

**INTERVENTO DEL CAV. LAV. DOTT. PIERO NERI
PRESIDENTE CONFINDUSTRIA LIVORNO MASSA CARRARA:**

***PUNTI DI FORZA E PUNTI DI DEBOLEZZA PER LA REINDUSTRIALIZZAZIONE
di LIVORNO***

**"L'ECONOMIA LIVORNESE NELL'ERA COVID. PRESENTAZIONE DELLO
STUDIO REALIZZATO DA IRPET "**

15 FEBBRAIO 2021

Anzitutto un ringraziamento al Comune di Livorno per l'invito a partecipare alla discussione odierna.

I dati che il dottor Casini Benvenuti di Irpet ci ha illustrato sul Sistema Locale Livornese (Livorno – Collesalvetti- Fauglia) sono estremamente interessanti per capire da dove partire e che cosa fare.

Il mio ruolo mi ha suggerito di portare un contributo di valutazioni e proposte su un perimetro diverso, più ampio dalla Val di Cornia alla Lunigiana che però ricomprende anche il sistema locale livornese e quindi integrandosi con la ricerca IRPET, aiuta la riflessione.

Certamente la pandemia da COVID-19 ha impattato violentemente su tutte le economie avanzate con ripercussioni significative in termini di caduta, sia dal lato della domanda che da quello dell'offerta di beni, beni intermedi e servizi.

Come la maggior parte delle economie europee, anche il sistema produttivo italiano ha accusato una battuta d'arresto, che si concretizzerà in una flessione del PIL attorno al 10% su base annua, come ci dicono le stime.

Tuttavia i dati testimoniano in alcuni casi la robustezza delle nostre imprese ed in generale la loro capacità di adattamento o resilienza, come si usa dire, confermando il nostro Paese settima potenza manifatturiera mondiale

Gli ultimi dati Istat disponibili accertano che i prodotti manifatturieri rappresentano il 98% delle esportazioni di beni italiani e l'80% delle esportazioni totali, compresi i servizi: Con un ruolo fondamentale della logistica e della portualità.

Il settore manifatturiero è anche la principale fonte di investimenti tecnologici in Italia, quindi il principale motore della crescita della produttività a lungo termine per l'economia.

E' di tutta evidenza, quindi, l'importanza del comparto industriale manifatturiero nel recupero di competitività dell'economia e nel recupero del Prodotto interno lordo.

I lockdown imposti a livello planetario dalla pandemia hanno avuto impatti particolarmente disomogenei per tempi, territori e settori; come certifica anche la ricerca IRPET per il Sistema locale livornese.

Pur in un clima di decremento congiunturale, il sistema industriale livornese ha mostrato nell'arco del 2020 una sostanziale tenuta e le criticità riguardanti la continuità produttiva, molto pesanti in altre aree della Toscana, sono state meno marcate negli stabilimenti industriali operanti nella provincia di Livorno.

Ciò ha consentito di contenerne gli effetti sul mercato del lavoro, che sono stati analizzati dall'Osservatorio della nostra Associazione.

Lascio l'analisi statistica di dettaglio ad una nota elaborata dal nostro Osservatorio, rammentando unicamente che il monte ore di cassa integrazione guadagni autorizzate dall'INPS nel periodo gennaio/novembre 2020 supera di circa il 30% il dato 2019. Sono circa 3 milioni di ore in più, un dato elevato ma che può sostanzialmente considerarsi contenuto, se confrontato con quanto registrato in altre realtà manifatturiere della Toscana.

Gli ammortizzatori sociali sono stati lo strumento per gestire i picchi della crisi, come confermano i numeri di consuntivo delle ore di cassa integrazione guadagni autorizzate dall'INPS che risentono peraltro dei tetti raggiunti durante la prima ondata dei contagi.

Si è ridotta la domanda di occupazione, ma in modo più attenuato rispetto ad altre aree della Toscana, e ciò segnatamente nel comparto manifatturiero, come dimostrano i dati sugli avviamenti al lavoro elaborati dal nostro Centro Studi.

Merita un approfondimento il dato relativo ai NEET (Neither Employment or Education or Training) cioè alle persone, in particolare giovani, che hanno rinunciato sia a cercare lavoro che a studiare.

L'industria che caratterizza l'economia livornese ha quindi mostrato reattività e voglia di consolidare la propria tradizione confermandosi uno dei punti di forza del territorio con il 17% del valore aggiunto ed il 22% degli occupati.

Il sistema manifatturiero, anche se a Livorno non spicca in rilevanza, rappresenta la risorsa competitiva nel territorio e base fondante di ogni opzione di reindustrializzazione se interconnesso e integrato all'economia del mare, alla portualità, alla logistica, reale e storica vocazione del nostro territorio.

Anche il Presidente del Consiglio Mario Draghi richiama spesso l'integrazione di manifattura e logistica come fattore cruciale del rilancio dell'economia del Paese.

Alcuni dati relativi alla conferma dei piani di investimento ed ai traguardi industriali raggiunti anche nel 2020 dimostrano che nonostante tutto il sistema industriale del nostro territorio ha tenuto.

Da ricordare inoltre alcuni recentissimi risultati inerenti le graduatorie del bando della Regione Toscana diretto a finanziare i progetti di *Ricerca e Sviluppo* di PMI e Grandi Imprese: 22 aziende nostre associate, localizzate a Livorno e a Massa Carrara, hanno partecipato al bando, chiuso alla fine di luglio scorso, presentando progetti di alta innovazione pur nel periodo di emergenza.

I progetti ammessi alle agevolazioni cubano, complessivamente, circa 11 milioni di euro di investimenti, per circa 4 milioni di euro di contributi pubblici.

Cinque imprese della nostra compagine sono capofila di cordate composte da più aziende, che totalizzano, complessivamente, oltre 9 milioni di investimenti.

E' una mole di investimenti strategici di tutto rispetto, soprattutto considerando il rendimento dei progetti di Ricerca e Sviluppo in termini di produttività futura, a dimostrazione della vitalità del nostro comparto industriale e soprattutto della visione di prospettiva nonostante la pandemia.

Purtroppo quanto ho richiamato non avrà ricadute immediatamente quantificabili sul mercato del lavoro, né sui tetti di cassa integrazione autorizzata, tuttavia confermano - ancora una volta- che la base industriale ad alta intensità di manodopera presente nel territorio costiero, dalla nautica alla chimica, dall'oil & gas all'automotive, insieme alla logistica marittimo-portuale in tutte le sue articolazioni è un motore di sviluppo, una risorsa strategica per l'intero sistema manifatturiero toscano e driver per il potenziamento di cluster logistici integrati.

Se, quindi, la manifattura valorizzata da una logistica di qualità è il punto di forza, è necessaria anche un'analisi strategica dei punti di debolezza del territorio.

E' fondamentale anzitutto promuovere l'adeguamento delle infrastrutture di collegamento per una maggiore e più concreta valorizzazione dell'intermodalità di cui è dotata la Costa: porti, interporto, aeroporto e ferrovia.

Così come è imprescindibile completare le bonifiche SIN – SIR, oltre ad adeguare la dotazione impiantistica per la gestione dei rifiuti speciali, anche per garantire la competitività delle imprese e favorire la transizione verso l'economia circolare. Altrettanto importante sarà promuovere iniziative che rendano più fattivo e continuativo il rapporto tra scuola, università e industria.

Per affrontare questi punti di debolezza, il primo obiettivo deve essere quello di cambiare il metodo ed i tempi con cui gestire la ripresa. Occorre un cambio di passo da parte dei soggetti pubblici e privati.

Gli imprenditori devono proseguire senza indugi nel processo di modifica dell'apparato produttivo e sociale nel senso dell'innovazione e digitalizzazione, della sostenibilità ambientale e di una maggiore coesione sociale.

Gli investimenti finalizzati alla transizione digitale e quindi in infrastrutture immateriali (informatizzazione, digitalizzazione, cyber security, fibra ultraveloce) disporranno, se confermato il PNRR (Piano Nazionale Ripresa e Resilienza) di 26,73 Mld, con una previsione specifica anche per il settore logistico. I dati Istat dimostrano chiaramente che le imprese che hanno scelto la sostenibilità ambientale e sociale hanno livelli di produttività superiori rispetto alle imprese che sono ancorate al vecchio modello.

I soggetti pubblici devono confermare l'impegno e l'attenzione per gli interventi infrastrutturali che costituiscono storicamente il gap più significativo per l'economia costiera.

Pensiamo a quante sono le questioni che si trascinano senza soluzione, come il tracciato accidentato della FI-PI-LI, l'autostrada A12 mai finita, il progetto del Lotto Zero, il collegamento diretto con l'AV/AC da Firenze a Bologna ed oltre, bypassando il collo di bottiglia di Pisa per mettere la nostra industria e i nostri traffici in collegamento con i mercati del Nord e dell'Europa si potrà così dare maggiori certezze agli investimenti pubblici e privati in Piattaforma Europa ed in Darsena Europa.

Il progetto della reindustrializzazione della fascia costiera della nostra Regione ha necessità di tutte queste precondizioni, tra le quali spicca senza dubbio la necessità di reperire aree adeguate ad ospitare insediamenti industriali e individuare le modalità di una sistematica politica di attrazione.

Molti autorevoli economisti sostengono che abbiamo un'opportunità: Il lockdown ha dimostrato la vulnerabilità della catena logistica nell'architettura internazionale della produzione e della distribuzione.

È possibile una accelerazione dei cambiamenti importanti che erano già in corso prima della pandemia, questi comporteranno una diversa collocazione dei flussi commerciali e di investimento che vanno sotto il nome di "regionalizzazione della globalizzazione".

Quelle dinamiche, a certe condizioni, creerebbero forme differenziate di reinsediamento industriale tra cui la possibile re-importazione, di fasi produttive e/o logistiche già affidate a fornitori esteri, *re-shoring*, o un loro riposizionamento su scala continentale, il cosiddetto *near-shoring*.

Livorno deve farsi trovare pronta possedendo alcuni requisiti necessari e battendosi davvero per avere quelli mancanti.

La programmazione urbanistica deve essere aggiornata con aree di dimensioni adeguate ad accogliere insediamenti produttivi.

Da queste considerazioni nasce l'idea cui stiamo lavorando per realizzare sul territorio un Polo Industriale Manifatturiero.

In un triangolo di svariati ettari c'è un'ampia piana che può contare su una infrastrutturazione logistica che l'Istituto Tagliacarne mette ai primi posti nel Paese: il Porto di Livorno, l'Interporto, l'Aeroporto di Pisa, in contiguità all'euro-corridoio Ten-T.

Si tratta di un'area che si localizza nella zona ex TRW – Delphy di via Enriquez e si estende fino ai terreni di proprietà della Raffineria, abbracciando quindi i territori sia di Livorno che di Collesalveti dell'estensione di circa 77 ettari, con destinazione urbanistica già stabilita a suo tempo per attività produttive.

E' una superficie caratterizzata da aree cosiddette di interfaccia industriale/portuale catalogabili *brown field*, in quanto già dotate delle urbanizzazioni occorrenti senza necessità di varianti urbanistiche, ma che necessita – com'è noto - di essere bonificata.

Le bonifiche rappresentano un titolo delle politiche green finalizzate ad un minor consumo di territorio. Ritengo quindi che potremmo accedere a finanziamenti NGEU di risanamento ambientale.

Una volta individuati i costi attuali per la bonifica, tale area sarebbe in grado di produrre rilevanti e nuove opportunità di sviluppo sostenibile, oltre ad essere idonea per rappresentare un volano di sviluppo per investitori esterni.

In base alle nuove strategie di sviluppo, si potrebbe procedere al riassetto infrastrutturale e parallelamente alla ricerca di preventive manifestazioni di interesse ad investire, avviando uno *scouting* anzitutto tra le catene di fornitura dei grandi stabilimenti manifatturieri *labour intensive* già operanti sui nostri territori.

Chiaramente si tratta, per adesso, di un'idea di tendenza ma sempre mirata alla reindustrializzazione, con l'intento di dare propulsione ad un'area che naturalmente sarebbe già predisposta per dare finalmente corpo a quell'Area Vasta costiera, che opportunamente è stata richiamata anche nel progetto Next Generation Livorno.

Ne scaturirebbe una rete di indotto merceologicamente d'interesse di svariate categorie come l'artigianato, l'autotrasporto, l'ecologia, l'efficientamento energetico e molte altre.

La verifica di perseguibilità di questa idea, rappresenta, nelle nostre intenzioni, uno degli obiettivi di quell'Alleanza di Territorio che abbiamo sottoscritto con l'Amministrazione ed in forza della quale può essere stabilito un dialogo fluido, costruttivo e continuativo con l'Amministrazione Comunale e le diverse articolazioni della Pubblica Amministrazione a vario titolo interessate al processo di consolidamento e sviluppo dell'attuale sistema industriale.

E' appunto con il "Patto di Alleanza di Territorio" che pensiamo come Livorno, con le sue caratteristiche, possa essere *team leader*, unitamente agli altri Comuni costieri, della reindustrializzazione della fascia costiera, valorizzando specializzazioni storiche e competenze consolidate dei tessuti produttivi che, integrati ai nuovi trend di crescita globali della transizione ecologica, digitale e sostenibile, sono in grado di svolgere un ruolo propulsivo nel rilancio economico e sociale del territorio.

Chiudo il mio intervento ricordando che fu proprio il dottor Casini Benvenuti che, al termine di una nostra assemblea generale cui aveva preso parte, concluse richiamando che le caratteristiche geofisiche del territorio costiero potevano sviluppare ulteriori potenzialità industriali con il presupposto che emergessero *nuove idee e traghettatori*.

Noi speriamo che in questa fase di transizione Covid e post Covid ci siano idee e traghettatori che sappiano realizzarle.

I contagi sono tuttora fra noi ed i timori più che comprensibili. Eppure è adesso che bisogna osare. È ora che tutti dobbiamo avere fiducia, coraggio e coesione, per poter così contribuire al rilancio e allo sviluppo della nostra amatissima Livorno.

Grazie.