguata alle esigenze del territorio e delle persone. È il percorso imprenditoriale della Saca, impresa cooperativa bolognese, iniziato quasi quarant'anni fa, nel 1972, quando avviava l'attività nel settore del noleggio con conducente, al servizio della cittadinanza, ponendo al centro la professionalità dei propri soci fondatori.

Da questa esperienza la cooperativa, spesso anticipando le esigenze della clientela, si è sviluppata appunto anche in altri settori strategici, per dare risposta alle richieste di autobus da turismo e di trasporto merci.

Oggi Saca è un'azienda profondamente radicata nel territorio, che vive le sfide del mercato e mantiene un rapporto attivo con le istituzioni, partecipando alla gestione del Trasporto Pubblico Locale. La cooperativa bolognese infatti è l'azienda privata che effettua il maggior numero di km di trasporto pubblico locale in sub affidamento a livello regionale.

"I soci della cooperativa - spiega il presidente Daniele Passini - hanno saputo mettere al servizio della clientela professionalità e capacità collaborativa. La flessibilità è una caratteristica fondamentale per fare cooperativa - continua Passini - ed ha consentito di un miglioramento costante dei servizi offerti, che ci ha portato a conseguire la certificazione di Qualità fin

dal 2000 con l'ente certificatore SGS".

È stata progettata e sviluppata in proprio una piattaforma logistica alle porte di Bologna, denominata "Tr@nsit Point", che permette di ottimizzare al meglio le merci dirette in centro storico. "Già dal 2006 - precisa Passini - per questo servizio stiamo utilizzando furgoni elettrici e bimodali, per una gestione eco-compatibile totale". A questo progetto si è affiancato quello che collega tutti i mezzi delle flotte auto e blu merci alla centrale operativa, tramite un collegamento GPRS all'avanguardia a livello nazionale.



**2019**  
Ravenna  
CITTÀ CANDIDATA  
CAPITALE EUROPEA  
DELLA CULTURA

**CNA**

# Il tempo d'Impresa

RIVISTA DI INFORMAZIONE PER L'ARTIGIANATO E LA PICCOLA E MEDIA IMPRESA

# Un federalismo a "geometria variabile"

E senza risorse non aumenta la competitività della nostra regione

di Gabriele Morelli

Segretario CNA Emilia Romagna

6  
Economia & Persone

Le aspettative di regioni come l'Emilia Romagna verso il federalismo erano alte. Il notevole residuo fiscale prodotto dai suoi cittadini e dalle sue imprese lasciava ben sperare in una maggiore dotazione e disponibilità di risorse per sostenere le politiche di sviluppo e contenere o ridurre la pressione fiscale. Tutto ciò, alla luce di quanto sta avvenendo, sembra molto distante dall'avverarsi, nonostante gli ultimi atti come l'approvazione dello schema per il federalismo municipale e l'accordo dei giorni scorsi in commissione bicamerale su quello regionale.

Il progetto federalista fatica ad uscire dagli slogan e resta incardinato all'interno di schemi e logiche ancora di stampo neo centralista, come dimostrano tutte le iniziative legislative e normative messe in campo dal Governo: dalle manovre di bilancio fatte con i tagli lineari alla spesa pubblica, alle rigidità del patto di stabilità che inibisce anche alle Istituzioni virtuose le possibili-



Gabriele Morelli



La sede CNA dell'Emilia Romagna



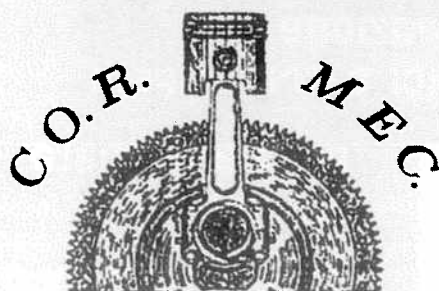
La sede della Regione Emilia-Romagna

**Scegli CO.R.MEC.**

**CENTRO REVISIONI**  
**Via Faentina, 220**  
**Fornace Zarattini (RA)**

**Per prenotazione**

**TEL. 0544 / 502001**  
**WWW.CORMEC.COM**



**Consorzio Riparatori Meccanici**  
**Un simbolo di Garanzia!**

**Scegli CO.R.MEC.**

**AFFIDATI ALLE OFFICINE**  
**COL MARCHIO CO.R.MEC.**  
**PRESENTI IN TUTTA**  
**LA PROVINCIA DI RAVENNA**

**LE TROVI SU**  
**WWW.CORMEC.COM**



tà di investimento, al decreto "mille proroghe" che segue e integra la legge di stabilità finanziaria con distribuzioni a pioggia in una miriade di rivoli di spesa che non seguono né un impianto razionale e strategico, né una corretta relazione fra le varie competenze istituzionali.

Insomma, la debolezza della politica, incapace di compiere le riforme strutturali necessarie, produce una insufficiente base finanziaria su cui poter innestare con efficacia il progetto federalista. Sta tutto qui il nodo di fondo che mette in discussione l'attuazione del federalismo e le pur buone intenzioni della legge delega n. 42 del 2009.

Ma l'Emilia Romagna non può assistere passivamente a questa deriva: il federalismo, nei suoi principi fondamentali precedentemente citati, per regioni come la nostra, resta l'ultima occasione per rilanciare con forza lo sviluppo e poter continuare a svolgere il ruolo di locomotive a beneficio dell'intero Paese.

Nonostante le contraddizioni e le incertezze, occorre comunque spingere sull'acceleratore della realizzazione del federalismo, per attuarne almeno i principi fondamentali, in particolare quelli che permettono il superamento della spesa storica e l'affermazione di un nuovo sistema della responsabi-

lità nella gestione della cosa pubblica.

La via maestra, in tale contesto, resta quella di puntare all'attuazione di un "federalismo differenziato", consentendo alle Regioni che sono in grado di farlo – e soprattutto vogliono farlo – la gestione di ulteriori competenze.

La crisi ha colpito pesantemente l'Emilia Romagna e i processi di ristrutturazione e riposizionamento competitivo richiedono la disponibilità di risorse consistenti per poterli adeguatamente indirizzare e sostenere, altrimenti si rischierà di perdere ulteriormente posizioni nella sfida competitiva internazionale.

# Federalismo municipale

## Il quadro è ancora incerto. Intervista a Fabrizio Matteucci

**Federalismo municipale, meglio o peggio per i nostri Comuni?**

Il quadro è ancora incerto, ma prevalgono i motivi di preoccupazione. La riforma federalista si doveva fondare sul superamento di criteri di spesa storica e sulla definizione dei fabbisogni standard. In realtà, quest'ultimo aspetto non viene trattato dalla norma presentata. Manca insomma quello che doveva essere uno dei capisaldi della nuova impostazione federalista. Inoltre, non aumenta l'autonomia finanziaria dei Comuni. C'è il rischio, reale, che la situazione che si viene a determinare, impedisca ai Comuni di svolgere pienamente le proprie funzioni.

**Tra Irpef e imposte di soggiorno e di scopo, non si rischia di fare un federalismo**

**troppo incentrato sul prelievo fiscale?**

In effetti c'è questo pericolo. Ma il paradosso è che, anche la presenza di un aumento del prelievo fiscale, non porta a un aumento delle risorse per i Comuni. Per quanto riguarda comunque il Comune di Ravenna non metteremo imposte aggiuntive.

**Quali le ricadute positive e/o negative per le nostre imprese?**

Il quadro, come dicevo, non è ancora ben chiaro, ma la riforma federalista così come è stata presentata non contiene nulla di buono neppure per le imprese. Da un lato c'è sicuramente il rischio di un aumento delle imposte. Dall'altro c'è il vincolo del patto di stabilità che sta continuando a incidere sulla capacità di spesa dei Comuni. Questo vincolo

Fabrizio Matteucci



penalizza soprattutto gli investimenti. Meno investimenti significa meno lavoro per le imprese che operano sul territorio.



da oltre 25 anni  
arredamenti di qualità



Sede e showroom

Montaletto di Cervia RA - Via Casette, 1 - tel. 0544.965278 - fax 0544.965576 - [www.fratelligasperoni.it](http://www.fratelligasperoni.it)

Punto vendita Ravenna - arredo negozi - Via Canale Molinetto 13/a - tel. 0544.63601



**F.LLI GASPERONI** ARREDAMENTI

pagamenti in 18 mesi  
a tasso ZERO