

TRAIL INFORMA

IL PERIODICO DI INFORMAZIONE SUI TRASPORTI, LE INFRASTRUTTURE E LA LOGISTICA

N.3|2012

SPECIALE

ATLANTE DELLE PRIORITÀ E DELLE CRITICITÀ INFRASTRUTTURALI

Il punto di vista del mondo economico



TRAIL INFORMA

UNIONTRASPORTI

PRESIDENTE

Paolo Odone

DIRETTORE

Antonello Fontanili

TRAIL INFORMA

Rivista del sistema
delle Camere di commercio italiane

DIRETTORE RESPONSABILE

Antonello Fontanili

REDAZIONE

Alessandro Africani
Iolanda Conte
Roberta Delpiano
Rosanna Guzzo
Elisabetta Martello
Claudio Pasini
Laura Summa

SEGRETERIA DI REDAZIONE

Elisabetta Martello

ANNO 3 N.3-2012

PERIODICO TRIMESTRALE

Tel. 02-36589505

Fax 02-36589504

email: info@uniontrasporti.it

Progetto grafico: COMCENTRICA SRL

Tutte le immagini sono protette da ©Copyright.



IN QUESTO NUMERO

03

EDITORIALE

Un'indagine unica nel suo genere dai risultati clamorosamente noti

07

METODOLOGIA

Metodologia, approccio e finalità dell'indagine

09

RISULTATI

I risultati dell'indagine

13

FOCUS REGIONALI

Proposte concrete dai sistemi economici locali

17

FOCUS PROVINCIALI

Le scelte infrastrutturali dell'imprenditoria locale

22

INTERVISTE

Il contributo delle Camere di commercio alla qualificazione
e al potenziamento delle infrastrutture



Claudio Pasini

Amministratore delegato di Uniontrasporti

EDITORIALE

UN'INDAGINE UNICA NEL SUO GENERE DAI RISULTATI CLAMOROSAMENTE NOTI

Carenze e priorità infrastrutturali nell'opinione delle business communities locali: consapevolezza sul ruolo delle infrastrutture, insoddisfazione generale, grande realismo nelle proposte. L'apporto delle Camere di commercio.

L'"Atlante delle priorità e delle criticità infrastrutturali" è uno strumento di analisi particolarmente originale, praticamente unico, dai risultati estremamente interessanti poiché esprime le percezioni, quindi le opinioni, degli operatori economici e degli imprenditori circa le principali carenze e le priorità infrastrutturali dei territori sui quali operano e che sono oggetto della loro attività economica. **Tema dell'indagine è l'intero sistema infrastrutturale nelle sue diverse articolazioni: la rete stradale, la rete ferroviaria (con esclusione per l'Alta velocità), la portualità, il sistema aeroportuale, le infrastrutture logistiche per la movimentazione delle merci, le reti di telecomunicazioni.**

Lo stato oggettivo delle infrastrutture, non solo di trasporto, nel nostro Paese è esaminato periodicamente, anche in termini comparati rispetto ai competitors europei, da più di un'istituzione e centro di ricerca, sia a livello nazionale che territoriale. Le analisi sulla situazione oggettiva delle nostre infrastrutture, sulla loro diffusa e crescente inadeguatezza, sui ritardi realizzativi rispetto ai tempi indicati dalla Legge Obiettivo, le carenze di disponibilità economiche per finanziare seri piani di ammodernamento e potenziamento del nostro sistema infrastrutturale, sono note e le conclusioni sono ampiamente note. La stessa Uniontrasporti lo scorso anno ha realizzato un ampio ed aggiornato Rapporto sullo stato delle infrastrutture

italiane, utilizzando le informazioni rese disponibili da Trail, il portale informativo del sistema camerale sulle infrastrutture e la logistica (www.trail.unioncamere.it). L'originalità di quest'ultima analisi sta nell'aver cercato, riuscendoci piuttosto bene, di raccogliere ed elaborare la percezione, quindi le valutazioni

Il principale risultato che emerge dall'indagine è la generale profonda insoddisfazione sullo stato delle nostre infrastrutture, la denuncia delle gravi carenze infrastrutturali specie per alcune tipologie di territori, l'indicazione precisa, mirata ed accorta delle priorità infrastrutturali ritenute strategiche.

L'indagine fa emergere con grande chiarezza il ruolo fondamentale che, nell'opinione degli uomini d'impresa, specie del centro-nord, hanno le reti infrastrutturali per un territorio, la sua economia, la sua competitività ed il suo sviluppo attuale e futuro: l'84% del campione ritiene infatti che la dotazione



soggettive della business community locale su carenze e priorità infrastrutturali sul territorio. Si è proceduto ad interpellare tutti i consiglieri in carica delle Camere di commercio, espressione quindi delle imprese, dell'economia locale e delle associazioni di categoria. Oltre 800 sono coloro che hanno risposto ad un questionario, sufficientemente articolato e che richiedeva valutazioni aggiornate ed anche dettagliate su ciascun localismo. Il buon numero di risposte ottenute ha consentito di ottenere oltre ad un grande quadro nazionale, ricco di informazioni e proposte, anche analisi, con valutazioni specificamente riferite ai singoli territori, abbastanza significative per diciotto regioni ed un'ottantina di province.

Insomma, operatori economici ed imprenditori denunciano un quadro generale, sia a livello nazionale che su singoli territori, che definire preoccupante sarebbe un eufemismo, ma nel contempo evidenziano, con grande realismo, le vere priorità alle quali il Paese non può continuare a non fornire risposte convincenti e risolutive. La business community è perfettamente consapevole che le risorse pubbliche o non sono disponibili o sono assolutamente insufficienti e ritiene **indispensabile lo sviluppo ulteriore e diffuso del partenariato pubblico-privato, cioè il ricorso a capitali privati per finanziare e dunque rendere concretamente realizzabili quelle opere infrastrutturali pur indispensabili ma prive di finanziamenti pubblici.**

infrastrutturale incida da mediamente a moltissimo sulla competitività complessiva di ciascun territorio. L'efficienza o al contrario l'inefficienza complessiva del sistema infrastrutturale può infatti contribuire, in positivo o in negativo, allo sviluppo economico e sociale di un'area o di un'intera regione, per una pluralità di aspetti: dallo sviluppo di nuovi insediamenti sia produttivi che residenziali all'attrazione di investimenti esteri, dalla diffusione e sviluppo delle attività turistiche al miglioramento della qualità della vita.

Grande e diffusa è poi la delusione per gli interventi infrastrutturali realizzati sul territorio negli ultimi 15 anni: il 50% si dichiara chiaramente insoddisfatto circa gli interventi attuati, non ritenuti

né sufficienti né adeguati e pienamente coerenti con le necessità dei territori, e tale insoddisfazione è decisamente maggiore al nord, soprattutto nel nord-est, laddove cioè si è manifestata la maggiore consapevolezza circa la strategicità di una dotazione infrastrutturale moderna ed efficiente.

Più in particolare l'indagine raccoglie le valutazioni degli imprenditori sulle diverse tipologie di infrastrutture ed i relativi servizi. Ne emerge una **insoddisfazione molto forte e diffusa (quasi tre risposte su quattro sono giudizi negativi) per la rete ferroviaria urbana ed extraurbana (non è presa in considerazione l'altavelocità) ed i relativi servizi di trasporto**, una valutazione più che comprensibile se si considera lo stato generale alquanto deficitario della rete ferroviaria regionale, il materiale rotabile spesso vetusto ed assai poco confortevole, la scadente qualità del servizio in generale, con la conseguenza della scarsa competitività dell'offerta ferroviaria con l'impiego del mezzo su gomma, sia pubblico che soprattutto privato. Anche per le reti telematiche (l'indagine in particolare si riferiva a banda larga e a intelligent transport system) il 64% del campione esprime una valutazione negativa, un giudizio alquanto drastico ma pienamente spiegabile con la constatazione dello stato dell'infrastruttura a banda larga ed ultralarga specie nelle aree industriali extraurbane e la distanza che resta da colmare sia rispetto ai nostri principali competitor europei sia rispetto agli obiettivi fissati dall'Agenda digitale europea al 2020.

Valutazioni negative, superiori al 50%, vengono espresse anche relativamente allo stato della viabilità ordinaria di grande comunicazione, per arrivare al 56% per le strade statali, gestite da Anas. Superiori al 50% i giudizi negativi espressi anche relativamente alle infrastrutture logistiche (56%) ed alla distribuzione urbana delle merci (52%). Il giudizio non può che essere stato fortemente influenzato dalla constatazione della grande congestione delle nostre arterie viarie, sulle quali

viaggia oltre il 90% delle merci ed oltre l'80% dei passeggeri, a fronte di un processo di ammodernamento della rete assolutamente inadeguato rispetto alle necessità, se non proprio, almeno in molti casi, fermo da anni. La rete dei trasporti urbani è giudicata insufficiente per il 49% degli intervistati. Per quanto riguarda i nostri porti (generalmente caratterizzati dalla scarsa disponibilità di spazi a terra e scarse sinergie con le altre tipologie di infrastrutture, da scarsi collegamenti con le altre modalità di trasporto, da una logistica non particolarmente efficiente e pertanto non competitiva con i porti atlantici) le valutazioni negative superano leggermente quelle positive.

Relativamente alla rete di viabilità ordinaria (strade provinciali e comunali) ed al sistema aeroportuale ed alla sua accessibilità terrestre i giudizi sostanzialmente si equivalgono tra quelli positivi e quelli negativi. Qui vale la pena di ricordare che se si fosse approfondita l'indagine **sugli aeroporti molto probabilmente sarebbe emersa una valutazione di insostenibilità economica di un sistema che registra una pletoricità di strutture aeroportuali**, molte delle quali da anni strutturalmente in squilibrio gestionale, spesso troppo ravvicinate tra loro.

Una valutazione complessivamente positiva è stata invece fornita relativamente alla rete autostradale, certo particolarmente sviluppata al nord, nel cuore economico del Paese, ma assai meno al centro e nel sud Italia.

Dall'insieme delle valutazioni sullo stato delle dotazioni infrastrutturali nel Paese emerge un quadro delle priorità infrastrutturali indicate e richieste dal sistema economico nazionale che colpisce per la precisione e la coerenza delle proposte. In particolare **le top ten, cioè le 10 infrastrutture che hanno raccolto i maggiori consensi in termini di opportunità ed urgenza, delineano un quadro certo non particolarmente originale né tantomeno sorprendente.** Ciò che colpisce in queste indicazioni, 7 sulla rete stradale e 3 su quella ferroviaria, è che si tratta generalmente di opere

o disattese, o che, in grave ritardo realizzativo, sono attese da troppi anni, o che sono in fase di ultimazione ma delle quali si avverte l'assoluta necessità, sia al nord che al centro e al sud del Paese. Non si tratta dunque di un prospetto di sogni, con opere di dubbia realizzabilità tecnica e finanziaria, quanto piuttosto di richieste precise avanzate da gente concreta abituata a stare "coi piedi per terra". Vere e proprie priorità tra le priorità. L'impegno economico richiesto per la realizzazione o il completamento di queste opere è di circa 74 miliardi di euro, pari al 20% dell'intero costo del Programma delle infrastrutture strategiche. Ad oggi mentre la metà delle risorse risulterebbe già individuato, resta da reperire un fabbisogno residuo pari a circa 38 miliardi di euro, un importo certo importante in anni di grave crisi economica quale quella che stiamo attraversando, ma assolutamente sostenibile come investimento da attuare e completare nel medio termine ed a fronte dei benefici prodotti in termini di complessiva accresciuta competitività di sistema generata da tali opere.

La scarsità di risorse pubbliche rende sempre più indispensabile incentivare il ricorso e la diffusione del partenariato pubblico privato, facendo partecipare il privato al finanziamento della realizzazione di opere pubbliche ed alla successiva gestione, garantendo però procedure definite e tempi certi del processo amministrativo di autorizzazione (una vera e propria sfida per la burocrazia del nostro Paese) oltre ad un'equa ed interessante remunerazione del capitale privato investito. Ci sono tutte le condizioni per ritornare ad ampliare, mirando alla costruzione di un corretto rapporto tra il pubblico ed il privato, la sfera di intervento del partenariato pubblico privato nel nostro Paese, facendo esperienza dei tanti casi negativi di "project finance all'italiana" nei quali il pubblico pur di realizzare l'intervento ha consentito contrattualmente al privato di rigirare successivamente parte o addirittura l'intero rischio imprenditoriale a carico della pubblica amministrazione nazionale o locale.

E le Camere di commercio che ruolo hanno avuto nell'infrastrutturazione dei territori e possono ancora, e come, partecipare oggi all'ammodernamento e potenziamento del nostro sistema infrastrutturale? L'indagine offre spunti di riflessione molto interessanti alle Camere singolarmente ed all'intero sistema camerale per definire una o più strategie di sistema in materia.

Va subito detto infatti che il 60% del campione ritiene che il contributo offerto dalle Camere di commercio all'ammodernamento infrastrutturale del territorio negli ultimi 15 anni complessivamente vada valutato come molto positivo, specie al nord. D'altronde il volume delle risorse investite dal sistema camerale in società infrastrutturali, pari nel 2010 a circa 612 milioni di euro, testimonia di un impegno forte. Emblematico è poi il fatto che ben l'88% del campione ritenga strategico per la Camera di commercio occuparsi nei prossimi anni di infrastrutture, intervenendo direttamente nella realizzazione di opere infrastrutturali, con risorse proprie, non disdegnando la costituzione di un fondo di sistema ad hoc al quale potere attingere, o anche ricorrendo a forme di partenariato pubblico privato.

Le Camere di commercio dopo aver contribuito allo sviluppo delle reti infrastrutturali, non solo di trasporto, si dicono pronte a fare ancora una volta la loro parte e dare il loro contributo, come in passato, per ammodernare e potenziare le dotazioni infrastrutturali sui territori, con l'obiettivo di accrescere competitività e favorire percorsi di ripresa e sviluppo, non prima di aver attivato tavoli di concertazione a livello locale per ricercare e costruire il consenso sociale alla realizzazione di opere ritenute indispensabili allo sviluppo economico, ma spesso osteggiate da culture locali del tipo "not in my backyard".

UN'INDAGINE POTENZIALMENTE DIROMPENTE

E' ormai certo che anche le risorse per infrastrutture già stanziati dal Cipe, potrebbero rivelarsi non disponibili a conferma di una rarefazione dei fondi e degli stanziamenti da parte di una finanza pubblica che tende a inaridirsi. E parallelamente acclarato come dall'infrastrutturazione dipenda in modo rilevante l'attivazione di una spirale di sviluppo del paese e come ad esempio l'incidenza del gap infrastrutturale o della bolletta logistica determini condizioni fortemente negative nella capacità di competere delle imprese e quindi dell'intero sistema produttivo.

E' in mezzo a questo guado che l'Italia si troverà nei prossimi mesi a compiere scelte strategiche tanto impopolari e politicamente "svantaggiose", quanto indispensabili. Si troverà in particolare di fronte alla necessità cogente di selezionare le opere davvero necessarie, ponendo in prima fila le opere strategicamente determinanti, quelle in grado di incidere sul Pil e di rivitalizzare aree e distretti geografici determinanti per lo sviluppo futuro.

Ed è proprio in uno scenario di questo tipo che lo strumento di un "atlante", una gigantesca mappa delle opere progettate, in fase di costruzione o bloccate assume una valenza strategica e un peso reso ancor più rilevante dallo scarso consenso, se non dall'aperta opposizione, che talune grandi infrastrutture incontrano in iter progettuali e realizzativi sempre più faticosi.

L'operazione lanciata da Uniontrasporti per Unioncamere rischia quasi di risultare rivoluzionaria, perché accende contemporaneamente migliaia di riflettori e porta alla luce, in un solo colpo, verità che sullo stato dell'arte delle grandi opere pubbliche e delle infrastrutture la politica, o, quantomeno, certa politica ha sempre avuto interesse a celare, a nascondere.

L'indagine è uno strumento potenzialmente dirompente perché fornisce informazioni, conoscenza; tutti fattori in assenza dei quali (e purtroppo la storia italiana lo conferma) le scelte infrastrutturali risponderebbero a tutto meno che alla logica dell'economicità e della fattibilità.

Il primo Atlante quasi inevitabilmente postula due sviluppi ulteriori. Da un lato una sua ripetitività, un aggiornamento che almeno ogni due anni consenta anche di cogliere le criticità, gli ostacoli e gli strumenti per bypassarli. Dall'altro una sua declinazione per aree geografiche sensibili. La metodologia della ricerca consente infatti un effetto zoom, attraverso ricerche analoghe che scendano nel dettaglio degli equilibri regionali, troppo spesso caratterizzati solo da contrapposizione e incomprensioni fra diverse amministrazioni, chiamate, teoricamente, a collaborare proprio sul tracciato delle grandi opere infrastrutturali.

Bruno Dardani
Direttore Capo Horn



METODOLOGIA, APPROCCIO E FINALITÀ DELL'INDAGINE

In molte sedi è riconosciuto il ruolo che le infrastrutture di trasporto e logistica rivestono per la competitività economica di un territorio. Nell'era di internet e della ricerca di fonti energetiche alternative il punto di vista di studiosi, politici e amministratori si è, poi, ampliato includendo anche le infrastrutture per le telecomunicazioni e la trasmissione dell'energia.

Nel mondo della globalizzazione e dell'abbattimento delle barriere per l'accesso ai mercati mondiali, qual è il sentiment degli uomini d'impresa nei confronti delle infrastrutture? qual è la percezione che essi hanno delle criticità e delle priorità infrastrutturali sul loro territorio?

Per rispondere a queste domande Unioncamere italiana, attraverso la società di sistema Uniontrasporti, ha progettato e realizzato un'indagine presso una platea del tutto innovativa rispetto alle solite: quella degli amministratori delle Camere di commercio d'Italia, ossia coloro che esprimono e rappresentano i maggiori interessi economici del Paese. La novità dell'indagine consiste nel fatto che le risultanze emerse non sono da intendere come referenziate al mero mondo camerale, bensì a quello economico. Infatti, i soggetti intervistati oltre ad essere rappresentanti dei vertici delle Camere di commercio italiane, sono soprattutto imprenditori espressione del mondo del commercio, dell'industria, dell'artigianato e dell'agricoltura, quindi dei sistemi economici e produttivi locali. Grazie a questa loro doppia veste è stato possibile, quindi, completare le valutazioni espresse su quali interventi attuare prioritariamente con la definizione di quale ruolo possano e debbano svolgere le Camere di commercio.

L'obiettivo finale, quindi è stato creare un atlante delle priorità e criticità infrastrutturali dal punto di vista del mondo economico italiano.

La metodologia scelta è stata quella della classica somministrazione di un questionario predisposto ad hoc e lo scopo prefissato è stato raggiunto utilizzando due percorsi differenti ma complementari:

- **indagine indiretta**, effettuata mediante l'invio del questionario a tutti i consiglieri e presidenti delle Camere di commercio italiane, con l'aggiunta dei rispettivi segretari generali;
- **interviste dirette** ad un selezionato numero di soggetti, ritenuti particolarmente sensibili al tema infrastrutturale.

Le tre sezioni inserite nel questionario riguardano i seguenti argomenti:

- la **rilevanza della questione infrastrutturale per il territorio**, con domande atte a capire quanto si ritiene che l'attuale dotazione di ciascun territorio provinciale possa incidere sulla sua competitività, o se gli ultimi interventi infrastrutturali realizzati siano da considerarsi adeguati alle esigenze di mobilità e sviluppo del territorio;
- la **Camera di commercio e la questione infrastrutturale**, con domande poste per capire l'opinione rispetto al ruolo avuto negli ultimi anni dalla Camera nel processo di ammodernamento infrastrutturale della provincia o quale siano i progetti in fase di elaborazione e/o attivazione in tema infrastrutturale da parte della Camera; tale sezione include anche alcune domande relative al Partenariato Pubblico-Privato, alle condizioni e agli ambiti rispetto ai quali si pensa che la Camera possa o debba intervenire nel processo di infrastrutturazione del territorio;
- le **criticità** e le **priorità**, con domande volte a raccogliere un giudizio sull'attuale dotazione infrastrutturale di ciascuna provincia (tenendo conto delle diverse tipologie di reti e nodi disponibili) e sugli interventi rilevanti - in corso o in avanzato stato di progettazione - previsti sul territorio.

L'analisi dei risultati permette di esplorare il pensiero degli amministratori camerali in riferimento ai diversi temi collegati alle esigenze di infrastrutturazione del territorio.

In prima istanza l'indagine è stata costruita per comprendere la relazione Camere di commercio - infrastrutture e su come essa si è modificata nel tempo e permette, infatti, un'analisi:

- del passato, ossia di quanto le Camere abbiano contribuito all'ammodernamento del territorio fino a questo momento, facendone un bilancio;
- del presente, perché indaga sui progetti in atto da parte della Camera sul tema infrastrutturale;
- sul futuro, perché raccoglie quali saranno o potrebbero essere i campi di azione della Camera nei prossimi anni.

L'indagine condotta ha dato risposte e giudizi anche in termini di politiche da adottare per affrontare la questione infrastrutturale, in un momento di forte crisi finanziaria e di mancanza di

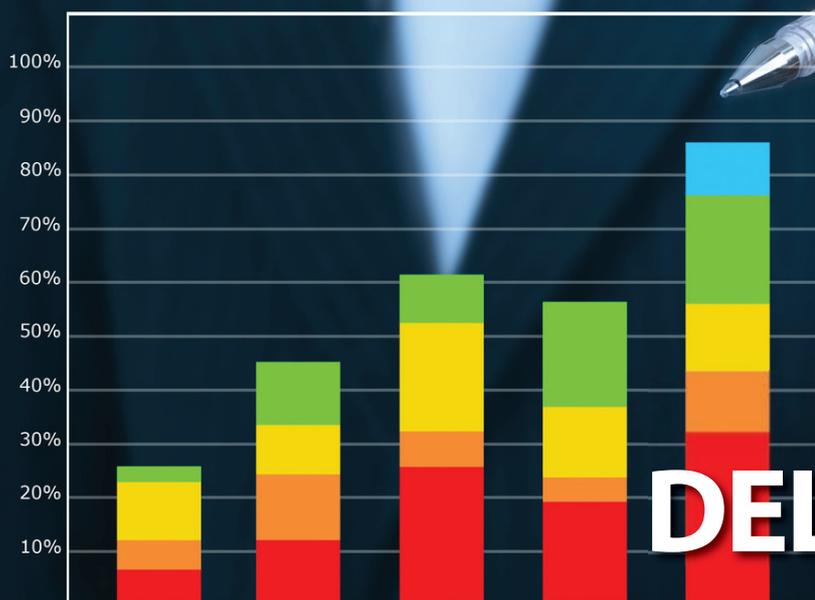
risorse: gli intervistati si sono infatti espressi sulla strategicità, sulle forme e sulle condizioni per intervenire direttamente al processo di infrastrutturazione del territorio, con risorse proprie e/o in qualche forma di partenariato.

Grazie alla realizzazione dell'indagine in oggetto, è stato poi possibile giungere alla definizione di quelle che sono state definite le "priorità delle priorità". Consapevoli del fatto che per ciascun territorio l'ammodernamento delle proprie reti e dei propri nodi dei trasporti è percepito come essenziale, c'è da tenere in considerazione il periodo economico di grande difficoltà che si sta vivendo: **è assolutamente necessario fare una selezione dei desiderata e orientare i fondi disponibili verso quelle opere di cui il territorio non può più fare a meno.**

Il quadro delle opinioni delineato assume una valenza rilevante se si tiene conto della portata nazionale dell'intero studio. Sono stati coinvolti 2.874 soggetti tra consiglieri, presidenti e segretari generali di tutte le Camere di commercio d'Italia. Il ritorno della campagna di indagine è stato di 801 questionari, che rappresentano il 28% del totale interessato. Si è osservata una partecipazione piuttosto eterogenea sul territorio nazionale, passando da Camere il cui tasso di campionamento ha sfiorato l'80% a Camere che non hanno aderito all'iniziativa.

Le informazioni raccolte sono state elaborate a diversi livelli di dettaglio. Il primo è quello nazionale. Risalendo un ideale percorso sono state poi proposte elaborazioni a livello di macroaree (Nord Ovest, Nord Est, Centro, Sud), regionale e provinciale.

Rispetto alla prima fase di indagine indiretta, estesa a tutto l'universo dei soggetti interessati, si è poi ritenuto utile realizzare delle interviste ad un numero limitato di amministratori, al fine di approfondire alcuni aspetti della questione infrastrutturale, privilegiando il colloquio diretto.



I RISULTATI DELL'INDAGINE

1

LE CRITICITA' SEGNALATE DAGLI OPERATORI ECONOMICI

Il quadro che emerge a livello nazionale è di una **insoddisfazione piuttosto ampia**, marcata soprattutto per quanto riguarda la **rete ferroviaria** (urbana ed extra urbana) e i servizi che essa riesce a fornire - i cui giudizi negativi espressi raggiungono il 72% del totale - e per le **reti telematiche** (quindi per quanto concerne banda larga e Intelligent Transport System, ad esempio) - i cui pareri negativi si attestano sul 64%. Valutazioni negative che superano il 50% delle risposte raccolte si riscontrano anche per la rete della viabilità ordinaria di grande comunicazione (quindi per le strade statali, 56%), per le infrastrutture logistiche (56%) e per quelle dedicate alla distribuzione urbana delle merci (52%). Sono quindi queste categorie di infrastrutture che presentano criticità a giudizio del sistema economico ed imprenditoriale italiano.

Anche **la rete dei trasporti urbani**, sia su gomma che su ferro, a livello complessivo ha raccolto una maggioranza di valutazioni negative, che si attestano sul 49%.

Con riferimento alla rete di viabilità ordinaria e al sistema aeroportuale e alla sua accessibilità terrestre il mondo economico si è diviso in modo uguale: nel caso delle **strade provinciali e comunali**, i giudizi prevalenti sono positivi (51%), superando di poco quelli negativi (46%); nel caso degli **aeroporti**, si sono registrati commenti positivi nel 46% dei casi e negativi nel 45%.

Una tipologia di infrastrutture per la quale i giudizi sono **risultati positivi** è **la rete autostradale**, il cui grado di soddisfazione ha raggiunto il 52%.

Per quanto concerne i **porti** e i relativi giudizi, si sottolinea il numero elevato di “non risposte” registrato (28%), dovuto in prima istanza alla non disponibilità di infrastrutture portuali su tutti i territori provinciali. Ignorare il nodo portuale fuori provincia quale alternativa di trasporto da parte degli imprenditori evidenzia però una **scarsa visione d’insieme delle dotazioni infrastrutturali, in chiave di intermodalità ed integrazione tra le diverse modalità di trasporto utilizzabili**. Anche per il sistema portuale le valutazioni si bilanciano, con una leggera prevalenza dei giudizi negativi (38%, contro il 34% delle valutazioni positive).

Il sistema produttivo su base di macro area che risulta complessivamente soddisfatto delle proprie infrastrutture è quello del Nord Est con un discreto gradimento della rete (71%) e delle reti dedicate ai trasporti urbani su gomma e su ferro (63%). Anche la rete di viabilità ordinaria e le reti energetiche, in termini di produzione e/o distribuzione, nel Nord Est vengono considerate adeguate alle esigenze del territorio (rispettivamente il 62% e il 61%).

Anche per la macroarea del **Nord Ovest** si registra un certo grado di soddisfazione per le infrastrutture disponibili, in misura analoga al Nord Est.

La macroarea per la quale si registrano maggiori giudizi negativi in relazione alla congruenza tra dotazione infrastrutturale ed esigenze del territorio è il **Mezzogiorno**, che assume il **primato di insoddisfazione** su 8 tipologie di infrastrutture, su un totale di 11 proposte. Nello specifico, il tessuto imprenditoriale ascoltato mediante la ricognizione effettuata si è espresso negativamente soprattutto per quanto riguarda la rete ferroviaria (giudizi negativi nel 79% dei casi), le infrastrutture logistiche (75%) e le reti telematiche (69%); ma anche per la rete dei trasporti urbani (60%), le infrastrutture atte alla distribuzione urbana delle merci (60%), la rete delle strade provinciali e comunali (58%), la rete autostradale (54%) e il sistema della portualità (52%).

L'**area centrale** della penisola risalta, invece, in termini negativi, con riferimento al gradimento dei suoi imprenditori per le strade statali (62% tra giudizi “gravemente carente” e “insufficiente”), per la rete degli aeroporti (60%) e per le reti energetiche (54%).

2

LE PRIORITÀ INFRASTRUTTURALI INDICATE DAL MONDO ECONOMICO

L'analisi condotta ha permesso di costruire un vero e proprio **atlante delle priorità infrastrutturali del mondo economico**, in cui sono state evidenziate per ciascun territorio e in particolare per macroarea, gli interventi urgenti ritenuti di assoluta necessità dagli imprenditori ai fini di sostenere e promuovere la competitività dell'area.

Su tutto il territorio nazionale sono stati selezionati **135 interventi infrastrutturali di assoluta precedenza**, tra i quali prevalgono 73 opere relative al sistema viario; seguono poi 34 opere concernenti il sistema ferroviario e le restanti 28 riferite al sistema dei nodi, quindi previste su aeroporti, porti e interporti. In controtendenza rispetto alla diffusa propensione di richiedere prevalentemente interventi sulla rete viaria, risultano gli imprenditori campani che invece hanno evidenziato necessità primarie sul fronte ferroviario e su quello del potenziamento dei nodi.

La quasi totalità degli interventi indicati fanno parte delle opere strategiche contemplate nella Legge Obiettivo del 2001. Questo si presta a due chiavi di lettura: se da un lato denuncia che le esigenze del mondo economico trovano riscontro nei documenti ufficiali di programmazione, dall'altro evidenzia la **difficoltà nel nostro Paese di procedere con l'ammmodernamento delle infrastrutture**. Si tratta di interventi che, nella maggior parte dei casi, il sistema economico e produttivo, ma anche i cittadini stessi, si aspettano da anni, in alcuni casi da decenni.

Con riferimento agli interventi sulla rete stradale risulta che il sistema economico ha indicato come prioritari prevalentemente lavori che servono per potenziare e **ammodernare soprattutto la rete autostradale attuale** e meno le altre arterie viarie. Colpisce anche che in tutto il Nord Ovest faccia parte di questo atlante delle priorità solo un intervento sui **nodi**, che risulta essere il potenziamento del Centro Intermodale Merci di Novara. In generale sui nodi, gli imprenditori hanno effettuato richieste circa **l'aumento dell'accessibilità terrestre** agli stessi, puntando quindi ad avere soddisfacenti collegamenti di porti, aeroporti

Sempre secondo i documenti di programmazione ufficiali, le altre cinque priorità indicate sulla rete stradale - **l'asse pedemontano piemontese, lombardo e veneto**; il completamento dell'**asse europeo E45-E55**, che prevede la riqualificazione dell'E45 nel tratto compreso tra Orte e Ravenna e la riqualificazione dell'E55 Nuova Romea; l'asse di **collegamento autostradale del Brennero** con Verona, Parma e La Spezia; il completamento dell'autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria e il **corridoio ionico tra Salerno e Reggio Calabria** - potranno iniziare ad essere usufruite dai cittadini e dal sistema economico che ne fa richiesta

Realizzare le prime dieci priorità indicate dagli imprenditori richiede complessivamente un impegno economico pari a circa 73,8 miliardi di euro, che, rapportato all'intero costo del Programma delle Infrastrutture Strategiche, ne rappresenta il 20%. Allo stato attuale risultano già individuate circa la metà delle risorse, resta dunque un fabbisogno residuo di 37,9 miliardi di euro.

ed interporti con la rete stradale e ferroviaria circostante. La **maggiore attenzione al potenziamento dei nodi** si è registrata da parte degli imprenditori del **Centro** e del **Meridione**, complessivamente 5 interventi sugli interporti, 11 sui porti (ma occorre considerare che in Toscana, il potenziamento dei suoi porti significa opere in tre nodi distinti, ossia Carrara, Livorno e Piombino) e 7 interventi sugli aeroporti, ad evidenziare probabilmente un fabbisogno maggiore di tali territori rispetto a queste categorie di infrastrutture.

Visto il periodo di grave crisi economica e finanziaria che si sta vivendo, e le conseguenze sui fondi dello Stato e sulla sua capacità e possibilità di investire in infrastrutture, si è estratta rispetto al primo elenco sopra citato una **top ten delle priorità infrastrutturali indicate dal sistema economico italiano**. Si tratta di dieci interventi, 7 sulla rete stradale e 3 su quella ferroviaria, che hanno raccolto il maggior numero di segnalazioni come "assolutamente prioritario" da parte degli intervistati, e riguardano, nella maggior parte dei casi, più regioni e quindi più tessuti economici ed imprenditoriali.

Tra gli interventi sulla rete stradale selezionati nella top ten delle priorità il primo a concludersi, secondo la tabella di marcia programmata a fine 2013, sarà il collegamento autostradale tra Milano e Brescia, la cosiddetta **Bre.Be.Mi**, prima infrastruttura in Italia completamente realizzata con fondi privati. Due anni più tardi, ossia nel 2015 dovrebbe essere aperta al pubblico l'**autostrada Asti-Cuneo**, altra priorità delle priorità indicata nella regione Piemonte, i cui lavori son in corso dal 2000 e per la quale resta ancora un fabbisogno finanziario di 9 milioni di euro.

oltre il 2015. Ingenti infatti sono le risorse ancora da reperire. Per il collegamento tra l'A15 della Cisa e l'A22 del Brennero e per l'A3 Salerno-Reggio Calabria, i fondi che mancano all'appello sono in entrambi i casi pari al 32% dell'importo complessivo dei lavori. Nel caso dell'ammodernamento della SS 106 ionica in corridoio occorre trovare addirittura l'88% dei fondi necessari per eseguire l'intero intervento.

Non va meglio sul fronte ferroviario in questa classifica di urgenze presentate dai titolari di azienda. Rispetto ai tre interventi indicati - **l'asse Monaco-Verona** che comprende il valico del Brennero e il quadruplicamento della tratta compresa tra Fortezza e Verona, **l'asse Ventimiglia-Genova-Novara-Milano** che comprende il terzo valico dei Giovi e parte del corridoio europeo Genova-Rotterdam, il potenziamento e l'elettrificazione della tratta **Aosta-Chivasso** - nei primi due il fabbisogno residuo è rispettivamente pari all'84% e al 78% del costo totale dei lavori indicato nei documenti di programmazione.

Si pone, dunque, un problema piuttosto serio rispetto alla questione del reperimento delle risorse necessarie per fronteggiare le richieste in tema infrastrutturale del mondo economico, che la presente ricerca ha permesso di evidenziare.

Importanti indicazioni emergono sul tema dei finanziamenti e delle risorse disponibili. Tra il 2008 ed il 2011 gli investimenti per opere pubbliche si sono ridotti del 24% in valori costanti (percentuale che diventa del 27% se si considera la sola PA). E sulla base dei dati disponibili ad ottobre 2011, gli investimenti

Top ten delle priorità infrastrutturali del mondo economico

Denominazione opera	Tipo intervento	Luogo lavori	Stato attuazione prevalente *	Ultimazione lavori	Costo (M€)	Fabbisogno (M€)
Asse stradale pedemontano (Piemontese-Lombardo-Veneto)	Rete stradale	Piemonte - Lombardia - Veneto	Lavori in corso	Oltre 2015	8.792,68	819,055
Completamento itinerario europeo E45-E55: riqualificazione E45 (tratto Orte-Ravenna) e riqualificazione E55 Nuova Romea	Rete stradale	Veneto, Emilia Romagna, Marche, Toscana, Umbria, Lazio	Selezione di proposte ai sensi dell'art. 37 bis L. 109/94	Oltre 2015	9.768,00	1.428,00
Asse ferroviario Monaco - Verona: valico del Brennero e Fortezza - Verona	Rete ferroviaria	Trentino Alto Adige, Veneto	Progettazione definitiva	2023	8.300,93	6.954,55
Asse ferroviario Ventimiglia - Genova-Novara-Milano (Sempione)	Rete ferroviaria	Liguria, Piemonte	Lavori in corso	Oltre 2015	8.992,50	6.977,60
Collegamento autostradale di connessione tra le città di Milano e Brescia (Bre.Be.Mi.)	Rete stradale	Lombardia	Lavori in corso	2013	1.611,30	-
Autostrada Asti-Cuneo	Rete stradale	Piemonte	Lavori in corso	2015	1.271,47	9,21
Asse Autostradale Brennero - Verona - Parma - La Spezia	Rete stradale	Veneto, Lombardia, Emilia Romagna, Toscana, Liguria	Progettazione definitiva	Oltre 2015	4.566,97	1.430,97
Asse autostradale Salerno - Reggio Calabria	Rete stradale	Calabria, Campania, Basilicata	Lavori in corso	Oltre 2015	11.539,79	3.684,53
Corridoio stradale Jonico Taranto - Sibari - Reggio Calabria	Rete stradale	Calabria, Puglia, Basilicata	Progettazione preliminare	Oltre 2015	18.849,67	16.587,56
Potenziamento ed elettrificazione Aosta - Chivasso	Rete ferroviaria	Piemonte, Valle d'Aosta	Progettazione definitiva	2016	61,00	-

*Lo stato di avanzamento indicato si riferisce alla condizione prevalente del complesso delle attività che compongono l'opera, ma è possibile che ci siano parti dell'intervento in diverso stato di avanzamento.

Elaborazione Uniontrasporti su dati Indagine Amministratori Camerali 2011-12, 6° Rapporto sullo stato di attuazione della "Legge Obiettivo"

della PA sono destinati a ridursi in misura pesante nei prossimi anni. In questo contesto si può dire che senza il PPP lo scenario delle opere pubbliche dei prossimi anni sarà caratterizzato da una profonda ulteriore contrazione della spesa che colpirà in particolare gli enti locali.

Il ruolo delle Camere di commercio: il 60% del campione ritiene che il contributo della Camera di commercio al processo di ammodernamento infrastrutturale del proprio territorio

di riferimento sia stato complessivamente molto positivo negli ultimi 15 anni – valutazioni comprese tra "discreto" e "ottimo". Questo è evidente nei territori del Nord Ovest e del Nord Est dove le percentuali di gradimento dell'operato del sistema camerale superano la media nazionale. In particolare, nel 2010 il volume delle risorse investite dal sistema camerale in infrastrutture ammonta a circa 612 milioni di euro, ovvero l'87% del valore complessivo, distribuito su 520 partecipazioni singole.

RAPPORTI REGIONALI

PROPOSTE CONCRETE DAI SISTEMI ECONOMICI LOCALI

Sintesi delle principali evidenze dell'indagine in Lombardia, Umbria e Calabria.

LOMBARDIA



Si tratta di una regione che ha aderito alla campagna di indagine avviata da Unioncamere italiana con **un numero piuttosto alto di imprenditori, 120**, i quali rappresentano rispetto al complesso dei vertici delle Camere di commercio della Lombardia il 35%. A livello di singola struttura, i territori provinciali più rappresentati sono risultati Mantova, che con il 79% di adesione dei membri consiliari è stata la Camera più partecipe di tutta l'Italia, seguita da Sondrio (54%) e Varese (45%). Gli imprenditori lombardi sentiti, che nella gran parte rappresentano i settori dell'industria, dell'artigianato e del commercio, sono consci della rilevanza del tema affrontato, ritenendo **nel 90% che la dotazione infrastrutturale del territorio in cui operano possa incidere sulla competitività delle loro imprese.**

Sul fronte delle differenti possibilità esistenti per recuperare le risorse necessarie alla realizzazione delle infrastrutture, gli imprenditori lombardi si dicono favorevoli nell'89% dei casi a che la Camera intervenga direttamente con risorse proprie o **varie forme di Partenariato Pubblico-Privato**, confermando la disponibilità a continuare ad impegnarsi in maniera diretta per superare le difficoltà di questi anni a raggiungere obiettivi nel

settore. Nello specifico tra gli ambiti indicati prevalgono l'avvio e la gestione di tavoli di concertazione tra soggetti pubblici e privati (33%), in accordo con una delle peculiarità principe del sistema camerale, ossia la mediazione; il finanziamento e la realizzazione di progetti di pre/fattibilità per le nuove infrastrutture (21%); la partecipazione al capitale delle società di gestione delle infrastrutture (18%).

In Lombardia ricadono **tre delle dieci priorità infrastrutturali indicate a livello nazionale** dal mondo economico interpellato tramite l'indagine in oggetto. Si tratta dell'asse stradale pedemontano che andrà a collegare questa regione in direzione trasversale ad est con il Piemonte e a ovest con il Veneto, in specifiche porzioni di territorio che ad oggi presentano una difficile accessibilità. Tale priorità viene indicata tra le urgenze, non differibili, dagli imprenditori di Bergamo, Como e Varese.

Anche la **Brebemi**, con i cantieri avviati nell'estate del 2009, rientra in questo elenco di bisogni infrastrutturali, indicata soprattutto dai territori bergamasco, bresciano e milanese. Si tratta, come noto, della prima infrastruttura nel nostro Paese costruita in project financing in completo autofinanziamento senza

richiedere denaro allo Stato, ma recuperando le risorse attraverso debito bancario e finanziamenti dei soci. Saranno i ricavi dei pedaggi a ripagare gli investimenti privati iniziali.

Inoltre viene indicato come prioritario il raccordo autostradale della Cisa A15 – Autostrada del Brennero A22, fortemente richiesto dagli imprenditori mantovani, in quanto facente parte di un progetto più vasto che permetterà di migliorare e velocizzare il collegamento tra il Tirreno ed il Brennero e quindi tra la portualità ligure e i mercati europei, permettendo così

anche al territorio lombardo di rientrare in questi percorsi di flussi mondiali.

Tra le ulteriori priorità di intervento per il territorio lombardo indicate da più province – in questo caso Lodi e Pavia - si cita infine la Tangenziale Est Esterna di Milano, che secondo i promotori dell'opera contribuirà a ridurre del 65% la congestione nell'area interessata al progetto.

Le priorità infrastrutturali individuate dal sistema imprenditoriale lombardo



Elaborazione Uniontrasporti su dati Indagine Amministratori Camerali 2011. (Lecco e Cremona non hanno preso parte all'indagine)

UMBRIA



L'Umbria è la regione che ha partecipato all'indagine degli amministratori camerali con la **maggiore rappresentanza**, il 47%, che in termini numerici significa 27 imprenditori, rappresentanti soprattutto dei settori dell'artigianato, del commercio, dei servizi alle imprese e del turismo.

Gli operatori economici umbri hanno dichiarato nel 44% dei casi che **gli interventi infrastrutturali realizzati sia a livello regionale che locale negli ultimi 15 anni non sono stati adeguati alle reali esigenze di mobilità e sviluppo del territorio**. Molte infatti restano le opere disattese dai singoli territori e di cui si parla in alcuni casi da oltre trent'anni, anche se qualche imprenditore ricorda pure le **opere realizzate**, come obiettivi raggiunti da cui prendere esempio, tra cui il raddoppio ferroviario della tratta Orte-Terni, parte di una più ampia direttrice ancora disattesa o l'ampliamento - conclusosi nel dicembre 2011 - dell'aeroporto internazionale dell'Umbria - Perugia "San Francesco d'Assisi", che ha permesso di realizzare una nuova superficie di 5.000 mq e un nuovo terminal capace di ospitare un traffico di oltre 500.000 passeggeri annui. Ma soprattutto viene ricordato un ulteriore importante risultato ottenuto dal territorio ed in particolare dal sistema imprenditoriale locale, ossia l'avvio dei lavori del cosiddetto **Quadrilatero Umbria-Marche**, quale asse viario pensato per incrementare l'accessibilità delle aree più interne di queste due regioni, nonché dei poli industriali esistenti. E' il caso di ricordare come per tale opera sia stata pensata una particolare forma di Partenariato Pubblico Privato, che alleggerirà l'investimento delle casse pubbliche del 15% grazie al Piano di area vasta, che prevede di utilizzare i benefici per finanziare parte dell'opera derivanti al territorio dalla realizzazione della stessa (nuovi insediamenti industriali, maggiore valore aggiunto).

Gli imprenditori umbri sentiti hanno espresso forte disagio quando chiamati ad esprimersi sulla qualità dei servizi forniti dalle reti e dai nodi infrastrutturali a disposizione del territorio regionale e locale. Le reti su cui esprimono **giudizio maggiormente negativo** sono quelle di tipo **telematico** (82%), facendo rilevare quindi una arretratezza del territorio in termini di servizi relativi alla banda larga e quindi di accesso veloce alla rete o di Intelligent Transport System e tutto ciò che concerne servizi di comunicazione e condivisione delle informazioni di ultima generazione. Gli operatori economici dell'Umbria hanno espresso giudizi profondamente negativi anche nei confronti delle infrastrutture logistiche (78%) e della rete ferroviaria a disposizione della regione (70%).

Gli esponenti dei sistemi economici locali che hanno aderito all'indagine hanno selezionato tra le diverse opere che sono al vaglio di valutazione di tecnici e politici una **ristretta lista di priorità infrastrutturale** che vede la prevalenza di opere migliorative del sistema stradale regionale nel suo complesso e spesso facente parte di direttrici che interessano più regioni, come il completamento della trasversale dei due Mari, E78 Fano - Grosseto, che interessa anche la Toscana e le Marche; il potenziamento del nodo di Perugia in seno al miglioramento dell'E45 Orte - Ravenna o il completamento della tratta Terni - Rieti. E' stata indicata inoltre come priorità l'adeguamento della SS 3 Flaminia nel tratto compreso tra Terni e Spoleto.

Sul fronte non stradale, si è indicata un'urgenza di intervento per la realizzazione della piattaforma logistica di Terni-Narni, facente parte del progetto più ampio della regione di dotare il territorio umbro di una serie di aree attrezzate per la movimentazione delle merci, che comprende anche i futuri nodi di Foligno e Città di Castello-S.Giustino.

Le priorità infrastrutturali individuate dal sistema imprenditoriale umbro

PRIORITA' INDIVIDUATE	PG	TR
Nodo stradale di Perugia: varianti alla SGC E45 e al raccordo autostradale Perugia A1	●	
Adeguamento SS 3 Flaminia fra Terni e Spoleto	●	
Completamento asse viario E78 Fano - Grosseto	●	
Direttrice viaria Civitavecchia - Orte - Terni - Rieti: completamento Terni - Rieti		●
Piattaforma logistica di Terni - Narni		●
Potenziamento aeroporto internazionale di Perugia		●

Elaborazione Uniontrasporti su dati Indagine Amministratori Camerali 2011

Le priorità infrastrutturali individuate dal sistema imprenditoriale calabrese

PRIORITA' INDIVIDUATE	CZ	CS	KR	RC	VV
Lavori di ammodernamento sull'autostrada A3	●	●	●	●	
Adeguamento della SS 182 Trasversale delle Serre					●
Lavori di ammodernamento sulla SS 106	●	●	●	●	
Lavori di manutenzione straordinaria della SS 18 Tirrena inferiore					●
SGC Bagnara - Bovalino Marina: realizzazione nuovo tracciato					
Potenziamento trasversale ferroviaria Taranto – Sibari – Reggio Calabria	●			●	
Prolungamento delle piste ed opere complementari dell'aeroporto di Lamezia Terme					●
Potenziamento tecnologico ed intermodale del porto di Crotona			●		
Realizzazione dell'aeroporto di Sibari		●			

Elaborazione Uniontrasporti su dati Indagine Amministratori Camerali 2011

CALABRIA



28 imprenditori calabresi che hanno aderito all'indagine, e che rappresentano i vertici camerali per il 27% del totale, ritengono che la dotazione infrastrutturale incida sull'economia del proprio territorio, con una percentuale inferiore rispetto alla media nazione (68% vs 84%).

Piuttosto negative sono le opinioni sull'adeguatezza degli interventi infrastrutturali realizzati negli ultimi 15 anni rispetto alle reali esigenze di mobilità e sviluppo socio-economico del territorio calabrese: oltre il 70% di imprenditori ed operatori economici manifesta la propria insoddisfazione, evidenziando come le previsioni di sviluppo infrastrutturale siano state fortemente disattese.

Dall'indagine emerge la consapevolezza degli imprenditori calabresi che la carenza di finanziamenti pubblici rende fondamentale l'attivazione di forme più o meno avanzate di **Partenariato Pubblico Privato** per accelerare le procedure e rendere concretamente realizzabili le principali opere infrastrutturali delle quali il territorio calabrese avverte la necessità (96%), dimostrando una necessità profonda di sbloccare la stagnazione che si vive nel settore ormai da diversi anni e per svariati motivi. Rispetto però agli atteggiamenti medi dichiarati a livello nazionale, c'è tra gli imprenditori calabresi più propensione a partecipare al capitale di società di gestione delle stesse infrastrutture (27% vs 17%) e meno a finanziare progetti di pre/fattibilità per nuove infrastrutture (12% vs 20%).

Sul fronte delle criticità riscontrate in termini di dotazione di infrastrutture e servizi forniti, gli operatori economici calabresi denunciano uno stato generale di ampia insoddisfazione,

molto marcata per tutte le tipologie. Valutazioni assolutamente negative si riscontrano in particolare per la rete della viabilità ordinaria di grande comunicazione (quindi per le strade statali, 89%), per la rete ferroviaria urbana ed extraurbana (85%) e per le infrastrutture logistiche a disposizione del tessuto economico (79%). E' invece il sistema aeroportuale regionale quello ritenuto dagli imprenditori meno critico rispetto alle altre tipologie di infrastrutture.

Su tutto il territorio calabrese sono stati selezionati, dai titolari di impresa contattati, **9 interventi infrastrutturali di assoluta precedenza** sui circa 20 proposti, tra i quali prevalgono cinque opere relative al sistema viario, seguono tre riferite al sistema dei nodi (porti e aeroporti) e una concernente il sistema ferroviario. I 9 interventi rappresentano una selezione ragionata delle "priorità delle priorità" ossia le prime 3 opere ritenute urgenti e/o assolutamente prioritarie da ciascuna provincia. In particolare, emerge come quasi all'unanimità, gli imprenditori di 4 sulle 5 province calabresi ritengano fondamentale il completamento dei **lavori di ammodernamento sull'autostrada A3 e sulla statale 106**. I consensi sulla priorità degli altri 7 interventi prioritari si esauriscono, invece, all'interno di singoli territori provinciali.

Molti degli interventi indicati fanno parte delle opere strategiche contemplate nella Legge Obiettivo del 2001. Questo evidenzia ulteriormente la **difficoltà nel nostro paese di procedere con l'ammodernamento delle infrastrutture**; si tratta infatti di interventi che, nella maggior parte dei casi, il sistema economico e produttivo, ma anche i cittadini stessi, si aspettano da anni, in alcuni casi da decenni, e che oggi non possiamo più permetterci di attendere ancora.

RAPPORTI PROVINCIALI

LE SCELTE INFRASTRUTTURALI DELL'IMPRENDITORIA LOCALE

Le Camere di commercio di Campobasso, Genova e Ravenna: grande sensibilità al tema e volontà di protagonismo operativo.

CAMPOBASSO



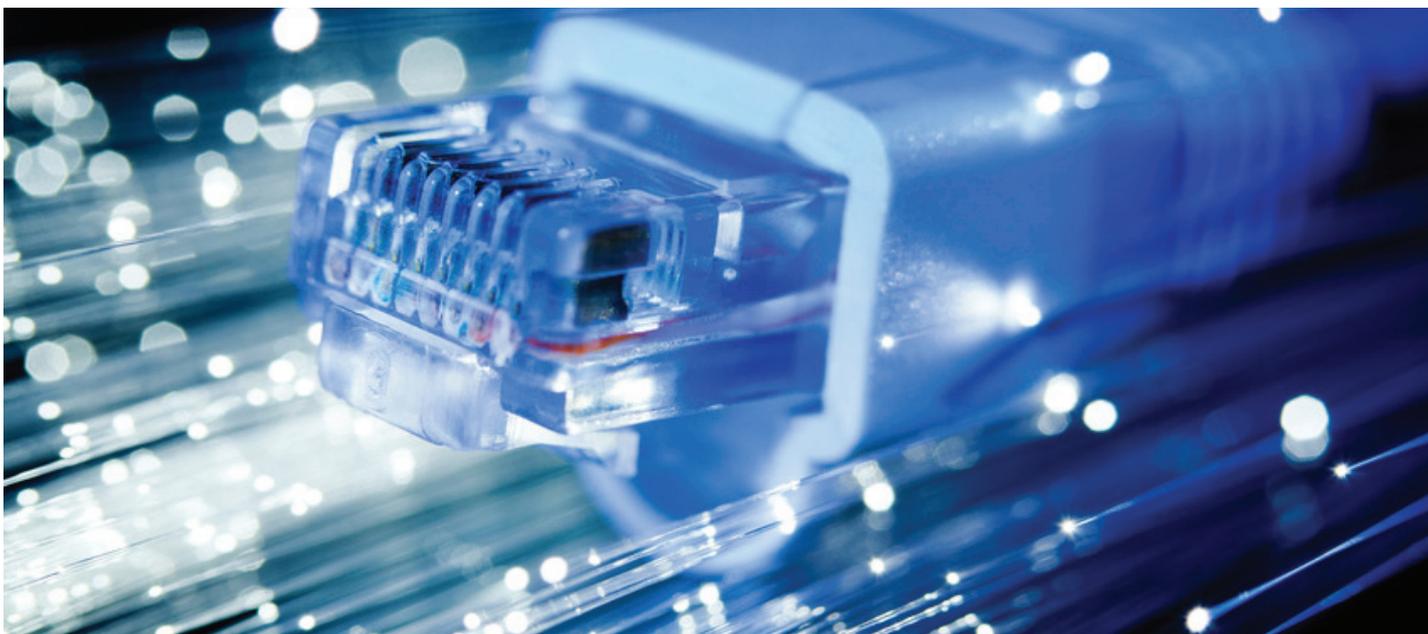
Il territorio provinciale di Campobasso, con i suoi 84 comuni, occupa una superficie di circa 3.000 kmq, per il 40% montuosa e per il 60% collinare, su cui risiedono circa 231.000 abitanti e 25.000 imprese. L'orografia di questo territorio rappresenta una delle principali cause del modesto sviluppo infrastrutturale che caratterizza l'intera regione molisana. Racchiusa tra le province di Chieti, Foggia, Benevento, Caserta e Isernia, la provincia di Campobasso si ritaglia 35 km di costa adriatica lungo la quale corrono l'autostrada A14 Bologna – Taranto, la statale SS 16 e la direttrice ferroviaria Adriatica, unica linea della rete fondamentale, che attraversa da nord a sud il litorale della regione.

Il tessuto imprenditoriale di questo territorio è particolarmente specializzato nei settori dell'agricoltura e del commercio che insieme coprono circa il 75% delle imprese attive in provincia e quasi la stessa percentuale si riflette sulla rappresentanza del campione che ha partecipato alla compilazione del questionario sottoposto da Unioncamere. Questo dato incide molto sulla chiave di lettura dei risultati dell'indagine perché mette in luce che ciò che è emerso è la reale espressione del

mondo economico provinciale. Questa provincia rappresenta peraltro quella con la maggiore significatività tra le province del Mezzogiorno che hanno partecipato all'indagine con una rappresentanza del 52%.

La fotografia scattata dagli imprenditori campobassani sull'adeguatezza degli interventi infrastrutturali realizzati negli ultimi 15 anni rispetto alle reali esigenze di mobilità e sviluppo socio economico della propria provincia non è molto confortante (il 67% dei rispondenti risulta insoddisfatto), soprattutto se si tiene conto che gli stessi imprenditori reputano che la dotazione infrastrutturale influisca notevolmente sulla competitività di un'economia e sulla sua crescita (59% delle risposte).

Per la maggior parte degli intervistati, le previsioni di sviluppo infrastrutturale sono state fortemente disattese, solo il 25% risulta parzialmente soddisfatto di quanto finora operato, ma nessuno completamente appagato.



In questi ultimi 15 anni, il contributo della Camera di commercio al processo di ammodernamento infrastrutturale provinciale è stato valutato da un lato carente (38% delle risposte), a causa di una limitata disponibilità di risorse e di una scarsa coordinazione tra le associazioni di categoria, ma per certi versi anche proficuo (38%), tenendo conto ad esempio della crescente informatizzazione dei servizi.

Stante la situazione di crisi della finanza pubblica, l'82% degli operatori economici intervistati ritiene strategico che la Camera di commercio, nei prossimi anni, si occupi di infrastrutture, intervenendo direttamente, con risorse proprie e/o in qualche forma di Partenariato Pubblico Privato, a condizione che vi sia una maggiore partecipazione delle associazioni di categoria

nella Giunta camerale e che le opere vengano programmate e realizzate in tempi certi e soprattutto siano di utilità per la collettività.

Gli interventi infrastrutturali che gli imprenditori campobassani ritengono prioritari per il proprio territorio riguardano: il collegamento autostradale Termoli – San Vittore, il potenziamento e la velocizzazione della linea ferroviaria Venafro - Termoli, attualmente ancora quasi totalmente a binario unico non elettrificato, e la realizzazione dell'interporto di Termoli; a questi si aggiungono la valorizzazione del porto turistico di Termoli e il potenziamento della banda larga.

Le priorità infrastrutturali evidenziate dal sistema imprenditoriale campobassano

PRIORITA' INDIVIDUATE	NON NECESSARIO		COMPLEMENTARE NECESSARIO		URGENTE ASSOLUTAMENTE PRIORITARIO		n.r.
1° Collegamento autostradale Termoli – San Vittore	0%	8%	17%	8%	58%	8%	
2° Linea ferroviaria Venafro – Termoli: potenziamento e velocizzazione	0%	0%	33%	25%	33%	8%	
3° Realizzazione Interporto di Termoli	0%	8%	25%	33%	25%	8%	
4° Completamento della strada di collegamento tra la ex SS 376 e la SP 148 da Bonefro a San Croce di Magliano sino al Fortore	0%	8%	33%	33%	17%	8%	
5° Adeguamento/ammodernamento della linea ferroviaria Benevento – Termoli per la creazione di un sistema di mobilità urbana ultra leggera ed extra - leggera	0%	17%	33%	25%	17%	8%	
6° Strada Statale 16: adeguamento a 4 corsie nella tratta Marina di San Salvo – Marina di Chieuti	8%	25%	17%	25%	8%	17%	
7° Collegamento ferroviario Lucera - Campobasso	0%	25%	50%	0%	17%	8%	
8° Raddoppio Termoli – Chieuti - Lesina	0%	58%	17%	8%	8%	8%	

Elaborazione Uniontrasporti su dati Indagine Amministratori Camerali 2011

GENOVA



La provincia di Genova, sviluppandosi su una striscia di territorio costiero di appena 1.800 kmq, chiusa tra le montagne e il mare, vanta una dotazione infrastrutturale peculiare sul territorio nazionale e ricopre un ruolo senz'altro strategico nel contesto logistico del Nord Ovest. Il tema delle infrastrutture per la mobilità rappresenta un punto cruciale nello sviluppo del nodo di Genova, sia per quanto riguarda gli spostamenti dei cittadini, sia per la movimentazione delle merci, la crescita del porto e delle attività economiche.

La campagna di indagine rivolta agli esponenti del tessuto economico provinciale genovese, particolarmente rappresentato dal settore del commercio, ha messo ulteriormente in evidenza i punti di forza e di debolezza di questo territorio e la propria capacità reattiva.

Partendo da un risultato emblematico che intercetta il grado di percezione che il mondo economico genovese ha nei confronti delle interdipendenze tra l'assetto del sistema infrastrutturale del proprio territorio e le opportunità di sviluppo: il 93% del campione ritiene che la dotazione infrastrutturale incida da "mediamente" a "moltissimo" sull'economia del proprio territorio, un dato che conferma la piena consapevolezza del sistema imprenditoriale sul tema.

Numerose risultano le opere disattese dichiarate, perché incompiute o non ancora completate, rispetto a quanto pianificato e cantierato negli ultimi 15 anni, tra queste

spiccano: la realizzazione della Gronda di Levante e di Ponente, la realizzazione del Terzo Valico dei Giovi, il raddoppio ferroviario tra Genova e Ventimiglia, il potenziamento della metropolitana genovese, il potenziamento del nodo ferroviario di Genova (compreso il tunnel portuale), la realizzazione dell'autoparco di Genova e il potenziamento dell'aeroporto di Genova. Il contributo della Camera di commercio è stato però valutato molto positivamente con un impegno costante nella promozione a livello sia regionale che nazionale. Per esempio, nel 2009, la CCAA di Genova ha preso parte ad una iniziativa promossa dal Comune in accordo con la società Autostrade Spa relativamente alla realizzazione della Gronda di Ponente.

La Camera di commercio di Genova è ben consapevole che la sua centralità istituzionale e sociale, quale soggetto di frontiera tra il pubblico e il privato, può costituire la base per un lavoro di medio termine finalizzato al miglioramento della comunicazione in materia di nuove infrastrutture, per rendere i diversi attori coinvolti più consapevoli in tema di costi, benefici e tempi di realizzazione. Oltre il 60% del campione è disposto a partecipare attivamente, da un lato, mediante l'avvio e la gestione di tavoli di concertazione tra soggetti pubblici e privati, dall'altro, mediante la partecipazione al capitale sociale di società di gestione di infrastrutture.

Una specifica sezione del questionario somministrato agli imprenditori è stata dedicata a raccogliere il giudizio sulle infrastrutture attualmente disponibili e sul livello di servizio che ciascuna differente tipologia di infrastruttura



riesce ad erogare in relazione alle esigenze di mobilità e di movimentazione e trasferimento delle merci. Il quadro che emerge a livello provinciale è caratterizzato da uno stato generale di ampia insoddisfazione, molto marcata per tutte le tipologie di infrastrutture. Valutazioni assolutamente negative, che superano l'80% delle risposte raccolte, si riscontrano in particolare per la rete autostradale (93%), la rete della viabilità

ordinaria di grande comunicazione (quindi per le strade statali, 86%), più in generale per la rete dei trasporti su gomma, le infrastrutture logistiche (86%), e per la rete ferroviaria urbana ed extraurbana (80%). Da uno sguardo d'insieme, si evince che nonostante una diffusa insoddisfazione le reti energetiche tradizionali e da fonti rinnovabili risultano quelle ritenute meno critiche rispetto alle altre tipologie di infrastrutture (60%).

Le priorità infrastrutturali evidenziate dal sistema imprenditoriale genovese

PRIORITA' INDIVIDUATE	NON NECESSARIO	COMPLEMENTARE	NECESSARIO	URGENTE	ASSOLUTAMENTE PRIORITARIO	n.r.
	1° Tratta AV/AC Milano-Genova: realizzazione Terzo Valico dei Giovi	0%	0%	7%	27%	68%
2° Potenziamento nodo stradale e autostradale di Genova	0%	7%	7%	52%	27%	7%
3° Raddoppio Genova - Ventimiglia: tratta Andora - Finale Ligure	0%	13%	27%	20%	33%	7%
4° Genova - Metropolitana	7%	7%	26%	40%	13%	7%
5° Potenziamento infrastrutturale linea ferroviaria Voltri - Brignole	0%	0%	40%	27%	13%	20%
6° Realizzazione della strada di scorrimento a mare del Ponente genovese (riassetto impianti ferroviari)	0%	7%	33%	33%	7%	20%
7° Hub Portuale - Allacciamenti plurimodali Genova Savona La Spezia	0%	13%	20%	40%	0%	27%
8° Genova: riassetto accesso portuale Voltri	7%	7%	26%	33%	0%	27%
9° Completamento Asse ferroviario Ventimiglia-Genova-Novara-Milano (Sempione)	0%	20%	20%	13%	20%	27%
10° Realizzazione del Tunnel Sottomarino/Sotterraneo	27%	26%	20%	0%	7%	20%

Elaborazione Uniontrasporti su dati Indagine Amministratori Camerali 2011

RAVENNA



20 vertici imprenditoriali della provincia di Ravenna che hanno preso parte all'indagine promossa da Unioncamere italiana - rappresentanti soprattutto dell'artigianato, del commercio e dell'industria - costituiscono il 71% del totale contattato (tutti i membri del consiglio camerale più il segretario generale). Si tratta della seconda provincia italiana con maggiore partecipazione, preceduta solo da Mantova e seguita da Teramo.

Gli operatori economici di Ravenna che hanno preso parte alla rilevazione risultano ben consci dell'influenza che la dotazione infrastrutturale di un territorio può avere sulla competitività delle sue imprese: in questo territorio evidenziano una stretta relazione tra i due fenomeni l'80% dei rispondenti al quesito. Con riferimento al contributo che la Camera di commercio ha operato negli ultimi 15 anni nel processo di ammodernamento del sistema infrastrutturale del territorio, prevalgono i giudizi positivi degli imprenditori, i quali sottolineano il ruolo concreto svolto dalla struttura camerale nel potenziamento

del porto e più in generale l'intermediazione portata avanti con le amministrazioni locali sul tema infrastrutturale, pur evidenziando il problema delle risorse economiche ridotte e l'esiguo potere decisionale.

Per il prossimo futuro, la Camera ha in elaborazione una serie di progetti ed interventi mirati proprio al miglioramento complessivo del sistema delle infrastrutture della provincia. Si tratta nello specifico del raccordo con l'aeroporto di Bologna, del potenziamento della relazione porto/territorio, della creazione della stazione marittima a Ravenna e del progetto GAL "l'Altra Romagna" per la realizzazione della dotazione Hi Fi nell'area collinare.

Il potenziamento infrastrutturale deve però fare i conti con il momento di ristrettezza delle finanze pubbliche. Per fronteggiare la questione, il 75% degli imprenditori ravennati ritiene strategico che la Camera nei prossimi anni si occupi di infrastrutture ricorrendo a forme di Partenariato Pubblico Privato a condizione però di poter essere determinanti nella



individuazione e gestione dei progetti, essendo presenti nei tavoli decisionali e nei Consigli d'Amministrazione con cariche importanti nelle società di gestione, lasciando alla Camera il ruolo di promotore, piuttosto che di investitore.

Nell'ambito delle criticità riscontrate dagli operatori imprenditoriali della provincia di Ravenna rispetto all'attuale dotazione infrastrutturale e ai servizi di trasporto forniti, dall'analisi risulta gravemente carente e insufficiente in relazione alle esigenze del territorio la rete ferroviaria (90% di risposte negative), ma anche la rete della viabilità ordinaria di grande comunicazione (80%) e le reti telematiche (65%). Gli imprenditori forniscono invece un giudizio più positivo quando chiamati a rispondere delle reti energetiche, sia in riferimento alla produzione che alla distribuzione (85% di risposte tra sufficiente, buono e ottimo).

Tra gli 11 interventi rilevanti sottoposti a giudizio durante il sondaggio, gli esponenti degli interessi economici organizzati di Ravenna hanno selezionato quali prioritari e urgenti per il territorio e la sua competitività sul mercato nazionale ed internazionale in primis la realizzazione del nuovo tratto autostradale E55 Nuova Romea, che dovrà collegare Ravenna a Mestre e che insieme all'E45 andrà a formare il corridoio trasversale che da Civitavecchia attraversa l'Italia Centrale per raggiungere l'alto Adriatico. E' stata sottolineata da parte degli imprenditori anche grande attenzione nei confronti del porto di Ravenna, richiedendone il tempestivo potenziamento a livello di hub, ma anche in termini di accessibilità e connessione dello stesso alla viabilità circostante, al fine di superare i colli di bottiglia per l'ingresso e l'uscita dal porto.

Le priorità infrastrutturali individuate dal sistema imprenditoriale ravennate

PRIORITA' INDIVIDUATE	NON NECESSARIO	COMPLEMENTARE	NECESSARIO	URGENTE	ASSOLUTAMENTE PRIORITARIO	n.r.
1° Realizzazione del nuovo tratto autostradale E55 Nuova Romea (Ravenna - Mestre)	0%	5%	0%	45%	45%	5%
2° Miglioramento dei sistemi della viabilità di connessione al porto di Ravenna e alla grande viabilità	5%	0%	20%	55%	15%	5%
3° Potenziamento dell'hub portuale di Ravenna	0%	0%	30%	30%	35%	5%
4° Riqualificazione E45 Ravenna - Orte con caratteristiche autostradali	0%	0%	35%	45%	15%	5%
5° Realizzazione della "bretella" ferroviaria porto-linea per Faenza (con le opere viarie collegate)	0%	0%	40%	50%	5%	5%
6° Realizzazione della metropolitana sulla costa romagnola (Ravenna - Cattolica)	0%	10%	35%	25%	25%	5%
7° Potenziamento della SS16 "Adriatica" (Cattolica - Ravenna)	0%	5%	35%	45%	5%	10%
8° Riqualificazione della tangenziale di Ravenna	0%	10%	45%	25%	15%	5%
9° Realizzazione nuova S. Vitale (dalla A14 dir alla SP 610 Selice)	5%	10%	40%	35%	5%	5%
10° Realizzazione linea ferroviaria Adria - Ravenna (Romea ferroviaria)	0%	5%	50%	30%	5%	10%
11° Riqualificazione SS9 "Via Emilia"	0%	15%	70%	10%	0%	5%

Elaborazione Uniontrasporti su dati Indagine Amministratori Camerali 2011

IL CONTRIBUTO DELLE CAMERE DI COMMERCIO ALLA QUALIFICAZIONE E AL POTENZIAMENTO DELLE INFRASTRUTTURE

Nel panorama variegato delle province italiane, il ruolo delle Camere di commercio quali promotrici attive dello sviluppo infrastrutturale nel campo dei trasporti trova giustificazione sia nell'importanza che il settore assume per la crescita dei settori produttivi locali, sia nel supporto che esso può dare allo scambio di merci e servizi a livello internazionale. Basti ricordare, a titolo di esempio, la presenza di importanti partecipazioni azionarie da parte delle Camere di commercio nelle società di gestione di molti aeroporti, interporti ed altre infrastrutture di tipo trasportistico, così come alla partecipazione attiva nei Comitati Portuali dei principali scali marittimi nel nostro paese.

In molti casi, le presenze citate si affiancano ad importanti iniziative nelle attività di sostegno e promozione all'internazionalizzazione delle imprese del proprio territorio; ruolo che può riguardare sia il supporto alla penetrazione delle esportazioni nei mercati esteri, sia il sostegno a progetti di potenziamento di quelle infrastrutture, come porti ed aeroporti, specificatamente dedicate a sostenere le nostre esportazioni.

In diverse circostanze, le Camere di commercio si sono fatte promotrici e sostenitrici di nuovi progetti di infrastrutturazione, finanziando in toto o contribuendo a finanziare analisi di mercato e studi di fattibilità di nuove opere; in tal senso, è stata in più circostanze sottolineata l'importanza di un potenziamento delle competenze tecniche specifiche in materia di trasporti e logistica, necessarie per poter svolgere un compito adeguato ai diversi livelli: corretta valutazione degli interventi, partecipazione, anche finanziaria, alla loro realizzazione, coinvolgimento diretto al capitale azionario delle società di gestione, ecc.

Più controversa la valutazione del ruolo delle Camere di commercio

commenti di

Marco Spinedi

Esperto in infrastrutture, logistica e trasporti



rispetto alle autorità locali nella loro azione di lobby a favore degli operatori economici ed industriali; in qualche caso, si registrano difficoltà nel dialogo con gli altri stake-holder locali in merito alle decisioni riguardanti le infrastrutture da realizzare; in alcune realtà, le Camere di commercio incontrano qualche incomprensione nello svolgere un ruolo sufficientemente efficace di pressione nei confronti dell'autorità politica, soprattutto se regionale e/o nazionale; non mancano, però, i casi in cui il ruolo svolto si è dimostrato pro-attivo ed ha consentito di accelerare i processi decisionali, favorendo la realizzazione di progetti o opere grazie al buon clima di collaborazione e cooperazione che si è venuto ad instaurare fra i diversi Enti ed Istituzioni coinvolti nella realizzazione di un'infrastruttura.

La grave crisi economica attuale fa giustizia di molte illusioni e porta in qualche caso a formulare qualche ripensamento critico rispetto a posizioni assunte in passato; in diverse realtà di provincia, la Camera di commercio non è riuscita a svolgere a pieno quel ruolo critico che avrebbe potuto svolgere di fronte a soluzioni e progetti sostenuti dalla politica, ma non sufficientemente giustificati dalle reali esigenze del mercato; come risultato, si sono finanziati progetti che successivamente si sono dimostrati privi di un reale contenuto economico; gli esempi maggiori riguardano casi di interporti, aeroporti e porti, soprattutto nel Centro e nel Sud, ove sono emersi gravi difficoltà di gestione. Un management dimostratosi non all'altezza delle necessità gestionali e/o condizioni di mercato troppo penalizzanti (domanda insufficiente, capacità fortemente sotto-utilizzata, localizzazione inadeguata, concorrenza con altre infrastrutture limitrofe, ecc.) sono state spesso le cause all'origine di tali difficoltà.

Per il futuro, tenendo conto della necessità di potenziare il ruolo delle Camere di commercio nello sviluppo e nella gestione delle

infrastrutture di trasporto, molti tra gli intervistati hanno sottolineato l'importanza dell'introduzione di un fondo camerale per il co-finanziamento delle infrastrutture, sia pure con alcuni distinguo; viene, ad esempio, segnalata la necessità di un regolamento che stabilisca alcune regole di base, quali l'identificazione dei criteri attraverso i quali definire le priorità; data la limitatezza delle risorse disponibili, si rende anche necessario puntare su progetti e/o interventi di piccola dimensione e di interesse prevalentemente locale.

La banda larga sembra essere percepita dalla maggior parte degli intervistati come un importante elemento di novità, in merito al quale, però, non sempre si è in grado di interagire avendo una conoscenza esatta dei problemi e delle sue potenzialità; solo alcune Camere di commercio dichiarano di essersi attivate a sostegno di veri e propri progetti infrastrutturali di sviluppo, mentre altre ritengono di non poter andare oltre iniziative di carattere promozionale e divulgativo. Il tema avrebbe probabilmente bisogno di essere ulteriormente promosso presso la maggior parte delle Camere di commercio, perché la sua importanza sembra essere largamente sottovalutata, a fronte di considerazioni e valutazioni sottolineate da molti esperti di settore che la ritengono sempre di più "l'infrastruttura del futuro".

Sul tema delle partecipazioni societarie, la crisi in atto ed il conseguente rischio di perdite in conto capitale per alcune società partecipate (quali ad esempio interporti ed aeroporti) suggerirebbe come necessario un momento di riflessione e valutazione sulle possibili strategie da adottare per il futuro; valutare, cioè, se valga la pena continuare a sostenere, almeno temporaneamente, eventuali perdite, in nome del ruolo "sociale" della Camera nei confronti del proprio territorio di riferimento, o procedere ad eventuali dismissioni, anche allo scopo di salvaguardare il patrimonio camerale da ulteriori erosioni delle proprie risorse interne, a favore di impieghi futuri più remunerativi.

Sulle infrastrutture di nodo, dopo anni caratterizzati da una visione eccessivamente ottimistica della crescita futura dell'economia, emerge da alcune interviste la convinzione che alcuni interporti ed aeroporti siano stati realizzati senza una corretta valutazione della domanda effettiva; allo scopo di favorire la concentrazione del traffico su poche infrastrutture di valenza inter-regionale, le Camere di commercio più sensibili a questo tema potrebbero farsi carico di promuovere nuove forme di collaborazione fra sedi della stessa regione o anche di regioni limitrofe, favorendo in tal modo il superamento di forme di campanilismo ancora molto diffuse in diverse realtà provinciali. A questo scopo, potrebbe tornare utile il già citato Fondo camerale di co-finanziamento, volto a co-finanziare progetti di investimento non solo a livello locale, ma anche su scala regionale o sovra-regionale. Esso rappresenterebbe uno strumento in grado di spingere singole Camere di commercio di una o più regioni limitrofe a collaborare fra loro, allo scopo di selezionare un numero ristretto di progetti da finanziare in via prioritaria. Esempi in tal senso potrebbero essere rappresentati da aeroporti od interporti in aree caratterizzate da livelli di domanda troppo bassi (o troppo dispersa sul territorio) per poter contare sulle necessarie economie di scala.



INTERVISTE AD ALCUNI AMMINISTRATORI

1 Bolzano

La dotazione infrastrutturale della provincia è influenzata dalla orografia prevalentemente montagnosa, che rende complicata l'accessibilità del territorio. La provincia di Bolzano si trova inoltre sulla direttrice di uno dei principali assi europei che interessano l'Italia, il corridoio ferroviario Helsinki – La Valletta (ex corridoio Berlino – Palermo) e in previsione della sua realizzazione sono programmate una serie di opere di notevole importanza e difficoltà come, ad esempio, la Galleria di Base del Brennero con le relative vie di accesso. Si tratta di un'opera considerata prioritaria, insieme ad altre che mirano allo sviluppo del trasporto ferroviario (bretella ferroviaria della Val di Riga, riattivazione della ferrovia della Val Venosta).

Nell'ottica di migliorare l'accessibilità sia interna che esterna del territorio sono molto importanti la superstrada MeBo (Merano – Bolzano) e il potenziamento dell'aeroporto attraverso opere di ampliamento della pista per consentire l'atterraggio ed il decollo di aerei di dimensioni maggiori. In questo ambito la Camera di commercio sta portando avanti una efficace attività di informazione e di concertazione.

La sensibilità al tema è stimolata anche dalla partecipazione in alcune società di gestione di infrastrutture provinciali. Importante è anche la partecipazione alla Comunità di Azione della Ferrovia del Brennero, che vede riunite le CCIAA di Verona, Trento, Innsbruck e Monaco di Baviera e i rispettivi governi regionali, impegnate a promuovere il potenziamento del trasporto ferroviario per favorire lo sviluppo regionale.

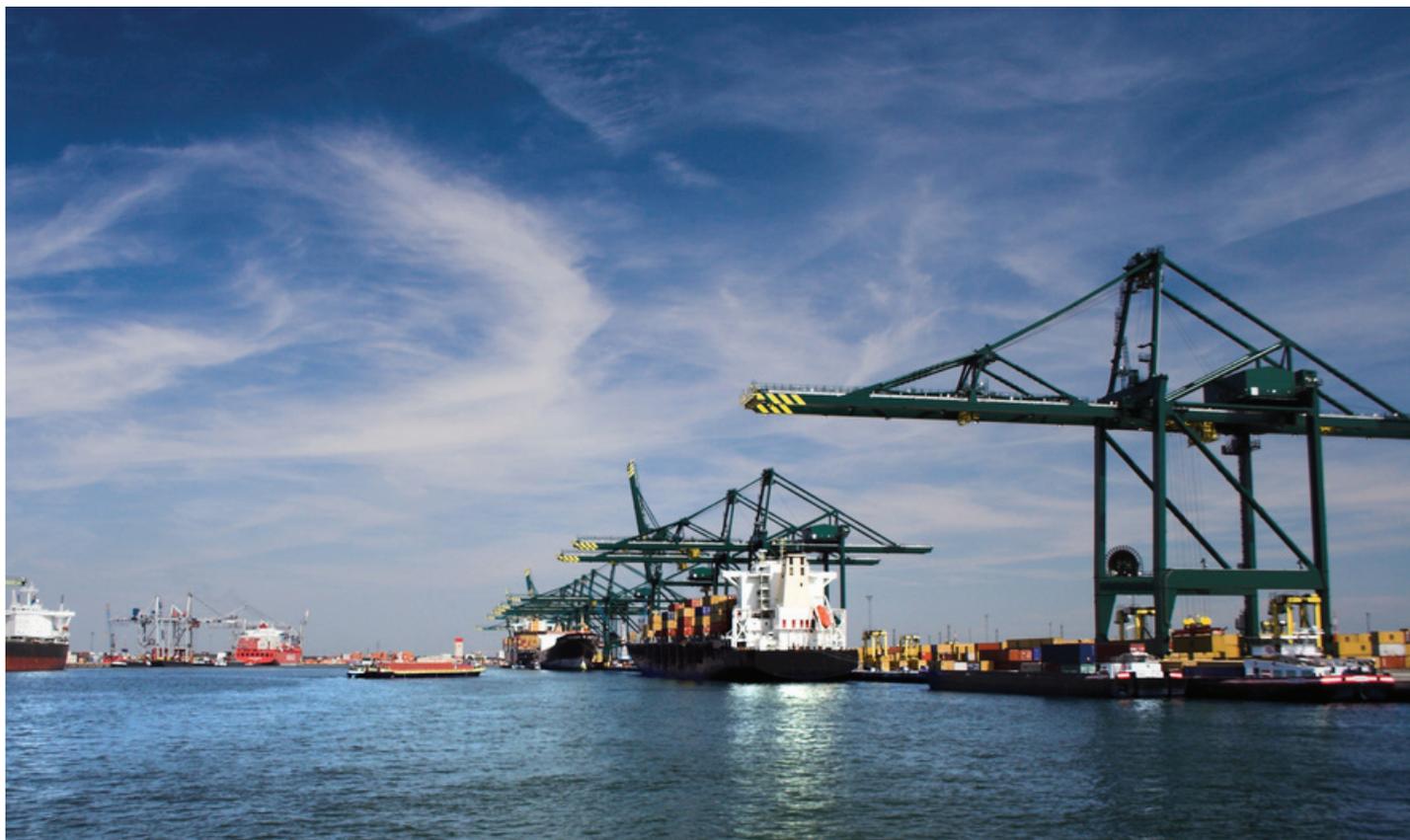
2 Trieste

Per la sua posizione geografica la provincia di Trieste riveste un ruolo cruciale nei flussi di traffico non solo tra Italia ed Est Europa ma anche rispetto ai Paesi più occidentali. La provincia ha una buona dotazione infrastrutturale per le merci grazie alla presenza di un porto di rilevanza internazionale, unico punto franco del nostro Paese e al terminal intermodale di Ferneti, che favorisce i flussi di traffico via terra con la Slovenia. Tuttavia, l'efficienza di tali infrastrutture risente di ritardi procedurali e burocratici per la messa a disposizione delle risorse finanziarie necessarie alla realizzazione degli interventi.

Sotto questo aspetto sono rilevanti gli investimenti per il potenziamento del porto per i quali sono stati già emessi i relativi bandi ma per i quali, nonostante le assicurazioni a livello nazionale, non ci sono ancora i soldi. La provincia è anche interessata direttamente dalla realizzazione degli assi europei, dal momento che al Corridoio Mediterraneo si è aggiunto anche il nuovo asse Baltico – Adriatico, recentemente approvato dalla Commissione europea. L'ente camerale ha sempre manifestato una sensibilità particolare rispetto al tema delle infrastrutture e soprattutto nei confronti della integrazione territoriale, variabile importantissima per lo sviluppo economico.

Ciò che viene chiesto sono regole chiare e certe soprattutto per quello che riguarda i vari strumenti per il finanziamento degli interventi, come il nuovo Fondo camerale di co-finanziamento.





3 Brescia

Brescia è tra le prime province italiane per i livelli di export, per questo la dotazione di infrastrutture di trasporto riveste un ruolo fondamentale. La Camera di commercio come soggetto rappresentante del mondo imprenditoriale è molto sensibile al tema e partecipa in maniera attiva alla infrastrutturazione del territorio non solo attraverso quote di società di gestione ma anche in fase di costruzione dell'opera.

Tra le opere considerate fondamentali per il territorio c'è la BreBeMi, per la cui costruzione la CCIAA si è molto prodigata. Una delle criticità che limita il completamento delle opere è la normativa ancora farraginoso e incompleta che regola gli investimenti e che non favorisce l'accesso dei privati. Per questo motivo è vista in maniera favorevole l'istituzione del Fondo camerale di co-finanziamento dell'Unioncamere, poiché si ritiene che dove intervenga il sistema camerale vi è una maggiore efficienza. Attualmente la Camera di commercio non è impegnata direttamente sul tema della banda larga dal momento che è di interesse prevalente della Provincia.

una sostanziale sottovalutazione delle esigenze della provincia rispetto al resto della regione da parte dei soggetti istituzionali che magari dedicano maggiori attenzioni alle criticità di città di maggiore attrattività e risonanza come Firenze. In questo ambito la stessa Camera di commercio non riesce ad affermare un ruolo propositivo e di stimolo per lo sviluppo del sistema imprenditoriale livornese.

Le criticità evidenziate sono tante e legate soprattutto alla necessità di fare interventi sostanziali nell'infrastruttura portuale, che presenta grandi potenzialità, ma apparentemente manca la volontà per intervenire.

Nell'immediato gli investimenti più urgenti sarebbero quelli per l'ampliamento degli spazi riservati al traffico passeggeri e crocieristico, in particolare con banchine per l'attracco delle grandi navi che attualmente si fermano nella zona commerciale per le merci. Riguardo a queste ultime le principali criticità sono legate alla mancanza di collegamenti ferroviari del porto con le infrastrutture logistiche retroportuali (interporto di Guasticce) e con la rete ferroviaria nazionale, soprattutto verso Bologna e il Brennero.

4 Livorno

L'economia della provincia di Livorno, ma soprattutto della città, gravita interamente intorno al porto ed alle sue attività in particolare per quello che concerne il traffico passeggeri e le crociere. Tuttavia dall'intervista di approfondimento risulta

5 Pescara

Per la particolare conformazione del territorio e per fattori storici la provincia di Pescara ha legato la sua crescita allo sviluppo delle infrastrutture di trasporto. La città si trova in posizione baricentrica rispetto all'asse adriatico nord-sud e rispetto alla sponda



tirrenica. Nel corso degli anni, grazie alla realizzazione della stazione ferroviaria, alla ricostruzione del porto e alle autostrade A14 e A25, la città è diventata un centro d'interessi importante per l'intera regione e per il Centro Italia

La Camera di commercio locale, pur non avendo competenze dirette sui temi infrastrutturali, svolge in maniera molto attiva un ruolo di rappresentanza delle istanze delle imprese e di partecipazione dell'opinione pubblica. Attenzione particolare viene dedicata al porto, che rappresenta ad oggi la criticità infrastrutturale più grande. Con un po' meno ottimismo è vista la partecipazione della CCIAA alle infrastrutture locali. Infatti se da un lato si riconosce il valore sociale che può ricoprire l'aeroporto per lo sviluppo del territorio, non si può dire lo stesso dell'interporto Val Pescara che sta incontrando molti ostacoli dal punto di vista gestionale.

Il Fondo camerale di co-finanziamento è visto come un elemento positivo considerando la minore burocrazia e la maggiore flessibilità in fase decisionale delle Camere di commercio. Infine, la CCIAA di Pescara si sta muovendo nel settore della banda larga, con progetti finalizzati a dotare di un collegamento interne veloce le aree periferiche della provincia.

6 Salerno

L'economia della provincia di Salerno trae molti benefici dalle infrastrutture portuali, legate non solo alle attività commerciali, ma anche a quelle da diporto. Negli ultimi anni gli investimenti fatti in provincia sono stati concentrati nello sviluppo delle infrastrutture di trasporto, in particolare nel turismo, come ad esempio, la costruzione del porto turistico Marina di Arechi, e quella dell'aeroporto Costa di Amalfi. Restano alcuni nodi da risolvere, come il potenziamento dell'aeroporto stesso e la viabilità di accesso a queste infrastrutture.

L'obiettivo su cui fare leva per favorire lo sviluppo economico e sociale della provincia è la sinergia che si può creare tra porto commerciale, aeroporto e interporto di Battipaglia (in costruzione). Per quanto riguarda lo scalo aeroportuale ci sono prospettive per lo sviluppo del settore cargo, in particolare le movimentazioni di merci agro-alimentari, vista l'importanza che il comparto riveste nell'ambito dell'economia regionale.

La Camera di commercio svolge un ruolo attivo anche attraverso le partecipazioni societarie in infrastrutture, affidamento di studi di fattibilità per la realizzazione di opere in project financing. A questo proposito il Fondo camerale per il co-finanziamento potrebbe essere uno strumento molto utile. Per quanto concerne la banda larga, la CCIAA preferisce dar vita a dibattiti e convegni al fine di creare contatti e sensibilizzare le imprese all'utilizzo di strumenti innovativi.

7 Potenza

La Basilicata presenta notevoli criticità infrastrutturali che la posizionano tra le ultime regioni in Italia per la qualità di reti ferroviarie e stradali e infrastrutture logistiche. Una indagine condotta dalla Camera di Commercio di Potenza ha quantificato in + 20% i costi per lo smistamento dei prodotti e in + 24% i costi per l'approvvigionamento delle materie prime, rispetto ai concorrenti del Nord.

Tra le priorità per ridurre il gap infrastrutturale ci sono il completamento della strada statale Bradanica e la revisione dei progetti di realizzazione del raddoppio della Potenza – Melfi a seguito delle nuove condizioni dello stabilimento Fiat, e del progetto del cosiddetto asse viario Nord-Sud, che migliorerebbe l'accessibilità della zona sud occidentale della provincia di Potenza. Per quanto riguarda le infrastrutture ferroviarie ci sono delle aspettative da parte del mondo delle imprese circa il raddoppio della linea Potenza – Salerno.

Le imprese potentine sembrano un po' meno sensibili nei confronti delle infrastrutture per la logistica (interporti e aeroporti) a causa della netta prevalenza della modalità stradale per lo spostamento delle merci. Anzi vi è una chiara spinta a potenziare i collegamenti con i nodi logistici posti al di fuori della regione (Bari, Salerno, Napoli), piuttosto che a costruire infrastrutture ex novo sul territorio. Dal canto suo la Camera di commercio svolge un ruolo attivo soprattutto in termini propositivi nell'ambito della infrastrutturazione della provincia. Essa svolge una funzione di raccordo tra Stato, mercato e società civile diventando così soggetto facilitatore dei processi decisionali legati alle infrastrutture. Il Fondo camerale di co-finanziamento è visto come uno strumento utile per sviluppare

una cultura condivisa del partenariato pubblico - privato. Allo stesso modo la Camera di commercio è disponibile ad assumere un ruolo attivo per definire un'agenda di lavoro per la diffusione della banda larga e per una attività di sensibilizzazione delle imprese.

8 Palermo

Il capoluogo siciliano risente di una dotazione infrastrutturale inadeguata rispetto alle reali esigenze del territorio. Vi sono molte opere disattese che lasciano le imprese siciliane in una condizione di isolamento che pregiudica le loro possibilità di sviluppo. Il problema riguarda non solo le opere non realizzate, ma anche quelle già realizzate che chiedono nuovi interventi per il miglioramento delle loro condizioni.

La Camera di commercio svolge un ruolo attivo per essere collettore di interessi, ma questa attività si scontra con problemi di sinergia con le diverse classi dirigenti locali. Il Fondo camerale di co-finanziamento è visto come uno strumento molto utile per attingere fondi per l'infrastrutturazione del territorio, tuttavia si ritiene che la priorità debba essere data alle reti fisiche e non a quelle immateriali come la banda larga.



UNIONTRASPORTI

DAL 1990 AL SERVIZIO DELLE CAMERE DI COMMERCIO PER SOSTENERE LO SVILUPPO DEL SISTEMA DEI TRASPORTI, DELLA LOGISTICA E DELLE INFRASTRUTTURE

The screenshot displays the Uniontrasporti website interface. At the top, there is a navigation bar with categories: AEROPORTO, DOCUMENTI, LOGISTICA, INTERPORTI, SERVIZI, and INFRASTRUTTURE. The main header features the Uniontrasporti logo and the text 'Lunedì 30 Luglio 10:12:14'. Below the header, there are three main sections: 'CHI SIAMO', 'SERVIZI', and 'ATTIVITA''. The 'CHI SIAMO' section describes the organization as a society of chambers of commerce. The 'SERVIZI' section mentions that Uniontrasporti offers support to its members. The 'ATTIVITA'' section states that Uniontrasporti is engaged in various activities. Below these sections, there is a 'NEWS' section with two articles. The first article is titled 'INFRASTRUTTURE, DAL CIPE SBLOCCO PER 18 MLN ENTRO LE FERIE' and discusses the release of 18 billion euros for infrastructure projects. The second article is titled 'AL VIA I PROJECT BOND DA 60 MILIARDI IN 3 ANNI' and discusses the issuance of project bonds for infrastructure projects. The website also features a sidebar with navigation links: HOME, CHI SIAMO, SERVIZI, ATTIVITA', NEWS & EVENTI, PRESS, DOCUMENTI DI INTERESSE, DOVE SIAMO, and CONTATTI. At the bottom, there is a footer with the text 'L'ITALIA AL CENTRO DEGLI SCAMBI COMMERCIALI DEL FUTURO. BARI, 20 LUGLIO PRESSO PETRAIA FORMIA'.



Uniontrasporti, promossa da Unioncamere e dalle Camere di commercio locali, opera sul territorio italiano con impegno e competenza per sostenere, supportare e promuovere lo sviluppo del sistema dei trasporti, della logistica e delle infrastrutture pubbliche. Promuove gli interessi collettivi e fornisce servizi qualificati mirati al potenziamento dei sistemi infrastrutturali locali e alla crescita degli operatori, supportando i progetti di fattibilità e di finanza di progetto.