CONFINDUSTRIA LIGURIA

ELEZIONI REGIONE LIGURIA 2024

Priorità programmatiche per lo sviluppo economico

ottobre 2024

INDICE

1. Politiche demografiche
2. Sviluppo economico
3. Infrastrutture e servizi per la mobilità
4. Internazionalizzazione
5. Energia
6. Sanità
7. Turismo
8. Lavoro e formazione
9. Ambiente e Sviluppo sostenibile
10. Autonomia differenziata

POLITICHE DEMOGRAFICHE

Dal 2001 la Liguria ha perso più di 60.000 abitanti, passando dai 1.570.152 abitanti di fine 2001 ai 1.508.846 abitanti al 1° gennaio 2024. Un calo che non può essere classificato lessicalmente come "inverno demografico" (termine equivoco, che potrebbe essere interpretato come fenomeno duraturo), ma ciclico, temporaneo, a cui seguirà una ripresa. Quello davanti al quale si trova la Liguria e l'Italia può essere efficacemente descritto come "glaciazione demografica", ossia una dinamica crescente nella sua intensità e non reversibile – alle attuali condizioni - nella sua componente di andamento naturale della popolazione.

La drammaticità dei fatti è facilmente riassumibile in due indicatori: la natalità e il saldo naturale, cioè la differenza tra nati e morti. La natalità è scesa nel 2023 a un nuovo minimo storico dall'Unità d'Italia. Il saldo naturale è doppiamente in discesa: perché calano le nascite e perché aumentano le morti.

Le stime sul futuro andamento della popolazione per dinamiche naturali, siano esse di fonte Istat che di centri di ricerca privati, indicano previsioni di decrescita sia nel medio che nel lungo periodo, anche tenendo in considerazione i calcoli più ottimistici. L'impatto sulla realtà socio-economica è complesso, ma riassumibile in diverse equazioni: meno abitanti significa meno mercato interno, meno capitale fisico, minor domanda di prodotti (mentre per alcuni servizi l'invecchiamento della popolazione può giocare a favore), minor risparmio e, ovviamente, meno forza lavoro. Stimiamo che, al netto delle migrazioni interne e internazionali, la popolazione in età da lavoro (20-64 anni) scenderà in Liguria di 76.000 unità al 2030 e di 218.000 unità al 2040.

Le risposte che possono essere date per contrastare o quanto meno gestire l'attuale trend naturale di decrescita sono collegate all'unica variabile a cui le politiche di sviluppo territoriale possono guardare nel breve-medio periodo: il **saldo migratorio**.

Al netto di alcune forti variazioni dovute alle revisioni statistiche intercensuarie, la Liguria vanta un saldo migratorio (interno ed esterno) frequentemente positivo, il quale tuttavia non è riuscito – altrettanto frequentemente – a compensare il calo naturale della popolazione. Le stime Istat sulla popolazione residente al 1° gennaio 2024 indicano che nel 2023 potrebbe essere ufficializzato un incremento della popolazione proprio grazie al saldo migratorio, in particolare dall'estero.

In ogni caso: l'obiettivo di compensare il saldo demografico naturale o, meglio, aumentare il saldo demografico complessivo attraverso efficaci azioni riscontrabili quantitativamente sul

saldo demografico migratorio, deve costituire uno dei principali obiettivi della nuova Giunta regionale della Liguria.

Sulla questione demografica le politiche devono essere concentrate sull'attrattività del territorio. Le azioni devono quindi vertere su questi principali obiettivi:

- **costruire un'offerta formativa territoriale di alta qualità e specializzata**. Ciò potrà avvenire attraverso il potenziamento del sistema formativo tecnico tramite ITS, un'apertura più internazionale da parte dell'Università, l'assegnazione di un ruolo maggiore ai principali centri di ricerca all'interno della programmazione formativa;
- **trattenere e soprattutto attrarre lavoratori, in particolare lavoratori altamente qualificati e giovani**, attraverso uno sviluppo delle attività economiche rivolte a mercati terzi rispetto alla domanda della popolazione residente;
- **sviluppare attività integrate di marketing territoriale e costituire un'agenzia regionale dedicata all'offerta di servizi di accoglienza per studenti, ricercatori e lavoratori provenienti dall'Italia e dell'estero**;
- **attrarre nuova residenzialità** attraverso interventi di rigenerazione urbana, potenziamento dei servizi di mobilità e di accesso alla rete internet, servizi alla persona.

SVILUPPO ECONOMICO

Uno dei maggiori strumenti a disposizione della Regione Liguria per sviluppare la propria economia è rappresentato dalle risorse stanziate dal **FESR 2021/2027**. Sono risorse (anche UE) che supportano gli investimenti - principalmente di PMI - realizzati in Liguria in vari ambiti quali quello dell'energia, della ricerca, dei trasporti e della logistica, dello sviluppo delle competenze.

Si tratta di risorse ingenti, che dovrebbero aiutare le imprese liguri a superare le epocali transizioni che riguardano l'ambito digitale e tecnologico, il green deal e il mix dell'approvvigionamento energetico.

Tuttavia, **un salto di qualità è richiesto per migliorare l'approccio all'efficacia di tali transizioni in una dimensione di filiera produttiva e/o di comparto industriale**, laddove le scelte di competitività sono sempre più riconducibili a tale contesto e sottratte alla singola sfera aziendale.

Da questo punto di vista, poiché analoghe risorse sono previste per le Regioni limitrofe alla Liguria, quali Piemonte e Lombardia. La macroarea del nord-ovest, che racchiude Liguria, Piemonte e Lombardia e in cui sono presenti realtà produttive appartenenti a specifiche catene del valore, suggerisce di **sviluppare forme di coordinamento di politica industriale**, almeno tra queste regioni, anche attraverso un utilizzo più sinergico dei fondi FESR 2021/2027. Al riguardo, potrebbero essere intraprese politiche comuni per sostenere gli investimenti in settori strategici, filiere produttive e comparti produttivi di comune interesse.

Un coordinamento su temi di carattere logistico e infrastrutturale tra le tre regioni della macroarea del nord-ovest esiste già; Confindustria Liguria ritiene che l'esperienza maturata nel settore logistico e infrastrutturale possa essere estesa anche al FESR coordinando obiettivi di incentivazione in alcuni settori, armonizzando i contenuti e le tempistiche dei bandi che le tre regioni promulgano a favore delle imprese.

***

Un altro progetto qualificato nell'ambito dei programmi di investimento del PNRR riguarda il **Centro Nazionale di Medicina Computazionale e Tecnologica" di Genova-Erzelli**. Selezionato come Progetto Bandiera della Liguria, prevede la realizzazione di un complesso integrato composto da:

- un nuovo ospedale sede di Dea di I livello, con presenza di specialità di medio alta complessità e una dotazione di circa 520 posti letto, di cui una quota tra il 20 e il 25% focalizzata sulle specialità cliniche maggiormente "tech-computational intensive";

- un'area di ricerca traslazionale (ricerca-clinica-ricerca) sede di "joint lab", laboratori di scienze computazionali congiunti tra la parte clinico-biomedica (l'Irccs, Istituto di ricovero e cura a carattere scientifico) e la parte tecnologica-computazionale (con IIT, Cnr, Università) destinata alle attività di costruzione, valutazione e sperimentazione in ambito clinico delle applicazioni computazionali e delle tecnologie robotiche;
- un Centro di ricerca tecnologica e di scienze computazionali (con IIT, Cnr, Liguria Digitale, Leonardo Lab) destinato allo studio, alla gestione e allo sviluppo dell'infrastruttura di calcolo dedicata;
- un'area "Med Tech High TRL Competence Centers" di sperimentazione prototipi e sviluppo modelli computazionali e tecnologici, sede delle iniziative di partnership con le componenti Ricerca & Sviluppo delle aziende del settore operanti sul territorio;
- Regione Liguria, con la delibera di Giunta n. 892 del 25 settembre 2023, ha confermato il mantenimento in capo a se stessa della governance del progetto Bandiera da realizzarsi mediante la propria stazione unica appaltante secondo le modalità ritenute più idonee.

L'assessorato regionale alla Sanità, a marzo 2024, ha comunicato agli enti coinvolti nella governance del progetto che la modalità prescelta per la realizzazione del Centro Nazionale di Medicina Computazionale è quella del partenariato pubblico-privato.

Regione Liguria, con la DGR n. 364 del 18 aprile 2024 relativa all'aggiornamento della Programmazione della Stazione Unica Appaltante Regionale in qualità di Centrale di Committenza, ha approvato una serie di procedure fra cui, alla categoria concessioni di lavori pubblici, la realizzazione del Progetto Bandiera di Regione Liguria - Centro Nazionale di Medicina Computazionale mediante il ricorso al Partenariato Pubblico Privato di cui all'art. 175 del D. Lgs. n. 36/2023 per un importo stimato di € 505.731.972,06. Il soggetto fruitore è costituito dagli Enti del Servizio Sanitario Regionale.

***

La Liguria può contare su due **Zone Logistiche Semplificate**, per le quali Regione Liguria ha già predisposto un **piano di sviluppo strategico** che è all'esame del Governo.

Le ZLS individuate ricomprendono le aree portuali di **Genova e La Spezia** e le rispettive aree retroportuali (quella di Genova, il retroporto di Vado Ligure; quella della Spezia, alcuni comuni della provincia), nonché alcuni comuni in Piemonte, in Lombardia e in Emilia-Romagna.

Le ZLS sono strumenti mirati a catalizzare investimenti diretti esteri grazie alla concessione di agevolazioni fiscali, finanziarie amministrative e infrastrutturali. In particolare, il legame tra

industria e logistica marittima è uno dei presupposti fondamentali per la nascita e la buona riuscita di una ZLS.

Caratteristiche peculiari delle due Zone Logistiche Semplificate liguri sono le semplificazioni amministrative e lo snellimento delle procedure che possono essere offerte agli imprenditori che si insediano in queste aree e che realizzano investimenti connessi alla portualità e alla logistica.

Gli iter di approvazione sono ridotti; per supportare gli investimenti delle aziende (anche di grandi dimensioni) che intendono insediarsi in queste aree, possono essere concessi dei crediti di imposta.

Confindustria Liguria ha sempre sostenuto le ZLS, ha partecipato alla scrittura dei piani di sviluppo strategici e auspica che, quanto prima, le due ZLS liguri possano essere avviate con l'**individuazione dei rispettivi Presidenti e Comitati di Indirizzo**.

INFRASTRUTTURE E SERVIZI PER LA MOBILITÀ

Da oltre 20 anni Confindustria Liguria, attraverso l'Osservatorio OTI Nord (gestito insieme alle altre Federazioni regionali del nord Italia aderenti a Confindustria) svolge un'attività capillare di monitoraggio, comunicazione e stimolo alla realizzazione di investimenti infrastrutturali in grado di migliorare l'offerta complessiva dei servizi di mobilità per persone e merci nei territori di riferimento.

In particolare, OTI Nord opera con una prospettiva di sistemi infrastrutturali e non di singola opera, nella consapevolezza che solo attraverso un miglioramento complessivo della dotazione infrastrutturale, senza colli di bottiglia, possano essere realizzati gli obiettivi attesi.

Per quanto riguarda la Liguria, tali sistemi infrastrutturali riguardano in particolare il sistema portuale ligure, il Corridoio Reno-Alpi, il sistema dei valichi, il sistema pedemontano, il nodo metropolitano di Genova.

Alla nuova Giunta regionale Ligure è chiesto di operare efficacemente in questa direzione, completando l'attività di progettazione e definizione delle condizioni di finanziamento delle opere, supportando la conclusione dei cantieri avviati nei tempi programmati e migliorando l'offerta complessiva per la mobilità di persone e merci.

In particolare:

OPERE ALL'INTERNO DI SISTEMI INFRASTRUTTURALI NON INTERAMENTE FINANZIATE E/O PROGETTATE

- Sistema dei valichi alpini: raddoppio della linea ferroviaria del ponente ligure. Manca il finanziamento per realizzare il raddoppio della tratta Andora-Finale Ligure pari a 32 km. (di cui 25 in galleria). Di fatto l'assenza di questo raddoppio vanifica gli investimenti già realizzati sulla linea Genova-Ventimiglia. Il costo dell'opera è pari a € 2,4 mld, di cui € 51 mln attualmente finanziati;
- Corridoio Reno-Alpi: adeguamento impiantistico della tratta Savona-San Giuseppe di Cairo-Alessandria per creare una ridondanza rispetto alla linea litoranea verso il Terzo Valico che, mentre tra Voltri e Genova sarà quadruplicata, resta concentrata su solo due binari tra Savona e Voltri. È inoltre opportuno uno studio di fattibilità per il raddoppio della linea Savona-Voltri per rendere realmente fruibile al traffico merci e passeggeri l'accessibilità al nodo di Genova e al Terzo Valico;
- Nodo metropolitano di Genova: Il progetto critico è la Gronda autostradale di Ponente. A causa dell'aumento dei costi delle materie prime, l'opera non è interamente finanziata. Rispetto a € 4,7 mld, definiti cinque anni fa, le ultime stime oscillano tra € 7 e

8 mld;

- Sistema pedemontano: raddoppio linea ferroviaria Pontremolese. Attualmente il raddoppio fra Parma e Vicofertile è finanziato per circa € 360 mln a fronte di circa 486 mln di euro. La seconda fase che prevede il raddoppio delle tratte Vicofertile–Fornovo e Berceto–Pontremoli-Chiesaccia ha un finanziamento complessivo pari a € 31 mln a fronte di un costo pari a € 5,3 mld.

  Nell'ambito del sistema viario spezzino, è opportuno individuare una data definitiva per la conclusione della cosiddetta "Variante Aurelia". Nella logica di una visione d'insieme è assolutamente necessario riportare le esigenze infrastrutturali della provincia spezzina sia in termini viabilistici di collegamento tra le varie aree del territorio sia di rafforzamento delle infrastrutture portuali, sia di riorganizzazione degli spazi per un loro utilizzo più logico e razionale anche in un'ottica emergenziale. In tale ottica, dunque, di una visione strategica complessiva e prendendo spunto dalle difficoltà emerse nella viabilità quotidiana a seguito dei lavori di manutenzione al raccordo autostradale La Spezia – Santo Stefano di Magra, si ritiene fondamentale ragionare su una proposta di viabilità alternativa/complementare di ingresso nella città della Spezia, necessaria per sostenere sia il flusso veicolare ordinario sia il flusso veicolare turistico, ma soprattutto quello costante di tir, che dal porto spezzino si dirigono al retroporto di Santo Stefano Magra. Un sistema di trasporto integrato nel territorio spezzino è fondamentale per migliorare l'efficienza logistica e ridurre l'impatto ambientale. La sinergia tra trasporto su rotaia, gomma e nave non solo ottimizzerebbe i flussi di traffico, ma contribuirebbe anche a una mobilità sostenibile. Un sistema coordinato permetterebbe di gestire meglio le risorse e i costi operativi, offrendo ai cittadini e alle imprese un servizio più efficiente. È essenziale che Regione Liguria investa in queste interconnessioni per garantire un futuro sostenibile e competitivo.

  Per quanto riguarda le Opere di connessione del Ponente con i mercati del nord-ovest e con l'Europa, riteniamo fondamentali:

  - il rifacimento della tratta Savona-Altare della A6 (PFTE già redatto e approvato dal concessionario, in corso di negoziazione con il MIT) che, nonostante i lavori di manutenzione, non risponde ai livelli di capacità di carico e sicurezza dei trasporti richiesti a un'autostrada moderna e che nella nuova conformazione può drenare traffico dalla A10 litoranea, sempre più in sovra capacità;
  - lo studio di fattibilità di una connessione tra la Val Bormida/Acqui e il Casello di

Predosa, che, di concerto con il rifacimento della tratta Savona-Altare, permetta alla Val Bormida di avere una connessione diretta con i mercati del nord-ovest e costituisca un'alternativa alla A10 litoranea in sovra capacità, creando una connessione tra A6 e A10.

In Provincia di Imperia le opere più significative sono:

- ✓ l'Aurelia bis, per contrastare il traffico cittadino e rendere il ponente della provincia più facile da raggiungere e percorrere. A febbraio 2023 è stato individuato il nuovo tracciato che prevede nuovi svincoli e un'uscita a ponente direttamente nella zona di Pian di Poma (Cava Cangiotti), in modo da veicolare la circolazione senza interessare la via Aurelia;
- ✓ Armo Cantarana, che rafforzerebbe i collegamenti tra la Liguria e il Basso Piemonte, viste anche le difficoltà sul fronte Col di Tenda.
- ✓ Per superare la crisi idrica che colpisce le nostre aziende agroalimentari, è inoltre fondamentale un progetto di invasi dislocati sul territorio provinciale - strutture fruibili in caso di incendi, fabbisogno extra per olive, siccità ecc.

- Sistema Portuale Ligure:
  - ✓ finanziamento e realizzazione della Fase III della Diga di Vado, contestualmente alla realizzazione dei cassoni per la Diga di Genova, per garantire protezione e sicurezza alla navigazione del bacino di Vado Ligure (inserita nell'Aggiornamento dell'Accordo di Programma Regione Liguria-MIT-AdSP-Comune di Vado Ligure);
  - ✓ realizzazione dell'ampliamento a mare del porto storico di Savona (c.d. "nuova tasca"), inserita nello schema di PRP di Sistema e necessaria per garantire il mantenimento dei traffici commerciali alla luce del gigantismo navale;
  - ✓ sistema delle Aurelia-bis di connessione porto-caselli A10/A6: completamento Aurelia-bis di levante, inserimento nel contratto di programma ANAS e affidamento e realizzazione del secondo lotto dell'Aurelia-bis tra Savona e il casello autostradale di Legino (progettazione già finanziata e in fase di approvazione), ribaltamento del casello autostradale di Albisola Superiore per connetterlo all'Aurelia-bis di levante;
  - ✓ casello autostradale di Vado Ligure (Bossarino): occorre completare l'iter autorizzativo della Commissione VIA nazionale del Casello A10 di Vado Ligure (richiesto dalla VIA Regionale), in quanto essenziale per servire il traffico da e per i terminal portuali di Vado Ligure e quelli da e per l'area industriale di Vado-Quiliano;
  - ✓ opere di ultimo miglio di Vado Ligure: le opere di ultimo miglio di connessione stradale

tra la strada di scorrimento veloce e i terminal e le aree di attività retroportuale di Vado Ligure (rotonda di Vado, strada di sponda destra del Segno, interventi strutturali sui ponti sul Segno) sono inserite nell'Aggiornamento dell'Accordo di Programma Regione Liguria-MIT-Comune di Vado-AdSP e sono essenziali per separare il flusso di traffico pesante dal traffico veicolare. L'Accordo di Programma condiziona a tali interventi l'accettazione della servitù territoriale per permettere la realizzazione a Vado Ligure dei cassoni per la Diga di Genova.

***

OPERE ALL'INTERNO DI SISTEMI INFRASTRUTTURALI IN CORSO DI REALIZZAZIONE DA ULTIMARE, SECONDO I CRONOPROGRAMMI PREVISTI:

- Corridoio Reno-Alpi: Il progetto critico è il Terzo Valico ferroviario. Purtroppo, alcune criticità emerse durante le lavorazioni (blocco della "talpa" TBM e ritrovamento di gas naturale) rischiano di far slittare ulteriormente la conclusione dell'opera, che comunque prevede ulteriori interventi sulle linee padane;
- Sistema dei Valichi alpini: Tenda bis: L'apertura della nuova canna era prevista nel 2017, ma sconta già 7 anni di ritardi che si teme continuino ad aumentare, nonostante le continue rassicurazioni;
- Nodo metropolitano di Genova
  - ✓ Nodo ferroviario di Genova;
  - ✓ Nodo stradale di San Benigno;
  - ✓ Tunnel subportuale;
  - ✓ Tunnel Val Fontanabuona: iter autorizzativo non ancora concluso;
  - ✓ Metropolitana (TPL) di Genova, relativamente alle nuove tratte e alla stazione "Corvetto";
  - ✓ Skymetro (TPL) in Val Bisagno: l'iter di approvazione dell'opera non è ancora concluso;
  - ✓ Funivia Stazione Marittima-Forte Begato per l'accesso al sistema dei Forti;
- Sistema Portuale Ligure: i lavori per la nuova diga del porto di Genova sono in corso.

Completato il Terzo Valico, Genova e il suo porto saranno collegati con il Corridoio Reno-Alpi. La nuova linea AV/AC garantirà un migliore e più veloce collegamento del sistema portuale ligure con le principali linee ferroviarie del Nord Italia e con il resto d'Europa, consentendo di trasferire una parte significativa del traffico merci dalla strada al ferro, di ridurre sensibilmente i tempi di percorrenza dei viaggiatori tra le principali città del nord-ovest (Genova, Milano e

Torino) e, in generale, di aumentare la capacità della rete ferroviaria esistente per il trasporto di merci e passeggeri (si stima 110 treni merci/giorno e 72 treni passeggeri/giorno).

Il raddoppio ferroviario del ponente ligure - principale via ferroviaria di collegamento con la Francia meridionale - consentirà di aumentare la capacità di trasporto (da 4 treni/h a 10 treni/h), di ridurre i tempi di percorrenza e di incrementare standard prestazionali e livelli di sicurezza. Analogo discorso vale per il raddoppio della Pontremolese, che garantirebbe un efficiente collegamento ferroviario tra la pianura Padana e l'Europa Centrale, tra le regioni Toscana, Liguria e Emilia-Romagna e, in particolare, tra i porti della Spezia e Livorno con la Pianura Padana e il Nord Italia.

Il Nodo metropolitano di Genova, una volta che saranno realizzate tutte le opere che ne fanno parte, rivoluzionerà il sistema trasportistico dell'intera città e delle vallate circostanti. In particolare Nodo ferroviario, Gronda autostradale e Tunnel subportuale contribuiranno, ognuno per la propria parte, a separare i flussi di traffico, sia ferroviari che stradali, aventi origini e destinazioni diverse. In particolare il traffico cd. di attraversamento della città da ponente a levante e viceversa non confluirà più nelle tratte urbane autostradali e ferroviarie, consentendo di decongestionare il traffico cittadino e al contempo di ridurre l'inquinamento soprattutto in prossimità della città.

Anche il Tunnel autostradale della Val Fontanabuona avrà un'incidenza positiva sul nodo metropolitano e in particolare sulla Val Bisagno (la SS45 rappresenta di fatto la principale via di collegamento con la Val Fontanabuona, seppur presenti dei limiti di portata in alcuni tratti).

La nuova Diga del porto di Genova migliorerà l'accesso dal mare al porto di Genova, agevolando i transiti e le manovre in sicurezza delle grandi navi di ultima generazione e, quindi, aumentando i volumi dei traffici dei portuali e le attività industriali, grazie alla possibilità di operare per la creazione di nuove aree operative con interventi di tombamento.

Un'ulteriore progettualità sollecitata per la Provincia di Imperia, ma esportabile su altre zone dell'arco regionale, riguarda il potenziamento di un sistema di Mobilità via mare, come opportunità e sviluppo turistico sostenibile. Un servizio di trasporto nautico da Andora a Ventimiglia, con soste intermedie a Imperia, San Lorenzo, Santo Stefano al mare, Arma di Taggia, Sanremo, Bordighera, potrebbe rappresentare una soluzione alternativa che bene si inserisca nel recente sviluppo della portualità costiera, offrendo notevoli vantaggi sia agli abitanti residenti che ai turisti.

INTERNAZIONALIZZAZIONE

L'interlocutore di Confindustria Liguria in Regione Liguria sui temi dell'internazionalizzazione è **Liguria International**, società partecipata al 52% dalla stessa Regione attraverso Filse e al 48% dal sistema camerale ligure; l'Assessorato di riferimento è quello allo Sviluppo economico.

Con Regione Liguria si ritiene necessario riavviare un confronto sui seguenti punti:

- costruzione e successivo aggiornamento e ampliamento di un **database** della presenza e, più in generale, delle relazioni delle aziende liguri sui mercati esteri, finalizzato a orientare coerentemente la strategia regionale a supporto delle imprese che sviluppano o sono interessate a estendere il proprio business a livello internazionale;
- definizione di una **strategia di internazionalizzazione** basata su criteri che tengano conto, da un lato, le indicazioni della Cabina di regia per l'internazionalizzazione – coordinata dal MAECI e dal MIMIT – e, dall'altro, le reali esigenze espresse dalle imprese sul territorio;
- **piano attuativo annuale** per l'internazionalizzazione: presentazione delle proposte da parte delle imprese, criteri di ammissibilità e tempi di risposta alle candidature;
- **iniziative di promozione** di Regione Liguria sui mercati esteri e di incoming;
- misure a sostegno della **formazione di figure specializzate** a supporto dell'internazionalizzazione delle imprese;
- azioni strutturate a sostegno del consolidamento delle relazioni con la **rete della diplomazia economica internazionale**.

ENERGIA

La politica energetica regionale ligure dovrebbe essere orientata al **principio di neutralità tecnologica**, richiamato anche all'interno del testo definitivo del Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima (PNIEC), inviato alla Commissione Europea dai Ministeri dell'Ambiente e della Sicurezza energetica e delle Infrastrutture e dei Trasporti il 1° luglio 2024.

La pianificazione strategica regionale non deve favorire o penalizzare nessuna delle alternative energetiche a oggi disponibili, anche a fronte di scenari economici mondiali in forte evoluzione.

Riteniamo pertanto che, nella fase di transizione energetica, debbano essere create le condizioni per sfruttare ogni opportunità utile al conseguimento degli obiettivi di decarbonizzazione, per consentire che l'intero processo si svolga in condizioni di sostenibilità economica e sociale.

In forza di tale principio, riteniamo debba essere dato adeguato spazio al tema della **filiera della molecola**: la nostra Regione è infatti caratterizzata da un'infrastruttura completa e dalla presenza di moltissimi attori di tale filiera. Le innovazioni nei prodotti e nei processi chimici e la sempre maggior importanza che assumeranno i carburanti alternativi comporteranno un'integrazione di tecnologie, un adeguamento di processi e infrastrutture e un upgrading nell'applicazione della digitalizzazione.

Nel contempo va favorito e finanziato lo **sviluppo delle fonti rinnovabili**, ambito nel quale la nostra Regione accusa pesanti ritardi. Da questo punto di vista sarà fondamentale una appropriata e tempestiva individuazione delle **aree idonee**, mirata a favorire la realizzazione dei nuovi impianti da fonti rinnovabili, senza aggiungere ulteriori vincoli e limitazioni rispetto a quelli previsti come obbligatori dalla normativa nazionale.

Riteniamo utile ricordare che la Liguria, come evidenziato anche nel Position Paper sulla Transizione energetica predisposto da Confindustria Genova, in collaborazione con le altre tre territoriali liguri, nell'ottobre 2022, si caratterizza come la regione del nord Italia con il più elevato livello di ventosità, relativamente ad alcune parti del suo territorio. Pertanto, pensiamo che l'**eolico** abbia il potenziale per ricoprire un ruolo fondamentale nel perseguimento degli obiettivi di incremento della produzione da fonti rinnovabili, non limitandolo a interventi di revamping e repowering, da considerarsi comunque anch'essi di estrema importanza.

Da ultimo, non possiamo non richiamare l'attenzione sul tema dell'**efficienza energetica**.

I consumi elettrici dell'industria ligure sono pari al 28% del totale. Risulta quindi fondamentale,

vista anche l'importanza che il tessuto produttivo riveste nel sistema economico, perseguire una politica energetica regionale che miri a stimolare e supportare gli investimenti necessari all'efficientamento energetico dell'intero comparto industriale, attraverso misure di finanziamento che favoriscano tali azioni.

SANITÀ

Il bilancio complessivo Regione Liguria anno 2023, per quanto attiene le entrate correnti, registra un totale di € 3,7 mld. Di queste entrate, € 3,23 mld sono relative alla gestione sanitaria (87% delle entrate). Se analizzate sulla competenza di cassa, sono poco meno di € 3,9 mld le entrate, di cui 3,45 di gestione sanitaria (89%).

A luglio 2024 si sono definiti i parametri di divisone del Fondo Sanitario Nazionale e la Liguria è riuscita ad avere un riconoscimento di € 3,5 mld con un incremento di € 107 mln rispetto al 2023.

Risulta quindi evidente che, per una pluralità di fattori, l'efficace gestione della sanità ligure deve costituire un obiettivo determinante per la nuova Giunta regionale e che esso non potrà essere positivamente perseguito se non tramite una strutturale riforma organizzativa che integri e valorizzi le competenze disponibili tra le imprese private operanti in ambito sanitario.

***

Mobilità passiva

Dal rapporto GIMBE 2024 relativa ai dati 2021 si evidenzia una carenza significativa di capacità attrattiva che riteniamo sia determinata dall'assenza di una programmazione adeguata sullo sviluppo di aziende accreditate e convenzionate sulla media e bassa complessità. Infatti, il dato di assorbimento delle strutture sanitarie e socio sanitarie accreditate e convenzionate con il Sistema Sanitario Regionale risulta essere pari a meno del 10% del Fondo Sanitario Regionale. Regione Liguria nel 2021 ha un saldo negativo per € 69,5 mln, nonostante l'IRCCS Gaslini abbia una produzione del 39% di pazienti fuori regione. I costi e i disagi connessi alla mobilità passiva della media e bassa complessità non sono rappresentati solamente dal saldo negativo di € 69 mln di Regione Liguria, ma dal costo sostenuto da paziente e accompagnatore per prestazioni fuori regione, che varia in una forbice tra i 200 e i 1.000 € oltre ai costi indiretti, quali assenza dal lavoro dei familiari, permessi retribuiti e costi intangibili. Delle Regioni del nord Italia solo Liguria e Val d'Aosta hanno un saldo negativo.

L'analisi dei dati e la crescita, capitaria e finanziaria, delle passività induce a condividere le raccomandazioni della relazione della Corte dei Conti del 18 luglio 2024 rivolte alla Regione nel senso del miglioramento della quantità e della qualità delle prestazioni erogate. I cittadini non devono viaggiare per curare la bassa e media complessità.

L'economia del territorio non rinuncia a poco meno di € 70 mln che oggi sono a beneficio degli altri territori del nord Italia (Emilia Romagna per prima).

Ne consegue che la proposta di un **tavolo di co-progettazione** per coordinare e indirizzare gli investimenti futuri che le Aziende della Sanità Associate a Confindustria Liguria/AIOP Liguria è base essenziale per il miglioramento della cura e assistenza dei cittadini e per la crescita del PIL regionale.

***

Liste di attesa per prestazioni ambulatoriali

La lunghezza delle liste d'attesa è il problema maggiormente percepito dai cittadini nell'ambito dei servizi sanitari, traducendosi spesso in rinuncia alle cure o in lunghe attese che spingono verso il ricorso alla sanità privata a pagamento diretto o alla mobilità interregionale. La Liguria risulta al quinto posto tra le Regioni a statuto ordinario in termini di ammontare pro capite (€ 775,00 per l'anno 2022) della spesa sanitaria privata pagata di tasca propria (out of pocket) dai cittadini.

A riguardo è doveroso sottolineare il **contributo che il sistema degli erogatori privati accreditati può fornire nell'erogazione delle prestazioni di specialistica ambulatoriale in regime SSN**. In tutte le regioni e province autonome (fanno eccezione solo Piemonte e Liguria) il peso percentuale del privato accreditato in ambito di assistenza distrettuale è più elevato nell'incidenza di ambulatori e laboratori accreditati sul totale delle strutture. In questo ambito solo Liguria, Piemonte e Umbria presentano un peso percentuale del privato accreditato inferiore al 30%, mentre in tutti gli altri SSR il peso del privato accreditato raggiunge quote molto significative. Prendendo in considerazione l'attività clinica nell'erogazione dei volumi di specialistica ambulatoriale, nel 2022 il privato accreditato ha erogato il 41% dei 29,3 milioni di prestazioni complessivamente offerte dal SSN in Lombardia.

***

Payback dispositivi medici

Le sentenze della Corte Costituzionale n. 139 e 140 del 22 luglio 2024 hanno confermato la legittimità costituzionale del cd. meccanismo del "payback", relativo alla razionalizzazione della spesa sanitaria per l'acquisto di dispositivi medici, introdotto dall'articolo 9-ter del Decreto Legge n. 78/2015 e s.m.

Le disposizioni di questo articolo stabiliscono un tetto alla spesa regionale per i dispositivi medici. Se la Regione supera il tetto, le imprese che forniscono i dispositivi ai servizi sanitari regionali sono tenute a contribuire parzialmente al ripiano dello sforamento. Per gli anni dal 2015 al 2018 è espressamente prevista la procedura di determinazione dell'ammontare del

ripiano a carico delle singole imprese (comma 9-bis, inserito nel 2022 nell'art. 9-ter menzionato).

Le due pronunce della Corte Costituzionale hanno ulteriormente accentuato la già grande preoccupazione delle aziende del settore biomedicale e più in generale di tutto il comparto dei produttori di dispositivi medici.

Il Payback avrà effetti negativi inestimabili sull'occupazione del comparto biomedicale e di tutto l'indotto, sul PIL, sui bilanci pubblici e non ultimo sulla salute dei pazienti e dell'intero sistema sanitario nazionale, in quanto verranno a mancare i dispositivi essenziali, le nuove tecnologie e le risorse umane che quotidianamente supportano l'attività dei sanitari.

In Italia il comparto conta 4.400 aziende di cui ca il 95 % è rappresentato da PMI e 120.000 dipendenti, 110 Aziende risiedono nella Regione Liguria.

Pertanto, si sollecita la nuova Giunta regionale a chiedere al legislatore e ai ministeri a vario titolo coinvolti (Ministero delle Imprese e del made in Italy, Ministero della Salute e Ministero dell'economia e delle finanze) l'abrogazione e il superamento della normativa, così come già manifestato da altre Regioni.

TURISMO

A livello regionale oggi il turismo secondo le stime più attuali e più veritiere, che leggono la realtà in profondità andando oltre i meri dati ufficiali, parla di un 16% del Pil Ligure.

Ciò si può percepire bene leggendo i numeri delle presenze 2023 che ammontano a 16.088.330 con un +3,6% rispetto al 2022 e di 5.277.325 di arrivi che fanno +5,8%.

Inoltre, il turismo è sempre più "esperienziale" e ha bisogno di un'organizzazione sempre più incentrata sui prodotti e sulla possibilità di fare e vedere cose sul nostro territorio. In poche parole dobbiamo "ingegnerizzare" l'offerta turistica per essere poi promossa e commercializzata.

Per una migliore competitività del sistema e soprattutto per le imprese turistiche, occorre quindi lavorare molto **sull'organizzazione turistica e sugli incentivi e sui bandi a favore del turismo che derivano dai fondi europei**.

In merito al primo punto occorre rimodulare il **patto per lo sviluppo strategico del turismo** tra Regione, Comuni e categorie in modo da migliorare il contrasto all'abusivismo e per vigilare sull'utilizzo corretto dell'imposta di soggiorno (oggi non sempre i tavoli tra comuni e associazioni funzionano).

Occorre che la Regione favorisca, aiuti e incentivi le aggregazioni territoriali per lo sviluppo di DMO (Destination Management Organisation) comprensoriali, utilizzando una quota del ricavato dell'imposta di soggiorno come succede in Provincia di Savona. Ciò favorirebbe le aggregazioni di prodotti turistici culturali, enogastronomici e del mondo outdoor in modo da poter avere una piazza virtuale che ne favorisca la conoscenza e quindi l'acquisto. Serve continuare con politiche di promozione per tutto l'anno sia con campagne social e mediatiche sia con la presenza di Regione alle principali fiere del settore sia continuando e accentuando l'utilizzo dei prodotti tipici liguri e della nautica come volano di promozione territoriale.

Serve quindi un'Agenzia in Liguria più strutturata, che sia punto di raccordo tra i territori e il livello regionale e che possa mettere a sistema il meglio dei prodotti delle DMO locali in modo da promuovere e poi commercializzare il "prodotto turistico ligure".

Per quanto riguarda il secondo punto, occorre proseguire sulle **politiche di destagionalizzazione** che hanno dato via al Patto per il lavoro, strumento fondamentale per sostenere l'occupazione e dare la possibilità alle imprese di assumere per più tempo favorendo il fuoristagione e permettendo di sviluppare maggiormente il turismo sportivo, enogastronomico e congressuale.

Altro punto inderogabile per le aziende è l'orientamento delle Regione Liguria di dare una **valenza maggiore al turismo nella programmazione dei fondi europei 2021/2027** che permetterà alle aziende di aumentare le competenze sia in campo della digitalizzazione, che della formazione dei lavoratori sino ad arrivare all'ammodernamento delle strutture fattore cruciale per la nostra competitività.

Certo è che a nulla serve tutto quanto espresso in precedenza se non si migliora il sistema dell'accessibilità al nostro territorio.

LAVORO E FORMAZIONE

Le principali criticità da affrontare nel breve/medio periodo riguardano:

- il **calo demografico** della popolazione giovanile che, in combinazione con l'elevata età media dell'attuale forza lavoro, comporterà la sempre crescente difficoltà per le imprese a dotarsi del personale occorrente per le loro attività;
- il perdurare del forte **"mismatch" tra i requisiti professionali richiesti dalle imprese e le competenze/qualifiche offerte dalle persone in cerca di lavoro**.

In questo scenario occorrono, da un lato, interventi e misure per **attrarre persone**, soprattutto giovani, provenienti da fuori Regione **evitando, al contempo, l'esodo formativo e lavorativo dei giovani liguri** e, dall'altro, un **rafforzamento dell'orientamento e della formazione professionale**.

Per meglio raggiungere tali obiettivi si ritiene strategico l'avvio di azioni di marketing territoriale che, oltre a promuovere la qualità della vita in Liguria, dovrebbero mirare a mettere in luce i settori industriali in fase di sviluppo, sfatando falsi miti legati a comparti lavorativi oggi altamente tecnologici e valorizzando le opportunità di inserimento al lavoro offerte dal territorio in aziende di eccellenza.

Particolare attenzione dovrà innanzitutto essere prestata alla **programmazione dell'offerta formativa finanziata con risorse del FSE**, garantendone il possibile accesso anche ad un'utenza straniera o svantaggiata e sviluppando azioni integrate (orientamento, formazione, tirocini, incrocio domanda/offerta) capaci di soddisfare al meglio le esigenze di competenze e professionalità ricercate dalle nostre imprese, tenendo conto dei settori strategici per lo sviluppo dell'economia regionale. Al fine di agevolare la partecipazione, troppo spesso limitata, dei destinatari dei bandi sulle politiche attive del lavoro è necessario introdurre **specifiche misure di supporto** tra le quali: un'indennità economica durante i periodi di formazione, "voucher di conciliazione" per l'acquisto di servizi di assistenza familiare, misure per sostenere i costi di locazione di immobili e quelli di trasporto per favorire la mobilità territoriale e ciò anche al fine di attrarre persone provenienti da altre regioni.

Riteniamo, inoltre, strategico rafforzare le **sinergie tra i bandi per lo sviluppo economico, finanziati con risorse del FESR, e i bandi sulle politiche attive, finanziati con risorse del FSE**, considerato che lo sviluppo occupazionale stabile non può prescindere dall'accrescimento della competitività delle imprese.

Un altro tema centrale riguarda le ricadute che gli interventi del PNRR sulle infrastrutture digitale ed ecologiche hanno sulle competenze richieste alle risorse umane: di qui

l'importanza di attivare misure specifiche per l'aggiornamento e lo sviluppo delle **competenze digitali, ecologiche ed energetiche**.

Per supportare al meglio i processi assunzionali e il maggior coinvolgimento delle imprese nelle varie misure di politica attiva, riteniamo utile introdurre, come in passato, **"bonus assunzionali"** alle imprese che assumono disoccupati che partecipano ai bandi regionali, finanziati con risorse del FSE, e a quelli nazionali (es. Programma G.O.L.).

Al fine di favorire la conciliazione dei tempi di vita e di lavoro, con particolare attenzione al personale femminile, pensiamo sia importante realizzare interventi che agevolino lo sviluppo del **welfare aziendale** con azioni di sensibilizzazione e formazione nei confronti dei lavoratori e delle aziende e misure a supporto alle stesse per l'attivazione di piani di welfare dedicati ai dipendenti.

Un ultimo aspetto, che vogliamo qui sottolineare, riguarda l'importanza di mettere in campo misure di politica attiva per il **personale dirigente** volte a promuovere lo sviluppo e la diffusione delle competenze manageriali a supporto della competitività delle imprese e della creazione di nuova occupazione, con particolare attenzione alle PMI e alle Startup.

AMBIENTE E SVILUPPO SOSTENIBILE

Assetto idrogeologico

L'ubicazione della maggioranza delle sedi operative delle imprese liguri si trova in aree pianeggianti, situate a ridosso di zone collinari caratterizzate da numerosi corsi d'acqua, che risultano soggette a rischio idrogeologico se non adeguatamente protette. Appare quindi necessario trovare soluzioni strutturate a favore delle imprese maggiormente esposte.

Per questi motivi è d'interesse comune che Regione Liguria avvii un'attività finalizzata alla **messa in sicurezza delle aree industriali strategiche**, adottando iniziative per assicurare anzitutto una pianificazione territoriale aggiornata, una progettazione efficace e quindi (con un piano di interventi strutturale) un'esecuzione concreta degli interventi al fine di ridurre il rischio idrogeologico per le imprese ubicate sul territorio. Nella realizzazione degli interventi potrebbe essere valutata la possibilità di una collaborazione pubblico-privata, dato che le aziende coinvolte sarebbero le prime interessate al loro buon esito degli interventi.

***

Agenzia Regionale Ligure per i Rifiuti (ARLIR)

Confindustria Liguria ritiene determinante che l'affidamento della realizzazione e operatività degli impianti di gestione dei rifiuti urbani, previsti dalla pianificazione di settore, sia sostenuta dalla necessità di rispettare le funzioni connesse all'applicazione del regime di regolazione dei servizi territoriali e degli impianti, nel pieno rispetto della garanzia della **partecipazione degli operatori all'attività di governo del sistema gestionale**.

In materia di affidamento della realizzazione e operatività degli impianti di gestione dei rifiuti urbani, si auspica che venga principalmente utilizzato il criterio del merito e la conseguente possibilità per le nostre imprese associate (pubbliche, pubbliche/private e private) del settore, di vedere valorizzate le proprie competenze e giustificati gli investimenti fatti.

***

Controlli ambientali

Un'efficace azione di controllo sul rispetto della normativa ambientale deve privilegiare un **approccio proattivo che punti alla prevenzione e alla eliminazione delle cause di mancato rispetto della normativa ambientale** rispetto ad una semplice attività sanzionatoria.

Inoltre è necessaria **uniformità interpretativa** delle norme regionali; è necessario altresì che si applichi il criterio dell'omogeneità dei controlli sull'intero territorio regionale per non creare, anche in questo caso, disparità di trattamento.

Sarebbe auspicabile un **trattamento omogeneo anche tra le Regioni**, al fine di creare un

contesto più competitivo ed equo, promuovendo al contempo la sostenibilità ambientale e la riduzione delle disuguaglianze economiche tra le diverse aree del Paese.

***

Tavolo interistituzionale sulle tematiche inerenti le attività estrattive

Il Tavolo costituito da Regione Liguria, Anci Liguria e Confindustria Liguria si occupa di individuare le problematiche tecniche e amministrative che ricorrono più frequentemente nella gestione delle attività estrattive. Sarebbe importante che le attività portassero alla costituzione di linee guida e di un help desk, a proposte formative rivolte sia agli operatori/progettisti e funzionari degli SUAP e all'avvio di buone prassi ambientali in tema di risorse energetiche rinnovabili e di recupero e riciclo dei materiali lapidei di scarto e di quelli derivanti da demolizione.

L'attività estrattiva costituisce attività primaria per i processi produttivi ed elemento strategico per l'economia regionale, nel rispetto della tutela e sicurezza del lavoro, dei principi di sostenibilità ambientale e della salvaguardia dei valori paesaggistici, nonché nell'ottica dello sviluppo delle imprese; le cave sono elemento essenziale per assicurare il materiale necessario alle attività di manutenzione ordinaria e straordinaria sul territorio, nonché per la realizzazione delle nuove infrastrutture.

AUTONOMIA DIFFERENZIATA

Con l'approvazione del Disegno di Legge n° 615 del giugno scorso l'autonomia differenziata ha compiuto un deciso passo avanti e fin da ora le Regioni possono chiedere l'intesa con il Governo su alcune funzioni di materie per le quali non sono necessari i LEP - Livelli Essenziali Prestazioni (ancora da individuare formalmente dopo gli esiti del Comitato Cassese).

Per quanto concerne la Regione Liguria era stata presentata un'ampia proposta di autonomia differenziata nel 2019, che ricomprendeva varie materie. Tutto l'iter di approvazione si sviluppò in poche settimane senza un approfondito dibattito con le parti sociali ed economiche, senza una consapevole distinzione tra funzioni e materie e ancora priva - 5 anni or sono - degli esiti del lavoro sui LEP del Comitato Cassese.

Confindustria Liguria ritiene che, se attuato correttamente, il regionalismo differenziato può rappresentare una forma di adattamento virtuoso del riparto di funzioni e compiti tra Stato e Regioni alle peculiarità culturali, demografiche, sociali ed economiche delle singole Regioni, nel rispetto dell'unità del Paese e dell'uguaglianza dei cittadini.

Occorre guardare con interesse a questo processo, con la consapevolezza che l'obiettivo non può però essere di segmentare l'unità nazionale bensì di rafforzare la competitività dei territori. Le peculiarità della nostra regione ci induce a svolgere alcune prime riflessioni sulle materie e sulle funzioni di queste che potrebbero essere oggetto di autonomia differenziata.

La più importante riguarda senz'altro la **funzione portuale**: pur consapevoli che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti debba continuare a svolgere compiti di coordinamento a livello nazionale e vigilanza sulle ADSP, sembra opportuno che una Regione come la Liguria sede di tre importanti hub portuali (che movimentano una parte consistente del traffico merci nazionale, nonché sedi di importanti cantieri navalmeccanici di piccole, medie e grandi dimensioni) valuti anche la possibilità di richiedere alcune funzioni oggi di competenza statale una devoluzione di quote dei tributi portuali. Tale prospettiva, da approfondire dopo un approfondito confronto, va ovviamente **armonizzata con l'iter di riforma portuale di prossimo avvio**. Ma esistono anche altre funzioni all'interno delle materie oggetto di autonomia differenziata che Confindustria Liguria ritiene possano essere oggetto di una intesa con il Governo: per esempio **alcune funzioni nella materia dei Rapporti internazionali con l'Unione europea delle Regioni e del Governo del Territorio**.

Permangono invece **perplessità di un'intesa su molte funzioni all'interno delle materie Energia, Infrastrutture, Tutela e sicurezza del lavoro, Sanità, Previdenza complementare integrativa, Coordinamento della finanza pubblica e del sistema tributario**.