

Ricerca Confcommercio – Format: L’impatto dei trasporti e delle infrastrutture sulle Pmi, presentata al *Convegno su "Trasporti e infrastrutture per la competitività delle piccole e medie imprese"*, Mestre 24.02.09

LA RELAZIONE DEL PRESIDENTE DI CONFCOMMERCIO, CARLO SANGALLI

Roadshow Pmi a Mestre: l'intervento del presidente Sangalli

“Il 2009 sarà sicuramente un anno difficile. Il quadro congiunturale in ulteriore peggioramento ci ha costretto a rivedere al ribasso le previsioni per l'anno in corso del Pil, a $-1,8\%$, e dei consumi, a $-0,9\%$, mentre alla fine del 2010 si dovrebbe registrare una modestissima ripresa. Considerato anche l'aumento della disoccupazione che ha ormai superato la soglia dell'8%, la **crisi** sarà, quindi, più lunga e più acuta di quanto previsto. Come confrontarci, allora, con questo scenario? Con il pessimismo non si va certo lontano. Ma, d'altra parte, occorre evitare il rischio di pericolose sottovalutazioni dell'entità della crisi e, conseguentemente, della profondità delle risposte necessarie. Esiste, però, una “terza via” interpretativa delle difficoltà che ci sono e che verranno, e capace di stimolare scelte adeguate e coerenti. E' la via del realismo, quel realismo che ha ispirato il **Manifesto delle Pmi** e vuole essere il nostro contributo responsabile di un'Italia – l'Italia delle imprese - che non ha paura, ma è consapevole delle difficoltà, nuove e pregresse, che occorre affrontare e superare per crescere di più e meglio, per costruire sviluppo e coesione sociale. Perché, vedete, chi pratica questo realismo non ha difficoltà nel riconoscere che l'economia e la società italiana presentano, rispetto alla crisi sistemica dell'economia finanziaria ed al suo impatto sull'economia reale, qualche buon punto di tenuta: un sistema bancario un po' più tradizionale e prudente e che, per così dire, non si è lasciato prendere la mano nel sostenere il modello della crescita a debito; famiglie un po' più patrimonializzate e meno indebitate rispetto alle medie europee e, soprattutto, statunitensi; un sistema di piccole e medie imprese e di territori strutturalmente più flessibili e reattivi rispetto a molti Paesi competitori. Ma il realismo ci ricorda anche il persistente fardello, anzi il macigno, del **debito pubblico**; la debolezza di lungo periodo della crescita della nostra economia, dei redditi e dei consumi delle famiglie. Realismo anche nell'analizzare il sentiment delle famiglie, che hanno soprattutto un atteggiamento molto prudente perché o risparmiano di più o riducono i propri livelli di consumo, e dei consumatori che a fronte del peggioramento del quadro congiunturale sono ancora divisi tra chi mostra un, seppur fragile, ottimismo (52%) e chi invece si dichiara pessimista (30%). Realismo, infine, nel denunciare la crisi profonda che attraversa il settore del commercio che ha registrato nel 2008 la chiusura di 120mila esercizi commerciali con un saldo negativo di 40mila imprese, il più alto degli ultimi dieci anni. Cosa voglio dire, in definitiva? Che la “nave-Italia” può reggere, forse meglio di altri Paesi l'urto della “tempesta perfetta” dei mercati finanziari. Ma non

illudiamoci. I contraccolpi ci sono, e si sono fatti anche più forti, con pesanti ricadute sull'occupazione, sui redditi, sui consumi e sugli investimenti. Che tipo di risposta è stata, allora, fin qui data alla crisi e cos'altro si può e si deve fare? Riduzione del costo del denaro e risposte espansive, fondate sulla mobilitazione della spesa pubblica e sulla riduzione del prelievo fiscale, negli Stati Uniti e, in misura più contenuta, in molti Paesi europei. Da noi, si è operato con il pacchetto del **decreto anti-crisi**. Provvedimento certamente importante per le sue aperture riformatrici e per alcune misure, come il bonus straordinario per chi è più in difficoltà; il riordino degli ammortizzatori sociali, anche con la riproposizione degli indennizzi per le imprese commerciali in crisi e l'estensione degli assegni familiari ai lavoratori autonomi; la valorizzazione dei consorzi di garanzia fidi; l'accelerazione degli investimenti infrastrutturali per mobilitare risorse pari a circa 1 punto di Pil.

Così come – ed era una nostra richiesta - la revisione congiunturale speciale degli **studi di settore**. Un'occasione per rafforzare equità e selettività di questo strumento nonché per affermare il principio dell'inversione dell'onere della prova in caso di azione di accertamento. Con l'obiettivo di assicurare il diritto di ciascun contribuente alla tassazione sulla base del reddito effettivo ed attuale, e non già stimato e presunto.

Misure sostanzialmente condivisibili, dunque, nel decreto che risulta però insufficiente per le risorse: solo 5 miliardi di euro.

Intendiamoci, nessuno nega che l'Italia abbia margini di manovra stretti ma questo è il momento in cui occorre mettere in campo la capacità politica di impiegare bene quel tanto di risorse pubbliche che sono necessarie, anche per realizzare un più robusto e qualificato sistema di ammortizzatori sociali.

E capacità politica per portare avanti il cantiere delle **riforme strutturali**: federalismo fiscale come occasione – difficile e non scontata, ma possibile - di riforma della spesa pubblica e della spesa sociale, ma anche – lo ricordo - le liberalizzazioni ancora da venire, come quella dei servizi pubblici locali.

Sapendo che, in questo modo, si lavora per un'Italia più giusta e più competitiva.

Ecco cosa significa – a mio avviso, a nostro avviso – il “facciamo della crisi un'occasione”.

E che particolare attenzione deve riservare alle PMI ed alle politiche ad esse dedicate, cercando di fare davvero del 2009 – di questo difficilissimo 2009 – il “primo anno italiano delle PMI”.

Ed è proprio questo il tema del Roadshow che Confcommercio, con il supporto delle sue Associazioni, ha organizzato per toccare le principali regioni italiane, affrontando, in ciascuna tappa, uno specifico tema dedicato al mondo delle PMI.

Un'iniziativa certamente impegnativa ma molto importante perchè si propone, con il coinvolgimento della politica, delle forze sociali e delle istituzioni, di aprire nel Paese una grande discussione sul sistema delle piccole e medie imprese. Comparto che costituisce la struttura portante dell'economia reale, contribuendo per oltre il 70% alla formazione del valore aggiunto e per oltre l'80% all'occupazione.

Un settore, la cui valorizzazione, nel contesto economico generale, quale asset fondamentale del nostro tessuto produttivo ed imprenditoriale passa anche attraverso la necessità di una maggiore attenzione da parte delle politiche nazionali ed europee che dovranno ispirarsi a quei principi, quei valori di chi, oggi in Italia, mantiene fortissima la voglia di fare impresa e che ambisce ad una maggiore competitività dell'intero sistema-Paese: tutela della legalità e della sicurezza, garanzia di pluralismo imprenditoriale, maggiore apertura dei mercati, impegno per lo sviluppo territoriale.

Ma questa tappa del Roadshow a Venezia affronta un tema specifico, quello del rapporto tra **trasporti, infrastrutture e PMI** che, come vedremo dai risultati dell'indagine, non può certo definirsi idilliaco, anzi.

Dal nostro studio emerge, infatti, che una fetta consistente di piccole e medie imprese, circa un terzo, ritiene di essere penalizzata dallo stato delle infrastrutture che limita in maniera significativa le strategie commerciali, i ricavi, e la competitività. Tra gli interventi ritenuti più urgenti ed importanti dalle Pmi spiccano, in particolare, le richieste di migliorare le infrastrutture esistenti e la qualità dei servizi connessi all'accesso e all'utilizzo delle stesse, di curarne la manutenzione e la sicurezza.

Un efficiente sistema di infrastrutture e di trasporti costituisce, quindi, una condizione essenziale per la capacità competitiva di tutto il sistema imprenditoriale e, più in generale, del sistema Paese.

Su questo punto abbiamo accumulato un divario imbarazzante che, soprattutto in questi ultimi anni, è ulteriormente cresciuto rispetto a Paesi europei come Francia e Regno Unito, e la cronica congestione dei sistemi di trasporto e logistica ci costa 19 miliardi di euro l'anno. Un quadro impietoso del nostro Paese, dove il non fare costa più del fare e in cui lo sviluppo disarmonico, disarticolato, inadeguato della nostra rete infrastrutturale non ha risparmiato nessuno dei principali sistemi di trasporto, che si tratti di autostrade, di ferrovie, di metropolitane, di porti, di aerei (dove manca una logica di sviluppo nazionale del sistema aeroportuale in grado di superare gli interessi e i particolarismi di carattere locale).

E', pertanto, necessario rafforzare la nostra dotazione infrastrutturale ed è necessario realizzare e completare le grandi opere perché i servizi giochino un ruolo fondamentale nel condizionare la fiducia e l'attività degli imprenditori e nel rendere i territori più o meno accessibili. Interventi infrastrutturali, peraltro, non solo di carattere nazionale o locale, ma che vanno visti in un'ottica allargata di integrazione di assi e di nodi di reti in Europa a cominciare dalla realizzazione dei corridoi europei di attraversamento della barriera alpina: Corridoio V Lisbona-Kiev, Corridoio dei due mari Genova-Rotterdam, Corridoio I Berlino-Palermo.

Ma la recente inaugurazione del **passante di Mestre** spero possa essere un buon viatico per un Paese che vuole voltare pagina, che vuole sbloccare gli interventi, che rifiuta di rimanere prigioniero di dibattiti e di polemiche che si trascinano nel tempo e ritardano i lavori.

Certo, il potenziamento della rete nazionale di infrastrutture dipende anche dalla quantità di risorse a disposizione. In questo senso, il ricorso a modelli di **partenariato pubblico-privato** e ai finanziamenti della Banca europea degli investimenti è utile e prezioso, ma non è sufficiente. Si rende, dunque, necessario, a questo proposito, un impegno finanziario diretto e ingente da parte dello Stato. Nell'allegato Infrastrutture al Dpef per il triennio 2009-2011 sono previsti solo 14 miliardi di euro di fondi pubblici, ma per portare avanti le opere già deliberate dal Cipe servono oltre 55 miliardi di euro. In ogni caso, bisogna spendere al più presto le risorse a disposizione.

Ma non ci sono solo le grandi opere da considerare come prioritarie.

E', infatti, soprattutto a livello urbano e locale, come rileva la nostra indagine, che si registrano le maggiori carenze o inefficienze: a denunciarle sono, infatti, oltre un terzo delle Pmi, soprattutto del commercio e dei servizi.

In questo senso le indicazioni contenute nell'allegato Infrastrutture al Dpef, che riconoscono l'importanza del terziario per l'economia del Paese, considerano prioritarie politiche di trasporti indirizzate alle aree urbane e ai luoghi di insediamento e di svolgimento delle attività commerciali, turistiche e di servizi.

La competitività e lo sviluppo del nostro Paese passa, inoltre, per un efficiente **sistema logistico portuale**. E in un momento così difficile per l'economia del nostro Paese non dovrebbe sfuggire la rilevanza strategica della filiera e gli effetti positivi che può generare sugli altri settori economici in termini di opportunità di accesso ai mercati.

I porti sono da sempre un'apertura sul mondo e rappresentano contemporaneamente per i territori che li ospitano, per le città e per gli abitanti un'opportunità di crescita e di sviluppo. Occorre, quindi, potenziare selettivamente le infrastrutture portuali e retroportuali, anche alla luce dello sviluppo delle autostrade del mare che per l'Italia si traducono in un ruolo strategico di piattaforma logistica europea nel Mediterraneo.

Nell'ambito del dibattito sull'esigenza di una nuova legge sugli assetti portuali, riteniamo, pertanto, opportuno un intervento sugli strumenti di "governance" dei porti che prevedano la partecipazione di rappresentanti delle imprese del terziario.

Infine, e non ultimo, è necessario dare piena attuazione alla riforma dell'autotrasporto che nel complesso ha raggiunto un punto di equilibrio tra le esigenze delle imprese del trasporto e della committenza.

Allo stesso tempo è necessario garantire parità di condizioni nello svolgimento dell'attività di autotrasporto nel mercato italiano tra operatori nazionali e stranieri, che impediscano forme di concorrenza sleale da parte di questi ultimi, così come una più efficace e forte attività di controllo sulle nostre strade.

1) INFRASTRUTTURE E TRASPORTI: LA RICERCA FORMAT-CONFCOMMERCE

L'impatto dei trasporti e delle infrastrutture sulle pmi

ACCESSIBILITÀ AL SISTEMA DEI TRASPORTI

-

L'accessibilità al sistema dei trasporti

Il 34,1% delle imprese ritiene parzialmente o del tutto inadeguata l'accessibilità garantita dalle infrastrutture e dai servizi di trasporto sul territorio di insediamento delle imprese stesse, tendenza più accentuata presso le piccole imprese (10-49 addetti) e le medie (50-249 addetti), dei servizi e manifatturieri. Il 65,9% la giudica, invece, molto o abbastanza adeguata.

Ad esprimere i giudizi più negativi le imprese del Nord Ovest (Valle d'Aosta, Piemonte, Liguria e Lombardia) e del Sud Italia (Campania, Abruzzo, Molise, Puglia, Basilicata, Calabria, Sicilia e Sardegna) in termini di mancanza di raccordi stradali o autostradali e difficoltà di accesso/utilizzo della rete ferroviaria.

Per le Pmi del Nord Ovest l'accessibilità alle infrastrutture ed ai servizi di trasporto nel proprio territorio è insufficiente, mentre per quelle del Meridione è del tutto inadeguata.

Le criticità di sistema

E' soprattutto a livello urbano e locale che, il sistema delle infrastrutture e dei trasporti fa registrare le maggiori criticità. Si è espresso in questo senso il 35,3% delle imprese intervistate.

Il 31,8% segnala le criticità del sistema delle infrastrutture a livello regionale e interregionale, mentre il 21,7% a livello nazionale/internazionale.

Le imprese con maggiori difficoltà ad accedere, e quindi ad utilizzare in modo efficiente, le infrastrutture ed i servizi di trasporto a livello urbano/locale sono le microimprese (1-9 addetti) e le piccole imprese (10-49 addetti), dei servizi e del commercio, del Centro e del Sud Italia.

IMPATTO DEL SISTEMA DELLE INFRASTRUTTURE SULLE PERFORMANCE DELLE IMPRESE

-

Strade

Il 54,2% ritiene lo stato delle strade, insufficiente o del tutto carente.

A pensarlo sono soprattutto le piccole e medie imprese di servizi del Centro e del Sud Italia.

Per il 31,1% lo stato attuale delle strade, in termini di degrado, quando non l'assenza stessa di tale infrastruttura, ha limitato molto o abbastanza le capacità di investimento delle imprese negli ultimi due anni (biennio 2007-2008). Particolarmente allarmante è il dato proveniente dalle medie imprese dei servizi e del commercio del Meridione: per il 42,9% lo stato di degrado o l'assenza delle strade ha inciso molto o abbastanza sulle proprie capacità di investimento.

Anche le Pmi del commercio e dei servizi del Nord Est e del Centro Italia si ritengono penalizzate dallo stato negativo delle strade che ne limita le capacità di investimento.

Autostrade

Il 34,6% delle imprese ritiene lo stato delle autostrade, insufficiente o del tutto carente, opinione prevalente presso le piccole e medie imprese del commercio del Nord Est e del Meridione.

Il 28,1% dell'intero campione ritiene che lo stato delle autostrade abbia limitato molto o abbastanza le capacità di investimento delle imprese. A soffrirne sono soprattutto le medie imprese del commercio e dei servizi del Sud Italia.

Ferrovie

Per il 54,7% delle imprese lo stato delle ferrovie è insufficiente o del tutto carente.

A pensarlo sono soprattutto le imprese di medie dimensioni dei servizi e del commercio del Nord Ovest, Nord Est e Sud Italia.

Il 24,4% delle Pmi ritiene che lo stato delle ferrovie abbia limitato molto o abbastanza le proprie capacità di investimento nel biennio 2007-2008.

Le Pmi del commercio e dei servizi del Nord Ovest più delle altre lamentano lo stato di degrado, o l'assenza, delle infrastrutture ferroviarie come limite per le proprie capacità di investimento.

Aeroporti

Il 33,7% delle imprese ritiene lo stato degli aeroporti, insufficiente o del tutto carente.

L'insufficienza o la carenza degli aeroporti è stata messa in evidenza dalle medie imprese del commercio e dei servizi del Nord Est.

Il 16,7% dell'intero campione ritiene che lo stato degli aeroporti abbia limitato molto o abbastanza le capacità di investimento delle imprese. Tale percentuale è più accentuata presso le medie imprese.

Porti

Il 33,2% delle imprese ritiene lo stato dei porti, insufficiente o del tutto carente, giudizio prevalente da parte delle imprese del commercio del Nord Est.

Il 17,1% dell'intero campione ritiene che lo stato attuale dei porti abbia limitato molto o abbastanza le capacità di investimento delle imprese. Tale percentuale è più accentuata nelle medie imprese.

Interporti e infrastrutture logistiche

Il 32,3% delle imprese ritiene lo stato degli interporti e delle infrastrutture logistiche, insufficiente o del tutto carente.

L'insufficienza o la carenza degli interporti e delle infrastrutture logistiche viene indicata in prevalenza dalle imprese di medie dimensioni, del commercio e dei servizi, del Nord Ovest, del Centro e del Sud Italia.

Il 16,5% dell'intero campione ritiene che lo stato attuale degli interporti e delle infrastrutture logistiche abbia limitato molto o abbastanza le capacità di investimento delle imprese nel biennio 2007-2008. Tale percentuale è più accentuata presso le medie imprese.

Politiche di partnership

Per il 25,3% delle imprese lo stato delle infrastrutture ha ostacolato nel periodo 2007-2008 in maniera significativa la conclusione di partnership con altre imprese italiane o estere.

Le infrastrutture che hanno inciso negativamente sulle politiche delle imprese sono state in prevalenza le strade, le autostrade e le ferrovie. A soffrirne di più sono state le microimprese (1-9 addetti), operative nel settore del commercio, e le imprese del Meridione.

Strategie commerciali

Il 28,3% delle imprese nel periodo 2007-2008 a causa dello stato delle infrastrutture ha limitato in maniera significativa lo sviluppo delle proprie strategie commerciali.

Per il 61,7% degli intervistati è stato soprattutto lo stato delle strade a limitare lo sviluppo delle strategie commerciali. A lamentare come lo stato delle infrastrutture del Paese abbia giocato un ruolo non secondario nel limitare le proprie strategie commerciali sono state in prevalenza le microimprese e le piccole imprese, del commercio, del Centro e del Sud Italia.

Ricavi

Il 29,6% delle imprese afferma che nel periodo 2007-2008 lo stato delle infrastrutture ha limitato molto o abbastanza la crescita dei propri ricavi. All'interno di questo universo ben il 64,9% indica nelle strade l'infrastruttura alla quale ricondurre la causa del fenomeno in questione, mentre il 18,0% indica le ferrovie.

A denunciare l'impatto negativo sui ricavi sono in prevalenza le microimprese, le imprese del commercio, del Centro e del Sud Italia.

Competitività

Il 31,2% delle imprese afferma che nel periodo 2007-2008 lo stato delle infrastrutture ha limitato in maniera significativa la propria competitività.

Tendenza più accentuata presso le piccole imprese del Nord Ovest e presso le medie imprese del commercio del Sud Italia.

Le infrastrutture che più di altre sarebbero state all'origine del gap in questione sono strade (52,1%) e ferrovie (33,7%).

INTERVENTI SUGGERITI DALLE IMPRESE SUL SISTEMA DELLE INFRASTRUTTURE

Per il 57,9% delle imprese sono urgenti ed importanti interventi in favore delle strade; il 37,5% chiede interventi urgenti in favore delle autostrade e il 33% in favore delle ferrovie.

Gli interventi richiesti per le strade

-

Gli interventi ritenuti più importanti ed urgenti per le strade sono:

- *la manutenzione, secondo il 66,3% del campione*; gli interventi di manutenzione delle strade vengono richiesti prevalentemente dalle imprese del Centro e del Sud Italia.
- *il miglioramento della sicurezza delle strade (62,9%)*; indicazione proveniente in prevalenza dalle Pmi del Nord Est e del Meridione.
- *il miglioramento della qualità dei servizi connessi all'accesso e all'utilizzo delle infrastrutture esistenti, (61,1%)*, richiesto dalle Pmi del Nord Est e del Sud Italia.
- *la riduzione dei tempi di accesso e di percorrenza delle infrastrutture (60,3%)*; sono in prevalenza le Pmi del Meridione a richiedere un intervento di questo genere.
- *il miglioramento dei servizi accessori per l'utilizzo delle strade (59,1%)*, miglioramento che viene richiesto in modo urgente in particolare dalle imprese del Nord Ovest e del Nord Est.

Gli interventi richiesti per le autostrade

-

Gli interventi ritenuti più importanti ed urgenti per le autostrade sono:

- *la riduzione dei costi di utilizzo del servizio, secondo il 47,0% delle piccole e medie imprese intervistate*; l'indicazione in questione è maggiormente accentuata presso le Pmi del Nord Ovest.
- *il miglioramento delle infrastrutture esistenti (44,6%)*; tale indicazione è più accentuata presso le imprese del Nord Italia, sia del Nord Ovest, sia del Nord Est.
- *la manutenzione delle infrastrutture esistenti (39,8%)*; gli interventi di manutenzione delle autostrade vengono richiesti in prevalenza dalle piccole e medie imprese del Nord Ovest.

Gli interventi richiesti per le ferrovie

-

Gli interventi ritenuti più importanti ed urgenti riguardano:

- *il miglioramento delle infrastrutture esistenti (33,2%)*; la necessità di intervenire in modo urgente sul miglioramento delle ferrovie prevale significativamente presso le imprese del Nord Ovest, del Nord Est e del Centro Italia.
- *il miglioramento della qualità dei servizi connessi all'accesso e all'utilizzo delle infrastrutture ferroviarie esistenti (36,1%)*, espressa in particolare dalle Pmi del Nord Est e del Centro Italia.

- *il miglioramento della sicurezza (38,4%), richiesta dalle imprese del Nord Est e del Centro Italia.*

Gli interventi richiesti per gli aeroporti

-

Gli interventi ritenuti più importanti ed urgenti per gli aeroporti sono:

- *la riduzione dei costi di utilizzo del servizio secondo il 19,4% del campione; indicazione espressa in prevalenza dalle imprese del Centro e del Sud Italia;*
- *il miglioramento dei servizi di informazione alle imprese per l'utilizzo dell'infrastruttura in questione (19,1%); la richiesta di tale intervento è più accentuata presso le imprese del Centro e del Sud Italia;*
- *il miglioramento della sicurezza (17,1%); richiesta in particolare dalle imprese del Nord Ovest e del Centro Italia.*

Gli interventi richiesti per i porti

Gli interventi ritenuti più importanti ed urgenti dalle riguardano:

- *il miglioramento dell'integrazione con le altre infrastrutture di trasporto (17,8%); intervento richiesto dalle imprese di tutta Italia, pur risultando più accentuato presso le imprese del Nord Ovest e del Sud;*
- *il miglioramento dei servizi di informazione alle imprese circa l'utilizzo dei servizi portuali (17,0%); la richiesta di tale intervento è più accentuata presso le imprese del Centro e del Sud Italia.*
- *il miglioramento dei servizi accessori per l'utilizzo delle infrastrutture portuali (16,8%), intervento chiesto in modo urgente in prevalenza dalle Pmi del Nord Ovest e del Centro Italia.*

Gli interventi richiesti per gli interporti e le infrastrutture per la logistica

-

Gli interventi ritenuti più importanti ed urgenti per gli interporti e le infrastrutture per la logistica sono:

- *il miglioramento dell'integrazione dell'infrastruttura in questione con le altre infrastrutture di trasporto (16,9%), tale intervento viene richiesto con urgenza prevalentemente dalle imprese del Nord Ovest e del Centro Italia;*
- *il miglioramento dei servizi accessori per l'utilizzo degli interporti e delle infrastrutture per la logistica (15,0%), richiesto in prevalenza dalle Pmi del Nord Ovest;*
- *l'aumento delle infrastrutture esistenti secondo il 13,9% del campione; tale indicazione prevale presso le Pmi del Centro Italia.*

2) INFRASTRUTTURE, TRASPORTI E PMI: SCHEDA



ROADSHOW PMI

INFRASTRUTTURE, TRASPORTI E PMI

A cura di Confcommercio

Premessa

L'efficienza dei sistemi di trasporto e logistica costituisce una condizione essenziale per la capacità competitiva di tutto il tessuto imprenditoriale e, più in generale, del sistema Paese.

Come evidenziato anche nell'ultimo Allegato al DPEF, la debolezza infrastrutturale italiana rappresenta una criticità storica che, negli ultimi 20 anni, nel confronto con i principali partner europei, si è ulteriormente aggravata.

I Paesi che, come la Francia, il Regno Unito, la Germania, il Belgio e l'Olanda, sul fronte della dotazione di infrastrutture in rapporto al PIL già nel 1985 distaccavano l'Italia, nel 2005 hanno ulteriormente allungato il passo. Inoltre, ancor più grave è che nazioni che 20 anni fa conseguivano risultati peggiori dei nostri, ci abbiano oggi superato o siano in fase di imminente sorpasso. Esempio, a questo proposito, la performance della Spagna.

In Italia, poi, a fronte di una rete di infrastrutture a servizio del Paese sostanzialmente immutata, i traffici, specialmente quelli su strada, sono cresciuti vertiginosamente, al punto da generare fenomeni cronici di congestione sulle reti di trasporto.

L'inefficienza (fisico-organizzativa) dei trasporti e della logistica, misurata dalla relazione tra i valori della produzione industriale e quelli riferiti ai costi di trasporto e logistica, denota un gap di competitività del nostro sistema economico rispetto ai partners europei.

In Italia la produzione industriale vale 904 mld di euro e i costi di trasporto e logistica ammontano a 186 mld di euro, pesando per circa il 20%.

Inoltre, secondo l' Allegato al DPEF, l'incidenza della congestione nel sistema logistico costa 19 mld di euro l'anno in Italia ed il costo della congestione nelle grandi e medie aggregazioni urbane è stimato annualmente intorno ai 9 miliardi di euro.

L'Allegato Infrastrutture al DPEF

Le priorità di intervento nel settore, individuate dall'Allegato al DPEF, disegnano un programma di lavoro impegnativo.

Confcommercio ha apprezzato, nel metodo, il riconoscimento dei sistemi di trasporto e logistica quali essenziali asset per la competitività del sistema Paese e, la considerazione per l'importante ruolo svolto dal terziario, anche in termini di contributo al PIL nazionale, con l'assegnazione di una valenza particolarmente strategica a quelle politiche dei trasporti destinate specificatamente alle aree urbane e a contesti privilegiati di insediamento delle attività del terziario.

In tema di risorse, però, a fronte di una necessità stimata per completare le grandi opere della Legge Obiettivo già deliberate dal CIPE pari ad oltre 55 miliardi di euro, l'Allegato Infrastrutture prospetta un impegno diretto del bilancio dello Stato nel triennio 2009-2011 limitato a soli 14 miliardi di euro e, cosa ancora più preoccupante, i provvedimenti economici finora varati sono ancora troppo lontani dal conseguire tale minore target.

Se, infatti, va salutata positivamente l'intenzione di attivare strumenti alternativi per il finanziamento delle infrastrutture, quali per esempio il partenariato pubblico-privato o la collaborazione della Banca Europea degli Investimenti, l'ambizioso progetto di potenziamento della rete infrastrutturale italiana per essere centrato richiede il supporto di un maggior volano di risorse certe, messe in campo dal bilancio dello Stato.

Trasporti e territorio: due variabili da governare insieme per l'accessibilità

Traffico e congestione stradale generano una dilatazione dei tempi di percorrenza della rete italiana che in alcune aree critiche del Paese supera il 50% rispetto a normali condizioni di esercizio.

Si tratta di pesanti criticità sul fronte delle accessibilità territoriali, che per essere efficacemente governate richiedono la piena integrazione tra pianificazione dei sistemi di trasporto e logistica e la più generale pianificazione dell'uso del territorio.

“Integrazione” tra modalità di trasporto, tra assi e nodi, tra grandi opere e reti secondarie

Con lo sviluppo della logistica la variabile strategica per la competizione è divenuta il fattore tempo, e in particolare, in un'ottica integrata, il tempo necessario per il completamento di tutte le diverse fasi della catena logistica.

Per l'efficacia complessiva dei sistemi, sono, dunque, necessari interventi integrati:

- □ sulle diverse modalità di trasporto, in un'ottica multimodale;
- □ sugli assi e sui nodi delle reti;

- □ sulle reti principali e su quelle secondarie di distribuzione capillare.

Rapido completamento del disegno infrastrutturale di ancoraggio ai mercati europei e, in un'ottica euromediterranea, a quelli nordafricani

Accelerare il potenziamento infrastrutturale, a cominciare dai corridoi prioritari europei (Corridoio V Lisbona-Kiev, Corridoio dei due mari Genova-Rotterdam, Corridoio 1 Berlino-Palermo), ponendo anche attenzione, in un'ottica integrata, alle reti secondarie di accesso e distribuzione capillare, e alle strutture logistiche di supporto, per una reale diffusione dello sviluppo. Occorre, a tal proposito, ridurre i vincoli e migliorare la fluidità delle catene logistiche e di trasporto nei punti di interscambio, attraverso una politica di marketing territoriale che permetta l'attrazione di investimenti in piattaforme per il trattamento e la distribuzione delle merci.

Inoltre, il pieno sviluppo delle autostrade del mare, all'interno di un rilancio complessivo dei traffici e delle attività marittime, costituisce un tassello importante nella costruzione di uno ruolo strategico, per l'Italia, di piattaforma logistica europea nel Mediterraneo. Ma affinché tale scenario si realizzi, occorre potenziare in maniera selettiva le infrastrutture portuali e retroportuali, ed i loro collegamenti con il territorio, ponendo particolare attenzione al rapporto, spesso critico, tra porti e città ospitanti.

Valichi alpini: riconoscimento del deficit competitivo generato da un attraversamento obbligato

Le criticità sofferte dal sistema Paese per le difficoltà di attraversamento dei valichi alpini devono essere superate, attraverso un preciso riconoscimento, anche in ambito Ue, delle penalizzazioni derivanti al settore dell'autotrasporto, ma più in generale all'intera economia italiana, dalle attuali insufficienti capacità di attraversamento.

Riequilibrio modale: agire non sui divieti ma sulla promozione di efficaci alternative al "tuttostrada"

Promuovere un equilibrio modale compatibile con le catene logistiche che i processi organizzativi, messi in atto dalle aziende manifatturiere e commerciali, tendono ad ottimizzare. Sviluppo dell'intermodalità terrestre (ferro/gomma) nell'area centro-settentrionale del Paese, e di quella marittima (mare/gomma) nell'area meridionale.

La questione urbana: interventi strutturali sulla mobilità delle merci e delle persone per superare l'emergenza

Traffico e congestione colpiscono pesantemente l'accessibilità e la competitività dei nodi urbani. Occorre promuovere interventi strutturali a servizio della mobilità urbana delle merci e delle persone che siano realmente in grado di accrescere, al di là degli interventi emergenziali, l'attrattività e la qualità dell'ambiente urbano: ad esempio logistica urbana, sistemi di trasporto rapido di massa, servizi innovativi di trasporto (car sharing, car pooling, taxi collettivo), mobility management, trasporto pubblico locale.

La Commissione consiliare "Politiche per le Aree Urbane" di Confcommercio ha recentemente approvato un documento nel quale si sottolinea la necessità di coniugare politiche di restrizione con adeguate politiche delle infrastrutture e, soprattutto, di tenere nella dovuta considerazione anche le esigenze di quanti svolgono lungo le strade e le piazze la propria attività commerciale, turistica, artigiana, di servizio, ed assicurano vivibilità e qualità alle città. A tal fine è prevista l'istituzione di un tavolo di lavoro con il Ministero delle infrastrutture.

Incentivi alla ristrutturazione e riorganizzazione delle imprese di autotrasporto nella prospettiva dei distretti logistici

Adottare preferibilmente un criterio di "territorialità" nei processi di ristrutturazione e riorganizzazione delle imprese: introduzione di sistemi innovativi nella gestione di problemi logistici e nell'organizzazione delle filiere logistiche nelle aree caratterizzate dalla presenza di distretti industriali, commerciali, turistici, in modo da far evolvere questi stessi verso una più congruente connotazione di distretti logistici.

Liberalizzazione regolata dell'autotrasporto: una riforma condivisibile da attuare

Piena attuazione dei principi della riforma del 2005: libera negoziazione delle tariffe, qualificazione professionale, trasparenza dei rapporti contrattuali, tutela della sicurezza stradale.

In questo senso è anche necessario rendere immediatamente operative a livello nazionale le norme contenute nel regolamento comunitario, al vaglio del Parlamento europeo, sulle regole di cabotaggio stradale per arginare la concorrenza sleale sul territorio nazionale da parte di vettori stranieri.

E', inoltre, necessario che il provvedimento normativo sia accompagnato da un potenziamento dell'attività di controllo su strada, che nell'ultimo anno è invece diminuita, per evitare l'elusione delle norme che dovrebbero garantire la regolarità dell'attività di trasporto.

Riforma della legge 84/94 sugli assetti portuali: ascoltare le esigenze del fare impresa

Con la riforma della legge 84/94 sugli assetti portuali, attualmente oggetto di discussione legislativa, occorre ricercare un avanzato equilibrio tra le istanze più generali, legate alla definizione degli assetti del sistema logistico nazionale, e quelle locali espresse dai territori ospitanti i singoli scali, evitando i tentativi di regolazione del settore su base meramente regionale che sarebbero inadeguati a fronteggiare la forte competizione internazionale.

E' tuttavia necessario rafforzare il legame tra i porti e le economie circostanti, potenziando gli organi e gli strumenti di "governance" che la legge 84 ha predisposto a tal fine, prevedendo, la loro apertura anche ai rappresentanti delle imprese del commercio, del turismo e dei servizi.

Sono, inoltre, imprescindibili la trasparenza ed i controlli sul regime di autonomia finanziaria delle Autorità Portuali, nonché le modalità attuative dello stesso non vessatorie per gli utenti portuali e norme sui contratti di lavoro applicati dalle imprese presenti nei porti rispettose dei principi di autonomia sindacale e concorrenza imprenditoriale.

3) ECONOMIA, MERCATO DEL LAVORO E IMPRESE IN VENETO



ROADSHOW PMI

ECONOMIA, MERCATO DEL LAVORO E IMPRESE NEL VENETO

A cura dell'Ufficio Studi Confcommercio



LE DINAMICHE ECONOMICHE DEL VENETO

Negli ultimi anni l'economia del Veneto è risultata tra le più dinamiche sia rispetto alla ripartizione del Nord-Est sia rispetto alla media del Paese.

Tra il 1996 e il 2000 la crescita media annua del valore aggiunto a livello nazionale è risultata di poco inferiore al 2%

per poi più che dimezzarsi nel successivo periodo 2001-2007 scendendo all'1,1%. Rispetto a questa evoluzione

l'economia del Veneto ha registrato un incremento medio annuo del 2,3% nel periodo 1996-2000 per poi proseguire

negli anni successivi con una velocità di crescita più ridotta. La crescita media annua del valore aggiunto tra il 2001 e il

2007 è stata, infatti, dell'1,2%, un risultato comunque superiore della crescita media annua a livello nazionale.

Dopo un periodo di risultati positivi grazie alla buona performance della produzione industriale, degli investimenti e delle esportazioni, il mutamento delle condizioni sui mercati internazionali e la maggiore pressione competitiva sui prodotti italiani ha probabilmente rallentato le attività delle imprese di trasformazione della regione soprattutto quelle maggiormente orientate all'estero.

A partire dal 2008 il peggioramento del quadro economico internazionale e nazionale ha determinato e continuerà a determinare una contrazione significativa del valore aggiunto (Tab.1).

TAB. 1 - VALORE AGGIUNTO AI PREZZI BASE IN TERMINI REALI

	variazione % media annua		
	1996-00	2001-07	2008-10
Verona	2,1	1,3	-0,8
Vicenza	2,3	0,6	-0,9
Belluno	2,4	0,1	-0,6
Treviso	2,3	1,5	-0,8
Venezia	2,1	1,5	-0,8
Padova	3,0	1,6	-0,8
Rovigo	1,4	1,3	-0,6
VENETO	2,3	1,2	-0,8
Nord Est	2,2	1,0	-0,7
ITALIA	1,9	1,1	-0,8

Fonte: Rapporto sulle Economie Territoriali 2009 - Ufficio Studi Confcommercio

In linea con uno sviluppo produttivo più sostenuto rispetto a quanto realizzato nel resto del Paese, anche la spesa per consumi delle famiglie del Veneto ha evidenziato nel corso degli ultimi anni una crescita significativa che è stata più accentuata nel periodo 1996-2000 (+2,9%), mentre nel periodo 2001-2007 si è registrato un rallentamento dei consumi

(+0,9%), anche se più attenuato rispetto al dato nazionale; nel periodo 2008 – 2010 la spesa per consumi delle famiglie è stimata in netta frenata (Tab. 2).

Tab. 2 - Consumi delle famiglie in termini reali

variazione % media annua

	1996-00	2001-07	2008-10
Verona	2,9	1,0	0,0
Vicenza	3,1	0,9	-0,1
Belluno	2,8	0,7	-0,2
Treviso	3,0	1,0	0,1
Venezia	2,9	1,0	-0,3
Padova	2,8	0,9	-0,3
Rovigo	2,6	0,6	-0,4
VENETO	2,9	0,9	-0,2
Nord Est	2,8	0,8	-0,2
ITALIA	2,5	0,7	-0,4

Fonte: Rapporto sulle Economie Territoriali 2009 - Ufficio Studi Confcommercio

Il valore aggiunto per abitante ha registrato una costante crescita tra il 1995 ed il 2007 raggiungendo valori al di sopra della media italiana e di poco inferiore al dato della ripartizione del Nord-Est (Tab.3).

Tab. 3 - Valore aggiunto per abitante

valori a prezzi correnti (in euro)

	1995	2000	2007
Verona	19.392	23.384	27.864
Vicenza	19.808	23.958	27.375
Belluno	17.849	22.574	26.520
Treviso	18.545	22.446	26.824
Venezia	17.395	21.617	27.257
Padova	17.665	22.435	27.666
Rovigo	15.088	18.274	23.413
VENETO	18.312	22.510	27.160
Nord Est	18.731	23.025	27.615
ITALIA	15.061	18.711	23.080

divari territoriali (Italia=100)

	1995	2000	2007
Verona	128,8	125,0	120,7
Vicenza	131,5	128,0	118,6
Belluno	118,5	120,6	114,9
Treviso	123,1	120,0	116,2
Venezia	115,5	115,5	118,1
Padova	117,3	119,9	119,9
Rovigo	100,2	97,7	101,4
VENETO	121,6	120,3	117,7
Nord Est	124,4	123,1	119,6
ITALIA	100,0	100,0	100,0

Tab. 4 - Consumi delle famiglie per abitante

valori a prezzi correnti (in euro)

	1995	2000	2007
Verona	13.556	17.271	20.272
Vicenza	9.694	12.426	14.524
Belluno	12.194	16.060	19.659
Treviso	9.344	11.917	13.861
Venezia	12.463	16.413	19.975
Padova	10.619	13.623	16.094
Rovigo	8.857	11.617	14.228
VENETO	11.086	14.286	16.969
Nord Est	11.584	14.925	17.733
ITALIA	9.937	12.771	15.430
divari territoriali - (Italia=100)			
	1995	2000	2007
Verona	136,4	135,2	131,4
Vicenza	97,6	97,3	94,1
Belluno	122,7	125,8	127,4
Treviso	94,0	93,3	89,8
Venezia	125,4	128,5	129,5
Padova	106,9	106,7	104,3
Rovigo	89,1	91,0	92,2
VENETO	111,6	111,9	110,0
Nord Est	116,6	116,9	114,9
ITALIA	100,0	100,0	100,0

Fonte: Rapporto sulle Economie Territoriali 2009 - Ufficio Studi Confcommercio

In linea con questa situazione anche la spesa delle famiglie per abitante risulta superiore al dato medio nazionale, seppur più contenuta rispetto al valore del Nord-Est (Tab. 4).

IL MERCATO DEL LAVORO E L'OCCUPAZIONE

Le caratteristiche del mercato del lavoro nella regione e nelle sue province evidenziano un contesto di base molto

dinamico. Nel 2007 la propensione al lavoro della popolazione attiva, misurata dal tasso di attività¹¹¹, è elevata e supera il 68%, valore più alto del dato nazionale (62,5%).

¹¹¹ Il tasso di attività è il rapporto tra le persone appartenenti alle forze di lavoro e la popolazione di 15 anni e più.

Le dinamiche registrate dalle diverse componenti delle forze di lavoro hanno, inoltre, contribuito a mantenere ad un livello tra i più bassi del Paese il tasso di disoccupazione^{2[2]}, che nel 2007 è stato pari al 3,3% (6,1% il tasso di disoccupazione nazionale) (Tab. 5).

^{2[2]} Il tasso di disoccupazione è dato dal rapporto tra le persone in cerca di occupazione e le forze di lavoro, mentre il tasso di occupazione è il rapporto tra gli occupati e la popolazione di 15 anni e più

TAB.5 – L'OFFERTA DI LAVORO (ANNO 2007)

	Tasso attività	Tasso. occupazione	Tasso disoccupazione
Verona	69,3	66,9	3,4
Vicenza	68,0	65,6	3,4
Belluno	69,3	67,8	2,1
Treviso	70,3	67,5	3,9
Venezia	64,6	62,7	2,9
Padova	68,1	65,9	3,2
Rovigo	67,1	64,5	3,8
VENETO	68,1	65,8	3,3
Nord Est	69,8	67,6	3,1
ITALIA	62,5	58,7	6,1

Fonte: Elaborazioni Ufficio Studi Confcommercio su dati Istat

La crescita economica realizzata dall'area nel corso degli ultimi anni ha avuto riflessi positivi sull'occupazione che ha registrato tra il 2000 ed il 2008 un aumento degli occupati totali della regione passati da 1.917.000 a 2.153.000 unità, (+236 mila unità, pari ad una crescita del 12,3%).

Dal punto di vista della composizione settoriale, l'occupazione della regione è concentrata nei servizi, compresi quelli della Pubblica Amministrazione, che rappresentano oltre il 58,2% degli occupati e nell'industria (39% del totale). Si tratta di una struttura che si discosta dal dato nazionale e della ripartizione per la presenza nel Veneto di una quota maggiore di occupati nell'industria (Tab. 6).

TAB. 6 - GLI OCCUPATI PER MACRO SETTORI (VALORI IN MIGLIAIA)

	Veneto		Nord est		Italia	
	2000	2008	2000	2008	2000	2008
Agricoltura	92	60	251	179	1.014	884
Industria	775	840	1.723	1.810	6.575	6.956
Servizi	1.050	1.254	2.662	3.129	13.621	15.584
Totale economia	1.917	2.153	4.636	5.118	21.210	23.423
comp. %						
Agricoltura	4,8	2,8	5,4	3,5	4,8	3,8
Industria	40,4	39,0	37,2	35,4	31,0	29,7
Servizi	54,8	58,2	57,4	61,1	64,2	66,5
Totale economia	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: Elaborazioni Ufficio Studi Confcommercio su dati Istat

IL SISTEMA DELLE IMPRESE

La base produttiva nel Veneto ha i suoi punti di forza nella vasta realtà costituita da piccole e medie imprese che operano nel settore dei servizi e nel sistema industriale che ha una forte vocazione all'export.

Nella regione attualmente sono presenti, secondo i dati Movimprese, 509.377 imprese di cui la metà opera nei servizi di mercato; all'interno di questo macro settore la quota più rilevante è rappresentata dalle 114.024 imprese del commercio (il 22,4% del totale) (Tab. 7).

L'evoluzione tra il 2000 e il 2008 del sistema imprenditoriale locale ha registrato un ridimensionamento della quota

delle imprese agricole (dal 23,6% a 16,8%) mentre si è rafforzata la presenza sia delle imprese dei servizi la cui quota di rappresentanza è passata dal 45,5% al 50,1%, sia delle imprese industriali (da 27,4% a 29,6%).

TAB. 7 – LE IMPRESE REGISTRATE

	Veneto		Nord-est		Italia	
	2000	2008	2000	2008	2000	2008
AGRICOLTURA	116.365	85.584	263.297	210.359	1.070.786	913.315
INDUSTRIA	135.486	150.626	310.586	351.417	1.426.082	1.617.258
SERVIZI	224.397	254.999	556.521	609.800	2.852.304	3.214.134
- Commercio	112.238	114.024	268.135	264.460	1.524.792	1.579.871
NON CLASS.	17.386	18.168	35.484	39.891	349.390	359.360
TOTALE ECONOMIA	493.634	509.377	1.165.888	1.211.467	5.698.562	6.104.067
comp. %						
AGRICOLTURA	23,6	16,8	22,6	17,4	18,8	15,0
INDUSTRIA	27,4	29,6	26,6	29,0	25,0	26,5
SERVIZI	45,5	50,1	47,7	50,3	50,1	52,7
- Commercio	22,7	22,4	23,0	21,8	26,8	25,9
NON CLASS.	3,5	3,6	3,0	3,3	6,1	5,9
TOTALE ECONOMIA	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: Elaborazione Ufficio Studi Confcommercio su dati Movimprese

Tra le forme giuridiche adottate dalle imprese della regione, si registra una prevalenza delle ditte individuali che è molto alta nelle imprese agricole (l'87,6% delle imprese del settore), ma ha valori significativi anche nel commercio (61%) e nell'industria (54,6%), e in ciò si discosta poco dalla situazione a livello nazionale (Tab. 8).

E' rilevante anche la diffusione all'interno dei settori di forme giuridiche più complesse nell'organizzazione dell'attività aziendale come le società di capitali e le società di persone.

Da questo punto di vista tra le imprese industriali del Veneto le società di capitali rappresentano il 22,4% del totale del settore, mentre le società di persone il 21,9%; nel settore dei servizi di mercato considerato nel suo complesso, le società di capitali sono circa il 22,7% mentre le società di persone il 26,7%, valori più elevati rispetto alla media italiana.

TAB. 8 – LE IMPRESE PER FORMA GIURIDICA

(quote % - anno 2008)

Veneto	Soc. cap.	Soc.pers.	Dit. ind.	Altre f.	Totale
AGRICOLTURA	1,2	10,2	87,6	1,0	100,0
INDUSTRIA	22,4	21,9	54,6	1,1	100,0
SERVIZI	22,7	26,7	48,3	2,2	100,0
- Commercio	16,5	22,0	61,0	0,5	100,0
NON CLASS.	53,6	38,1	1,9	6,4	100,0
TOTALE ECONOMIA	20,1	22,9	55,1	1,8	100,0

Italia	Soc. cap.	Soc.pers.	Dit. ind.	Altre f.	Totale
AGRICOLTURA	1,3	6,3	90,5	1,9	100,0
INDUSTRIA	23,2	18,8	55,2	2,8	100,0
SERVIZI	21,8	22,2	52,9	3,0	100,0
- Commercio	15,6	18,8	64,9	0,7	100,0
NON CLASS.	49,5	34,6	3,6	12,3	100,0
TOTALE ECONOMIA	20,7	19,7	56,2	3,4	100,0

Fonte: Elaborazioni Ufficio Studi Confcommercio su dati Movimprese

Gli andamenti recenti relativi alla dinamica imprenditoriale evidenziano una situazione di crisi in linea con quanto si registra nel sistema produttivo del Paese. I riflessi negativi di una fase congiunturale molto debole hanno ridotto la vitalità del sistema imprenditoriale locale come si desume dall'andamento nel 2008 della nati/mortalità delle imprese (Tab. 9).

Una perdita di imprese si è registrata sia nel settore agricolo, dove prosegue la ristrutturazione del sistema imprenditoriale che dura da anni e che è dovuto alla maggiore concentrazione della produzione, sia nell'industria che paga il deciso rallentamento dell'attività economica, soprattutto quella legata alla domanda estera.

Preso nel suo insieme il settore dei servizi di mercato ha registrato un bilancio fortemente negativo (-5.636 imprese è il saldo del 2008), condizionato soprattutto dall'andamento del settore commercio. Nel 2008 vi è stata una prevalenza di cancellazioni di imprese rispetto alle iscrizioni sia per quanto riguarda l'ingrosso che la rete del dettaglio che ha determinato un saldo negativo di 2.750 imprese.

TAB. 9 – NATI-MORTALITA' DELLE IMPRESE 2008

Veneto	Iscritte	Cessate	Saldo
AGRICOLTURA	2.758	5.891	-3.133
INDUSTRIA	8.663	10.609	-1.946
SERVIZI	12.457	18.093	-5.636
- Commercio	5.799	8.549	-2.750
NON CLASS.	8.549	1.291	7.258
TOTALE ECONOMIA	32.427	35.884	-3.457

Italia	Iscritte	Cessate	Saldo
AGRICOLTURA	30.789	54.856	-24.067
INDUSTRIA	94.082	116.773	-22.691
SERVIZI	160.008	230.393	-70.385
- Commercio	82.350	121.210	-38.860
NON CLASS.	125.787	30.064	95.723
TOTALE ECONOMIA	410.666	432.086	-21.420

Fonte: Elaborazione Ufficio Studi Confcommercio su dati Movimprese

[3\[1\]](#) 1[1] Il tasso di attività è il rapporto tra le persone appartenenti alle forze di lavoro e la popolazione di 15 anni e più.

[4\[2\]](#) Il tasso di disoccupazione è dato dal rapporto tra le persone in cerca di occupazione e le forze di lavoro, mentre il tasso di occupazione è il rapporto tra gli occupati e la popolazione di 15 anni e più

4) IL "MANIFESTO" DELLE PMI



IL MANIFESTO DI CONFCOMMERCIO L'ITALIA DELLE IMPRESE, LE IMPRESE PER L'ITALIA





L'economia internazionale è entrata, dall'ultimo trimestre del 2008, in una fase di recessione, che dovrebbe raggiungere il suo culmine nel corso di quest'anno, con pesanti ricadute sull'occupazione, sui redditi, sui consumi e sugli investimenti. In Italia, poi, all'impatto della crisi finanziaria sull'economia reale si sommano ritardi strutturali di lungo periodo, che, nel loro complesso, costituiscono la sostanza notissima delle cause della crescita lenta, della competitività difficile, della produttività stagnante o declinante.

Con il pessimismo non si va lontano. Ma – entro ed oltre il perimetro della crisi - con la realtà bisogna fare i conti. Con responsabilità e senza paure. Perché – come ha detto il Presidente della Repubblica, Giorgio Napolitano, nel suo messaggio di fine anno – “l'unica cosa di cui aver paura è la paura stessa”.

Questo manifesto vuole dunque essere il contributo responsabile di un'Italia che non ha paura, ma è consapevole delle difficoltà, nuove e pregresse, che occorre affrontare e superare per crescere di più e meglio, per costruire sviluppo e coesione sociale.

E' il contributo dell'Italia delle imprese. Delle sue PMI, in particolare, che costituiscono il 95% della struttura produttiva del Paese, che contribuiscono per oltre il 70% alla formazione del valore aggiunto e per oltre l'80% all'occupazione. Il tutto nel contesto di un mercato interno europeo, in cui oltre il 99% delle imprese rientra nella classe dimensionale fino a 250 addetti e in cui circa 18 milioni di imprese sono classificate come microimprese con meno di 10 addetti.

In Europa ed in Italia, dunque, le PMI non sono né un'eccezione, né un'anomalia. Al contrario, esse sono la struttura portante dell'economia reale e dei processi di sviluppo territoriale. Sono quindi una risorsa fondamentale su cui far leva per rispondere alla recessione originata dalla crisi sistemica dei mercati finanziari.

E lo sono particolarmente in un'Italia, di cui – accanto ad una certa maggiore solidità patrimoniale delle famiglie e del sistema bancario rispetto allo scenario internazionale - costituiscono uno dei principali punti di forza e di tenuta a fronte della crisi in atto e dei suoi sviluppi futuri. E' il contributo delle imprese per l'Italia.

Soprattutto in tempi difficili, più difficili, le risorse vanno però coltivate. E' bene che questa consapevolezza sia maturata, in Europa, con lo “Small Business Act”, ossia con la strategia della Commissione europea di valorizzazione dell'impresa diffusa, il cui primo principio è “think small first”.

Un “pensare anzitutto in piccolo”, che è il riconoscimento della necessità di politiche dedicate alle PMI come condizione fondamentale per la loro crescita e, in questo modo, per il loro contributo determinante ad un realistico perseguimento dell’obiettivo di Lisbona: fare dell’economia europea “l’economia più competitiva e dinamica al mondo basata sulle conoscenze, in grado di realizzare una crescita economica sostenibile con nuovi e più qualificati posti di lavoro e con una maggiore coesione sociale”.

“Pensare anzitutto in piccolo” non è, allora, né un anacronistico ripiegamento su orizzonti localistici rispetto allo scenario difficile ed inquieto della globalizzazione, né l’evocazione di politiche da “riserva indiana”. E’ invece – lo ripetiamo, lo sottolineiamo – l’impegno a far sì che, ad ogni livello della scala dimensionale, le imprese possano ricercare maggiore efficienza e crescere. Crescere dimensionalmente e qualitativamente; crescere singolarmente e attraverso le aggregazioni di gruppo e le relazioni di distretto e di filiera. Senza “riserve indiane”: né per le PMI, né per i “campioni nazionali”.

Questi ci sembrano, dunque, i principi, i valori ispiratori delle politiche dedicate alle PMI italiane: la tutela della legalità e della sicurezza contro ogni forma di criminalità; il pluralismo imprenditoriale come condizione strutturale di democrazia economica; l’apertura dei mercati e l’attenzione alle ragioni dei consumatori, declinate attraverso una concorrenza a parità di regole; l’impegno per lo sviluppo territoriale e per una maggiore competitività dell’intero sistema-Paese.

Sono i principi, i valori di un’Italia che – a volte, quasi nonostante tutto – mantiene fortissima la voglia di fare impresa. E’ l’Italia dell’economia reale, che non si sottrae al problema della produttività stagnante o declinante, ma che, al contrario, intende affrontarlo per intero e sino in fondo. E’ l’Italia che – negli anni della crescita lenta e del venir meno della valvola di sfogo delle svalutazioni pro-competitive – ha saputo comunque andare avanti e sostenere la crescita dell’occupazione.

Lo ha fatto “cambiando pelle”, con ristrutturazioni profonde, silenziose ed anche dolorose. Basti pensare, ad esempio, alla “selezione darwiniana” delle imprese del commercio, con la chiusura di decine di migliaia di unità produttive all’anno.

Lo ha fatto esprimendo una buona parte di quelle “multinazionali tascabili” che - con creatività ed innovazione, con una forte integrazione tra produzione e servizi – hanno saputo accrescere il valore aggiunto dell’export italiano.

E’ l’Italia produttiva e dell’economia reale, che non ha vissuto né l’euforia della “new economy”, né le suggestioni del primato della finanza e delle tante, troppe privatizzazioni senza liberalizzazioni.

E' l'Italia di un capitalismo familiare senza "grandi famiglie".

E' l'Italia di chi, ogni giorno, si confronta con il mercato e con le difficoltà delle famiglie. E, quando non ce la fa, chiude. Chiude, punto e basta. E con ben pochi ammortizzatori.

Cosa offre e chiede, oggi, questa Italia, l'Italia delle PMI?

Offre e chiede responsabilità. Offre tutto il proprio impegno per rilanciare crescita, sviluppo, coesione sociale. Chiede la responsabilità di perseguire questi obiettivi attraverso riforme che risolvano svantaggi competitivi di lungo periodo e che legittimino, pur nel quadro di un rigoroso controllo della finanza pubblica, una politica di bilancio più espansiva.

Chiede una funzione pubblica più efficiente, anche sul versante della giustizia, e una spesa pubblica più produttiva come occasioni di crescita e come condizione per una progressiva riduzione di una pressione fiscale troppo elevata, che avanzi in parallelo al recupero di evasione ed elusione. Il tutto nella prospettiva di un federalismo fiscale fondato su una solida e condivisa cultura della responsabilità nell'utilizzo delle risorse pubbliche e nel ricorso alla tassazione, ma anche nell'ottica di un ordinamento fiscale certo, stabile e semplificato.

Chiede un'opzione forte – anche e soprattutto nel Mezzogiorno - per gli investimenti in infrastrutture e per il potenziamento del capitale umano, con un sistema educativo e formativo che riconosca ed apprezzi merito e responsabilità, per irrobustire i fondamentali della crescita e dello sviluppo. Così come sollecita – soprattutto in questa fase – un rapporto più collaborativo tra banca ed impresa ed il rafforzamento del ruolo dei sistemi di garanzia mutualistica dei fidi.

Chiede che si completi il circuito della flexicurity attraverso la riforma degli ammortizzatori sociali, l'efficienza dei servizi per l'impiego e dei processi di formazione continua, anche rivedendo la struttura di una spesa sociale troppo assorbita dalla spesa previdenziale. E valorizzando la sussidiarietà del welfare contrattuale, nell'ambito di una ora rinnovata architettura della contrattazione che concorrerà al perseguimento di maggiore produttività e, conseguentemente, al miglioramento della dinamica salariale, con scelte incentivanti di riduzione del prelievo fiscale.

Chiede integrazione tra politica industriale e politica per i servizi, nella consapevolezza che, nel futuro del nostro Paese, maggiore e migliore crescita, maggiore e migliore occupazione potranno venire anzitutto dall'economia dei servizi e dai suoi incrementi di produttività. Un'integrazione fondata sulle liberalizzazioni ancora necessarie, a partire dai servizi pubblici locali; sulle semplificazioni degli oneri burocratici, con l'obiettivo della loro riduzione del 25% entro il 2012, ma anche sulla tempestività dei pagamenti da parte delle pubbliche amministrazioni; sul sostegno

all'innovazione – tecnologica ed organizzativa – dell'impresa diffusa; sulla valorizzazione dell'identità italiana e della sua offerta turistica come straordinario asset competitivo del Paese; sul ruolo pro-competitivo del pluralismo distributivo; sul potenziamento del sistema dei trasporti e della logistica; sulla riduzione dei costi dell'approvvigionamento energetico del Paese e sulla costruzione dello sviluppo ambientalmente sostenibile come opportunità di innovazione tecnologica e di specializzazione produttiva; sulla riduzione del digital divide, anche con un mercato radiotelevisivo digitale effettivamente pluralistico.

Occorrono riforme, dunque. Definirle e realizzarle è una responsabilità condivisa: di chi governa e delle parti sociali; delle istituzioni e della politica, di maggioranza e di opposizione. Confrontarsi e cooperare per la migliore formazione delle scelte è un diritto/dovere di tutti, nel reciproco rispetto dei diversi ruoli. Da questo punto di vista, i tempi di crisi rafforzano il nostro auspicio, la nostra richiesta di una legislatura costituente, ancora possibile e più che mai necessaria.

Se così sarà, l'Italia delle PMI pensa davvero che sia possibile dar concreto seguito all'appello del Presidente della Repubblica: “Facciamo della crisi un'occasione...”. L'occasione per costruire un'Italia più prospera e più giusta. Alla realizzazione di questo obiettivo, le PMI vogliono dare tutto il loro contributo.