



## Nota per il Presidente Mario Pozza

### Convegno “TERRITORIO E SVILUPPO: LE INFRASTRUTTURE PER LA COMPETITIVITÀ DELLE IMPRESE DEL NORD EST”

Padova, 16 maggio 2019

Questo convegno fa parte delle iniziative che nascono dal protocollo d'intesa firmato lo scorso febbraio dalle Unioni Regionali delle Camere di commercio di Piemonte, Lombardia, Veneto ed Emilia-Romagna, allo scopo di integrare operativamente le rispettive aree territoriali.

I dati economici delle quattro regioni dimostrano che questa macroarea contribuisce in modo significativo alla ricchezza nazionale, generando il 48% del valore aggiunto - attraverso un tessuto di oltre 2 milioni di imprese - e occupazione con il 49,2% degli addetti nazionali.

La rete infrastrutturale (strade, ferrovie, aeroporti, porti, idrovie, interporti) rappresenta storicamente un elemento fondamentale per lo sviluppo economico dei territori e la competitività delle imprese ivi localizzate. Una buona accessibilità a un'area può significare minore congestione, minori costi di trasporto, maggiore produttività, tutti elementi che incidono sulla capacità delle imprese nel competere sul mercato.

Nel Nord Est il settore dei trasporti ha confermato nel 2018 la crescita già segnata negli anni precedenti, seppur con tassi di crescita inferiori al 2017. Si è registrato un aumento del traffico aereo, con un +8,5% di passeggeri complessivi (pari a 18,7 milioni di persone) e un +3,9% di movimenti di aeromobili (pari a 178 mila). In espansione anche per il settore del traffico su gomma, che segnala una crescita dell'3,1% di veicoli pesanti sulle autostrade (circa 5.200 milioni veicoli-km). Per quanto riguarda i porti, si è registrato un aumento complessivo di +1,7% di merci movimentate (oltre 121 milioni di tonnellate) e 1.575.084 TEU (+8,5% rispetto al 2017). Questi i dati più rilevanti che emergono dalle analisi del Centro Studi di Unioncamere del Veneto nell'ambito dell'Osservatorio sui Trasporti, le Infrastrutture e la Logistica del Nord Est (TRAIL Nordest).



In una congiuntura complessa come quella che l'Italia e l'Europa stanno attraversando, lo sviluppo infrastrutturale e l'efficientamento della rete esistente rappresenta una delle chiavi di volta per il rilancio dell'economia regionale e nazionale. Il ruolo cruciale delle infrastrutture per la ripresa non è un tema nuovo e fa riferimento sia all'effetto di breve periodo che la realizzazione di investimenti consente di realizzare sul fronte dell'occupazione, del reddito e della fiscalità, sia, soprattutto, alla rilevanza che le infrastrutture stesse hanno per lo sviluppo delle imprese e del Sistema Paese.

In tale contesto rivendichiamo con forza come sia essenziale che le politiche di rilancio degli investimenti infrastrutturali e delle reti di trasporto e servizi vengano portate avanti in tempi certi per garantire l'attrattività dei territori, scongiurandone così l'isolamento e favorendo il benessere dei cittadini per implementare la qualità della vita.

Nel dettaglio per l'area del Nord Est si chiede il completamento delle opere in fase di attuazione/progettazione come la Superstrada Pedemontana Veneta, la Galleria del Brennero, la Terza corsia dell'autostrada A4 Venezia-Trieste, il completamento della linea Alta Velocità tra Brescia e Padova, l'efficientamento della linea ferroviaria Venezia-Trieste. Inoltre si deve definire il miglioramento dell'accessibilità delle aree turistiche montane e costiere (in Veneto Cortina/Dolomiti, Chioggia/Sottomarina, Jesolo/Cavallino) e l'integrazione funzionale tra porti, piattaforme logistiche, distretti industriali. Si evidenzia a tal proposito, il progetto "Veneto Intermodale" con capofila il Consorzio ZAI Interporto Quadrante Europa di Verona e partner quali Regione Veneto, Rete Ferroviaria Italiana e Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale, che mira al potenziamento dell'"ultimo miglio" ferroviario dei 3 nodi core della Rete europea TEN-T ossia gli interporti di Verona e Padova e il Porto di Venezia implementando la loro connessione alla rete europea .

Tuttavia, nel tempo gli investimenti previsti per la realizzazione delle opere, hanno spesso trovato l'opposizione di una parte delle comunità locali.

È in questo contesto che si inserisce l'iniziativa promossa dalle Unioni regionali firmatarie del protocollo d'intesa, con l'obiettivo di rilanciare il ruolo strategico del sistema camerale nella "questione infrastrutturale". Le Camere di commercio italiane, storicamente, sono state fortemente impegnate nel processo di infrastrutturazione del Paese, con un ruolo che si è modificato nel tempo: fino a qualche anno fa, "investitori" in società ed enti chiamati a realizzare e/o gestire direttamente le infrastrutture del territorio, oggi "attori centrali" nei processi di raccolta e promozione dei fabbisogni infrastrutturali locali rispetto alle amministrazioni



UNIONCAMERE  
VENETO

pubbliche, nel prossimo futuro "costruttori e canalizzatori" del consenso circa l'utilità delle opere nei confronti degli stakeholder locali e nazionali.

Questo nuovo ruolo del Sistema camerale, ci ha recentemente portato a criticare fermamente la scelta delle Ferrovie dello Stato a proposito del treno diretto che dal Veneto arrivava a Roma e che è stato unilateralmente soppresso motivi, dicono, di diseconomicità.

Per il ripristino di quel treno si sono mobilitati tutte le categorie economiche, i sindacati, i consumatori, gli ordini professionali, le istituzioni, i sindaci della città, gli uomini d'affari i parlamentari della Repubblica appartenenti a diversi schieramenti, gli opinion leader della Regione. Sbaglieremo, ma non sembra questo il segnale di quel pieno favore della clientela di cui la nota di Ferrovie si fregia

In merito alle economicità, non ci pare che il pulpito di Ferrovie sia proprio quello più adatto per parlarne a ragion veduta, tanto meno al popolo delle 560mila imprese che ogni giorno producono economia reale e non assistita.

Noi siamo pronti a sedere in qualsiasi momento attorno a un tavolo serio e fondato su numeri che vengano dichiarati in un sereno clima di trasparenza, mettendo da subito a disposizione di Ferrovie il nostro ufficio studi e le proposte che nel frattempo abbiamo studiato per aiutare le economie di Ferrovie dello Stato.

Infine un'altra iniziativa promossa dai Sistemi camerali di Emilia Romagna, Lombardia, Trentino Alto Adige e Veneto è il "Roadshow per il Brennero". Un percorso condiviso con associazioni, confederazioni, enti, imprese ed operatori per tutelare, in sede comunitaria, lo sviluppo economico dei territori, contro la decisione del Governo Regionale Tirolese di limitare il transito di mezzi pesanti all'interno dei propri confini.

Nel 2018, per i soli settori oggetto di "divieto settoriale" (materie prime, materiali grezzi, veicoli e rimorchi), sono transitate merci per un valore di 46 miliardi di euro. Senza contare i prossimi divieti che scatteranno dal 1° agosto 2019 (prodotti della chimica, metalli, macchinari e apparecchiature) e dal 1° ottobre 2019 (carta e cartone, tubi e profilati e prodotti del petrolio liquido), settori per i quali nel 2018 il valore economico transitato quantificato è di 137 miliardi di euro.