

Gli investimenti in Emilia-Romagna

*Rapporto
in preparazione del Piano territoriale del Lavoro*

a cura di
Ires Emilia-Romagna

Ires Emilia-Romagna

Presidente

Cesare Minghini.

Coordinatore del progetto di ricerca

Marco Sassatelli.

Responsabile Banca Dati

Carlo Fontani.

Gruppo di lavoro

Roberto Buonamici, Davide Dazzi, Jean Baptiste Devaux, Daniela Freddi, Assunta Ingenito, Rosaria Ilaria Marino, Antonio Martino, Cesare Minghini, Lucia Nguyen Dinh Thi Thu Thuong, Cinzia Nicastro, Antonio Ori, Giulia Rossi.

Dicembre 2014

Introduzione

Il Piano del Lavoro è l'asse tematico e strategico attraverso cui la Cgil propone una strada alternativa al modello neoliberista e si propone come soggetto attivo nel Governo del cambiamento. A tale scopo risulta indispensabile per il Sindacato, in qualità di soggetto programmatico, disporre degli strumenti di informazione, conoscenza, valutazione ed elaborazione per riuscire a monitorare le dinamiche economico-sociali in atto e per costruire prospettive future in linea con gli impegni assunti nel Piano del Lavoro.

L'idea di implementare il piano del lavoro in regione ha richiesto la messa a punto di un sistema di **monitoraggio, valutazione e proposta**. La ricerca si è articolata in tre fasi:

- Una **metodologia solida di monitoraggio** delle azioni che rientrano nell'ottica del piano del lavoro, articolata per territorio a sostegno delle analisi e decisioni che vengono adottate localmente e a livello regionale. L'azione di monitoraggio e raccolta delle diverse azioni si è sviluppata intorno ad un pieno coinvolgimento del gruppo dirigente sindacale, sia esso confederale o di categoria. Le azioni proposte localmente e a livello regionale, secondo uno schema di interazione bidirezionale (dal locale al regionale e viceversa), hanno definito il contesto e l'ambiente all'interno del quale si sono generate le decisioni di politica per lo sviluppo che rientrano nel piano per il lavoro. Il processo dinamico sottostante alle scelte è frutto, oltre che del peso relativo nella rappresentanza del potere locale, anche delle logiche strategiche di ciascun soggetto rilevante del territorio (gli *stakeholder* territoriali) che hanno portato alla definizione di coalizioni fra soggetti. Questo definisce la *governance* reale o di fatto del territorio, che spesso va al di là della *governance* formale determinata dai poteri formalmente attribuiti ai singoli soggetti.
- Una **metodologia di valutazione ai fini del Lavoro** delle azioni ideate e proposte per ogni territorio e in chiave generale regionale. La valutazione degli effetti delle singole proposte in termini di quantità e qualità del lavoro è un esercizio sempre richiesto dalla progettazione europea, ma che non viene realizzato in modo sistematico e coerente né a livello regionale né tantomeno a livello territoriale. Sotto questo profilo si è possibile adottata una metodologia complessa che da un lato ha permesso una valutazione dell'impatto quantitativo in termini occupazionali (misurati come numero di nuovi posti di lavoro), dell'impatto qualitativo in termini di professionalità e competenze impiegate e, in termini più generali, di effetti sul contesto economico con metodologie di analisi territoriale.

1. Il quadro recente dell'economia regionale

Il piano del lavoro della CGIL si declina sul livello regionale in un contesto economico di medio termine i cui contorni rimangono altamente incerti e tendenzialmente improntati alla stagnazione. I dati di riferimento sono rinvenibili nelle stime previsionali dei principali istituti di ricerca economica regionale, riportati da Unioncamere Emilia-Romagna, da Eret e da Banca d'Italia.

Il perdurare della crisi approfondisce anche il processo di trasformazione dell'economia regionale in atto da oltre un decennio. Nel corso degli ultimi sei anni l'intera struttura produttiva regionale ha modificato profondamente la propria connotazione alla ricerca di un assetto nuovo e più coerente con gli andamenti incerti dei tradizionali mercati di sbocco delle produzioni emiliano-romagnole. L'andamento costantemente depresso della domanda interna e il forte rallentamento delle economie europee stanno modificando profondamente i principi di competitività per i prodotti della regione e le ragioni di scambio sui mercati internazionali. In questo quadro le imprese stanno rivedendo le logiche di posizionamento sui mercati, puntando a entrare in reti di produzione di respiro internazionale, a cercare forme di crescita del valore aggiunto attraverso una maggiore impiego della ricerca e innovazione sui prodotti, a rivedere la struttura dei costi operando sui processi produttivi e sulle modalità organizzative.

Nel corso del quadriennio si è quindi assistito a una forte contrazione nel numero delle imprese attive, frutto di un processo accelerato di chiusura di imprese e unità produttive che ha portato alla cancellazione definitiva di oltre 64.000 posti di lavoro sull'intero territorio regionale.

Il fenomeno ha riguardato prevalentemente i settori di produzione manifatturiera e industriale, mentre il comparto dei servizi ha mostrato una tendenza alla crescita nel numero di imprese attive. L'ulteriore terziarizzazione dell'economia regionale è frutto di tre processi che operano congiuntamente. Il primo è un trend consolidato che porta a ridurre il peso del settore secondario a vantaggio del terziario, come evoluzione del modello produttivo e sociale della regione la cui popolazione invecchia e le cui esigenze sono legate sempre più ai servizi alla persona, alle attività culturali e ricreative, alle attività dell'istruzione e del welfare. Il secondo è una progressiva dematerializzazione dei processi di produzione manifatturieri e agricoli i cui prodotti inglobano sempre più spesso attività immateriali (logistica, distribuzione, marketing, finanza, ricerca, assistenza). Il terzo, più contingente, è legato alla ricollocazione del capitale umano espulso dai processi produttivi che trova nel settore terziario uno sbocco possibile anche in virtù della bassa dotazione di capitale necessaria per avviare attività imprenditoriali nei settori del terziario più tradizionale.

Le prime due modalità evidenziano la crescita contemporanea di imprese dei servizi e di valore aggiunto terziario, la terza modalità invece presenta una limitata capacità di produzione di valore aggiunto e quindi nasconde una sostanziale inefficienza di sistema.

I dati indicano che la crescita delle imprese nei settori dei servizi personali, le attività di associazionismo, le attività nei servizi agli edifici e al paesaggio e una parte dei servizi professionali alle imprese possono ricadere nell'ultima modalità: si può stimare che si tratti di circa 15.000 imprese

nate nel corso della crisi, ancora attive ma le cui prospettive potrebbero essere condizionate dall'elevato turnover che caratterizza le imprese nate nel periodo successivo al 2009.

La crescita delle imprese che operano nei settori dei servizi sociali residenziali e non residenziali, delle attività ricreative e di intrattenimento e delle agenzie di viaggio (complessivamente circa 9.000 imprese) si iscrive nella prima modalità e testimoniano il cambiamento delle esigenze e dei fabbisogni del corpo sociale.

Infine, lo sviluppo delle attività nei settori della ricerca scientifica, dei servizi finanziari, dei servizi di telecomunicazioni, di consulenza informatica, di servizi dirigenziali (complessivamente circa 25.000 imprese) rappresentano il più chiaro sviluppo dei servizi innovativi a supporto delle imprese, che avvengono a scapito dei più tradizionali servizi di logistica, pubblicità e contabilità aziendale.

Nel contempo, fra le attività industriali si è registrato un forte incremento delle attività legate alle public utilities, con un incremento di oltre 4.500 imprese, e alle attività di installazione e assistenza post vendita per il settore delle macchine e impianti industriali, circa 5.000 imprese in più. Tutti gli altri settori, dalle costruzioni, alla meccanica, al grafico-editoriale, all'agroindustriale, al tessile-abbigliamento, per finire alla chimica hanno evidenziato una diminuzione in media del 5% nel numero di imprese attive, quantificabile in poco più di 41.000 aziende.

Confrontare la formazione del valore aggiunto nella struttura dell'economia regionale fra il 2003 e il 2013 consente di evidenziare gli elementi fondamentali delle trasformazioni intervenute nelle relazioni di scambio all'interno del sistema produttivo del territorio e quindi di descrivere come è cambiata esta cambiando l'organizzazione produttiva dell'economia regionale, la velocità del cambiamento e la dimensione dello stesso.

Il valore aggiunto prodotto dall'economia regionale nel corso del 2013 si è distribuito fra le diverse attività economiche del territorio. Una prima valutazione consente di individuare come la struttura produttiva raggiunta dal sistema economico regionale sia ormai intrinsecamente declinante. Il valore aggiunto complessivo che viene prodotto e distribuito all'interno del sistema economico ha una dinamica negativa per tutto il periodo esaminato: ciò significa che gli investimenti hanno una minore efficacia nel 2013 di quanto non avessero nel 2003. Tale effetto è stato scontato in misura massima nel periodo 2003-2010, quando la crisi economica si è espressa ai livelli più elevati, tuttavia la riduzione di efficacia continua anche nel periodo successivo, dimostrando che il sistema è in grado di frenare ma non di arrestare il declino.

La trasformazione verso un sistema a maggiore contenuto di servizi è confermato dalla estrema rilevanza che assume il settore dei servizi sociali e sanitari nella creazione del valore aggiunto regionale. Queste attività hanno avuto un incremento di oltre l'11% nella formazione del valore aggiunto regionale nell'intero periodo esaminato, tuttavia è il periodo successivo al 2010 che ha dato l'impulso maggiore. Si registra in sostanza un'accelerazione della trasformazione del sistema produttivo regionale da manifatturiero a terziario. Tale evidenza è confermata anche dallo sviluppo elevato che hanno fatto registrare le attività legate alle public utilities. I settori della produzione distribuzione di energia elettrica, gas, acqua e gestione dei rifiuti hanno visto crescere il loro contributo alla formazione del valore aggiunto regionale per tutto il decennio esaminato, ma anche in questo caso l'accelerazione dell'ultimo biennio indica come in questi settori la crisi abbia giocato un ruolo del tutto secondario.

Il terziario avanzato, rappresentato dai servizi di informatica, dai servizi alle imprese e dal settore della ricerca applicata si è affermato come una grande risorsa dell'economia regionale. Tale ruolo è andato aumentando nel corso del tempo. Il confronto fra il 2003 e il 2013 mostra come il peso del settore dei servizi alle imprese sul valore aggiunto regionale sia aumentato in modo accelerato, di oltre il 6,5% nell'ultimo biennio.

Fra i settori industriali, solo il settore della produzione di macchine, settore di specializzazione manifatturiera della regione, ha aumentato la propria incidenza di circa un punto percentuale fra il 2003 e il 2013. Il settore ha dimostrato di avere le potenzialità per recuperare gli effetti molto negativi indotti dalla crisi del 2009, quando il peso del settore sulla formazione del valore aggiunto regionale era diminuito di oltre il 4%. Nel periodo successivo si è verificato un recupero pari a oltre il 5% che colloca il settore fra i fattori di traino economico dell'economia regionale.

Tale dinamica non ha invece interessato il settore dei prodotti in metallo, il cui contributo alla formazione di valore aggiunto regionale è stato declinante sia nella fase della crisi del 2009, e ancora di più nel periodo successivo.

Il settore alimentare ha assunto una posizione di stabilità nel corso dell'intero decennio, consolidando una crescita di 1,7 punti percentuali, anche se nel triennio 2010-2013 il contributo alla formazione del valore aggiunto regionale è diminuito di quasi l'1%.

Il settore delle costruzioni e quello del tessile-abbigliamento hanno evidenziato una dinamica inversa: prima di risentire degli effetti della crisi globale avevano accresciuto il loro contributo alla formazione del valore aggiunto regionale, dopo il 2010 invece hanno subito una caduta accelerata. Tali dinamiche evidenziano come la capacità di questi settori di mantenere il proprio posizionamento all'interno della struttura produttiva regionale sia stata messa profondamente in discussione dalla mancata ripresa del periodo successivo al 2009 e stia producendo effetti strutturali molto importanti sulla forma che i settori in questione stanno assumendo.

Già da questo confronto si può rilevare il fatto che il sistema produttivo regionale ha attraversato il primo decennio del 2000 all'interno di un percorso di trasformazione significativo, che ha visto mutare il peso di alcuni settori di specializzazione, far crescere altri settori su cui si concentravano importanti risorse e vantaggi competitivi, e ha visto arretrare settori che più hanno risentito della ristrutturazione in atto nell'economia globale.

Nel complesso, il sistema appare orientato ad una decisa terziarizzazione, e ad una forte selezione dei settori di attività su cui concentrare la propria specializzazione. La crescita del valore aggiunto nei settori del terziario avanzato e sociale rappresenta una direzione strategica chiara, mentre il rafforzamento di alcuni settori di specializzazione manifatturiera indica che le scelte di posizionamento adottate negli anni scorsi hanno avuto il merito di garantire competitività al sistema di produzione, ma che non tutti i settori hanno avuto la capacità di operare le giuste scelte.

La trasformazione descritta sollecita un ulteriore insieme di domande, se cioè quanto avvenuto, e presumibilmente ancora avviene, abbia effettivamente subito una accelerazione nell'ultimo biennio, su quanto profondi siano gli effetti di questo percorso di trasformazione, di quali risorse sia necessario dotarsi per recuperare la capacità produttiva perduta e su quali attività sarà necessario puntare per ottenere una più efficace capacità di recupero di posti di lavoro.

L'analisi sembra suggerire che il sistema sta diventando meno elastico e sensibile alle sollecitazioni esterne, vale a dire che gli aumenti eventuali di domanda e le iniezioni di sollecitazioni per gli investimenti sono in grado di produrre effetti di crescita economica molto più blandi che in passato. Pertanto, a condizioni strutturali date, sarà necessario immettere maggiori risorse di investimento per recuperare le condizioni di equilibrio produttivo e occupazionale del periodo precedente la crisi. Inoltre, i dati mostrano che il percorso di ridefinizione della specializzazione economico-produttiva i cui segnali si iniziavano a intravedere nel 2010 è ulteriormente avanzato e approfondito, assumendo una dimensione molto ampia.

Complessivamente il fabbisogno occupazionale calcolato per l'intera regione per ritornare all'equilibrio occupazionale precedente la crisi richiede al sistema economico regionale di costruire

118.200 nuovi posti di lavoro. Queste esigenze, tuttavia, si scontrano con un andamento poco incoraggiante dell'economia regionale. Secondo le recenti stime di Unioncamere ER di settembre 2014 il tasso di crescita del Pil sarà negativo dello -0,4% nel 2014 e positivo ma di pochi decimi di punto percentuale nel 2015. Il tasso di occupazione e quello di attività si ridurranno di quasi un punto percentuale sia nel 2014 che nel 2015. Il perdurare della bassa crescita si accompagna ad una riduzione dei tassi occupazionali attesi prefigurando un ulteriore deterioramento della base produttiva regionale. Infatti, anche laddove si accedesse ad un percorso di crescita economica ci si troverebbe comunque di fronte ad un deterioramento della base occupazionale, a conferma delle indicazioni, già rilevate nel sistema analitico di IRES Emilia-Romagna, di un sistema economico che si muove a due velocità: il nucleo portante di imprese robuste e competitive in grado di collegarsi alla domanda internazionale più dinamica non è in grado però di trascinare con sé l'economia del territorio che sempre più rimane agganciata alle dinamiche cedenti della domanda interna e quindi molto più a rischio recessione che a possibilità di crescita.

In tale quadro l'esigenza di una sostenuta attività di accumulazione che sia in grado di introdurre nell'economia del territorio risorse finanziarie e produttive aggiuntive, funzionali ad assecondare gli sforzi di innovazione e riconversione della specializzazione economica territoriale, cozza con l'evidenza che gli investimenti cresceranno dello 0,5% nel 2014 e del 2,5% nel 2015, mantenendosi su livelli di circa 23 miliardi di euro l'anno, molto inferiori dalla media di circa 27 miliardi del periodo compreso fra il 2003 e il 2008. Complessivamente la capacità di investimento medio annuale dell'economia regionale si è ridotta del 15,5% fra il 2007 e il 2013, causando una perdita strutturale di capacità produttiva installata che spiega le enormi difficoltà del sistema economico a ricostituire le condizioni occupazionali di equilibrio che hanno caratterizzato la regione Emilia-Romagna nel corso dei decenni passati.

2. Le linee di sviluppo dell'economia regionale

Il sistema economico regionale è sollecitato e sostenuto lungo la strada dell'accumulazione da un complesso di politiche di sostegno e incentivazione finalizzate a far crescere la competitività del sistema produttivo in un'ottica di breve e lungo periodo favorendo la sostenibilità delle imprese e agevolando l'accesso alle risorse finanziarie e rafforzando il sistema dell'innovazione e della formazione del capitale umano in un'ottica il più possibile mirata e selezionata sui settori di attività economica su cui il sistema economico regionale può vantare una specializzazione nazionale e internazionale.

I pilastri di questa strategia di politica economica territoriale sono:

- la legge sull'innovazione (L.R. 7/2000) che definisce natura, caratteristiche, ruoli, compiti, competenze e modalità di funzionamento del sistema dell'innovazione regionale. La politica dell'innovazione in regione ha mutato forme e contenuti nel corso del tempo, seguendo le linee di sviluppo indicate dall'Unione Europea nelle diverse programmazioni dei fondi strutturali e che per i prossimi anni prende la forma indicata nel documento "*Smart Specialization Strategy*" elaborato dalla Regione Emilia-Romagna nel corso del mese di gennaio 2014 e poi confluito nei POR 2014-2020 redatti nel settembre 2014;
- il Piano dei Trasporti Regionale (PTR 2007-2013) che definisce il quadro delle strategie in tema di mobilità e infrastrutture. Tale piano delineava un quadro di infrastrutturazione del territorio regionale centrato sul principio del policentrismo e individuava alcune infrastrutture essenziali per lo sviluppo territoriale. Le indicazioni presenti nel piano sono oggi sottoposte a valutazione e attenta verifica, per via delle mutate condizioni di contesto economico rispetto ai tempi in cui fu avanzata la pianificazione e per via dei risultati che nel frattempo sono maturati in termini di realizzazioni;
- il Piano Socio-Sanitario 2008-2010 che disegnava il riordino complessivo dei servizi sanitari e socio assistenziali della regione. Su questo tema si concentrano oltre il 70% delle risorse del bilancio annuale della Regione Emilia-Romagna (8,5 miliardi all'anno) e il piano, la cui attuazione è in sostanziale ritardo rispetto alle previsioni, prevede una razionalizzazione delle strutture esistenti imperniata sulla realizzazione delle Aziende dei Servizi alla Persona per quanto riguarda i servizi sociali, e sulla specializzazione delle strutture ospedaliere e dei servizi di accompagnamento e prevenzione sanitaria per quanto riguarda i servizi sanitari territoriali;
- il Piano di sviluppo rurale (PSR 2014-2020) che delinea le politiche per lo sviluppo dell'agricoltura, ma contiene anche azioni per la tutela e la salvaguardia del territorio con particolare riferimento a opere di manutenzione ordinaria e presidio del territorio, sia montano che di pianura. Dovrebbe inoltre integrare il piano paesaggistico, interagire con il sistema turistico e ambientale della regione e, infine, agire sulle condizioni di insediamento e ripopolamento delle aree montane fungendo così da contraltare rispetto alle politiche per lo sviluppo delle città, previste dalla programmazione comunitaria 2014-2020;

- le risorse per la ricostruzione post-sisma del 2012 che agiscono sul sistema edilizio, sulla riformulazione delle politiche urbane e sulla ricostruzione del patrimonio artistico e culturale della regione. Benché le risorse siano in gran parte destinate a ricostruire gli edifici danneggiati e siano quindi destinate direttamente ai singoli proprietari e per questa via sfuggano ad una effettiva pianificazione degli usi e delle destinazioni, il sistema di regole formulato per definire i criteri della ricostruzione è in grado di indirizzare le opere verso realizzazioni innovative nella scelta dei materiali, dell'efficienza energetica e della solidità strutturale. Le risorse destinate alle imprese per la ricostruzione degli impianti danneggiati, comportano un surplus di innovazione e miglioramento tecnologico che le imprese stesse hanno interesse a realizzare. Allo stesso modo gli investimenti sugli edifici pubblici si attengono a criteri realizzativi e a modalità funzionali innovativi rispetto alle strutture danneggiate. Pertanto le risorse destinate alla ricostruzione, pur rappresentando prevalentemente un rimpiazzo di opere già esistenti, comportano anche un surplus di attività innovative che favoriscono la competitività e l'efficienza.

A questa strategia va affiancata l'azione di rafforzamento infrastrutturale delineata dal governo in alcuni provvedimenti di carattere strategico nazionale. Il decreto-legge n.133/2014 detto "Sblocca Italia" (convertito nella Legge 164/2014) contiene le opere infrastrutturali prioritarie di cui si accelererà la realizzazione nei prossimi anni. A questo provvedimento sono collegati il piano nazionale degli aeroporti e il piano dei porti e della logistica che dovrebbero definire le opere infrastrutturali strategiche del sistema dei trasporti (aeroporti, stazioni, porti ecc.) che coinvolge il sistema logistico regionale.

2.1 I progetti di investimento di portata strategica: una rassegna descrittiva

Per progetti di investimento strategici per il territorio si intendono i piani di investimento che hanno un impatto significativo sulla struttura dei settori chiave e degli ambiti di intervento prioritari del territorio.

Per settori chiave si intendono i settori di attività più importanti del territorio in cui il concetto di importanza è definito in termini di capacità di produzione di valore aggiunto, capacità di innovazione, capacità occupazionale, interesse generale e sociale.

Per ambiti di intervento prioritari si intendono i fattori costituenti la dotazione strutturale e infrastrutturale del sistema produttivo territoriale. In particolare: infrastrutture di comunicazione fisica e informativa, sistemi logistici, infrastrutture sociali e socio-sanitarie, infrastrutture formative ed educative, infrastrutture del sistema di innovazione, dotazione del patrimonio artistico e culturale, infrastrutture di gestione e controllo dell'ambiente e della sicurezza del territorio.

La significatività dell'impatto a priori si determina secondo l'esistenza di una delle seguenti chiavi di lettura: dimensione, criticità e funzionalità sistemica, potenziale innovativo.

Gli investimenti rilevanti per il progetto si riferiscono a quelli proposti da:

- soggetti pubblici Comuni, Province e Regione, sistema socio-sanitario, enti culturali, sistema camerale, agenzie di rilevanza territoriale in cui esiste una partecipazione pubblica (Fiere, ex Municipalizzate, enti per l'innovazione ecc.), enti statali e società a partecipazione pubblica, Università ed enti di ricerca;
- soggetti privati imprese locali, società immobiliari, banche, assicurazioni e fondazioni, imprese esterne.

L'insieme di queste attività ci ha portato ad individuare 124 progetti che hanno le caratteristiche descritte e che per esigenze espositive abbiamo raggruppato in 5 categorie definite secondo la natura dei progetti analizzati.

2.2 Investimenti Infrastrutturali

Nella Tab.1 sono riportati i principali investimenti di carattere infrastrutturale previsti in regione nei prossimi anni.

Tab. 1 - Lista degli investimenti infrastrutturali

Asse viario Tangenziale Forlì	Strada Stale 63
Autostrade E45	Tangenziale Nord Reggio
Porto Ravenna	Emilia Cablatatura in fibra ottica
Aeroporto Forlì	Fiera Bologna
Manutenzione asta principale Po	Passante Nord
Nuovo terminal merci Piacenza	People Mover
Aeroporto Rimini	Aeroporto di Bologna
TRC	SFM
Fognature Rimini	Crealis NEO
Cispadana	Scalo Merce Marzaglia
Progetto idrovia ferrarese	Campogalliano-Sassuolo
Vento – Destra Po	

Fonte: Elaborazioni Ires Emilia-Romagna

La valutazione delle caratteristiche dei progetti delineati evidenzia quattro punti importanti:

- 1) Si rileva uno sforzo significativo finalizzato alla costruzione di infrastrutture viarie a sostegno del traffico su gomma che coinvolgono diverse aree della regione. I principali progetti sono riferiti all'ammodernamento e completamento della E45, alla realizzazione del Passante Nord del nodo autostradale di Bologna, e alla realizzazione dell'autostrada regionale Cispadana che collega Ferrara alla A22 del Brennero. Il valore specifico di queste opere che consente di qualificarle come strategiche è rintracciabile sotto il profilo dell'attività economica e sotto il profilo funzionale. L'importanza in chiave di attività economica prevista per la realizzazione delle opere è certamente uno degli elementi preponderanti. Infatti, nell'arco temporale considerato per l'analisi (5 anni) le opere in questione potranno essere avviate, ma non concluse. Pertanto il potenziale di sviluppo economico indotto dalle opere non potrà esplicitarsi. Sotto il profilo funzionale l'autostrada Cispadana si configura come una bretella di collegamento al servizio di un'area ad alta densità di insediamenti produttivi che consentirà di alleggerire il traffico sulle arterie autostradali principali. Anche il Passante Nord di Bologna sotto il profilo funzionale consente l'alleggerimento della viabilità spesso congestionata che gravita attorno al capoluogo regionale: questa è l'unica funzione che si ritiene l'opera dovrà svolgere. Si tratta di opere di cui si parla da molto tempo, e la loro realizzazione ha la funzione di concludere il percorso di una programmazione iniziata fra la fine del secolo scorso e l'inizio del nuovo millennio. La E45 invece rappresenta l'unica arteria di comunicazione che collega il territorio romagnolo in direzione Nord-Sud e dal punto di vista funzionale può svolgere almeno tre compiti. Il primo è di consentire un collegamento logistico fra il polo produttivo della Romagna interna con il porto di Ravenna. Il secondo è di favorire un collegamento alternativo lungo la costa adriatica fino a Venezia, rafforzando il tracciato della statale romea. Il terzo è di mettere in relazione poli logistici oggi isolati (l'aeroporto di Forlì e il porto di Ravenna) per creare le condizioni per uno sviluppo dell'attività economica (agroindustriale in particolare) dei territori delle province romagnole.

Il quadro delle infrastrutture viarie è imponente per la regione. Tuttavia, esistono alcune importanti perplessità sull'impatto territoriale che queste potranno avere. In particolare: l'attraversamento del Delta del Po per il collegamento Ravenna-Venezia della E45 è un elemento di criticità e rischio tale da prefigurare una rivalutazione dell'investimento; il Passante Nord di Bologna è un'opera che contiene una contraddizione intrinseca fra l'attraversamento di aree rurali e le scelte in termini di consumo di suolo. In entrambi i casi è plausibile che nei prossimi anni si svilupperà una riflessione sulla effettiva sostenibilità dei due progetti.

- 2) Sono previste opere che riguardano il recupero, rilancio ed espansione dei poli e delle infrastrutture di trasporto alternativo in chiave di movimentazione delle merci. I più importanti riguardano il Porto di Ravenna, inserito fra le infrastrutture portuali di rilevanza strategica per il medio Adriatico, il sistema aeroportuale che, al di là dell'espansione e ulteriore qualificazione dell'Aeroporto di Bologna inserito fra le strutture aeroportuali strategiche, vede l'affacciarsi di ipotesi di rilancio degli altri aeroporti regionali (Forlì e Rimini in particolare, ma recentemente anche quello di Parma), infine sono operazioni di rilievo anche le infrastrutture logistiche del nuovo Terminal merci di Piacenza e la realizzazione dello scalo merci di Dinazzano-Marzaglia. L'importanza strategica di queste opere è prevalentemente di carattere funzionale. Si tratta, infatti, di infrastrutture già esistenti di cui si progetta l'ampliamento o il rilancio. Pertanto, benché le opere di costruzione previste abbiano un impatto occupazionale diretto e indiretto, il valore economico principale è da individuare negli effetti indotti prevedibili. Sotto questo profilo il Porto di Ravenna consente un ampliamento del traffico portuale nella sua specializzazione principale che è rappresentato dalla movimentazione delle merci sfuse. In questo quadro, il collegamento con il sistema agroindustriale della Romagna interna è sinergico per la crescita reciproca. Inoltre, le attività di rafforzamento delle aree di attracco per le navi da crociera consente al porto di Ravenna di offrirsi come strumento a supporto dell'inserimento delle aree costiere e anche delle città d'arte dell'interno nei circuiti turistici internazionali (sfruttando anche il collegamento con i flussi turistici che gravitano su Venezia).

Gli interventi sugli aeroporti regionali hanno una dinamica invece differenziata. Il piano aeroportuale regionale ha portato allo sviluppo dell'aeroporto di Bologna e al fallimento degli aeroporti di Forlì e Rimini. Pertanto gli interventi di ampliamento dell'aeroporto di Bologna si inseriscono in una strategia di crescita dello scalo bolognese la cui funzionalità in termini di trasporto passeggeri è confermata anche dalle indicazioni sulle strutture nazionali prioritarie. Pertanto l'importanza strategica funzionale dell'aeroporto di Bologna è da collocare nella vocazione della città capoluogo come centro di rilievo sotto il profilo culturale, amministrativo e gestionale sia per il settore pubblico che per quello privato. La crescita dell'aeroporto andrà quindi di pari passo con lo sviluppo della città e delle sue funzioni di rango metropolitano e di rappresentanza regionale. Si può stimare che circa il 20% delle opzioni di sviluppo relative ai progetti di investimento relativi a Bologna possano essere attribuibili all'efficienza dell'aeroporto. Gli interventi sugli aeroporti di Forlì e Rimini sono invece più controversi. L'aeroporto di Forlì è inserito in un progetto strategico di sviluppo che ne intende rendere efficace la vocazione in termini di scalo merci, al servizio del sistema agroindustriale territoriale. Sul piano del progetto industriale si stanno addensando alcune incertezze relative alle relazioni forti con il mercato russo, che attualmente presenta forti margini di rischio. In chiave strategica tuttavia si può ritenere che l'aeroporto di Forlì possa avere l'opportunità effettiva di rappresentare un'infrastruttura sostenibile nel contesto dello sviluppo economico dell'area. L'aeroporto di Rimini invece potrebbe incontrare maggiori

difficoltà a svolgere la funzione di scalo aeroportuale al servizio del sistema turistico della costa, perché le potenzialità che il turismo locale è in grado di esprimere potrebbero non concretizzarsi appieno e i flussi risultare inferiori a quelli indicati nel piano industriale di rilancio.

Lo sviluppo infrastrutturale è collegato allo sviluppo della logistica. In questo senso il progetto che mirano alla realizzazione dello scalo merci di Dinazzano-Marzaglia ha un valore significativo per l'area industriale modenese e reggiana e si collega al sistema viario della Cispadana. Il valore strategico dell'opera è da rintracciare nella possibilità di rendere più razionale la movimentazione delle merci e di smistarle sui mezzi più idonei secondo le caratteristiche dei prodotti. La razionalizzazione riguarda anche il traffico dei mezzi sulla viabilità territoriale e consente di alleggerire la viabilità ordinaria e di migliorare la qualità della vita del territorio. Diverso è invece il discorso che riguarda il nuovo terminal merci di Piacenza. In questo caso si tratta di un ampliamento della vocazione logistica che il territorio piacentino ha assunto negli ultimi dieci anni e che lo ha portato ad essere il polo più importante dell'Italia settentrionale.

- 3) Alcuni progetti riguardano lo sviluppo della mobilità urbana in alcune città della regione. In particolare Bologna è la città in cui si concentrano i principali progetti di investimento per lo sviluppo del SFM, dei collegamenti con l'aeroporto e per l'ammodernamento del trasporto urbano veloce e qualificato. L'altro progetto di rilievo strategico riguarda Rimini, dove è in corso di realizzazione il TRC, Trasporto Rapido Costiero. L'importanza strategica delle opere previste in questo contesto è da rinvenire prevalentemente nell'impatto relativo alla loro realizzazione. Gli effetti indotti sono da ritenersi modesti e limitati ad una razionalizzazione degli spostamenti in città, tuttavia non è prevedibile un incremento dei flussi di *city user* nella città di Bologna per effetto specifico della presenza di un sistema più efficiente di trasporto. L'unica opera che potrebbe avere un impatto di questo genere è il People Mover, la cui funzione in termini di miglioramento dei collegamenti con l'aeroporto potrebbe essere funzionale ad un incremento dei flussi turistici nella città. Tuttavia, la probabilità che l'opera entri in funzione nel periodo di analisi considerato è piuttosto bassa e quindi si possono considerare irrilevanti gli effetti indotti.
Il discorso che riguarda il TRC di Rimini è invece diverso. L'opera è controversa poiché ha un costo di realizzazione elevato, ma fonda i valori della sua sostenibilità su flussi molto elevati di utilizzatori. Si tratta di un'opera il cui valore per il sistema di riqualificazione dell'offerta turistica è significativo, tuttavia i conflitti fra le amministrazioni coinvolte, l'opposizione crescente da parte della cittadinanza e la tendenza cedente dei flussi turistici effettivi rappresentano una minaccia seria alla sostenibilità del progetto.
- 4) Di minore entità e rilievo sono invece le opere previste relative ad interventi di riqualificazione ambientale e di sicurezza del territorio e quelle relative alle infrastrutture a rete per i servizi pubblici e il trasferimento dei dati. In particolare, sul primo punto gli interventi più importanti riguardano la manutenzione dell'asta principale del Po, che necessita di interventi di manutenzione e gestione in funzione della messa in sicurezza del bacino idrografico, e il progetto dell'idrovia ferrarese che punta ad una navigabilità del tratto terminale del fiume in chiave diportistica e ambientale. Sul secondo punto invece il progetto più importante riguarda la cablatura in fibra ottica dell'area metropolitana di Bologna, che si sviluppa in modo non sistematico, ma che tuttavia allarga anche alle zone non strettamente urbane l'utilizzo di reti ad alta velocità.

I progetti infrastrutturali hanno un peso di oltre il 35% sull'investimento complessivo. La dimensione complessiva dell'effetto economico stimabile è quindi molto elevato, tuttavia tale valore deve essere temperato con una indicazione di probabilità di realizzazione effettiva. L'incertezza sui progetti infrastrutturali è molto elevata: le opere più "incerte" sono il completamento della E45, il rilancio degli aeroporti di Forlì e Rimini, e la sostenibilità dei progetti TRC e People Mover. Le motivazioni specifiche sono diverse fra loro e oscillano fra l'incertezza relativa ai tempi di realizzazione e l'incertezza circa gli effetti indotti dalle opere stesse.

In chiave sistemica le singole opere producono tre evidenze significative:

1) La prima è che si delineano alcuni nodi logistici impliciti: il primo ruota attorno alle opere del Porto di Ravenna, dell'Aeroporto di Forlì e dell'ampliamento della E45, il secondo attorno alle opere Dinazzano-Marzaglia, Bretella Campogalliano-Sassuolo e Cispadana, il terzo nell'area di Piacenza-Castel S.Giovanni. La tenuta dei singoli progetti di investimento è fortemente correlata alla realizzazione congiunta di tutte le opere indicate, tuttavia le singole opere hanno logiche operative distinte e non integrate. In particolare, i rischi maggiori sono individuabili nel polo romagnolo, dove le basi infrastrutturali della E45 e dell'aeroporto di Forlì presentano ampi margini di incertezza realizzativa e di sostenibilità;

2) La seconda riguarda la conflittualità potenziale di diversi progetti. Lo sviluppo della Cispadana e del Passante Nord di Bologna insistono su una previsione di alleggerimento della congestione dei traffici veicolari attorno al nodo di Bologna. Tuttavia, la realizzazione della Cispadana prefigura lo spostamento dei flussi logistici verso nord e con essi una quota significativa del traffico che dovrebbe sostenere il Passante Nord di Bologna. Le due opere sono in parziale conflitto. L'altro punto di conflittualità potenziale riguarda gli aeroporti: benché sulla carta i progetti di sviluppo degli aeroporti siano legati a specializzazioni distinte, nella prassi strategica e operativa specifica non si può escludere che il venir meno di alcune delle condizioni disegnate sui piani di sviluppo non costringa i diversi progetti a convergere sulle medesime aree di interesse, giocando una competizione fra i gestori che potrebbe indebolire tutti i progetti avviati;

3) La terza riguarda la natura "estensiva" e quella "straordinaria" di una quota significativa dei progetti previsti. I progetti sono "estensivi" in quanto prevedono un utilizzo del territorio molto significativa. Le aree logistiche in espansione richiedono vaste aree aggiuntive, le infrastrutture viarie sono realizzate in aree ancora ad uso agricolo e porteranno un indotto di ulteriori richieste edificatorie in aree poco urbanizzate, lo sviluppo dei progetti aeroportuali esprimerà una domanda di nuovi terreni. Una quota significativa dei progetti, in valore, hanno carattere di straordinarietà: la realizzazione di nuove infrastrutture esprime effetti nella fase di realizzazione delle opere, mentre non produce effetti misurabili nella fase operativa. Ciò significa che gli effetti occupazionali sono significativi per un periodo definito di breve e medio termine, ma non producono effetti occupazionali a lungo termine. La debolezza della progettualità per iniziative che considerino il territorio come una infrastruttura e che agiscano nell'ottica della manutenzione, anziché della nuova realizzazione riduce l'efficacia dei progetti di investimento infrastrutturale ai fini occupazionali.

2.3 Investimenti Produttivi

Nella Tab.2 sono riportati i principali investimenti di carattere produttivo in corso di realizzazione da parte di imprese private.

Tab.2 - Lista degli investimenti produttivi

Philip Morris	Mec Palmieri
Marcegaglia	Amadori
Sacim	Apofruit
Tecnotubi	Burge Italia
Orton	Frutta gel
Interpump	Barilla
Brevini	Parmalt
Ima-Sacmi	F.I.C.O.
Mantovani benne	Menù
Wam	Versalis
Padana tubi	Vinavil
Toyota	Martini
Audi	Cedir
Titan	Gruppo Chiesi
VM Motori	Riqualificazione petrolchimico di Ferrara
Sogin	Hera
Eataly – Forlì	Cedir
Conad-Coop Polo Logistica	Faenza depurazioni
Eataly - Piacenza	Gruppo Zegna
Amazon	Gruppo La Perla
Coop Ceramica Imola	Manifattura berluti
Gruppo Florim	Bbraun
Ceramiche Marazzi	Gambro
Comprensorio Ceramico	International Paper

Fonte: Elaborazioni Ires Emilia-Romagna

Il quadro che emerge evidenzia quattro caratteristiche principali che consentono di sviluppare una chiave di lettura da comparare con le linee di sviluppo strategiche preconizzate dalle politiche per lo sviluppo dell'economia regionale.

- 1) La prima evidenza è che le iniziative di investimento strategico si distribuiscono in settori di specializzazione. Il settore della meccanica è certamente il più coinvolto, infatti in questo ambito si rileva l'attività di investimento delle imprese dei settori dell'oleodinamica (motoriduttori e pompe), della metallurgia specializzata (tubi e acciai), della meccanica di precisione (macchine automatiche per il confezionamento), la produzione di mezzi di trasporto (*automotive*, motori e mezzi industriali) e l'impiantistica (impianti e componenti per l'energia). I progetti di sviluppo più significativi riguardano la joint venture fra IMA e SACMI per la produzione di macchine per il confezionamento del cioccolato, la riorganizzazione con espansione dell'attività della VM Motori, gli investimenti del gruppo AUDI nell'ampliamento degli stabilimenti di Lamborghini e Ducati, lo sviluppo delle attività di *decommissioning* e bonifica degli impianti di produzione nucleare che a partire dall'esperienza della centrale di Caorso tentano di proporsi sul mercato internazionale della dismissione delle centrali. I settori coinvolti sono certamente il cuore del sistema di specializzazione industriale della regione e le iniziative evidenziate si inseriscono nella logica di specializzazione intelligente prevista dalle politiche regionali. Più in ombra rimane il sistema della mecatronica, dove in particolare i settori della robotica, dell'elettromeccanica e dell'aerospaziale rimangono ai margini delle iniziative di investimento individuate.

Il secondo settore più coinvolto è l'agroalimentare. In questo ambito il dinamismo delle imprese nei settori dell'ortofrutta, della lavorazione della carne, del lattiero caseario, della pasta si collegano a progetti innovativi legati alla qualità dell'alimentazione. Gli investimenti di più significativi sono quelli di Apofruit nel settore del biologico, in grado di lanciare una filiera estesa di prodotti di agricoltura biologica di largo consumo che rappresenta un nodo importante dell'innovazione in un settore chiave dell'economia regionale, gli investimenti di Barilla che portano a un miglioramento logistico ed energetico della produzione con un consistente vantaggio in termini di costi e di competitività, Anche la razionalizzazione delle linee e delle attività di Parmalat rafforza la posizione delle attività regionali nel quadro globale delle attività del gruppo e del settore lattiero caseario all'interno di una strategia di rilancio di lunga durata. Gli investimenti di Amadori rientrano in un accordo di lungo periodo per la fornitura di carne alla catena McDonald che consente all'azienda di ampliare le attività e rafforzare la dimensione della produzione (l'accordo coinvolge anche l'azienda Pizzoli, specialista nella produzione di patate fritte, il quale procederà alla costruzione di un nuovo stabilimento). Infine, l'investimento per la realizzazione del parco a tema F.I.CO da parte di un pool di investitori pubblici e privati, locali e nazionali rappresenta un punto di sostanziale innovazione nelle logiche produttive e promozionali per il sistema agroalimentare regionale. Gli effetti di tale iniziativa sono ancora in fase di esplorazione, tuttavia la realizzazione dell'iniziativa è in grado di coinvolgere l'intero sistema produttivo regionale favorendo un significativo e duraturo incremento delle quote di mercato e una visibilità più efficace sui mercati internazionali.

Anche il settore ceramico evidenzia iniziative di crescita e sviluppo. Il Gruppo Marazzi raddoppia la capacità produttiva dello stabilimento di Fiorano Modenese, mentre il Gruppo Florim Ceramiche allarga la capacità produttiva con nuove linee (forni, presse e linee di taglio e decorazione) e un nuovo sistema di logistica con magazzino automatico e nuovo piazzale. A questi investimenti significativi che testimoniano la vitalità del settore si aggiungono gli investimenti di rilancio e razionalizzazione del gruppo Coop Ceramica di Imola e gli investimenti in razionalizzazione energetica diffusi in molta parte del sistema produttivo comprensoriale di Sassuolo.

Infine la chimica-farmaceutica nella quale spiccano gli investimenti del gruppo Chiesi e le attività annunciate di investimento da parte del gruppo ENI-Versalis nella realizzazione delle gomme e nella riqualificazione della gamma di prodotti verso la chimica verde a più alto valore aggiunto. Questi investimenti sono poi entrati in una fase di forte incertezza in concomitanza con l'annuncio della chiusura dell'impianto cracking di Marghera, le cui forniture in continuo garantivano l'approvvigionamento degli stabilimenti di Ferrara e Ravenna (oltre che di Mantova). Tale prospettiva richiede una revisione delle condizioni operative che stavano alla base della valutazione degli investimenti.

- 2) La natura dei progetti è sia di innovazione ed espansione, sia di razionalizzazione e ricerca di efficienza. Scorrendo la lista degli investimenti si nota che la natura degli investimenti è piuttosto diversificata. A fronte di investimenti finalizzati all'espansione della capacità produttiva come quelli del settore ceramico e alcuni del settore agroalimentare si rilevano anche investimenti finalizzati alla razionalizzazione ed efficientamento delle linee produttive. In questa categoria ci sono gli investimenti legati alla ricostruzione post terremoto (ad esempio Gambro e BBraun nel settore biomedicale, WAM e Titan nel settore Meccanico, Mec Palmieri nel settore agroalimentare): in questi casi la ricostruzione post sisma trascina con sé la possibilità di ammodernare e riqualificare i siti

produttivi. Le scelte specifiche portano a miglioramenti di efficienza e di competitività i cui effetti di breve periodo possono essere negativi per le prospettive occupazionali. In questo senso anche gli investimenti espansivi comportano scelte di razionalizzazione (ad esempio il caso della Coop Ceramica di Imola, oppure gli investimenti sul nuovo stabilimento IMA-SACMI è finalizzato anche a concentrare attività già realizzate in altri luoghi). Pertanto gli effetti complessivi degli investimenti di carattere produttivo sono da contabilizzare con margini di impatto attenuati rispetto alle indicazioni progettuali dichiarate.

- 3) Gli investimenti nei settori della logistica e dell'abbigliamento presentano logiche particolari. Da un lato la logistica non è un settore di specializzazione del sistema economico regionale e non fa parte dei settori di espansione delineati dalle politiche di specializzazione intelligente. Tuttavia lo sviluppo degli investimenti nel settore sono molto consistenti in diversi territori. Nell'area di Forlì-Cesena sono previsti investimenti in logistica per un centro acquisti unitario in joint venture fra Coop Adriatica e Conad, a Piacenza si sviluppa un ulteriore investimento da parte di Amazon che allarga la superficie occupata dai propri magazzini in concomitanza con il consolidamento del polo piacentino del gruppo come centro di riferimento per il sud Europa. Tutto questo si collega allo sviluppo degli investimenti infrastrutturali, che come abbiamo visto prefigurano caratteri di marcata vocazione logistica.

Il settore abbigliamento invece mostra segnali di ripresa grazie ad operazioni che recuperano e ripropongono attività produttive in forte crisi. È il caso del Gruppo La Perla, le cui vicende si sono concluse con una nuova proprietà e un nuovo piano industriale dopo sette anni di sostanziale inattività e cassa integrazione per i dipendenti, è il caso della Manifattura Berluti che vede la ripresa dell'attività dopo l'acquisto da parte del gruppo LVMH. A questi casi si affianca la crescita del Gruppo Zegna che investe nella crescita del polo della pelletteria e calzature a Parma.

- 4) Gli attori sono molte grandi imprese e imprese multinazionali. Infatti, le imprese multinazionali hanno permesso di avviare a soluzione situazioni di crisi (Berluti, La Perla, Marazzi) sia di rilanciare settori relativamente stagnanti (Ducati, Lamborghini, Parmalat). Questi casi si affiancano ad attività di grandi gruppi industriali nazionali la cui presenza ha la funzione di rilanciare l'attività di investimento in regione (dal gruppo Fiat in VM Motori, al gruppo ENI in Versalis), tuttavia gli investimenti espansivi più importanti sono comunque realizzati da imprese multinazionali come Philip Morris a Bologna, che si inserisce in un contesto produttivo e relazionale in cui gli investimenti sono favoriti dalla contiguità con i propri fornitori di tecnologia, o come Amazon, che sviluppa le proprie attività in funzione di scelte di pianificazione particolarmente favorevoli.

Gli investimenti produttivi rappresentano una quota superiore al 30% del totale. Questo è un fatto particolarmente rilevante poiché indica che le prospettive strategiche del sistema sono legate alla capacità del territorio di rivelarsi attrattivo nei confronti dei capitali internazionali e che tale capacità si fonda prevalentemente su aspetti relazionali fra imprese a cui il sistema di governo del territorio deve essere in grado di assicurare condizioni di insediamento agevole.

2.4 Investimenti Immateriali

La Tab.3 elenca l'insieme degli investimenti immateriali di valore strategico previsti per la regione nei prossimi 5 anni.

Tab. 3 - Lista degli investimenti immateriali

Polo aeronautico/Aeroporto Forlì	Accordo territoriale Comacchio
Toyota – Centro di formazione ricerca e logistica	Tecnopolo e area Officine Reggiane
Campus Universitario Forlì	ASMN: IRCS e riassetto complessivo
Ravenna 2019	Reggio Children
Biblioteche Ravenna	Campo volo e polo multimediale
Museo Archeologico	Palazzo dei musei
Fondi Venture Capital	Tecnopolo di Bologna
Università	Fondo anticrisi Comune di Bologna
Expo 2015	Fondo immobiliare edilizia scolastica Bologna
Fiera di Rimini	Fondo di investimento di co-garanzia Forlì
Tecnopolo Rimini	Distretto della costa emiliano-romagnola
Sviluppo frazioni comune di Rimini	Polo culturale di S.Agostino
Città della cultura di Rimini	Tecnopolo biomedicale di Medolla
	Polo tecnologico TopCon di Concordia

Fonte: Elaborazioni Ires Emilia-Romagna

Dalla lettura dei singoli progetti in un'ottica sistemica emergono quattro chiavi di lettura che interfacciano i programmi di sviluppo dello sviluppo regionale:

- 1) Gli investimenti immateriali si coagulano attorno alla costruzione di strutture di supporto all'innovazione e a progetti di riqualificazione urbana con prospettive di crescita dell'offerta culturale. Come previsto dalla strategia regionale per la specializzazione intelligente l'asse prioritario dell'innovazione e quello dello sviluppo della filiera della cultura e creatività trova applicazione nei progetti di investimento.

Sul primo asse sono individuati sette progetti di investimento (Polo aeronautico, Centro di formazione Toyota, i Tecnopoli di Rimini, Reggio Emilia, Bologna e Mirandola-Medolla, il Polo tecnologico Topcon di Concordia sulla Secchia). I poli tecnologici hanno specializzazioni abbastanza definite e svolgono attività funzionali al sostegno delle peculiarità economiche territoriali, che dovrebbero favorire lo sviluppo e la crescita delle attività sia di ricerca, sia di applicazione industriale. I settori presidiati sono quelli del biomedicale, della mecatronica, del benessere e della qualità delle acque, della telemetria, delle tecnologie e della formazione aeronautica e, nel tecnopolo di Bologna, tutte le funzioni di coordinamento oltre a specializzazioni nei settori dell'edilizia, delle scienze della vita, dell'energia, ambiente e sicurezza del territorio, ICT, audiovisivo e manifattura delle arti. L'intera attività avrà la funzione di garantire un luogo in cui concentrare le diverse discipline e costituire un punto di riferimento per le imprese che intendono collaborare con il sistema della ricerca regionale. Tuttavia le modalità di funzionamento e l'efficacia dei diversi tecnopoli sono straordinariamente variegati, per cui la valutazione degli effetti indotti da queste attività necessita di considerare stime di impatto economico con margini di rischio elevati. Le esperienze internazionali propongono risultati valutabili nel lungo periodo, mentre il grado di aleatorietà nel breve e nel medio termine sono molto elevati.

Sul secondo asse si trovano otto progetti se inseriamo anche i progetti di sviluppo universitario legati all'Università di Ferrara e al Campus universitario di Forlì. In questo ambito si rilevano due tipologie di progetti: da un lato quelli relativi ai progetti di sviluppo di

un sistema di produzione culturale e multimediale come sono i progetti legati alla riqualificazione del Campo Volo a Reggio Emilia (dove dovrebbe sorgere un polo multimediale che raggruppa tutte le energie della produzione musicale e teatrale della zona) e la parte di produzione teatrale contenuta nel progetto di Ravenna 2019, di cui si cercano forme alternative di finanziamento dopo che la candidatura di Ravenna a città della cultura è stata superata dalla proposta avanzata da Matera; dall'altro i progetti legati allo sviluppo di aree dedicate a spazi bibliotecari e museali all'interno del quale si possono collocare i progetti delle Biblioteche e del Museo Archeologico di Ravenna, gli spazi di Rimini Città della Cultura, il Polo Museale Sant'Agostino a Modena e il Palazzo dei Musei di Reggio Emilia. Sotto il profilo dell'impatto economico le due tipologie hanno valori molto diversi: nel primo caso si tratta di centri convergenza per attività di imprese nel settore culturale che quindi possono favorire la crescita di imprese già esistenti e la nascita di nuove iniziative grazie alla contiguità fisica di soggetti alternativamente isolati; nel secondo caso si tratta di spazi la cui funzione economica si esaurisce quasi completamente nell'ambito della realizzazione degli spazi e poi diventa oggetto di un'offerta di tipo culturale-turistico che si innesta con i progetti di sviluppo turistico della regione.

- 2) Un ambito cruciale dell'investimento immateriale è l'attività promozionale e di attrazione. Nel primo ambito si collocano i progetti di promozione legati a Expo 2015, la cui determinazione è attualmente poco definita. In diversi luoghi si sostiene che EXPO 2015 può rappresentare una opportunità significativa, tuttavia solo a Piacenza sono avviati progetti specifici per l'attrazione di visitatori Dell'Expo presso le strutture ricettive della provincia. Nelle altre aree della regione le idee sono ancora poco definite e faticano a trasformarsi in reali progetti. Più avanzati sono i progetti di attrazione turistica e delle attività finalizzate alla riqualificazione dell'offerta turistica costiera. Rimini ha incentrato l'intero Masterplan sulla riqualificazione dell'offerta turistica che mira ad una specializzazione del territorio in chiave di turismo legato al concetto di benessere (che contiene non solo le tradizionali attività di svago e divertimento, ma anche le attività di un turismo legato alla salute e all'attività sportiva). Nel contesto riminese anche la stessa Fiera di Rimini dovrebbe rivedere la propria specializzazione in funzione di una diversa vocazione turistica. Ravenna aveva catalizzato una parte consistente delle risorse promozionali dell'attività turistica della costa (coinvolgendo Ferrara, Forlì-Cesena e Rimini) attraverso il progetto di Ravenna 2019 che doveva fungere da traino dell'attrazione turistica e porta culturale del sistema dell'offerta complessiva della Romagna. Parte delle risorse di Ravenna 2019 saranno comunque recuperate sotto altre forme e una parte dei progetti delineati in fase di candidatura sarà recuperata per la realizzazione. Ferrara ha sviluppato un accordo territoriale per lo sviluppo turistico della costa collegandolo alla realizzazione del progetto infrastrutturale dell'idrovia. Anche in questo caso l'offerta turistica sarebbe improntata al benessere fisico e alla vacanza rilassante per famiglie.
- 3) Una parte importante degli investimenti immateriali è di natura finanziaria. Il piano del distretto turistico della costa emiliano romagnola è un esempio sistemico di intervento a sostegno della riqualificazione strutturale dell'offerta ricettiva in campo turistico. Si tratta di fondi destinati a sostenere politiche di sgravio fiscale per interventi di riqualificazione funzionale o energetica delle strutture ricettive presenti sul territorio costiero. Gli interventi ammessi alla contribuzione sono legati a progetti di ristrutturazione degli edifici, ammodernamento delle strutture e di riqualificazione sotto il profilo del risparmio energetico. Il piano complessivo di riqualificazione dell'offerta turistica trova in questo

strumento una leva necessaria e potenzialmente efficace. Altre due tipologie di interventi sono pianificati a supporto della creazione, sostegno e sviluppo delle imprese: da un lato sono in fase di attivazione a Parma alcuni fondi di venture capital per il finanziamento di imprese *startup* innovative nei settori della farmaceutica e dell'alimentare, a Forlì è in via di attivazione un fondo di co-garanzia, promosso dal comune e dalla Fondazione Cassa di Risparmio che dovrebbe sostenere le piccole imprese innovative del territorio. A Bologna sono stati avviati e saranno rifinanziati il fondo anticrisi del comune e il fondo immobiliare edilizia scolastica che hanno la funzione di intervenire a supporto del sistema di welfare territoriale. Nonostante le dotazioni dei diversi fondi non siano ancora chiaramente definite si può ipotizzare che il fondo per il sostegno al distretto turistico della costa avrà una dimensione consistente, mentre per le altre iniziative si prevedono entità più limitate. In tutti i casi l'impatto economico di queste attività sarà pervasivo e può coinvolgere un numero piuttosto ampio di soggetti economici, garantendo alle volte la tenuta di situazioni occupazionali esistenti, alle volte vere e proprie innovazioni di prodotto e sviluppi imprenditoriali. I calcoli relativi alle probabilità di successo dei fondi in questione si basano sulla valutazione dei risultati medi dei fondi di investimento e sui risultati di erogazione di contributi in termini di sgravi fiscali per fondi di incentivazione all'innovazione strutturale delle aziende.

- 4) I settori di maggiore specializzazione nell'ambito del welfare e dell'assistenza sanitaria sono poco coinvolti. Questo è l'ultimo punto che mette in significativo contrasto la strategia di specializzazione intelligente regionale con i piani di investimento previsti per il prossimo quinquennio. I progetti strategici previsti sono piuttosto sporadici e riguardano il riassetto complessivo degli IRCCS di Meldola (ricerca sui tumori) e di Reggio Emilia (ASMN) che assumerà il ruolo di fulcro per l'internazionalizzazione della ricerca sanitaria nazionale. Sempre a Reggio Emilia si sta sviluppando ancora il progetto di internazionalizzazione dell'attività educativa per l'infanzia all'interno di Reggio Children, il cui know how è fonte di progettazione per strutture educative in paesi emergenti. Al di là di queste iniziative di eccellenza tutta l'attività legata al settore welfare e sanità rimane nell'alveo del piano socio-sanitario regionale 2008-2010 che prevede forme di forte razionalizzazione nell'ambito di un quadro complessivo di riduzione delle risorse finanziarie.

Il valore strategico regionale per queste attività è molto elevato e costituisce uno dei perni delle politiche di sviluppo a lungo termine della regione. Va rilevato tuttavia che la quantificazione delle risorse investite dipende dalla probabilità di attivazione dei diversi progetti, su cui esistono ampi margini di aleatorietà. In particolare il progetto Ravenna 2019 è in fase di ridefinizione, una parte dei tecnopoli ha efficacia scarsa e altri hanno difficoltà a consolidarsi, alcuni progetti del settore multimediale sono messi in discussione da logiche burocratiche e autorizzative (è il caso di Campo Volo di Reggio Emilia), la dotazione dei fondi finanziari non è ancora chiaramente definita. Su questa base è elevato anche il margine di errore nella stima e valutazione degli effetti indotti.

2.5 Investimenti Pubblici di Qualificazione urbana e Public Utilities

Nella Tab.4 sono riportati gli investimenti relativi alla riqualificazione urbana, all'ammodernamento dei servizi pubblici locali e dell'energia.

In questo ambito non esiste un quadro di sistema, ma semplicemente lo sviluppo di iniziative riferite agli ambiti urbani delle città. Pertanto il riconoscimento del livello strategico delle iniziative di

investimento è legato alla funzionalità degli interventi previsti nell'ambito delle politiche di sviluppo dei singoli territori.

Tab.4 - Lista degli investimenti pubblici in riqualificazione urbana e public utilities

IRST Meldola Strutture ricettive	Manutenzione e ammodernamento reti
Filiera corta del rifiuto –Società in house del comune di Forlì	Illuminazione pubblica
TMB Reggio Emilia	Smart City
Riproduzione dell'acqua Reggio Emilia	Raccolta rifiuti di Bologna
Attività raccolta rifiuti Modena	Conversione Ex zuccherificio di S. Felice
Parco del mare Rimini	Edilizia pubblica Ferrara
Centro Storico Rimini	Riqualificazione edilizia privata Ferrara
Parchi Rimini	Università di Ferrara
Stazione di Rimini	Stazione medio padana AV e area Nord Reggio Emilia
Porto canale di Rimini	Piano città Reggio Emilia
Edilizia scolastica di Rimini	Palazzo Rasponi Ravenna
Colonia Novarese	Palazzo Guccioli Ravenna
	Darsena del futuro Ravenna

Fonte: Elaborazioni Ires Emilia-Romagna

Discutiamo quindi separatamente l'ambito dei progetti di investimento sulla riqualificazione urbana, dall'ambito dei progetti dedicati ai servizi pubblici locali.

- 1) Alcune città considerano rilevanti e strategici i progetti di riqualificazione urbana. Ravenna e Rimini stanno perseguendo progetti di miglioramento della qualità urbana finalizzati ad una ridefinizione della specializzazione dell'offerta turistica. Il progetto strategico per Ravenna è la Darsena del Futuro, un piano di riqualificazione dell'area terminale del canale Candiano dove sono attualmente presenti i vecchi magazzini abbandonati e che dovrebbero essere trasformati in un centro polivalente residenziale-culturale-commerciale dove insediare il centro delle attività di produzione artistica e multimediale. A Rimini l'intero Master Plan cittadino è dedicato alla riqualificazione urbana, con il progetto Parco del Mare, che ridisegna l'intero litorale della città, con il progetto del Centro Storico, che ristrutturava i palazzi storici del centro e li destina a funzioni di contenitore culturale, con il progetto del Porto Canale, che riconsegna l'area del canale alla funzione di entroterra del porto turistico, e il progetto dei parchi che riqualifica i parchi a ridosso del centro storico garantendo continuità fra le diverse zone della città attualmente caratterizzate da cesure fisiche, sociali e culturali. Ridare continuità al tessuto cittadino è la valenza strategica della pianificazione urbanistica di Rimini. Ferrara cerca di sfruttare la riqualificazione indotta dalla ricostruzione post sismica per migliorare le condizioni del patrimonio edilizio territoriale. Oltre all'intervento privato, reso possibile dalle esigenze poste dalla ricostruzione post sisma, esiste un consistente piano di edilizia pubblica e una grande capacità di intervento dell'Università di Ferrara che punta ad investire le proprie risorse in progetti di restauro e recupero del proprio patrimonio edilizio storico. Reggio Emilia intende riqualificare alcune aree urbane per una maggiore integrazione con le strutture logistiche di nuova realizzazione. A Reggio Emilia esiste un Piano Città che prevede investimenti sull'edilizia pubblica e sulle aree degradate del territorio, tuttavia il punto strategico di maggiore importanza è l'intervento sull'area nord, che si trova attorno alla stazione dell'alta velocità Mediopadana. Lo sviluppo di attività produttive e direzionali nell'area costituiscono per la città il fattore chiave per sfruttare al meglio le potenzialità logistiche connesse con la nuova stazione. L'innovazione urbana interessa anche Bologna i cui progetti di Smart City e di sviluppo della Fiera hanno ricadute sulla qualità e attrattività della città.

- 2) Il settore delle public utilities appare poco coinvolto nel percorso di rilancio dell'economia regionale. I progetti che riguardano il settore sono promossi e "gestiti" dai singoli territori. A questo riguardo sono da considerare i progetti di ripubblicizzazione dell'acqua a Reggio Emilia, che porta all'investimento sulle reti da parte di una società in house del comune, e i progetti di ammodernamento delle reti del gas che riguarda le aree del modenese e del parmense. Quello delle reti è contemporaneamente il settore infrastrutturale più importante per la competitività e quello a cui viene dedicata minore attenzione. In particolare, si sta dedicando una eccessiva attenzione al tema della raccolta dei rifiuti, e troppa scarsa attenzione alla riduzione del "digital divide". Infatti, a Bologna sono stati avviati progetti finalizzati a introdurre la raccolta differenziata porta a porta, con un significativo cambiamento nelle forme di gestione della filiera dei rifiuti. A Modena è in corso una riorganizzazione della gestione della società che gestisce i rifiuti speciali, mentre a Reggio Emilia è stato lanciato il progetto di Trattamento Meccanico, per la separazione dei rifiuti per il riutilizzo, e infine a Forlì si sta definendo il progetto delle costruzione di una società in house del comune per la gestione delle filiera corta dei rifiuti urbani. Tali attività sono preponderanti, mentre solo a Bologna è inserito fra i progetti strategici la realizzazione della cablatura a banda larga del territorio metropolitano.

La valutazione dell'impatto di questi progetti è riferita prevalentemente al costo di realizzazione, in ragione del fatto che gli effetti della riqualificazione urbana si esplicano lentamente sulle capacità di attrazione della città. Molti dei progetti, peraltro, sono funzionali ad una migliore qualità urbana come valore aggiunto per i cittadini, mentre sotto il profilo dell'offerta turistica gli effetti potranno essere apprezzati solo a partire dalla fine del periodo analizzato.

3. Il peso del territorio sulle prospettive degli investimenti

Un punto essenziale del ragionamento che riguarda le iniziative di investimento previste per la regione sta nel fatto che la qualità delle iniziative è particolarmente importante per i singoli territori. Pertanto una lettura generale, di ambito regionale, non può comunque prescindere dalle opzioni che a livello territoriale sono attualmente disponibili. Questo aspetto è ulteriormente rilevante se si considera che la gestione del territorio regionale nel suo complesso è attualmente sottoposto ad una revisione sia dei poteri che delle competenze. In assenza di un quadro consolidato di responsabilità di azione ogni livello agisce secondo un principio di autosufficienza. Di seguito riportiamo una sintetica descrizione delle condizioni di intervento strategiche presenti nei diversi territori.

3.1 Le prospettive di Piacenza

I nuovi investimenti strategici per il territorio di Piacenza riguardano lo sviluppo della logistica (Comune e Privati), lo sviluppo dei collegamenti e il nodo ferroviario (Comune e Ministero Infrastrutture) e l'ammodernamento reti e public utilities (IREN, Comune).

Le direttrici lungo le quali dovrebbe muoversi la strategia di crescita economico-occupazionale del territorio riguardano la possibilità di rilancio e rafforzamento del settore agroalimentare e meccanico (Fabbrica Intelligente, Distretto del Pomodoro), cogliere l'opportunità di Expo 2015, far crescere le industrie culturali e creative (Fabbing area), rafforzare l'Università e il sistema dell'alta formazione e infine elaborare un nuovo Documento Strategico per lo Sviluppo che riveda il punto di arrivo del precedente documento.

L'intero modello di sviluppo prevede 1,1 Miliardi e 2.700 occupati. È orientato alla crescita dei servizi (in particolare della logistica) e di alcuni settori di specializzazione industriale: meccanica e logistica sono i responsabili di oltre il 75% degli occupati previsti.

È un tipo di crescita molto focalizzata che lascia poco spazio alla crescita del terziario avanzato e necessita di un rafforzamento in chiave di poli di innovazione che consentano una maggiore diversificazione.

3.2 Le prospettive di Parma

I nuovi investimenti strategici per il territorio di Parma riguardano il sistema di innovazione e le scelte delle grandi Imprese (Università e Imprese private).

Le direttrici per lo sviluppo del territorio passano attraverso la possibilità di ripresa del settore agroalimentare e meccanico, lo sfruttamento delle potenzialità inesprese per il turismo e la cultura e il rilancio dell'aeroporto e della fiera. Esistono anche delle forti criticità da superare. In particolare, la mancanza di una regia dello sviluppo, il bisogno di rafforzare raccordo con la Regione di cui si attende la programmazione dei Fondi Europei, è necessario procedere ad un riordino del settore culturale e dell'Università, e infine è necessario ridefinire le politiche infrastrutturali.

L'intero modello di sviluppo prevede circa 1 Miliardo e 4.900 occupati. È orientato alla crescita industriale prevalentemente nei settori della meccanica, dell'agroalimentare e della moda, mentre è più contenuto l'impatto della chimica.

È un tipo di crescita che traina l'espansione del sistema dei servizi avanzati per le imprese, anche se servono decisioni chiare sul rafforzamento dei poli funzionali.

Le scelte infrastrutturali alimentano il settore delle costruzioni, le cui prospettive sono ancora piuttosto fragili.

3.3 Le prospettive di Reggio Emilia

I nuovi investimenti strategici per il territorio di Reggio Emilia riguardano l'innovazione della piccola impresa e l'incontro impresa-ricerca (Reggio Innovazione, Tecnopolo), il rilancio dell'eccellenza educativa (investimenti privati, regolazione e internazionalizzazione), lo sviluppo dell'innovazione nel welfare (Tavolo del welfare, Coop di comunità), infine l'attrazione di investimenti (Mediopadana, Expo 2015).

Il modello prevede 720 milioni e 4.530 occupati. Nel settore manifatturiero gli occupati si concentreranno nei settori della meccanica ed elettronica, dei materiali da costruzione e della plastica. Nel settore dei servizi i nuovi occupati si concentreranno nei settori dei servizi alle imprese e nei servizi alla persona, tuttavia il rapporto fra impegno dichiarato e profuso e potenzialità occupazionali è troppo basso.

A differenza di quanto avviene per le altre aree regionali l'attività connessa con gli investimenti infrastrutturali non si accompagna ad un consistente potenziale di occupazione terziaria.

3.4 Le prospettive di Modena

I nuovi investimenti strategici per lo sviluppo di Modena riguardano il sistema dell'innovazione (Tecnopoli e Università), la ricostruzione post sisma (imprese private dei settori meccanico, biomedicale, agroindustriale), le infrastrutture e la logistica (Cispadana e Polo Dinazzano Marzaglia), lo sviluppo del settore ceramico (investimenti aziendali e efficienza energetica).

Le direttrici per lo sviluppo territoriale prevedono che si dia centralità ai tecnopoli, che sono fondamentali la qualificazione delle attività produttive territoriali, si presti attenzione alla tutela del territorio e sviluppo della manutenzione come attività strategiche per l'economia territoriale e si curi lo sviluppo delle infrastrutture e della logistica.

Il modello prevede 1,2 Miliardi e 3.270 occupati.

Per quanto lo sforzo di investimento sia concentrato su attività industriali e immateriali, sono comunque gli investimenti infrastrutturali e logistici a trainare l'incidenza occupazionale.

Gli investimenti immateriali producono il 9% dell'occupazione aggiuntiva complessiva stimata.

L'attività connessa con gli investimenti produttivi ha un effetto di consolidamento della situazione attuale, mentre l'effetto sui settori dei servizi è incrementalmente trascurabile poiché non muta nella sostanza il modello di produzione attualmente implementato.

3.5 Le prospettive di Bologna

Gli investimenti strategici per lo sviluppo economico territoriale sono le infrastrutture (Passante Nord, People Mover, SFM), gli investimenti privati delle imprese e delle multinazionali nei settori meccanico, del tabacco, automotive, abbigliamento, agroalimentare, lo sviluppo dei poli funzionali (FICO, Aeroporto, Fiera) e gli investimenti nel sistema dell'innovazione (Tecnopolo, Smart City e Digital Divide).

Le direttrici dello sviluppo economico territoriale sono gli investimenti dall'estero e sull'estero, la necessità di mantenere i livelli di welfare esistenti, il ruolo delle imprese private, il ruolo della

formazione e delle competenze (l'importanza delle scuole tecniche), il ruolo delle infrastrutture (mobilità cittadina e infrastrutture per lo sviluppo) e il finanziamento delle start up ad alto contenuto di conoscenza.

Il modello prevede 2,1 Miliardi e 8.560 occupati. Il settore manifatturiero è quello che produce minori profitti e il maggior numero di occupati. Il settore dei servizi rappresenta circa il 45% del numero degli occupati, il 40% dei redditi da lavoro e il 61% dei profitti.

Nonostante gli investimenti immateriali rappresentino poco più del 9% del totale il grosso dell'impatto occupazionale nel settore dei servizi è calcolabile nell'ambito delle attività del terziario avanzato, mentre a dispetto della natura infrastrutturale delle opere il settore delle costruzioni è quello che ottiene i minori benefici da questo piano di investimenti.

3.6 Le prospettive di Ferrara

I nuovi investimenti strategici per il territorio riguardano lo sviluppo del turismo (Accordi territoriali, Idrovia, Città d'arte e cultura, VenTo), la riqualificazione edilizia legata alla ricostruzione (investimenti privati e risorse pubbliche), il petrolchimico come centro di alta competenza e nodo industriale e l'idrovia come infrastruttura logistica.

Il modello prevede 1,3 Miliardi e 3.390 occupati.

Nel settore manifatturiero gli occupati si concentreranno nei settori della meccanica ed elettronica, dell'abbigliamento e calzature. Nel settore chimica-plastica non ci saranno incrementi significativi.

Nel settore dei servizi i nuovi occupati si concentreranno nei settori dei servizi alle imprese e nei servizi alla persona, tuttavia il settore del turismo evidenzia una buona capacità di assorbimento occupazionale.

L'attività connessa con gli investimenti infrastrutturali e l'edilizia rappresenta oltre il 75% dell'occupazione complessivamente creata, tuttavia il settore delle costruzioni locale non è il maggior beneficiario delle risorse messe in campo, che avvantaggiano maggiormente il settore industriale manifatturiero.

3.8 Le prospettive di Forlì-Cesena

I nuovi investimenti strategici per il territorio riguardano lo sviluppo delle infrastrutture (Ammodernamento e riqualificazione della E45, Rilancio dell'Aeroporto) che alimentano la costruzione di un polo logistico a sostegno del sistema agroalimentare (Amadori, Apofruit, polo logistico Conad-Coop), lo sviluppo del turismo (Distretto della costa emiliano romagnola, Centro direzionale di Cesenatico).

Il modello prevede progetti di investimento per un valore complessivo di 435 milioni per 2.400 occupati.

Tuttavia le esigenze in chiave strategica espresse dalla struttura economica del territorio sono più ampie. In particolare si rileva con chiarezza l'esigenza di: contrastare la scarsa strutturazione delle imprese sotto il profilo dimensionale, finanziario e patrimoniale; far crescere la bassa capacità di investimento, in particolare quella in Ricerca e Sviluppo, collegata a significative difficoltà nei processi di trasferimento tecnologico e al cattivo funzionamento del circuito di collegamento tra Università, sistema della Ricerca e Imprese; contrastare la forte concentrazione di attività manifatturiere tradizionali particolarmente esposte alla concorrenza a basso costo del lavoro (calzaturiero, mobile imbottito, lavorazioni in conto terzi) e il ridotto sviluppo dei settori "hightech"; costruire un nucleo rilevante e diffuso di imprese driver nel territorio, anche rafforzando la capacità

di attrazione degli investimenti; sviluppare un sistema di servizi qualificati alle imprese e alle persone.

Il modello di investimento è in grado di dare risposte solo parziali alle esigenze strategiche del territorio, anche se il settore dei servizi rappresenta circa il 40% del numero degli occupati e dei redditi da lavoro e il 60% dei profitti grazie anche al fatto che gli investimenti immateriali rappresentano il grosso dell'impatto occupazionale atteso, mentre il settore manifatturiero produce minori profitti e il maggior numero di occupati rafforzando l'impostazione ad alta intensità di lavoro e a basso valore aggiunto, considerato uno dei principali punti di debolezza dell'economia territoriale in prospettiva.

3.7 Le prospettive di Ravenna

Il modello di sviluppo di Ravenna è contenuto nei piani di investimento già elaborati e in corso di attuazione. In particolare, lo sviluppo logistico e infrastrutturale di collegamento del porto con l'entroterra di Forlì-Cesena, la riqualificazione urbanistica per il recupero dell'area della Darsena, Ravenna 2019 come catalizzatore del progetto di sviluppo della produzione culturale e lo sviluppo del turismo secondo un modello di maggiore valorizzazione del patrimonio culturale.

Il modello prevede 2,3 Miliardi e 5.595 occupati.

Gli investimenti infrastrutturali rappresentano il grosso dell'impatto occupazionale atteso. Il settore dei servizi rappresenta circa un sesto del numero degli occupati, più di un quinto del valore dei redditi da lavoro e il 30% dei profitti.

Il settore manifatturiero è quello che produce minori profitti per cui risulta il meno beneficiato dagli investimenti considerati mentre distribuisce i maggiori redditi da lavoro. Il settore dei servizi ha comunque bassa incidenza se si escludono i settori finanziari e quelli legati all'accoglienza. Il settore delle costruzioni è quello che induce maggiore occupazione e minori redditi da lavoro.

3.9 Le prospettive di Rimini

I nuovi investimenti strategici riguardano l'innovazione la ricerca e la riqualificazione urbana (Università e Tecnopolo), le infrastrutture e i poli funzionali (TRC, Aeroporto, Fiera), la riqualificazione dell'offerta turistica (Specializzazione nel *wellness* e sport, Rilancio della città della cultura, Distretto della costa).

L'intero modello di sviluppo prevede 1,1 Miliardi e 4.230 occupati è orientato alla crescita dei servizi turistici. Tuttavia emergono sostanziali elementi di rischio e la sostenibilità del progetto dipende dalla capacità di realizzare la completa riqualificazione del tessuto urbano e dalla conferma dell'evoluzione della redditività degli investimenti previsti.

In sintesi, il quadro complessivo degli interventi territoriali evidenzia come le condizioni di sostegno alle singole economie del territorio siano insufficienti ad assicurare condizioni di crescita occupazionale adeguata in modo omogeneo nelle diverse aree della regione. Gli interventi strategici a sostegno dello sviluppo territoriale assumono un valore idiosincratico nelle decisioni di politica locale. Solo il territorio di Parma si appella direttamente alla necessità di un maggiore raccordo con la Regione, negli altri territori la pianificazione procede indipendentemente dalle scelte eventuali regionali.

A Rimini è stato concepito un piano di sviluppo che considera autosufficiente il territorio e procede alla realizzazione di progetti di rilancio della Fiera, dell'Aeroporto, delle infrastrutture di trasporto in assoluta autonomia rispetto al resto della regione. A Bologna le scelte sono definite secondo un modello di centralità della città rispetto alla regione, accentrando tutte le funzioni di coordinamento

e di decisione politica. A Modena si punta ad un modello di sviluppo centrato sull'innovazione tentando l'accentramento di tutte le possibili funzioni di ricerca e innovazione, dei poli di promozione settoriale, delle risorse finanziarie e delle modalità di gestione. A Ravenna il progetto di sviluppo punta ad un raccordo funzionale con il territorio di Forlì-Cesena e dell'intera Romagna, con l'ottica di definire un'area integrata di cui assumere l'indirizzo. Ferrara rimane avulsa dal percorso di sviluppo regionale complessivo e cerca una via autonoma a cavallo fra cultura e ambiente per individuare una forma di specializzazione economica anche a prescindere dalla chimica. Piacenza sta sviluppando in modo autonomo le proprie specializzazioni nella logistica, nell'agroindustria e nella meccanica-impiantistica e Reggio Emilia cerca un rilancio su un modello che entra in competizione con le specializzazioni dei territori limitrofi.

Manca in sostanza un principio complessivo di coordinamento e le logiche di sviluppo del territorio regionale tendono a svilupparsi per conflittualità, piuttosto che per cooperazione.

4. Il quadro di dettaglio degli impatti occupazionali

L'insieme delle attività descritte esprime un impatto significativo sul sistema economico regionale. Nella Tab.5 sono riportati i risultati in termini economici e occupazionali della valutazione di impatto degli investimenti previsti e descritti in precedenza.

Innanzitutto il modello di crescita occupazionale imperniato sugli investimenti strategici individuati per il periodo 2014-2018 prevede la realizzazione di progetti in grado di generare risorse economiche complessive di 17,6 Miliardi di cui circa il 67% produce effetti sull'economia regionale su un orizzonte temporale di 5 anni. Il valore di risorse che quindi presumibilmente si riverseranno sul sistema economico territoriale ammonta a 11,3 Miliardi in 5 anni.

Dei 17 Miliardi complessivi previsti 6,2 miliardi sono riferibili a investimenti infrastrutturali (35,2% del totale), 5,5 Miliardi sono riferibili a investimenti produttivi (31,2%), 3,9 Miliardi sono riferibili a investimenti immateriali (22,1% del totale) e 2 Miliardi sono riferibili a investimenti pubblici di riqualificazione urbana e public utilities (11,4% del totale). In chiave di fonte di finanziamento le risorse finanziarie immesse nel sistema economico sono ripartite in 7,8 Miliardi di risorse pubbliche e 9,8 Miliardi di risorse private.

Il numero effettivo dei nuovi occupati stimati per tale attività di investimento è di 61.602 occupati per anno che rappresenta il 52,1% del fabbisogno di 118.200 posti di lavoro calcolato come risultato della necessità di ritorno all'equilibrio del 2007 sul mercato del lavoro.

I dati sintetici di risultato del modello di investimento evidenziano che il moltiplicatore economico dell'investimento è di 1,55, vale a dire che per ogni euro investito nel sistema si generano 1,55 euro di produzione economica. Tale indicatore è il risultato della composizione delle attività coinvolte nei progetti di investimento previsti. I settori che sono maggiormente integrati nell'economia territoriale sono anche quelli che hanno maggiori impatti economici, qualora si attivassero risorse economiche in quei settori si avrebbe il maggior impatto possibile dell'attività di investimento.

Tab.5 - Stima dell'impatto occupazionale complessivo (valori in migliaia in migliaia di €)

Settore di Attività	Produzione	Valore Aggiunto	Redditi da lavoro	Oneri sociali	Risultato lordo di gestione	Occupati	% Occupazione
Agricoltura, caccia e silvicoltura	65.169	49.400	15.033	2.433	31.934	39	0,1%
Pesca, piscicoltura e servizi connessi	3.292	2.534	1.656	360	518	34	0,1%
Estrazione di minerali	161.986	63.436	17.941	5.295	40.200	94	0,1%
Industrie alimentari e delle bevande e del tabacco	292.893	76.577	44.915	12.902	18.760	746	1,2%
Industrie tessili e dell'abbigliamento	254.368	70.040	39.968	11.086	18.986	1.069	1,7%
Prep.e concia cuoio;fabbr.artic.viaggio	84.646	26.323	15.021	4.166	7.136	178	0,3%
Ind.legno,esclusi mobili;fabbr.in paglia	220.760	87.575	53.860	15.926	17.790	4.151	6,7%
Fabbric.pasta-carta e della carta	132.508	44.426	27.322	8.079	9.025	287	0,5%
Fabbric.coke,raffinerie,combust.nucleari	205.634	8.545	5.333	1.578	1.634	60	0,1%
Fabbric.prodotti chimici e fibre sintetiche	120.819	36.474	22.762	6.736	6.976	357	0,6%
Fabbric.artic.in gomma e mat.plastiche	160.266	55.119	37.177	11.363	6.579	765	1,2%
Fabbric.prodotti lavoraz.min.non metallif.	2.388.887	832.624	561.588	171.649	99.387	5.963	9,7%
Produzione di metallo e fabbricazione di prodotti in metallo	1.132.270	396.286	250.056	75.117	71.113	3.667	6,0%
Fabbric.macchine ed appar. mecc.,instal.	1.291.563	426.990	292.741	87.284	46.965	9.130	14,8%
Fabbric.macchine elettriche e di apparecchiature e lettroniche	551.190	197.976	135.731	40.470	21.776	675	1,1%
Fabbric.di mezzi di trasporto	69.425	18.701	10.413	3.132	5.155	155	0,3%
Altre industrie manifatturiere	97.614	38.303	21.310	6.150	10.843	161	0,3%
Prod.e distrib.energ.elettr.,gas e acqua	242.412	104.163	39.930	12.108	52.125	405	0,7%
Costruzioni	5.053.978	1.797.045	712.369	220.473	864.202	19.865	32,2%
Commercio	569.497	347.925	165.956	46.301	135.668	2.452	4,0%
Alberghi e ristoranti	202.843	110.755	52.507	9.895	48.353	860	1,4%
Trasporti,magazzinaggio e comunicaz.	1.128.315	623.025	325.304	73.682	224.040	3.721	6,0%
Intermediaz.monetaria e finanziaria	292.645	153.748	73.252	22.208	58.287	453	0,7%
Attività immobiliari, noleggio	1.267.702	731.337	8.617	2.420	720.300	529	0,9%
Informatica, R&S, servizi alle imprese	1.123.746	810.344	261.770	70.612	477.961	4.271	6,9%
Istruzione	55.162	28.536	25.027	8.059	-4.549	16	0,0%
Sanita' e altri servizi sociali	62.079	35.783	24.185	6.185	5.413	130	0,2%
Altri servizi pubblici,sociali e personali	427.987	343.340	118.664	30.187	194.488	1.367	2,2%
TOTALE	17.659.657	7.517.330	3.360.408	965.857	3.191.065	61.602	100%

Fonte: Elaborazioni Ires Emilia-Romagna

Dalla prima colonna della Tab.5 si rileva che il modello di investimento prevede come input per il sistema economico un forte impulso derivante dalle attività del settore delle costruzioni, come era prevedibile vista la "natura infrastrutturale" del modello di investimento. Oltre il 38% delle risorse economiche derivanti dal processo di investimento sono legate al sistema delle costruzioni. Gli altri settori principali destinatari di risorse economiche da parte del sistema di investimenti previsto sono i servizi avanzati alle imprese, il settore meccanico e il settore della logistica e trasporti. I moltiplicatori economici di questi settori sono piuttosto ridotti. Infatti il settore delle costruzioni per ogni euro investito sul territorio produce 1,16 euro di produzione, il settore dei servizi alle imprese ha un moltiplicatore di 1,06, il settore meccanico ha un moltiplicatore di 1,29, mentre il settore della logistica ha un moltiplicatore di 1,5. Questo significa che il settore delle costruzioni, dopo 6 anni di crisi, è ampiamente destrutturato sul territorio regionale, per cui ogni stimolo all'attività economica settoriale viene risolto utilizzando risorse imprenditoriali esterne al territorio, e siccome i settori avanzati del sistema economico regionale (meccanica e servizi alle imprese) hanno una forte apertura verso l'esterno lo stimolo che l'attività di investimento deve produrre per sviluppare occupazione è estremamente elevato.

Paradossalmente, per avere maggiori risultati occupazionali sarebbe meglio investire sui settori con maggiore incidenza territoriale, che in questo momento sono il settore agricolo, il settore dei materiali da costruzione e il settore dei prodotti in metallo (la subfornitura meccanica): questi settori di attività hanno un maggiore legame con il territorio e quindi le risorse destinate a quei settori sarebbero più integrate nell'economia regionale.

In termini occupazionali, infatti, il risultato del moltiplicatore è ancora più problematico. A livello generale il costo economico per ciascun occupato aggiuntivo è di 285.056 euro, che corrisponde a un investimento di 184.296 euro per ogni occupato stabile in un periodo di 5 anni.

Naturalmente se consideriamo che il numero di occupati non corrisponde che alla metà del fabbisogno complessivo e che il valore qui calcolato è un valore al lordo degli eventuali, probabili licenziamenti che nel corso del periodo potrebbero essere registrati ci rendiamo conto della inevitabile insufficienza del modello di sviluppo attualmente in campo.

Sotto il profilo occupazionale possiamo notare che la maggiore incidenza è nel settore delle costruzioni dove si concentra il 31,1% degli occupati, per quanto riguarda il settore manifatturiero sono i comparti della produzione meccanica ad ottenere il maggior numero di occupati con il 22,5% degli occupati totali. Tuttavia, in chiave di specializzazione intelligente il modello non sollecita a sufficienza i comparti meno consolidati e lascia alcuni comparti di specializzazione (in particolare il settore agroalimentare, quello della chimica e quello del tessile-abbigliamento) in una posizione defilata.

Per quanto riguarda le attività dei servizi il settore della logistica ottiene un significativo slancio, con oltre il 6% degli occupati previsti, mentre il settore dei servizi alle imprese arriva ad occupare circa il 6,9% delle risorse umane previste dal modello.

Sotto il profilo della qualità del lavoro, il modello di investimento analizzato mette in evidenza una marcata preponderanza delle qualifiche professionali da operaio specializzato che rappresentano il 45,6% degli occupati previsti. Le figure maggiormente qualificate rappresentano, comunque, una quota significativa (12,1%) prevalentemente nel settore dei servizi (Tab.6).

Tab.6 - Occupazione per qualifica professionale

GRANDE GRUPPO PROFESSIONALI (ISTAT 2011)	%
Legislatori, imprenditori e alta dirigenza	4,2%
Professioni intellettuali, scientifiche e di elevata specializzazione	32,2%
Professioni tecniche	11,1%
Professioni esecutive nel lavoro d'ufficio	8,8%
Professioni qualificate nelle attività commerciali e nei servizi	8,8%
Artigiani, operai specializzati e agricoltori	45,6%
Conduttori di impianti, operai di macchinari fissi e mobili e conducenti di veicoli	11,1%
Professioni non qualificate	6,6%

Fonte: Elaborazioni Ires Emilia-Romagna

Tuttavia, come si può evincere dalla Tab.7, le modalità di assunzione sono comunque legate a contratti a tempo determinato (il 48,8%), mentre il lavoro stabile, a tempo indeterminato rimane una quota marginale (18,1%).

Tab.7 - Occupazione per tipologia di contratto

TIPOLOGIA CONTRATTUALE	%
Apprendistato	4,8%
Associazione in partecipazione	0,4%
Contratto di Agenzia	0,2%
Lavoro a progetto/collaborazione	5,4%
Lavoro a tempo determinato	48,4%
Lavoro a tempo indeterminato	18,1%
Lavoro autonomo	0,1%
Lavoro domestico	0,1%
Lavoro nella pubblica amministrazione	0,1%
Lavoro somministrato	22,5%

Fonte: Elaborazioni Ires Emilia-Romagna

Complessivamente si registra una significativa polarizzazione delle forme contrattuali su tre modelli prevalenti con una preoccupante consistenza delle forme più flessibili di utilizzo della forza lavoro. In particolare il lavoro in somministrazione trova particolare applicazione in settori manifatturieri della meccanica e dei materiali da costruzione.

In generale si può rilevare che il modello di investimento analizzato non coglie l'obiettivo generale della "buona occupazione" e non consente al sistema del mercato del lavoro regionale di fare quel sostanziale balzo verso la qualità di cui le strategie per lo sviluppo della competitività hanno straordinariamente necessità.

5. Linee e ipotesi di lavoro per una politica di sviluppo occupazionale

Di tutti i documenti di programmazione presentati dalla Regione Emilia-Romagna per il periodo 2014-2020 il più completo e articolato è il POR-FESR 2014-2020, dove sono contenuti gli indirizzi e gli obiettivi delle politiche di sviluppo dell'economia regionale per il periodo esaminato. Le linee di sviluppo individuate corrispondono alla *Smart Specialization Strategy* la cui azione è focalizzata sui punti di forza e gli ambiti di alta specializzazione ad alto potenziale innovativo, sulla scoperta di risorse di conoscenza e industrie emergenti ad alto potenziale di crescita, sul rafforzamento strutturale del sistema, sul cambiamento in senso "sostenibile, intelligente, inclusivo" e, infine, sull'incremento e la qualificazione dell'occupazione.

Si articola in quattro priorità di azione:

1. Rafforzare la capacità innovativa dei sistemi industriali consolidati e rappresentativi dell'Emilia-Romagna: in particolare il sistema agroalimentare, il sistema dell'edilizia e la meccatronica e motoristica.
2. Rafforzare sistemi industriali ad alto potenziale di crescita e portatori di innovazione sociale: vale a dire le industrie della salute e del benessere e le industrie culturali e creative.
3. Aumentare la capacità del sistema regionale di rispondere alle sfide della società (driver del cambiamento): vale a dire Sviluppo sostenibile (Energia, Mobilità sostenibile, *Clean economy*, Riutilizzo e recupero), Vita sana e attiva (Cura, Prevenzione, Assistenza e inclusività, Benessere), Società dell'informazione (Multimedialità, Connettività, Nuovi sistemi di gestione).
4. Rafforzare il ruolo trainante dei servizi per il sistema produttivo: in particolare, ICT, Logistica, Servizi ad alta intensità di conoscenza al servizio dell'industria, del turismo e commercio, dell'economia sociale.

A partire da questa prospettiva si può iniziare a discutere il modello di investimenti strategici di cui abbiamo discusso in questo studio e di cui si può dire che, oltre ad apparire comunque insufficiente e poco efficace, tende anche ad inserirsi solo parzialmente nelle linee di sviluppo individuate dalla programmazione regionale.

In questa ottica il primo punto su cui soffermare l'attenzione è la calante dinamicità e capacità di rispondere, da parte del sistema economico regionale, alle sollecitazioni derivanti dalla domanda e dagli investimenti. Il moltiplicatore della domanda è basso perché la struttura dell'economia regionale ha perso densità territoriale. In sostanza la forte contrazione nel numero di imprese nel corso della crisi ha colpito il sistema artigiano e della piccola impresa, il cui "mercato interno" era rappresentato dalla interazione con le imprese operanti sul mercato estero. La costruzione delle "reti lunghe", fondamentali per la competitività del sistema produttivo regionale si è trasformata nello spiazzamento dell'impresa diffusa del territorio. Le ragioni e i motivi di questo processo sono legati a una insufficiente capacità di innovazione delle piccole imprese, che ha impedito loro di agganciare i trend tecnologici e i trend di innovazione organizzativa necessari per mantenere il livello di competitività necessario per affrontare la crisi. La ripresa degli investimenti in regione deve essere accompagnata da una politica di sostegno alla piccola impresa, per tentare di riproporre quella

“densità territoriale” della struttura produttiva necessaria a garantire condizioni di equità distributiva del reddito prodotto.

Il secondo punto su cui soffermare l’attenzione è la qualità del processo di terziarizzazione dell’economia regionale. Dei tre percorsi di terziarizzazione - crescita del welfare, dematerializzazione dei processi produttivi, sviluppo contingente del terziario in risposta alle esigenze di auto impiego determinato dalla crisi - il modello di investimento analizzato tende a seguire solo il secondo, ma con risultati comunque modesti in termini di quantità, valore e qualità dell’occupazione. In effetti il modello analizzato non persegue la crescita del settore socio-sanitario, visto che le ingenti risorse annualmente dedicate al settore dal bilancio regionale sono sottoposte a un percorso di controllo e razionalizzazione. Anche il settore delle public utilities, che ha assunto negli ultimi anni un peso quasi dominante sul valore aggiunto regionale non si caratterizza per dinamismo e propensione all’investimento. In assenza dei settori forti della terziarizzazione regionale dell’ultimo decennio è necessario enfatizzare, come giustamente fa la strategia regionale, il ruolo del settore del welfare e dei servizi pubblici locali per una crescita non solo della competitività di sistema, ma anche della capacità di produzione di reddito e occupazione.

Il terzo punto riguarda il calo complessivo degli investimenti. Far crescere la propensione all’investimento privato nell’economia regionale dovrebbe essere la priorità da perseguire. Le politiche per l’innovazione hanno il compito di far crescere il rendimento del capitale creando condizioni di crescita del valore aggiunto che giustifichi la redditività degli investimenti. Il ricadere della propensione all’investimento regionale sotto i livelli nazionali lascia intendere che l’efficacia delle politiche per l’innovazione non sia stata fra le più elevate. In particolare il tema dovrebbe riguardare la diffusione dell’innovazione, poco disponibile per le imprese piccole e artigiane, e la trasformazione della specializzazione produttiva regionale in settori a più alto tasso di crescita. La strategia regionale si muove in questa direzione, la strada è corretta, bisogna vedere se il mezzo con cui la si percorre sarà efficiente. Il modello di investimento analizzato appare comunque insufficiente sotto questo profilo, poiché i tecnopoli non sembrano in grado di reggere da soli l’impatto della necessità di innovazione, mentre i grandi settori di innovazione (welfare e salute, territorio e ambiente, ICT e biotecnologie) non sono adeguatamente presidiati nel modello di investimenti analizzato.

Il quarto punto, connesso al precedente è la debolezza degli investimenti sulla manutenzione del territorio. Il modello di investimento analizzato punta in modo troppo marcato sugli investimenti infrastrutturali, in particolare sul sistema delle infrastrutture viarie. Si tratta di investimenti “estensivi”, a forte consumo di suolo e a basso contenuto innovativo, essendo i progetti di investimento pensati ed elaborati diversi anni fa, quando le prospettive economiche erano ben lontane da quelle attuali. Viceversa, i cambiamenti climatici e gli eventi catastrofici che sempre più di frequente colpiscono il territorio regionale, richiederebbero un impegno molto superiore sulla manutenzione del territorio. Il risultato è che si ricorre ad investimenti di carattere straordinario i cui effetti occupazionali sono necessariamente temporanei, invece di puntare su attività ordinarie, i cui effetti occupazionali sarebbero invece stabili nel tempo.

Una valutazione analoga può essere fatta anche riguardo agli investimenti sul patrimonio culturale. La manutenzione degli edifici storici e artistici garantirebbe sia l’accumulazione di competenze distintive (nel restauro e nelle tecnologie della conservazione), sia la stabilizzazione delle prospettive occupazionali. Da questo punto di vista anche la strategia regionale appare debole e insufficiente.

Il quinto punto è l’assenza di un efficace quadro programmatico regionale degli investimenti infrastrutturali. Il fatto che si proceda ad un ingente piano di investimenti infrastrutturali senza

avere ridefinito con chiarezza il piano dei trasporti regionale e, in particolare, le linee di sviluppo della logistica regionale, mette tutte le infrastrutture territoriali (aeroporti, interporti, porti, e poli logistici) in un contesto di alto rischio di sostenibilità economica. Sotto questo profilo sono i singoli territori, comuni e aree vaste, a farsi carico di azioni di programmazione che travalicano abbondantemente le loro competenze e prerogative. Nel complesso la conflittualità territoriale che si rileva su questo tema è piuttosto elevata, poiché le infrastrutture in questione hanno un'importanza troppo elevata per le prospettive economiche dei singoli territori.

Il sesto punto riguarda la scarsa attenzione per il settore delle reti materiali e immateriali. Poiché l'infrastrutturazione si concentra sul tema delle infrastrutture materiali, il tema chiave della competitività del sistema produttivo regionale, vale a dire le infrastrutture dell'informazione, le reti della banda ultralarga, le infrastrutture di sostegno alla qualità della vita, le reti di approvvigionamento energetico e le reti per il risparmio energetico e per la riqualificazione ambientale, sono lasciate in secondo piano. Nel programma di investimenti analizzato esistono solo sporadici interventi su questo argomento, e anche la strategia regionale sulla specializzazione intelligente appare piuttosto timida sul tema.

L'ultimo punto riguarda la grande eterogeneità territoriale che il programma di investimenti analizzato mette in mostra. I decision makers territoriali ragionano delle prospettive di sviluppo dei propri territori in modo indipendente l'uno dall'altro e spesso anche fuori da logiche territoriali più articolate in chiave regionale. La capacità di gestione delle dinamiche locali da parte della Regione non appare solida e l'assenza di un quadro istituzionale certo e consolidato è un elemento di ulteriore rischio sulla strada dell'efficacia delle politiche e delle strategie di rilancio dell'economia regionale.

Sulla scorta di queste considerazioni ci sembra quindi utile affrontare una discussione sul piano del lavoro regionale che si muova in modo critico rispetto ai percorsi di programmazione delle politiche regionali e concentri l'attenzione su sei punti essenziali:

1. Ripensare al modello di sviluppo dell'innovazione regionale in particolare nelle forme di diffusione dell'innovazione a sostegno della competitività e della propensione all'investimento.
2. Cercare un maggiore raccordo fra lo sviluppo infrastrutturale e la crescita funzionale inserendo l'impulso alla logistica ad un piano integrato territoriale.
3. Riconsiderare le forme e i modi di sviluppo delle infrastrutture di rete per incrementare le condizioni di attrattività e competitività.
4. Inserire con decisione il tema della manutenzione del territorio fra le priorità di intervento infrastrutturale.
5. Mantenere alta l'attenzione sul sistema di welfare come motore dello sviluppo e dell'innovazione economica territoriale.
6. Dare priorità al disegno della *governance* istituzionale del territorio prima di dare impulso all'investimento per garantirsi non solo la pianificazione ma anche la regolazione degli investimenti preventivati.

Affrontare questi aspetti significa rileggere le logiche di azione della politica regionale sotto il profilo della costruzione di una buona e stabile occupazione, cercando di integrare le scelte dei prossimi cinque anni con ulteriori e più efficaci iniziative finalizzate a far crescere le opportunità di lavoro, che in questo quadro appaiono, purtroppo, insufficienti.

Appendice Metodologica

La metodologia dell'analisi di impatto si applica ai progetti strategici per il territorio regionale censiti da Ires al 31 marzo 2014.

Per progetti di investimento strategici per il territorio si intendono i piani di investimento che hanno un impatto significativo sulla struttura dei settori chiave e degli ambiti di intervento prioritari del territorio.

Per settori chiave si intendono i settori di attività più importanti del territorio in cui il concetto di importanza è definito in termini di capacità di produzione di valore aggiunto, capacità di innovazione, capacità occupazionale, interesse generale e sociale.

Per ambiti di intervento prioritari si intendono i fattori costituenti la dotazione strutturale e infrastrutturale del sistema produttivo territoriale. In particolare: infrastrutture di comunicazione fisica e informativa, sistemi logistici, infrastrutture sociali e socio-sanitarie, infrastrutture formative ed educative, infrastrutture del sistema di innovazione, dotazione del patrimonio artistico e culturale, infrastrutture di gestione e controllo dell'ambiente e della sicurezza del territorio.

L'analisi dell'impatto occupazionale muove dall'analisi di ciascun progetto di investimento di cui si determinano le caratteristiche della struttura sotto forma di opere e fasi di esecuzione. Tale ripartizione consente di avere una definizione dei progetti complessi in elementi più semplici di cui valutare il timing di realizzazione nel tempo. Il valore complessivo dell'investimento viene pertanto suddiviso sulle diverse opere e poi spalmato sul tempo di esecuzione previsto per avere una distribuzione temporale del valore.

Ciascuna opera è ulteriormente suddivisa in componenti e materiali, attività e tecnologie. Il valore di ciascuna opera (e quindi del progetto nel suo complesso) viene quindi ripartito fra le diverse parti che la compongono. Ciascuna parte sarà svolta da imprese che avranno contratti per l'esecuzione e la fornitura delle opere individuate. Il valore complessivo dell'opera (e quindi del progetto nel suo complesso) risulterà quindi suddiviso fra gli operatori del sistema economico.

Per raggiungere questo risultato abbiamo sviluppato tre strumenti:

- **Distinta** delle opere e dei materiali: che consente di distribuire il valore complessivo del progetto in unità elementari semplici (ad esempio: una strada sarà scomposta in opere - come i cavalcavia, i ponti, la sede stradale - in attività, come la posa di piloni e travi, l'asfaltatura, il trasporto - in materiali - come la ghiaia, il bitume, la sabbia, le travi e i pilastri);
- **Programma PCA**: il programma di progetto suddiviso fra le attività di Progettazione - relativa alla progettazione generale e di dettaglio, Costruzione - relativa alle attività realizzate direttamente da chi gestisce il progetto, Approvvigionamento - relativa alle attività acquisite presso fornitori esterni;
- **Piano dell'attività**: il masterplan temporale delle attività del progetto di investimento cui viene assegnato un valore per fase.

Per ciascun progetto di investimento vengono poi distinte due fasi:

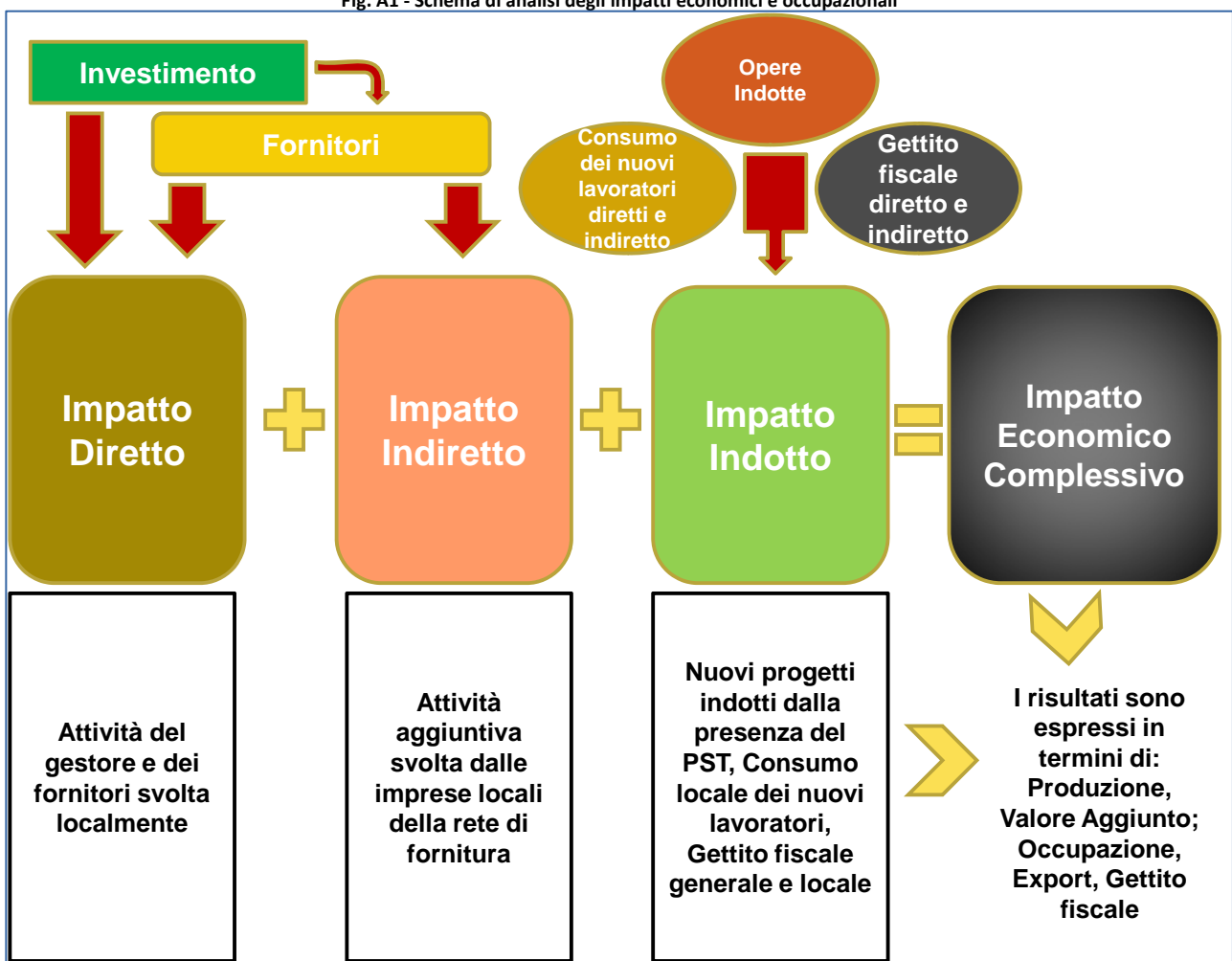
- **Fase di cantiere o costruzione**: rappresenta l'attività che serve per la realizzazione del progetto, a cui si riferisce normalmente il valore complessivo del progetto di investimento;

- Fase operativa a regime: rappresenta l'attività prevista dal momento in cui l'investimento realizzato entra in esercizio e per tutto l'arco temporale considerato nell'analisi.

L'impatto è logicamente distinto in tre categorie:

- **Impatto diretto:** valore determinato dalle attività svolte direttamente dalla realizzazione dell'opera e dalla sua operatività;
- **Impatto indiretto:** valore determinato dalle attività dei soggetti lungo la catena di fornitura nella fase di costruzione dell'opera e nella sua operatività,
- **Impatto indotto:** valore determinato dalle attività connesse alla presenza dell'opera sia nella fase di costruzione, sia nella fase di operatività.

Fig. A1 - Schema di analisi degli impatti economici e occupazionali



Fonte: Elaborazioni Ires Emilia-Romagna

La figura 1 mostra graficamente il modello analitico degli impatti misurati. Il tempo di riferimento per l'analisi è di 5 anni. Questo significa che tutte le attività dei progetti considerati saranno valutate nella finestra temporale del quinquennio 2015-2019. In tale periodo alcune opere saranno avviate ma non concluse (1), mentre altre saranno realizzate e inizieranno ad operare (2), altre ancora

avranno generato nuove iniziative indotte dalla loro presenza (3). Per la valorizzazione delle attività in questo lasso di tempo si è quindi fatto ricorso a un processo di stima.

Per valorizzare le opere di tipo (1) si è fatto ricorso alla stima dei valori derivanti dal piano di attività dei progetti, per valorizzare le opere di tipo (2) si sono integrate le informazioni derivanti dal piano di attività con le indicazioni derivanti dai *business plan* di progetto. In assenza di informazioni di questo tipo si è fatto ricorso a stime emulative riferite a progetti analoghi presenti in letteratura o indicati da esperti di settore, per valorizzare le opere di tipo (3) si è fatto ricorso alle indicazioni derivanti dai piani di progetto, da studi di impatto economico di progetti analoghi e da dichiarazioni di intenti di soggetti specificamente coinvolti o interessati alla presenza delle opere analizzate.

In tutti i casi le stime hanno margini di incertezza di cui abbiamo cercato di tenere conto calcolando una probabilità di concretizzazione dei valori individuati. Il Valore Totale (VT) delle risorse economiche introdotte nell'economia dall'insieme dei progetti di investimento censiti è definito dalla somma del Valore dell'insieme degli Investimenti (VI) in ragione della probabilità di realizzazione e del Valore Attualizzato a Regime (VAR), anch'esso in ragione della probabilità di realizzazione.

$$VT=(\text{prob})VI+(\text{prob})VAR$$

Dove VI è determinato da quella parte del valore totale del progetto che sarà realizzato da imprese del territorio (regione o provincia), mentre VAR è determinato dalla somma del valore della produzione (VP) direttamente connessa all'opera realizzata tramite l'investimento nel periodo oggetto di analisi e delle attività indotte dalla presenza dell'opera oggetto di investimento (VS) sia come nuovi investimenti, sia come incremento atteso delle attività già esistenti.

Questa parte di analisi è basata sulle tavole intersettoriali sia dell'economia regionale, sia delle economie provinciali.

Le tavole intersettoriali nazionali vengono redatte periodicamente dall'Istat. Per ottenere tavole di livello regionale o subregionale è necessario stimare le relazioni economiche strutturali fra regioni. Il lavoro è svolto sulla tavola per la regione Emilia-Romagna e sulle tavole per le 9 province della regione relative al 2013. La ripartizione è costituita da 30 settori.

Le tavole intersettoriali descrivono i flussi intersettoriali di un'economia e sono uno strumento particolarmente efficace per la valutazione degli effetti diretti e indiretti dell'attività di un determinato sistema economico.

Le tavole intersettoriali descrivono sia gli input di beni intermedi e fattori primari associati alla produzione di ogni settore, sia gli output di beni destinati ad altri settori produttivi o alla domanda finale, raccogliendo le transazioni che si sono verificate nel corso dell'anno tra i vari gruppi di operatori, e si presentano sotto forma di tabelle a doppia entrata.

Attraverso opportune trasformazioni dalle tavole intersettoriali si ricavano i coefficienti di spesa che indicano la quantità di beni prodotti da un determinato settore necessari a ottenere un'unità di produzione di un altro settore collegato. Dalla matrice dei coefficienti di spesa può essere derivata la matrice dei coefficienti di fabbisogno diretto e indiretto di input, attraverso cui è possibile determinare il valore del valore aggiunto associato a un certo livello di domanda finale, che è composta da consumi finali ed investimenti.

L'ISTAT fornisce i dati relativi all'occupazione, ai consumi finali e agli investimenti associati al valore aggiunto regionale.

Nell'arco temporale definito l'analisi consente di comparare i risultati in termini di valore della produzione, valore aggiunto, redditi da lavoro, oneri sociali e profitti d'impresa al lordo degli ammortamenti e numero di occupati.

I dati relativi alla quantità di occupazione sono poi confrontati con i dati relativi al fabbisogno occupazionale calcolato per ogni singola provincia e per l'intera regione.

Il Fabbisogno Occupazionale è definito come il numero di nuovi posti di lavoro che ogni territorio dovrebbe creare per ottenere la stessa situazione di equilibrio fra occupazione e popolazione in età lavorativa che si era stabilita su quel territorio nell'anno 2007, vale a dire prima che si avviassero le dinamiche negative della crisi economico-finanziaria globale.

Il fabbisogno è calcolato come il numero dei posti di lavoro che ogni territorio dovrebbe creare per rispondere a due dinamiche concorrenti: lo sviluppo demografico, che porta a far crescere il bisogno di lavoro di persone che hanno una loro propensione all'attività, e l'evoluzione del sistema delle imprese, che porta a creare o cancellare posti di lavoro in ciascun territorio. Sulla base di tale calcolo si arriva a definire quanti posti di lavoro dovrebbero essere creati in ciascun territorio come sintesi della crescita demografica e contrazione dei posti di lavoro disponibili.