

Rassegna stampa

luglio – agosto 2010

- 5 AGO. 2010

Istituito in Provincia per gli under 40 affiancati dai colleghi senior
Giovani imprenditori attorno al Tavolo

RIMINI - Un tavolo che mette insieme giovani imprenditori provenienti dal mondo agricolo, industriale, turistico, del commercio e dell'artigianato. E che promuoverà convegni e seminari, oltre che lo studio e la promozione di iniziative su temi economici, politici, sociali per rafforzare le imprese. Il Tavolo provinciale dei giovani imprenditori di Rimini è nato ieri con la formalizzazione della giunta provinciale e grazie alla sollecitazione delle associa-

zioni di categoria. Vi siedono la Provincia di Rimini, la Camera di commercio, l'Aia (Associazione italiana albergatori), Cia (Confederazione italiana agricoltori), Cna, Confagricoltura, Confartigianato, Confapi, Confesercenti, Confindustria, Confcooperative, Confcommercio. I partecipanti sono imprenditori sotto i quarant'anni designati dalle associazioni e affiancati da un imprenditore 'senior' che collaborerà nelle fasi d'avvio e inserimento.

ECONOMIA & FINANZA

E-mail: economia@informazione.com

Indagine di Confartigianato regionale: solo un'azienda su tre vede vicina l'uscita dal tunnel

Per gli artigiani la crisi non è finita

Cala ancora la produzione (-1,8%). Ma le previsioni sono ottimistiche

Se la crisi fosse un tunnel, alcuni imprenditori, anche se ancora una minoranza, iniziano a vederne la fine. E' quanto emerge dall'indagine congiunturale su artigianato e piccola impresa realizzata dal Centro studi Sintesi per la Confartigianato regionale: nei primi sei mesi dell'anno la produzione è alata dell'1,8% rispetto al semestre precedente e dell'1,9 su base annua. Meglio le previsioni per la seconda metà del 2010: +0,8%. Analoga la situazione per quanto riguarda il volume di affari con un calo congiunturale dell'1,7% e tendenziale dell'1,8, ma con un secondo semestre 2010 previsto con segno più (0,4%). Scarsa ancora la propensione a investire solo il 14,3% si è detto disposto a farlo).

Male l'occupazione: -3,1% rispetto alla seconda metà del 2009 e -2,2% su base annua. E proprio la diminuzione del lavoro influenza l'andamento di diversi settori economici presi in esame. Il dato peggiore, infatti, è quello della domanda dei servizi alle persone (-3,7% rispetto al semestre precedente) mentre va meglio quello dei servizi alle imprese (-1,8%). Il settore edile sembra uscire dalla crisi: contrazioni sia nella domanda (congiunturali 3,3%, tendenziali -4,1%) che nel fatturato (-2,9% e -3,7%). Dopo un 2009 di buio, nella prima parte del 2010, si è assistito ad un leggero incremento degli ordini nel settore manufatturiero (+0,6% rispetto al secondo semestre 2009 e la pre-



visione di un aumento della produzione per i prossimi sei mesi dell'1,4%) con le aziende del metallo e prodotti in metallo e della meccanica e macchinari a trainare la ripresa.

Determinante per la performance positiva dell'intero settore, la crescita delle esportazioni aumentate del 3,5% rispetto a un anno fa e dell'1,5% rispetto alla seconda metà del 2009 quando gli ordini dall'estero erano scesi del 2,5%.

L'Emilia-Romagna non è ancora uscita dalla crisi - ha spiegato Marco Granelli, presidente regionale della Confartigianato - Naturalmente ci sono imprese che, bontà loro, si trovano

nella fortunata condizione di evadere ordini e gestire aumenti del fatturato. Purtroppo, però, sono una minoranza. A

domanda diretta artigiani e imprenditori rispondono di sentirsi nel bel mezzo della crisi, e di ritenere insufficienti e ina-

deguali gli strumenti messi in campo dalle istituzioni per sostenerle. Ci hanno chiesto di lavorare per semplificare la mac-

china pubblica e diminuire il peso della burocrazia, faremo il possibile perché queste necessità vengano recepite a Roma ed anche a livello locale».

Quanto alla percezione della crisi, il 53,3% degli intervistati sostiene di trovarsi ancora nel pieno della fase critica e il 10% di essere appena all'inizio, mentre il 36,7% dichiara di vedere la fine del tunnel nel quale Confartigianato ha chiesto ai suoi soci di collocare metaforicamente le proprie aziende. Un segnale positivo confermato anche dalla posizione in cui sistemerebbero la loro impresa rispetto al settore di appartenenza: sistematicamente la propria azienda è vista più vicina alla fine della crisi rispetto al comparto in generale.

Bene Bologna, negative Modena e Reggio Emilia

I risultati registrati nel primo semestre fotografano la condizione di territori con comportamenti diversificati, nell'andamento del primo semestre come nelle prospettive per il secondo. Bologna e soprattutto Piacenza hanno evidenziato performance positive nella produzione/domanda, fatturato e ordini. Per i prossimi mesi nelle due province si prevede un sostanziale mantenimento dei livelli raggiunti alla fine dell'ultimo semestre. Nel corso del 1° semestre Modena e Parma presentano andamenti leggermente negativi, ma che rivelano un sostanziale equilibrio con la seconda parte del 2009. Nelle province di Ferrara, Forlì-Cesena, Reggio Emilia, Ravenna e Rimini si registrano andamenti generalmente negativi anche se qualche indicazione positiva si ricava considerando la propensione ad investire.

Manifattura

Buona performance del settore grazie alle esportazioni in aumento del 3,5%



Solo il 10% degli intervistati ritiene adeguate le azioni intraprese dalla Regione fino ad ora

«Manca l'intervento forte delle istituzioni»

Le imprese chiedono infrastrutture, semplificazione e accesso al credito

La mancanza di un intervento forte da parte delle istituzioni locali per ridare slancio all'intero sistema economico appare evidente dalle risposte delle imprese intervistate nell'indagine di Confartigianato. Solo in misura marginale, il 10% degli intervistati, ritengono adeguate ed efficaci le azioni intraprese dalla Regione fino ad ora. Circa uno su cinque riconosce invece il tentativo di attenuare la morsa della crisi con interventi mirati, che però non sembrano aver sortito gli effetti sperati, mentre il 70,9% degli addetti ai lavori reputa inadeguate e insufficienti le misure intraprese. I più critici in questo senso sono gli addetti delle aziende edili e quelli dei servizi alle imprese, ma anche tra le aziende artigiane prevale un maggior malcontento rispetto all'universo della piccola impresa.

Le aziende ritengono prioritario intervenire per semplificare la macchina pubblica e renderla di conseguenza maggiormente efficiente (8,7 livello di priorità). In seconda battuta gli addetti ai lavori si auspicano interventi che possano favorire l'accesso al credito, necessario per migliorare la liquidità aziendale (priorità 7,9), ma richiedono anche interventi a sostegno del reddito delle famiglie e dell'occupazione (priorità 7,8 e 7,7). Meno urgenti, ma ugualmente con una certa

Le aziende ritengono prioritario intervenire per semplificare la macchina pubblica e renderla di conseguenza maggiormente efficiente (8,7 livello di priorità). In seconda battuta gli addetti ai lavori si auspicano interventi che possano favorire l'accesso al credito, necessario per migliorare la liquidità aziendale (priorità 7,9), ma richiedono anche interventi a sostegno del reddito delle famiglie e dell'occupazione (priorità 7,8 e 7,7). Meno urgenti, ma ugualmente con una certa

Le aziende ritengono prioritario intervenire per semplificare la macchina pubblica e renderla di conseguenza maggiormente efficiente (8,7 livello di priorità). In seconda battuta gli addetti ai lavori si auspicano interventi che possano favorire l'accesso al credito, necessario per migliorare la liquidità aziendale (priorità 7,9), ma richiedono anche interventi a sostegno del reddito delle famiglie e dell'occupazione (priorità 7,8 e 7,7). Meno urgenti, ma ugualmente con una certa



priorità, si segnalano gli interventi per sostenere e finanziare gli investimenti (livello di priorità 7,4), mentre il potenziamento delle infrastrutture viarie, logistiche e tecnologiche può essere rinviato più avanti, in una seconda fase di pianificazione strategica (priorità 6,3).

AUTOTRASPORTO

I CONTI DEL SETTORE E L'IMPATTO DELLA RIFORMA

88mila

Il parco veicoli. Nell'area del Centro-Nord le aziende che esercitano l'attività sono 33.700

Carburante alle stelle. Il gasolio incide per circa il 30% sul bilancio di esercizio delle aziende

La domanda resta bassa e la concorrenza sleale corre

Conftrasporto: «Per stare nel mercato si violano le regole»

PAGINE A CURA DI
Natascia Ronchetti

A una decennale crisi strutturale, provocata principalmente da una forte frammentazione delle imprese, si è aggiunta la depressione economica. Una mazzata per il settore dell'autotrasporto, alle prese con un crollo della domanda che dall'esplosione della crisi, nel 2008, ha raggiunto, secondo Conftrasporto, il 25%, con una riduzione dell'offerta di mezzi del 20 per cento.

Il sistema dell'autotrasporto del Centro-Nord (oltre 33.700 aziende, per più di 88mila veicoli, a fronte di uno stock nazionale di imprese che supera le 103mila unità), non sfugge al rischio di un collasso del settore. Con una aggravante: un inasprimento della concorrenza sleale da parte delle imprese che guerreggiano con una politica di tariffe al ribasso che le spinge fuori dalla legalità, in una zona franca in cui ad essere in pericolo sono soprattutto le normative sulla sicurezza. La denuncia arriva dalla stessa Conftrasporto. «Molte aziende - dice il segretario generale Pasquale Russo - per stare sul mercato violano le regole». La conseguenza, dicono le associazioni di categoria, di uno scarso potere negoziale nei confronti della committenza e dell'aggressiva competizione delle aziende di autotrasporto di Paesi neocomunitari come la Romania, che beneficiano di costi di gestione più bassi e che sfruttano il ca-

botaggio terrestre, vale a dire la possibilità accordata alle imprese oltreconfine di effettuare trasporti in Italia dal carico allo scarico. Una situazione che intacca il volume d'affari, pari nel Centro-Nord a quasi 7 miliardi, come stima Rocco Giordano, docente di Politica ed economia dei trasporti all'Università di Salerno.

La frammentazione

«L'eccessiva polverizzazione delle aziende - spiega Alberto Armuzzi, presidente di Legacoop servizi dell'Emilia-Romagna - fa aumentare la competitività sul prezzo del trasporto. Per questo stiamo favorendo la nascita di aggregazioni per creare aziende che siano in grado di governare anche la gestione delle piattaforme logistiche. Ma il vero problema è che l'autotrasporto, a differenza di altri Paesi europei, non è considerato un anello della filiera produttiva».

Lungo la via Emilia le imprese di autotrasporto sono 16.658, con un totale di 68.308 mezzi, tra autoveicoli e rimorchi, per un giro d'affari di oltre 3,3 miliardi. E anche questa regione non fa eccezione rispetto a uno scenario nazionale in cui le piccole aziende (vale a dire quelle che possiedono fino a 5 veicoli) sono l'85% del totale. Il tasso più alto d'Europa, rincara Anita (emanazione di Confindustria), secondo la quale il settore è stato travolto prima dalla crisi energetica, con il rincaro del gasolio, poi dalla crisi

economica. Fattori che hanno inciso su un sistema già debole per eccesso di offerta e per scarsa patrimonializzazione delle aziende. E che ora paga anche il prezzo, secondo le associazioni di categoria, di un allungamento dei tempi di pagamento, arrivati a toccare i 180 giorni.

La concorrenza sleale

Il grido d'allarme si leva da tutte le regioni. Nelle Marche, che contano più di 15mila aziende per un totale di circa 20mila mezzi e un fatturato di oltre un miliardo, la conferma arriva dal presidente regionale della Fiap, Ermanno Santini: «La situazione è drammatica - dice - e la crisi ha messo la ciliegina sulla torta. Da un lato c'è l'aumento dei costi di gestione, dall'altro la diminuzione delle tariffe. Questo spinge molte imprese deboli nella negoziazione a infrangere tutte le regole, a partire da quelle che riguardano la sicurezza stradale».

Una condizione che induce le aziende a sfiorare il tetto massimo settimanale di ore di guida consentito, che sono 45, e a ridurre gli intervalli obbligatori. L'incremento della concorrenza sleale, con la violazione delle normative, è confermato anche in Toscana (più di 9.500 imprese, un giro d'affari di circa 1,7 miliardi). «L'avvertiamo - spiegano dalla Federazione lavoro di Concooperative del Granducato - con un forte aumento del ricorso alla manodopera in nero o reclutata a sottocosto con-

trattuale. Abbiamo la necessità di rafforzare il potere di negoziazione con la committenza, soprattutto per sostenere le piccole imprese».

Il calo del volume d'affari, anche nel Centro-Nord, riguarda, secondo la Fiap, il trasporto delle merci per quasi tutto il settore dell'industria e per il settore delle costruzioni, con un crollo dei volumi trasportati che ha raggiunto punte del 40 per cento.

Solo nell'agroalimentare le perdite sono contenute, con una percentuale che oscilla tra il 5 e l'8 per cento.

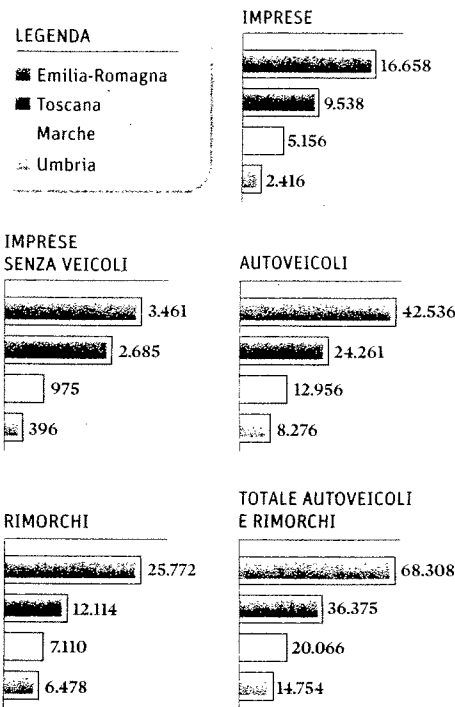
Il caro-gasolio

Il tutto a fronte di un rincaro del gasolio, che ha toccato quota 1,21 euro al litro alla pompa (il carburante pesa per il 30% sull'esercizio di impresa), e dei pedaggi autostradali. Le cose non vanno meglio in Umbria, dove sono attive 2.416 aziende, con oltre 14.700 veicoli (e un giro d'affari di circa 776 mila euro).

«Nella sola provincia di Perugia - spiegano alla Cna Fita regionale - sono venute a mancare in un anno 500 aziende. Siamo in grande difficoltà. Il settore non ha bisogno di contributi a pioggia ma di un sistema di regole condivise che restituisca dignità agli autotrasportatori. La rete infrastrutturale e dei servizi è inadeguata. Arriviamo da una crisi strutturale profonda e siamo deboli su un mercato dove vige una concorrenza sfrenata e spesso illegale».

Sulle strade

Le imprese di autotrasporto e i veicoli di proprietà nel 2009



Fonte: Albo nazionale degli autotrasportatori

IL SETTORE E LE NORME

Via Emilia trafficata. In Emilia-Romagna le imprese di autotrasporto sono 16.658 e dispongono di un totale di 68.308 mezzi, tra autoveicoli e rimorchi, per un giro d'affari che si stima superiore ai 3,3 miliardi di euro. E anche questa regione non fa eccezione rispetto a uno scenario nazionale in cui le piccole aziende, quelle che possiedono fino a 5 veicoli, rappresentano l'85% del totale

Il fulcro della riforma. La norma prevede che nei contratti scritti venga indicato un importo che copra almeno i costi minimi di gestione, i quali dovranno essere individuati nell'ambito di accordi di settore, attraverso il meccanismo della concertazione. In assenza di intese, entro nove mesi dall'entrata in vigore del decreto, i costi saranno definiti dall'Osservatorio sulle attività di autotrasporto



La quota sui binari si aggira tra il 6% dell'Emilia-Romagna e il 2% della Toscana

Ancora residuale il traffico su ferro

Il traffico su ferro resta ancora una quota residuale della movimentazione complessiva delle merci. E le Regioni spingono per aumentare i volumi del trasporto ferroviario. A fare da apripista lo scorso anno è stata l'Emilia-Romagna, con la legge 15/2009, che prevede contributi per i vettori ferroviari da scontare sul prezzo concordato con i committenti per aumentare la competitività del trasporto con i treni.

La crisi economica ha abbattuto i volumi su ferro di circa il 30% rispetto ai 15 milioni di tonnellate all'anno (circa il 6,1% del traffico contro il 93,9% di quello su strada) del 2008. E la Regione ha messo a

banda 3 milioni di euro per tre anni destinati agli operatori della logistica e ai vettori ferroviari per riprendere terreno. I contributi dovrebbero consentire, secondo le stime dell'ente, di recuperare 2 milioni di tonnellate all'anno. Anche se l'obiettivo resta quello di arrivare a una movimentazione su ferro di 20 milioni di tonnellate. Un traguardo che potrebbe essere compromesso, secondo i vertici regionali, dall'assenza di una politica nazionale di incentivazione del trasporto su ferro. Non risparmia polemiche l'assessore ai Trasporti, Alfredo Peri: «Stiamo surrogando lo Stato - dice - che per incentivare il trasporto ferroviario non ha fatto nul-

la, nonostante gli investimenti sulle infrastrutture. Tentiamo di andare avanti a dispetto della manovra economica del Governo, che ci massacrà. Ma queste politiche o si attuano nell'ambito di un quadro nazionale o si rischia di costruirne solo un pezzo, con tutti i limiti che ne conseguono».

A una legge che sostenga il trasporto su ferro sta mettendo mano anche la Regione Marche (la normativa, sulla falsariga di quella dell'Emilia-Romagna, dovrebbe arrivare entro la fine dell'anno), con incentivi alle imprese della logistica e a quelle ferroviarie. Oggi nelle Marche la quota su ferro assorbe solo il 3% del totale del traffico merci (il resto è as-

sorbito da quello su gomma). La Giunta regionale qualche settimana fa ha approvato una delibera che consente di far decollare una sperimentazione per il trasporto ferroviario di barbabietole da zucchero destinate a uno zuccherificio del Molise (che usufruirà di



Luca Ceccobao
ASSESSORE
AI TRASPORTI
REGIONE TOSCANA

Più collaborazione. La Toscana ha convocato i vertici di Trenitalia e Rfi per garantire l'operatività di interporti e scali merci

350mila euro di contributi). Una misura con la quale dovrebbero essere tolti dalle strade circa 2mila camion. Altri risultati sono attesi con il potenziamento dell'interporto di Jesi, una struttura, spiegano dal settore Infrastrutture ferroviarie e logistiche della Regione, «destinata a fare da capofila della logistica, con la creazione di un sistema che consenta alle imprese di avvicinarsi all'intermodalità». In futuro un incentivo dovrebbe arrivare anche dal recupero di un'area ferroviaria dismessa, nella zona del porto di Ancona, candidata a diventare, con fondi comunitari, un centro intermodale. Sul trasporto su ferro ha scommesso anche la Toscana (anche qui la quota è molto bassa, pari al 2% delle merci su un totale di 170 milioni di tonnellate movimentate ogni anno). L'assessore alle Infrastrutture e alla mobilità, Lu-

ca Ceccobao, ha convocato i vertici di Trenitalia e Rfi per garantire l'operatività degli interporti e degli scali merci della regione. «Lo sviluppo della modalità di trasporto su ferro resta una delle nostre priorità programmatiche», ribadisce Ceccobao. Limitata anche in Umbria la quota su ferro. Solo 2,5 milioni di tonnellate di merci vengono trasportate con i treni, mentre 47,2 viaggiano su gomma. Per facilitare la movimentazione su ferro la Regione punta sulla realizzazione di tre piastre logistiche, a Città di Castello, Foligno e Terni, queste ultime due collegate alla linea ferroviaria Orte-Falconara. Interventi previsti dalla legge Obiettivo (per un importo di 72 milioni di euro, tra risorse statali e regionali) per i quali sono in corso le gare per l'affidamento del progetto esecutivo.

«La frammentazione delle imprese favorisce la competizione sui prezzi»

Alberto Armuzzi

PRESIDENTE LEGACOOP SERVIZI EMILIA-ROMAGNA



1,7 miliardi

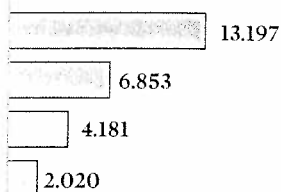
Il business. In Toscana il giro d'affari delle 9.500 imprese è frenato dai bassi prezzi

Più rigore. Fanno discutere i nuovi limiti imposti dal Parlamento con la revisione del codice della strada

La riforma varata dal governo divide l'industria dalle associazioni di rappresentanza

Costi minimi nei nuovi contratti

IMPRESE CON VEICOLI



È guerra anche nel Centro-Nord sulla reintroduzione delle tariffe minime, che annulla la liberalizzazione disposta cinque anni fa con il decreto legislativo 286/2005. Da un lato ci sono le associazioni degli autotrasportatori, dall'altro Confindustria - ma anche organizzazioni di consumatori come Codacons - e l'Antitrust, che contestano il provvedimento con cui il Consiglio dei ministri ha dato il via libera al decreto che ha recepito l'accordo di giugno tra Governo e sigle del settore. Gli autotrasportatori respingono la tesi che sia stato assestato un duro colpo al libero mercato. «Sulla questione - dice il presidente regionale della Cna Fita dell'Umbria, Elio Burzigotti - è stato sollevato un gran polverone. La norma prevede che nei contratti scritti venga indicato un importo che copra almeno i costi minimi di gestione, che dovranno essere individuati nell'ambito di accordi di settore, attraverso il meccanismo della concertazione. In assen-

za di intese entro nove mesi dall'entrata in vigore del decreto, i costi saranno definiti dall'Osservatorio sulle attività di autotrasporto della Consulta ministeriale. Si rimanda, quindi, tutto agli accordi di settore, che è cosa ben diversa dalle tariffe minime. Per noi si tratta di un buon punto di partenza per una regolamentazione di tutto il sistema». Per gli autotrasportatori la riforma del 2005 ha fallito: ha innescato una corsa al ribasso dei compensi che compromette la redditività delle imprese senza contribuire alla corresponsabilizzazione di tutta la filiera produttiva. «Se vogliamo sottostare all'impianto normativo che regola il settore - dice a sua volta il presidente di Confartigianato Trasporti dell'Emilia-Romagna, Amedeo Genedoni - deve essere assicurata almeno la copertura dei costi di gestione, affinché sia garantito il rispetto delle regole sulla sicurezza stradale, come i turni di lavoro e la revisione dei pneumatici». Le aziende, poi, rifiu-

tano l'accusa di non essere state capaci di utilizzare gli incentivi statali per irrobustire il settore. «I contributi - prosegue Genedoni - sono stati utilizzati per consentire alle imprese di sopravvivere. Siamo attraversando una fase di grande difficoltà. Molte grandi aziende dell'autotrasporto hanno cominciato a delocalizzare all'estero. E la crisi economica ha aggravato una situa-

zione che era già caratterizzata da una domanda scarsa con un eccesso di offerta». Il mondo dell'industria critica invece anche le modalità attraverso le quali il Governo ha accettato l'accordo (le imprese, padroncini in testa, avevano minacciato il fermo dei Tir). «In realtà la distinzione tra tariffe minime e costi minimi - ribatte il responsabile dell'ufficio legale della Artoni Trasporti Spa di Reggio Emilia, Paolo Bardelli - non elimina affatto il rischio concreto che si apra alla costituzione di cartelli. La sottoscrizione degli accordi, con un livellamento delle tariffe indipendente dalla qualità del servizio, potrebbe tradursi in intese che violano la normativa sulla concorrenza». Per gli industriali il decreto è un grande passo indietro. «La logica seguita - rincarica Bardelli - è completamente avulsa dal mercato. E la corresponsabilizzazione deve riguardare il committente ma non può essere spalmata su tutta la filiera».

CONTRO RIFORMA

2005

L'anno della riforma

La nuova disciplina varata dal governo vanifica la liberalizzazione che era stata realizzata attraverso il Dlgs 286/2005. Di fatto il testo di legge sanciva il venir meno di tariffe e minimi operando una completa liberalizzazione del settore. Che, tra l'altro, ha favorito lo sbarco in Italia di imprese estere dal costo del lavoro più basso



Gli operatori contestano il divieto assoluto di assunzione «Sull'alcol troppa severità»

La riforma del codice stradale, con l'inasprimento delle sanzioni, divide gli autotrasportatori. Se Cna Fita giudica positivamente il nuovo impianto legislativo Confartigianato trasporti ritiene che le multe previste per chi viola le norme sull'orario massimo di lavoro e sul tasso alcolemico siano troppo pesanti. Il nuovo codice, infatti, se da un lato prevede una diminuzione della sanzione per chi sfora del 10° il tetto delle 9 ore giornaliere (con un intervallo di tre quarti d'ora) dall'altro aumenta l'importo della multa (da 220 a 800 euro) per chi supera il limite di legge per oltre il 20%. Non solo: gli autisti dovranno avere un tasso alcolemico pari allo zero per non incorrere, oltre che nella sospensione della patente, nel licenziamento per giusta causa.

Misure adeguate, secondo il responsabile regionale di Cna Fita della Toscana, Riccardo Masini, a garantire una maggiore sicurezza sulle strade. «È stata recepita la richiesta delle associazioni - dice Masini - di non penalizzare troppo gli autotrasportatori per i piccoli sforamenti, quasi sempre provocati da intasamenti del traffico e da mancanza di aree di sosta. I grandi sforamenti vanno invece sanzionati con severità: in gioco c'è la sicurezza stradale». Cna Fi-

ta promuove anche le sanzioni pesanti per le imprese straniere che violano le regole sul cabotaggio (che fissano un tetto massimo di viaggi in Italia). «Resta da affrontare il tema dei controlli - aggiunge Masini - che sono carenti».

Critica invece Confartigianato, soprattutto per quanto riguarda il tasso alcolemico. «Con queste condizioni - dice il responsabile di Confartigianato Trasporti delle Marche, Gilberto Gasperoni - un autista non può più bere nemmeno una birra. Il limite fissato precedentemente, pari a 0,5 g/l, era considerato equo da tutti: è opinione condivisa che solo quando si supera questo tasso siano a rischio con-

centrazione e prontezza dei riflessi. Le sanzioni sono troppo pesanti anche per quanto riguarda i tempi di guida: non è stata adeguatamente considerata la condizione di perenne intasamento della nostra rete stradale. Quando ci sono abusi le sanzioni sono giuste, perché è interesse di tutti competere nell'ambito della legalità. Ma il provvedimento è troppo restrittivo».

Apuntare il dito sulla carenza dei controlli è invece Confcooperative. «La sicurezza è fondamentale - dice Daniele Passini, presidente di Federlavoro e servizi di Confcooperative Emilia-Romagna - e bisogna agire su tutte le leve per assicurarla. Le nostre cooperative effettuano controlli sistematici sugli autisti, per rilevare assunzione di alcol o sostanze stupefacenti: controlli che tra l'altro aumentano i costi aziendali. Ma la repressione delle violazioni è insufficiente e a farne le spese, con una perdita di competitività, sono le imprese che operano nell'ambito della legalità. Tutto il sistema dell'autotrasporto deve essere messo nelle condizioni di operare partendo dallo stesso blocco. E questo obiettivo deve coinvolgere non solo il Governo e le forze dell'ordine ma anche gli enti locali».

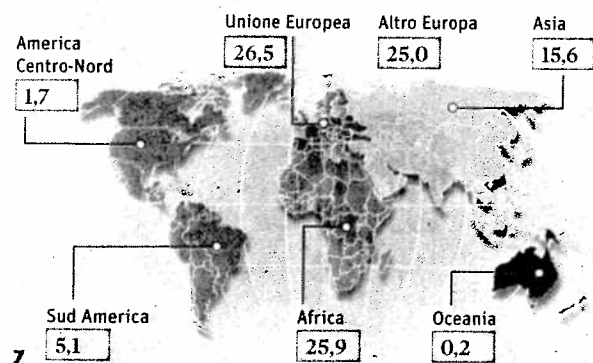
VECCHIO LIMITE

0,5

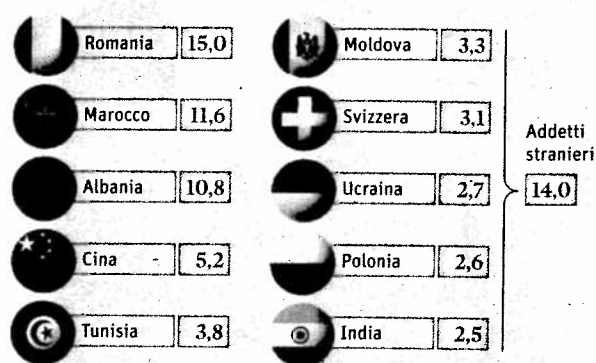
Grammi di alcol per litro
I rappresentanti degli autisti chiedono che venga ripristinato il vecchio limite di 0,5 grammi di alcol per litro di sangue. Un valore, secondo le associazioni, entro il quale non vengono compromesse né l'attenzione né la qualità della guida dei veicoli pesanti

La provenienza

I primi 10 paesi di origine degli addetti stranieri occupati nelle imprese dell'Emilia-Romagna. Quota % sul totale degli addetti stranieri in regione



La suddivisione per continente di provenienza degli addetti stranieri occupati nelle imprese dell'Emilia-Romagna. Valori in % sul totale degli occupati stranieri in regione



Fonte: Smail - sistema di monitoraggio annuale delle imprese e del lavoro

immigrazione. Da Unioncamere l'istantanea dei lavoratori originari di altri paesi

Straniero il 14% degli addetti

Nel settore ricettivo il record di operatori non italiani (38%)

Giorgio Galletti

Sono quasi 230mila i lavoratori stranieri nelle imprese dell'Emilia-Romagna nel 2009: il 14% dell'occupazione regionale complessiva. È uno dei tanti dati che emerge dall'interrogazione del nuovo sistema informativo statistico Smail di Unioncamere Emilia-Romagna (www.uc-rer.camcom.gov.it), che fotografa la consistenza e l'evoluzione delle imprese attive in regione e dei loro addetti.

Gli occupati stranieri in regione provengono da 180 paesi differenti, principalmente da Romania (15%) e Marocco (11,6%). Quasi due terzi sono di sesso maschile e l'84% ha meno di 35 anni. Tre sono i settori nei quali si concentrano maggiormente: manifatturiero (29,2%); comparto alberghiero e della ristorazione (15,7%) e industria delle costruzioni (14,8%). La provincia con la quota più elevata di lavoratori provenienti dall'estero è Rimini (18,8%); all'estremo opposto c'è Ferrara (8,2%).

Secondo Guido Caselli, direttore del Centro studi e ricerche di Unioncamere Emilia-

Romagna «siamo solo all'inizio di un profondo processo di trasformazione del mercato del lavoro, cambiamenti che richiedono adeguate politiche di inclusione, formative, di orientamento. Al centro va posto il tema della qualità e, prima ancora, quello del benessere della persona sul posto di lavoro». Da qui, «dalla capacità delle persone e dalla realizzazione dei singoli, occorre partire per dare vita ad una regione che, collettivamente, sia attrattiva e competitiva», conclude Caselli.

Guardando ai dati emergono proprio numeri e tendenze che illustrano i cambiamenti di larga parte delle attività economiche. Nel comparto dell'accoglienza turistica (strutture alberghiere, campeggi, ostelli) si contano 14.162 occupati non italiani: il 38% dell'occupazione complessiva del settore, che sfiorano il 50% nella provincia di Ravenna. Tre su quattro sono donne e provenienti dai paesi dell'Est. Nel settore della ristorazione, invece, è straniero il 27% del personale; oltre il 30% nelle province di Bologna e di Ravenna. Ancora più di peso sono gli stranieri nel settore del facchinaggio, che impiega

oltre 14mila addetti, per quasi la metà provenienti dall'estero, percentuale che a Modena supera il 67 per cento.

Il lavoro straniero trova maggior impiego nei settori considerati più "pesanti". Nell'avicolo, nelle fonderie e nelle altre industrie dei metalli circa un terzo dei lavoratori è straniero, in prevalenza marocchini, albanesi e rumeni. A questi settori si aggiunge quello dell'abbigliamento, caratterizzato dalla presenza dei lavoratori cinesi: un occupato ogni sei, italiani compresi, è di nazionalità cinese.

Va anche detto che i settori stessi stanno vivendo una profonda trasformazione. Da un lato alcuni sopravvivono grazie all'arrivo dall'estero di nuovi lavoratori. Dall'altro emergono nuove attività, ancora piccole nei numeri ma in rapida espansione, che cercano di intercettare domande della popolazione straniera, oppure che si basano su conoscenze e tradizioni importate dai paesi di provenienza. Ne è un esempio la crescita del comparto legato alla produzione e alla commercializzazione dei tappeti, dove l'occupazione è per il 60 per cento di nazionalità straniera.

Anche il comparto alimentare è interessato dalla nascita di imprese a titolarità e occupazione straniera che cercano di ritagliarsi nicchie di mercato commercializzando in Italia prodotti tipici del loro paese di provenienza. Indiani e bengalesi guidano i 310 stranieri che operano nel settore delle telecomunicazioni riguardante l'accesso ai posti di telefono pubblico, comparto che per l'84% è a occupazione non italiana.

Vi sono anche settori che solo in misura marginale ricorrono all'occupazione straniera, soprattutto perché si richiedono elevate competenze e professionalità, come in molte attività del terziario avanzato. Il dato langue anche nel settore del credito: degli oltre 36mila addetti solo 455 sono stranieri, poco più dell'1%, una scarsa presenza giustificata anche dal fatto che nelle attività che richiedono un contatto diretto con il pubblico la buona conoscenza della lingua costituisce una evidente barriera all'entrata. Un'evidenza che trova conferma nel dato relativo ad ipermercati e supermercati: dei 26mila addetti complessivi solo 1.373 sono di provenienza estera.



L'INTERVISTA L'ECONOMISTA FRANCESCO

«Imprese ferme?»

di ELENA COMELLI

— MILANO —

«**LE IMPRESE** italiane tendono a posticipare le innovazioni che non sono strettamente necessarie». Da qui, secondo l'economista Francesco Daveri, docente a Parma e alla Bocconi, discende il calo prolungato della produttività del lavoro nel nostro Paese.

I dati negativi pubblicati ieri dall'Istat, dunque, non sono solo congiunturali?

«L'andamento negativo della produttività negli anni della crisi è normale, per motivi congiunturali, ma questo calo prolungato discende da fattori strutturali tipici dell'economia italiana».

Quali?

«Da un lato la liberalizzazione a metà del mercato del lavoro, che ha coinvolto solo il 15% dei lavoratori italiani, com'è avvenuto anche in Spagna: l'Italia e la Spagna, infatti, sono i due Paesi in cui la produttività cresce meno in Europa».

E poi?

DAVERI: MEDIE AZIENDE PIÙ ATTREZZATE, PICCOLE A RISCHIO COME IL MODELLO EMILIANO»

Innovano soltanto se sono costrette»

«Dall'altro lato la presenza di lavoratori a poco prezzo che si possono lasciare a casa in ogni momento induce le imprese italiane a posticipare gli investimenti in innovazione, adeguandosi sull'esistente».

E' un fenomeno che interessa tutte le imprese senza di-

I NODI DA SCIogliere

«La liberalizzazione del mercato del lavoro è incompleta. E la presenza di manodopera a basso costo induce le aziende ad adagiarsi»

stinzione?

«Certamente no. Le medie imprese di solito si sono attrezzate meglio, mentre le piccole meno. Parlo di tutto quel manifatturiero che in Italia tipicamente svolge un ruolo di terziista e che resta senza mercato di sbocco quando le grandi imprese delocalizzano».

Casi concreti?

«Il modello emiliano è una tipica vittima di questa evoluzione recente: interi distretti, come quello delle piastrelle, sono in forte difficoltà proprio perché non si sono attrezzati in tempo rispetto alla concorrenza internazionale. Casi singoli di successo ci sono, naturalmente, ma in complesso il distretto si sgretola e quando un distretto si rompe è molto difficile ricostruirlo».

Soluzioni?

«Per queste imprese l'unica salvezza sarebbe il salto verso la terziarizzazione: puntando molto sull'innovazione e sul marketing, magari delocalizzando la parte più banale della produzione sui mercati di sbocco, dal Brasile alla Cina, si aumenta molto la produttività e si salva l'impresa. Il manifatturiero di successo è riuscito a terziarizzarsi, mantenendo solo la testa della produzione in Italia. In questo tipo di imprese l'occupazione aumenta ma nel contempo si trasforma: sempre meno operai e sempre più lavoratori usciti dalle scuole di design o dalle facoltà tecniche. Così si aumenta la produttività».

Una ricerca di Cna fa il punto sullo stato di una categoria di professionisti ancora poco tutelata

La crisi del "popolo delle partite iva"

Calo di fatturato e degli ordini anche per i lavoratori autonomi

C'è una categoria di lavoratori, il cosiddetto "popolo delle partite iva", che spesso non viene considerato quando si ragiona sugli effetti della crisi su imprese e occupazione, ma che soffre ugualmente questo lungo periodo di difficoltà. Lo testimonia una ricerca commissionata nelle scorse settimane da CNA In Proprio di Modena, l'Associazione di CNA che raggruppa appunto questi professionisti.

Il 52,2% di questi ultimi, infatti, denuncia nel 2009 una contrazione del fatturato rispetto all'anno precedente, diminuzione che nel 26% oltrepassa addirittura il 20%. Una situazione determinata dal calo degli ordini dichiarato dal 52,1% degli intervistati. Malgrado la crisi, l'occupazione - non solo quella "diretta", cioè i dipendenti, ma anche quella indotta, vale a dire le collaborazioni acquisite - tiene. L'88,4% del campione, infatti, ha dichiarato di aver mantenute le collaborazio-

ni occasionali in atto, mentre la conferma delle collaborazioni con partita iva si è fermata al comunque ragguardevole 82,6%. Anche gli investimenti hanno complessivamente tenuto, se si pensa che il 63,8% ha dichiarato di avere, nel 2009, comunque proceduto ad acquisti in

questa direzione (per il 76% in attrezzature informatiche, per il 44% in formazione, per il 20% in veicoli e per l'8% ciascuno per ciò che riguarda pubblicità ed immobili). Tutto questo malgrado un peggioramento della situazione finanziaria, soprattutto per effetto dell'aumento

degli insoluti (denunciato dal 58% dei liberi professionisti interrogati) e da quello dei ritardi nei pagamenti (subiti dal 73,9% del campione).

«La voglia di reagire non manca ad una categoria, quella dei professionisti, spesso abbandonata a sé stessa» commenta Mo-

rena Bellini, presidente modenese di CNA In Proprio. «Pensiamo solo alla copertura sanitaria ed assicurativa: ammonta al 43,5% la percentuale di chi dichiara di non averne alcuna, né per gli infortuni, né per la malattia. Senza contare le maggiori difficoltà che le cosiddette "partite iva" incontrano nei rapporti con le banche».

«Come Associazione ci stiamo muovendo in diverse direzioni. Sul piano finanziario cna ha da poco stipulato un buon accordo regionale/provinciale con diversi istituti bancari che cerca di andare incontro anche alle esigenze dei lavoratori in proprio. Per l'assistenza sanitaria, invece, promuoviamo diverse agevolazioni grazie alla Società di Mutua Assistenza. Ma è necessario che anche le istituzioni si muovano: ad esempio con una legge che regolamenti questo tipo di attività e fornisca una tutela giuridica ad una categoria che oggi è l'anello più debole dell'economia».



La Cna sui lavoratori autonomi: «Una categoria abbandonata»

«Una categoria abbandonata a sè». Lo afferma Morena Bellini, presidente di Cna In Proprio di Modena, parlando dei professionisti, nella morsa della crisi come evidenziato da un'indagine commissionata proprio dall'associazione.

Il 52,2% dei professionisti, infatti, denuncia nel 2009 una contrazione del fatturato rispetto all'anno precedente, diminuzione che nel 26% oltrepassa il 20%. La crisi è testimoniata anche dai fatturati medi: tra 30mila e 100mila il 33,4%; tra 100mila e 250mila il 15,9%; oltre 250mila l'1,4%.

Una situazione determinata dal calo degli ordini dichiarato dal 52,1% dei lavoratori

autonomi intervistati. Malgrado la crisi l'88,4% del campione ha dichiarato di avere mantenuto le collaborazioni occasionali in atto, mentre la conferma delle collaborazioni con partita Iva si è fermata all'82,6%. Anche gli investimenti hanno tenuto: il 63,8% ha dichiarato di avere, nel 2009, proceduto ad acquisti in questa direzione.

Tutto questo malgrado un peggioramento della situazione finanziaria, per effetto dell'aumento degli insoluti (denunciato dal 58%) e da quello dei ritardi nei pagamenti (subiti dal 73,9% del campione). Per il futuro il 52,1% si attende un calo degli ordini



Morena Bellini di Cna

ed il 51,1% quelli che si attendono un'analoga flessione dei fatturati. Il 39,1% si attende un ulteriore aumento dei ritardi. Ed il 24,6% di questi reagirà a questa situazione modificando il proprio portafoglio servizi.

FINANZIARIA I governatori chiedono all'esecutivo una commissione sui costi delle pubbliche amministrazioni

Le Regioni bocchiano la manovra

Tremonti: scenderanno dai grattacieli. Errani: noi coi piedi per terra

La Conferenza delle Regioni ha espresso parere negativo alla manovra economica del Governo. I governatori si sono espressi, ha spiegato il presidente della Conferenza, Vasco Errani, all'unanimità, perché il provvedimento del governo è «insostenibile per i tagli pesanti ai servizi e alle Imprese che avranno conseguenze molto, molto negative». Il parere delle Regioni è stato ribadito in occasione della conferenza unificata, che si è svolta ieri pomeriggio al ministero degli Affari regionali.

Per rimarcare il disaccordo verso le scelte del governo e spiegare i motivi degli enti locali, le Regioni hanno anche deciso di scrivere al presidente del Consiglio, Silvio Berlusconi, per «sollecitare» l'istituzione della commissione straordinaria sui costi delle pubbliche amministrazioni. Lo ha riferito sempre ieri il presidente



Vasco Errani, numero uno dell'Emilia-Romagna e presidente della Conferenza delle Regioni

Errani. «Durante l'incontro Berlusconi si è detto d'accordo ma non abbiamo avuto nessuna risposta formale per l'avvio della commissione. Errani è tornato poi a confermare «la richiesta di un tavolo con il governo con l'obiet-

tivo di cambiare la manovra quantitativamente e qualitativamente da qui alla finanziaria, quindi da qui a fine anno».

La bocciatura da parte delle Regioni ha però sollevato la reazione di Tremonti. «Le Regioni scen-

deranno dai grattacieli e verranno a trattare» ha detto il ministro dell'Economia, in conferenza stampa a Palazzo Chigi. «Il loro parere sulla manovra sarà negativo - ricorda - ma il clima è migliorato». Immediata la replica dei

governatori: «noi siamo con i piedi ben piantati per terra e chiediamo da tempo di fare una trattativa vera e non «a parole», considerando che, come è ormai evidente a tutti, i tagli della manovra sono insostenibili» è stato il commento di Errani alle dichiarazioni di Tremonti. «Ci sono le condizioni per una trattativa vera? Ben venga. È quello che proponiamo da sempre» ha concluso Errani.

La notizia della bocciatura della manovra da parte dei governatori è stata invece accolta con freddezza dal ministro per gli Affari regionali, Raffaele Fitto, alla fine della conferenza unificata. «Nessuno - ha commentato il ministro - si aspettava una posizione differente. La manovra non è modificabile, per noi è equa, giusta e necessaria». Quello di oggi, chiude il ministro, è «il passaggio finale e formale di posizioni già formulate».

Rapporto / PMI

Il quadro che viene fuori da un monitoraggio della Cna resta preoccupante: consumi deboli, investimenti al palo, una manovra che può deprimere ancora l'economia

LUIGI DELL'OLIO

Milano

I consumi dei privati che restano deboli nonostante le misure di stimolo dell'economia. Gli indicatori negativi sugli investimenti delle aziende che dipingono un quadro caratterizzato da un diffuso pessimismo. Infine la recente manovra economica con cui il Governo cerca di raddrizzare i conti pubblici, ma che porta con sé un potenziale depressivo per l'economia. Un mix di fattori che attanaglia l'Italia, rischiando di far svanire i segnali di ripresa che si erano manifestati all'inizio dell'anno, come emerge dal monitor che la Cna ha messo a punto per analizzare l'evoluzione della congiuntura. Dati che fanno da base a una serie di proposte per il rilancio messe a punto dall'associazione dell'artigianato e della piccola impresa, basate essenzialmente su due canali di intervento: le sinergie tra aziende per accrescere il potere competitivo superando la tradizionale frammentarietà dell'offerta italiana; un sostegno all'innovazione per crescere sui mercati esteri più dinamici.

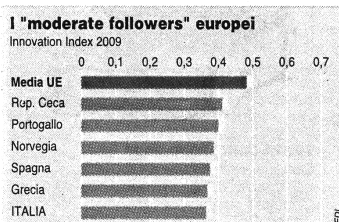
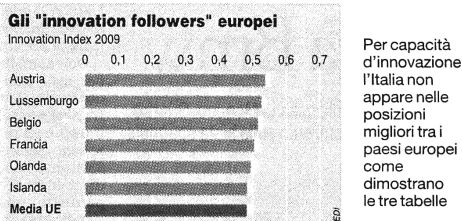
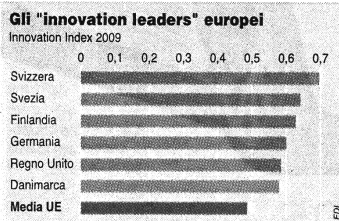
Gli ultimi dati dal fronte del lavoro indicano che il numero di occupati a maggio (dati stagionalizzati) risulta a quota 56,9%, in diminuzione dello 0,2% rispetto ad aprile e dell'1,1% rispetto a maggio 2009. Segno che le dinamiche occupazionali si muovono con un certo ritardo rispetto agli andamenti economici, per cui il picco delle difficoltà potrebbe ancora non essere stato raggiunto. Né va meglio alle imprese, considerato che secondo l'ultimo "Barometro" congiunturale della Cna i fatturati stentano a risalire, gli ordinativi sono ancora molto deboli e la produzione fa registrare un saldo ancora negativo.

Individuare la rotta per cambiare marcia è un compito irri-

GLI ORDINATIVI SONO DEBOLI E LA PRODUZIONE FA REGISTRARE UN SALDO ANCORA NEGATIVO

Sinergie e innovazione le carte del rilancio

Sono le strade maestre indicate dalla Confederazione dell'artigianato e della piccola impresa per investire la marcia e tornare a crescere. La collaborazione tra le aziende è decisiva per la conquista dei mercati esteri, quelli "ricchi" e quelli già usciti dalla crisi



nunciabile per gli imprenditori e intorno a questo tema si è svolto nei giorni scorsi un incontro organizzato dalla Cna, dal titolo: "Lo sviluppo bilico, tra globalizzazione e federalismo". Prescindendo da richieste di interventi pubblici a sostegno della domanda, difficili da immaginare in un periodo in cui dominano le politiche di austerità, gli organizzatori hanno posto l'accento innanzitutto su una riforma culturale che metta al centro il mondo della piccola impresa, che in Italia costituisce circa il 90% del mondo produttivo. Sia sul fronte politi-

co, che tra gli stessi imprenditori è stata auspicata una maggiore propensione verso le sinergie tra realtà che offrono prodotti o servizi simili. Partendo dalla premessa che le imprese più piccole non hanno spalle sufficientemente robuste per affrontare i mercati internazionali, dovrebbe crescere la capacità di collaborazione per vincere le sfide in quei paesi esteri che per primi hanno invertito la rotta intercettando la ripresa e su quelli che non hanno mai fermato la propria corsa (in primis Cina e India).

L'ultimo European Inno-

vation Scoreboard, redatto dalla Commissione Europea, colloca l'Italia al 23esimo — su 32 paesi esaminati, vale a dire i 27 membri più Croazia, Islanda, Norvegia, Serbia, Svizzera e Turchia — per capacità di innovazione espressa. Tre posti in meno rispetto all'analogo studio dello scorso anno, dovuto alla minore rapidità con cui la Penisola si sta muovendo per aumentare la propria competitività internazionale. I paesi che si sono distinti per le migliori prestazioni (identificati dallo studio come *innovation leaders*) sono Danimarca, Germania, Finlandia,

Regno Unito e Svezia, mentre in seconda posizione ci sono gli *innovation followers*, vale a dire Austria, Belgio, Cipro, Estonia, Francia, Irlanda, Lussemburgo, Paesi Bassi e Slovenia.

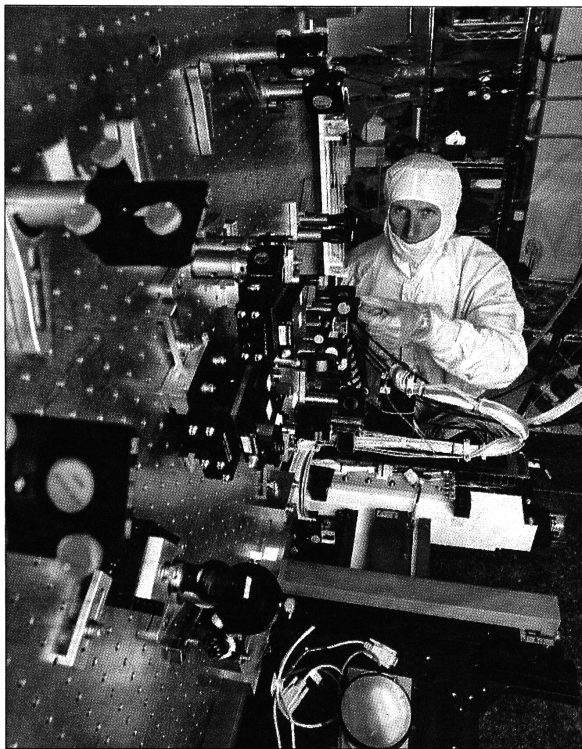
L'Italia è nelle retrovie, tra i *moderate followers*, in compagnia di alcuni tra i paesi in maggior difficoltà economica in questo periodo come Spagna, Ungheria, Grecia e Portogallo. Anche se va detto che lo studio si focalizza prevalentemente sulla presentazione dei brevetti e sull'alta tecnologia, dedicando un peso secondario all'innovazione prodotta da set-

tori trainanti dell'economia italiana come la meccanica, la farmaceutica, gli apparecchi medicali e gli strumenti di precisione. Mentre un'analoga capacità di innovazione non emerge da altri settori produttivi.

L'immagine dell'Italia è negativa anche analizzando il Digital Economy ranking redatto dall' Economist Intelligent Unit e appena pubblicato: la Penisola risulta infatti al 27esimo posto, uno in meno rispetto allo scorso anno, su 70 paesi in una classifica basata su 100 criteri quantitativi e qualitativi che offre una panoramica sulla ricettività dei mercati nei confronti delle opportunità legate a Internet e alle tecnologie digitali di comunicazione. Il nostro Paese è penalizzato tra l'altro dal ritardo nello sviluppo della rete di nuova generazione, motore essenziale per l'innovazione sul fronte dei servizi e della produzione.

La riflessione condotta dall'associazione coinvolge anche le proposte di riforma delle attribuzioni tra Stato ed enti territoriali. Per la Cna il federalismo fiscale può essere una risposta alle inefficienze della spesa e al drenaggio improduttivo delle risorse pubbliche: in caso di attuazione della misura secondo quanto previsto sulla carta, infatti, lo stop ai trasferimenti dallo Stato alle Regioni e agli Enti locali verrebbe accompagnato dalla fissazione degli standard di costo, di spesa e di fabbisogno nelle prestazioni essenziali. Una misura che introdurrebbe nel sistema massicce dosi di autonomia, di responsabilità e di efficienza. Con l'avvertenza che il federalismo, se non accompagnato da un deciso cambiamento della mentalità che metta fine alle clientele, agli interessi particolaristici e alle intermediazioni, rischia di restare una delle tante occasioni mancate del paese.

Il ritardo nello sviluppo della rete di nuova generazione penalizza l'Italia



Intesa con associazioni imprenditoriali e rappresentanti sindacali. La ricetta per bloccare i licenziamenti sul territorio

Tagli del governo, cassa integrazione a rischio

La Regione rinnova il Patto Anticrisi ma avverte: «Aumenterà la tensione sociale»

Il Patto anticrisi della Regione Emilia-Romagna continua, ma sulla sua efficacia pesano i tagli della manovra in discussione al Parlamento. A confermare l'asse che, da aprile 2009, ha bloccato i licenziamenti e salvaguardato le imprese è l'esito del tavolo tra Regione, Upi, Anci, Legautonomie, Unioncamere e associazioni imprenditoriali e sindacali.

«C'è un impianto strategico condiviso per uscire dalla crisi e delineare un nuovo assetto economico-sociale», ha commentato soddisfatto il presidente Vasco Errani.

Sull'accordo, però, incombono i tagli per 780 milioni in due anni. «Siamo ancora in mezzo al guado, ma si comincia a vedere qualche segno più e noi vogliamo stimolarli», ha spiegato l'assessore alle attività produttive Gian Carlo Muzzarelli.

Tra questi il Pil regionale che ad aprile 2010 sale dell'1,1% (contro l'0,8 nazionale) o l'export che nel primo trimestre è cresciuto del 3,4%. I segnali negativi, però, resistono: la

+1,1%

L'andamento del Pil territoriale, più alto delle previsioni (0,8%)

+3,4%

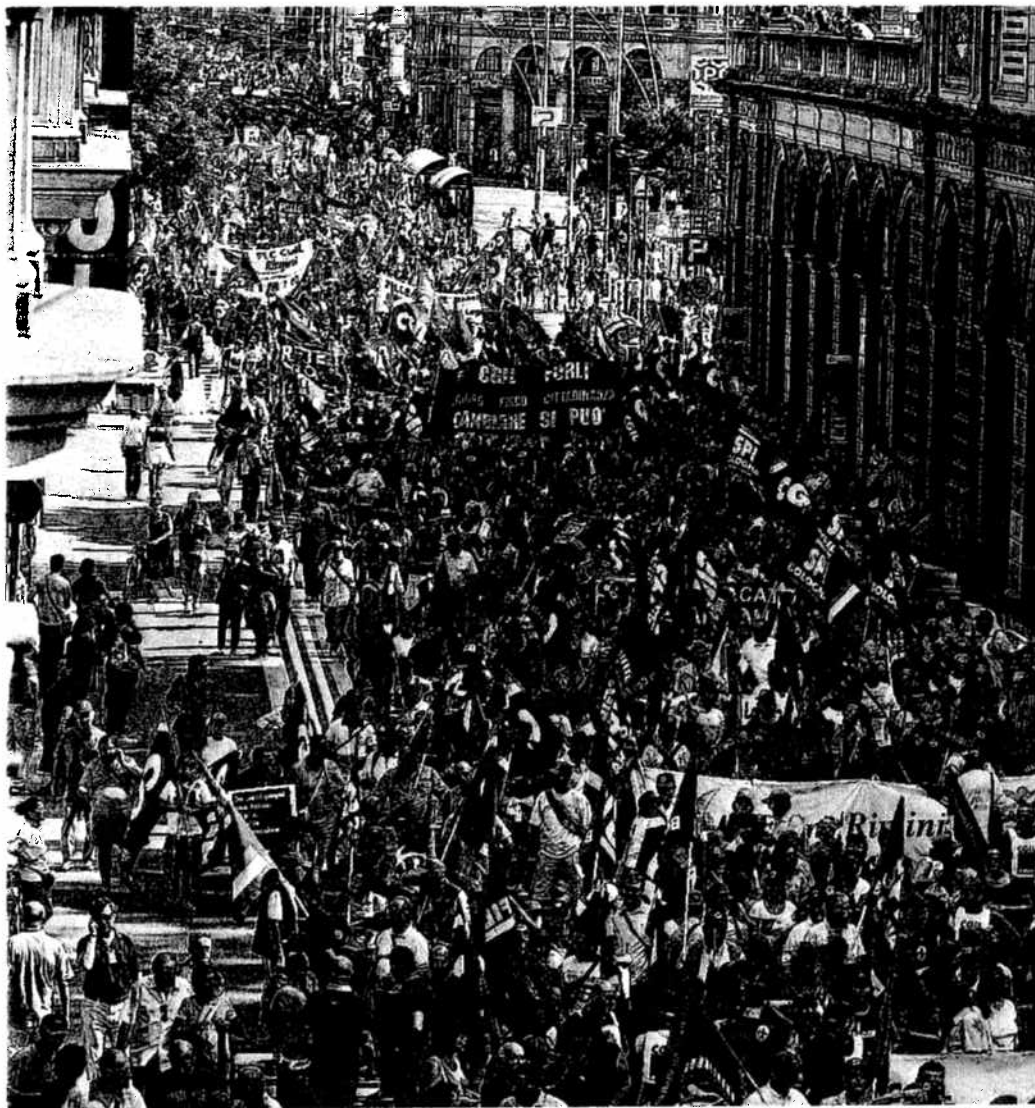
Il tasso di crescita dell'export, nel primo trimestre del 2010

6,2%

L'aumento della disoccupazione, superiore alla media del Nordest

70mln

Gli incentivi che non potranno più essere erogati alle imprese



salita al 6,2% (sotto la media italiana ma sopra quella del Nordest), mentre sempre nel primo trimestre il saldo tra aziende iscritte e cancellate vede un -0,7%.

Numeri che hanno posto come priorità del patto rinnovato quello del prolungamento dell'accordo con il Governo della durata degli ammortizzatori sociali: in Regione hanno beneficiato della Cigs 60.187 lavoratori grazie a 1.054 accordi sindacali, ma tra agosto e dicembre per 19.457 di loro l'ammortizzatore finirà. Muzzarelli ha ipotizzato anche un doppio binario di intervento: a fianco di politiche passive, la Regione intende introdurre di attive puntando sulla formazione, sulla ricerca, sulle reti di impresa e la green economy. L'incognita, però, arriva da Ro-

60.187

I lavoratori in Cassa integrazione straordinaria

La linea

Le Regioni chiederanno al Governo di lavorare per costruire un nuovo accordo sugli ammortizzatori in deroga. «È indispensabile, perché ce n'è ancora bisogno - ha spiegato il governatore dell'Emilia-Romagna e presidente della Conferenza delle Regioni Vasco Errani - Discuteremo con il Governo già nei prossimi mesi».

«Serve una ricognizione sulle risorse utilizzate nel 2009 e 2010 - ha detto - perché secondo nostre valuta-



Il governatore Vasco Errani

Il governatore cerca il dialogo sulla Finanziaria e sul rinnovo degli ammortizzatori sociali

«Riforma della Cig e criteri virtuosi»

Errani a Berlusconi: spieghiamo insieme quali servizi dovremo eliminare

zioni c'è una quota non usata». E ancora: l'obiettivo è «attivare un tavolo a livello nazionale già dalla prossima settimana per costruire questa ricognizione e fare una valutazione realistica della situazione e delle tendenze prima del 31 dicembre». Così per Errani si potrà arrivare «a un accordo che ci consenta di guardare al 2011 con serenità». Per il presidente, inoltre, è comunque indispensabile anche la riforma degli ammortizzatori sociali: «Si metto-

no solo pezzi, il paese ormai non regge più».

Il presidente dell'Emilia-Romagna è intervenuto anche sul tema caldo della manovra, con i tagli del Governo alle Regioni. «Ho chiesto a Berlusconi - ha detto - di fare una conferenza stampa insieme per spiegare le ricadute di questa manovra per quello che realmente sono».

A ventiquatt'ore dal via libera del Senato e a meno di due settimane dal 29 luglio, data entro la quale la Finan-

ziaria dovrà essere approvata (pena la decadenza), Errani è tornato sui tagli e ha detto che «è giusto che i cittadini abbiano piena consapevolezza degli effetti».

L'obiettivo concreto però è quello di introdurre «un principio premiale dei comportamenti virtuosi - ha concluso - Il nostro obiettivo non è riconsegnare le deleghe, ma chiarire che alle competenze devono corrispondere risorse e all'esecutivo su questo punto chiediamo coerenza».