

Infrastrutture in Emilia Romagna

Lo stato di attuazione, le priorità delle imprese

Giovedì 17 marzo 2016 - ore 16,30

Savoia Hotel Regency a Bologna

Relazione introduttiva di

Paolo GOVONI - *Presidente CNA Emilia Romagna*

Saluto e ringrazio l'Assessore Donini ed il nostro Presidente nazionale Vaccarino, per aver accolto l'invito a questo momento di confronto sul tema degli investimenti in infrastrutture.

L'incontro di oggi vuole rappresentare la grande attenzione e la volontà delle micro e piccole imprese a cogliere i seppur timidi segnali di ripresa, chiedendo alle istituzioni di continuare ad impegnarsi per sostenere il sistema economico locale.

La nostra economia presenta gravi ferite, risultato di lunghi anni di crisi, depressione e stagnazione che ci ha colpito più di ogni altro paese della zona euro. È, prima ancora, il risultato di due decenni che hanno modificato, in modo irreversibile, gli equilibri geopolitici ed economici del mondo e introdotto cambiamenti epocali.

La globalizzazione e la finanziarizzazione dell'economia hanno indebolito i vantaggi competitivi del nostro paese. Affievolito la forza di un modello di sviluppo capace di valorizzare, in un'ottica industriale, tradizioni artigiane e virtù locali, basato su piccole imprese, incentrate su settori maturi, ad alta intensità di lavoro. Messo in moto processi che stanno avendo effetti molteplici che vanno in direzioni diverse, se non opposte.

La globalizzazione e la finanziarizzazione hanno, infatti, accresciuto le potenzialità delle imprese orientate ai mercati esterni, rafforzando la loro abilità a rispondere ad una domanda internazionale di prodotti con caratteristiche distintive di artigianalità, design, originalità, funzionalità e contenuto tecnologico. Certamente, questo rappresenta un vantaggio competitivo per il sistema produttivo nel suo complesso ed evidenzia quanto le nostre imprese sappiano innovare e adattarsi ai grandi cambiamenti geopolitici internazionali, al mutare delle tecnologie, all'arrivo di nuovi concorrenti, alla riorganizzazione della manifattura.

Nel contempo, questi fattori rischiano, però, di ridurre la marginalità di un gran numero di imprese orientate al mercato interno che non hanno strumenti propri per accedere a nuovi mercati o per continuare a essere competitive nei mercati già occupati.

La nostra economia di micro e piccola impresa, di impresa diffusa, dunque, va sostenuta nella sua interezza perché corregga le fragilità, rafforzi la capacità di innovazione, di internazionalizzazione, di patrimonializzazione, di adattarsi alle nuove condizioni dell'economia globale e di essere competitiva nei vecchi e nei nuovi mercati.

L'intero tessuto di impresa va irrobustito e allargato migliorando la propensione all'imprenditorialità, trasformando la vocazione naturale propria del nostro modo di fare impresa in vocazione sistematica, favorendo la specializzazione dei mestieri e delle nuove forme di artigianato, la diffusione di nuove filiere, delle reti, delle aggregazioni di imprese e dei consorzi artigiani, investendo in formazione e istruzione, fattori essenziali di un'economia della conoscenza.

È la sfida più importante che politica, sistema economico e rappresentanza devono cogliere, affrontando le molte criticità che la situazione generale ancora presenta.

Certamente occorre molta cautela, ma i dati dimostrano che l'espansione economica europea e la ripresa del mercato interno hanno determinato, nei primi nove mesi del 2015, la crescita dell'attività industriale in Regione.

Il fatturato industriale è cresciuto dell'1,6% rispetto allo stesso periodo del 2014, mentre il fatturato estero è aumentato del 2,3%. Si conferma quindi l'importante contributo delle esportazioni regionali sull'export nazionale.

Non ultimo, sempre nei primi nove mesi del 2015, gli occupati in Emilia Romagna sono complessivamente 1.913.000:

3.600 in più rispetto allo stesso periodo del 2014, crescita tutta concentrata nell'industria in senso stretto, 23.700 occupati in più.

Anche l'Osservatorio Lavoro di CNA evidenzia, nel 2015, una crescita su base annua dell'occupazione nelle micro e piccole imprese del 2,5%. Il dato è confermato dal risultato di

gennaio 2016 frutto, in larga misura, della forte diminuzione registrata dalle cessazioni dei rapporti di lavoro (-23,4%), dato che dimostra il miglioramento dell'economia.

Questi segnali di ripresa devono, però, essere consolidati per far sì che la nostra regione torni ad essere motore dell'intero sistema nazionale.

Il tema delle infrastrutture è pertanto strategico per la competitività delle imprese e di tutto il sistema territoriale.

L'impresa vive oggi in un contesto territoriale dove la mobilità reale e virtuale sono fondamentali per gli scambi commerciali e per rafforzare le reti relazionali nella direzione dell'aumento della competitività di tutti i comparti.

L'Emilia Romagna è il corridoio strategico verso l'Europa e verso l'area Balcanica per lo sviluppo dei mercati internazionali.

Le infrastrutture quindi, sono importanti e necessarie per ridare slancio all'economia regionale, puntando su fattori strutturali in grado di favorire la competitività e l'attrattività di tutto il territorio emiliano-romagnolo in un contesto globalizzato.

Agire tempestivamente su alcune questioni strategiche per la regione, comporta anche ricadute importanti su tutto il sistema Paese.

In Emilia Romagna significa agire su 1.400 km di rete ferroviaria di cui 350 km di competenza regionale.

Sono 246 milioni di tonnellate le merci movimentate su strada nel 2012; 97,9 km medi percorsi su strada (inferiori alla media italiana 101,7 km*)

• Fonte Legambiente

Inoltre, con dati più aggiornati, nel 2014 il traffico autostradale dei veicoli pesanti ha avuto una crescita del +1,1%, mentre dal 2008 al 2014 era calato del 22,5%*.

Nel 2014 il trasporto stradale internazionale è cresciuto sia per il numero di viaggi (+2,5%) sia per il fatturato (+2,8%)*.

In particolare, il parco circolante in Emilia Romagna è costituito da 40.538 veicoli in conto terzi e 428.669 veicoli in conto proprio ed ha 13.162 imprese di trasporto.

Il traffico di attraversamento con veicoli pesanti (superiori a 35 q.li) rappresenta il 15,85% del traffico totale.

Inoltre, nasce in Emilia Romagna il 13,39% del traffico merci dell'intero Paese.

Aggiungiamo poi che in merito alla sicurezza stradale, i costi sociali relativi agli incidenti stradali sono in diminuzione del 10%, percentuale ancora elevata rispetto alla media italiana (€ 458 pro-capite contro € 416 della media nazionale).

Oltre tutto quanto descritto sopra, per CNA c'è il tema della mobilità sostenibile nei suoi aspetti economici diretti e indiretti, sociali e ambientali e negli aspetti relativi alla mobilità casa-lavoro.

CNA Emilia Romagna, con le sue 65.000 imprese associate, è un interlocutore interessato al tema delle infrastrutture per le sue ovvie ricadute sul sistema imprenditoriale regionale così diffuso; è fortemente interessato al tema dell'efficienza delle infrastrutture in quanto elemento esogeno per lo sviluppo dei mercati internazionali.

La movimentazione delle merci e delle persone sono temi molto complessi che richiedono una costante e dettagliata analisi, valutazione e inquadramento nel contesto economico di riferimento.

* Fonte Legambiente

La fiducia e gli investimenti sul territorio devono crescere superando una serie di incertezze che riguardano la solidità economica della regione.

Il Piano Strategico delle Infrastrutture, presentato al Governo lo scorso autunno, è articolato in due priorità e conferma come strategici per la Regione ER gli interventi:

- sulla rete viaria nella direzione della messa in sicurezza e miglioramento generale della viabilità delle arterie maggiormente congestionate;
- sulla rete ferroviaria per potenziarla e migliorare il servizio passeggeri.

Questa revisione del Piano Strategico delle Infrastrutture, che ha visto un importante sacrificio dei territori nell'individuazione delle priorità, prevede una riduzione di circa il 45% del costo complessivo del Programma che passa da oltre 21 miliardi di euro a circa 12 miliardi e una riduzione di circa il 17% del fabbisogno.

In priorità 1 nel settore viario rientrano per esempio:

- Completamento tangenziali Reggio Emilia e Forlì. Possiamo considerare queste prioritarie, ma è necessario prevedere un miglioramento di tutto il sistema delle tangenziali regionale;
- Riqualficazione dell'E45 da Ravenna al confine regionale;
- Hub portuale di Ravenna con interventi ferroviari e riqualficazione della tangenziale;
- Bretella Campogalliano- Sassuolo;
- Autostrada Cispadana;
- Alternativa al Passante Nord di cui non abbiamo ancora il progetto esecutivo e, di conseguenza, incertezza nell'avvio dei lavori. Il timore è che sia necessario un altro decennio per risolvere la congestione di una arteria che non riguarda solo l'Emilia Romagna ma l'intero sistema logistico nazionale. Il dibattito per un miglioramento della viabilità della tangenziale e dell'autostrada sul nodo di Bologna, ha ancora troppi elementi di incertezza che ci preoccupano.

Anche per CNA ER le priorità individuate sono strategiche per lo sviluppo competitivo della Regione, nonostante, la E55 Orte-Mestre, non più prevista, rimanga una infrastruttura strategica per il collegamento Cesena-Ravenna-Mestre con il raccordo Ferrara-Portogaribaldi.

In particolare, la Cispadana è un'infrastruttura che le imprese da tempo sollecitano, indispensabile per migliorare i collegamenti con gli snodi cruciali dell'area Centro Nord, e alternativa all'asse centrale del corridoio A1/A14.

I progetti (ferroviari e viari) messi in cantiere per potenziare l'hub portuale di Ravenna, in crescita in questi primi mesi del 2016 (+17% sul 2015), vanno nella direzione del migliore posizionamento del Porto di Ravenna nel panorama infrastrutturale e logistico europeo.

Il Corridoio Autostradale Tirreno-Brennero (TI-BRE) e la riqualificazione della nuova Romea autostradale, inserite in priorità 2, sono anche queste considerate strategiche per le imprese del territorio e necessitano di essere cantierate al più presto, nell'ottica di un percorso di riqualificazione dell'intero sistema viario regionale.

Non affrontiamo in maniera diffusa in questa sede il tema della digitalizzazione e banda larga in quanto oggetto di uno specifico incontro con l'Assessore Donini l'8 aprile pv., ma sottolineiamo l'importanza delle infrastrutture digitali sempre più necessarie per le piccole imprese, nonostante siano stati compiuti, in questi anni, sforzi importanti. Siamo convinti che la digitalizzazione sia un elemento abilitante della qualità del servizio e del prodotto offerto dalla piccola impresa internazionalizzata.

Approvando le scelte strategiche prioritarie individuate dalla Regione, poniamo l'attenzione su alcuni temi di interesse per le imprese:

1. **Gestione** della tempistica dei progetti esecutivi. Il tema dell'allungamento dei tempi di realizzazione delle opere crea disservizi, perdita di competitività dell'intero territorio, nonché aumento della spesa.

2. I lavori del Passante Nord, o Passante di Mezzo, e della Cispadana devono essere avviati al più presto per agevolare la ripresa economica anche delle aree colpite dal sisma e dalle alluvioni in questi ultimi anni.
3. Per le opere in priorità 2 e per quelle non ancora definite, chiediamo di avviare una mediazione già nella fase di progettazione e definizione dell'intervento. Con la progettazione condivisa si possono evitare le criticità tipiche dell'individuazione di nuove opere pubbliche. Inoltre, i progetti devono essere sviluppati a completamento delle opere già esistenti per l'ottimizzazione del tempo e delle risorse.
4. Maggiore efficienza delle infrastrutture e riduzione/revisione dei costi di accesso. CNA ER monitora lo sviluppo del nuovo Codice degli Appalti, che comprende una ridefinizione delle modalità di concessione, nonché il tema della trasparenza delle procedure e della legalità di tutto il processo d'appalto.
5. Piattaforme intermodali non solo per le merci, ma anche per il trasporto delle persone. Le imprese CNA possono garantire nuovi servizi ed elevate prestazioni agevolando non solo lo sviluppo commerciale delle imprese manifatturiere, ma fornendo un contributo importante anche al settore turistico del territorio regionale. In particolare, in merito al trasporto merci per l'area della Romagna, la Cispadana, il sistema viario e ferroviario a servizio dell'area portuale di Ravenna e il collegamento con Ferrara possono essere utili per lo sviluppo del traffico merci e possono alleggerire la Romea oggi inadeguata per l'incremento del traffico portuale di Ravenna.

In conclusione, CNA ER evidenzia l'importanza di un sistema infrastrutturale efficiente che permetta di cogliere la ripartenza, dopo un periodo di crisi profonda, senza creare differenze tra Nord e Sud del Paese, senza generare divisione tra i territori, tra quelli che hanno ripreso la competizione sul mercato globale e quelli ancora indietro per i ritardi strutturali e politico-economici.

Gli investimenti in infrastrutture per CNA ER devono essere a sostegno dei settori di attività strategici. Tali investimenti sono particolarmente importanti laddove il tessuto economico è rappresentato da micro e piccole imprese diffuse sul territorio regionale che rappresentano il vero motore per la ripresa dell'intero Sistema Paese.

Riteniamo che gli investimenti sollecitati da CNA siano indispensabili per mettere in campo una vera politica industriale a sostegno del sistema economico e della domanda interna.

Vi ringrazio dell'attenzione e passo ora la parola all'Assessore Donini.