DOCUMENTO DI SINTESI

DI PROGETTUALITÀ PER IL TERRITORIO DELLA PROVINCIA DI VARESE

Confartigianato Imprese

DOCUMENTO DI SINTESI DI PROGETTUALITA' PER IL TERRITORIO DELLA PROVINCIA DI VARESE

1. LA SITUAZIONE ECONOMICA TERRITORIALE

1.1 Il mercato del lavoro in provincia

1.2 Il nodo dell'accesso al credito anche sul territorio

1.3 Piccole e medie impresse: si allarga la forbice

2. PROGETTI DI SVILUPPO IMPRESE E TERRITORIO

2.1 Identità territoriale, politiche per l'innovazione e sviluppo della filiera della Mobilità Avanzata

Rafforzamento di un'identità industriale di territorio, prodromica a una rinnovata attrattività di persone e capitali, attraverso il percorso di costruzione di una filiera della mobilità avanzata connessa anche alle linee di indirizzo del Recovery Fund

Attivazione di luoghi di pre-competitività con costruzione di un percorso di medio termine per la creazione di una nuova cultura industriale

2.2 Sostegno all'innovazione, agli investimenti e al credito.

2.3 Supporto alle Aree di Confine

2.4 Zona logistica semplificata

Confartigianato Imprese Varese – 21100 Varese – Viale Milano 5 – T. 0332 256111 – F. 0332 256200 – N. Verde 800 650595
asarva@asarva.org – www.asarva.org

1. LA SITUAZIONE ECONOMICA TERRITORIALE

1.1 Il mercato del lavoro in provincia

Il primo numero di rilievo, tra quelli monitorati dall'Osservatorio per il Mercato del Lavoro di Confartigianato Imprese Varese, è il **picco negativo delle assunzioni**: **-41% nel periodo gennaio-ottobre 2020 rispetto al corrispettivo del 2019**. Ancora più critico il primo semestre (-45,33%) e per nulla confortante il riferimento (-25%) ai mesi di gennaio e febbraio.
E ancora: **-46,54% la flessione nell'assunzione di stranieri**. **Giù del 44% le donne e, a chiudere, male i giovani (-41,83),** che viaggiano in linea con la media in ribasso dell'anno.

A pagare il dazio più alto al congelamento imposto dalla pandemia sono stati i settori investiti in modo importante dal lockdown di primavera e, a seguire, dalle restrizioni d'autunno. Peggio di tutti, alla voce nuova occupazione, ha fatto **il commercio (-60,53%),** tallonato dai servizi alla persona (-49,69) e dalle attività manifatturiere (-47,83%), nell'ambito delle quali rileviamo la sofferenza delle industrie alimentari (-69,66%), del settore riparazione, manutenzione e installazione di macchine e apparecchiature (-71,43%) e del tessile (giù del 52%). Meglio l'edilizia, che non è salita sull'altalena delle interruzioni.

Quasi il 75% dei lavoratori delle aziende artigiane e delle Pmi della provincia di Varese, nel mese di aprile 2020 ha dovuto affrontare la cassa integrazione contro una media annuale attestata al 2%
Ancora a quota 28,13% i lavoratori in "cassa" nel mese di giugno, anche perché le aziende hanno dovuto affrontare una congiuntura economica negativa, con consumi fermi e problematiche legate al rientro in sicurezza dei lavoratori nelle aziende.

A guidare la poco confortante classifica del rallentamento sono stati i Servizi alla persona, le attività di ristorazione e alberghiere, il commercio e le attività di riparazione. Altri comparti, anche se in misura minore, quali l'edilizia, la meccanica e la chimica-gomma-plastica hanno scontato soprattutto gli obblighi sanitari e normativi relativi alle chiusure obbligatorie imposte dai Dpcm.

In sintesi, se nel primo semestre dell'anno le aziende e i lavoratori che hanno più sofferto sono stati quelli direttamente coinvolti da divieti e chiusure imposte dai Dpcm, nel secondo semestre sono state le aziende manufatturiere a scontare la frenata degli ordinativi.

1.2 Il nodo dell'accesso al credito anche sul territorio

E' paradossale che le imprese, ovvero i clienti delle banche, debbano sostenere indirettamente parte dei costi del sistema senza trarne vantaggi espliciti. Anzi, convivendo con il rischio di ulteriori riassetti che rischiano di allontanare ancora di più gli istituti di credito dal territorio e dal suo sistema economico».

D'altro canto, le banche rimangono il baricentro del credito: difficile, ad oggi, immaginare una finanza alternativa veramente competitiva. Secondo quanto documenta il 2° Quaderno di Ricerca (La Finanza Alternativa per le PMI in Italia) dell'Osservatorio del Politecnico di Milano, infatti, da luglio 2018 a giugno 2019 alle Pmi italiane attraverso questi canali sono arrivati 3 miliardi di euro, rispetto ai 2,3 miliardi dell'anno precedente. Cifre in crescita ma ancora marginali.
Diverso il contesto bancario: tra giugno e ottobre/novembre 2020, il 35,4% delle imprese ha scelto di accendere un nuovo debito bancario, anche attraverso le misure di sostegno disposte dal Governo. Non è difficile, per l'Istituto di statistica, diagnosticare da chi provenga il grosso della richiesta: chi si orienta verso un nuovo debito sono soprattutto le piccole e medie imprese (35,1 e 37%), specie se coinvolte nelle chiusure.
La manifattura, costretta alla serrata nel solo lockdown di primavera, si attesta a quota 37,4%.

Secondo l'analisi dell'Istat, a partire dal giugno 2020, il 37,7% delle imprese con 3 addetti e oltre ha fatto richiesta di prestiti assistiti da garanzia pubblica quali il Fondo centrale di garanzia per le Pmi o le garanzie Sace per le grandi imprese (42,8% a maggio 2020). Alla base della richiesta c'è quasi sempre il finanziamento dell'attività corrente dell'impresa (86,7%).
Come evolverà la situazione è difficile a dirsi ma è possibile affidarsi ancora una volta all'Istat secondo cui il 42% delle imprese dichiara un aumento del livello di indebitamento al 31/12 rispetto allo scorso anno. E, tra queste, il 12,5% parla di aumento consistente.

1.3 Piccole e medie aziende: si allarga la forbice

All'interno delle piccole e medie imprese sono in corso processi di trasformazione (ingresso di fondi di investimento, change management, passaggio generazionale) che cambieranno le peculiarità delle attività produttive e dei servizi.

Fondamentali, sia a livello locale, che regionale e nazionale, interventi di sviluppo e di investimento tarati sulle realtà di più piccole dimensioni, ai quali sarà fondamentale affiancare anche percorsi di supporto operativo (e le associazioni, in questo ambito, hanno riorganizzato la propria offerta di servizi e di consulenze). Decisive anche le reti di trasmissione delle competenze, non solo cattedratiche ma fattuali.

2. PROGETTI DI SVILUPPO IMPRESE E TERRITORIO

2.1 Identità territoriale, politiche per l'innovazione e sviluppo della filiera della Mobilità Avanzata

Il progetto della mobilità sostenibile, nato sulla scia dell'analisi "La provincia di Varese – Scenari di futuro" predisposta da Confartigianato Varese con The European House Ambrosetti, si propone l'obiettivo di identificare una identità territoriale da costituire nel medio-lungo termine in continuità con il passato e la vocazione storica manifatturiera del territorio.

Sono quattro i motivi per cui il territorio di Varese può affermarsi come un hub delle forme di mobilità avanzata:

- esistenza di una forte base industriale e di servizi formata da grandi gruppi e PMI a vocazione internazionale ed elevata specializzazione nei settori automobilistico (quattro ruote e due ruote) e meccanico e dell'energia e ambiente.
- possibilità di valorizzare l'ecosistema della Ricerca e dell'Innovazione a partire dagli enti pubblici e privati insediati nella Provincia di Varese e di avviare sinergie con altri cluster/territori.
- localizzazione strategica per un possibile hub della mobilità avanzata, nel cuore del Nord Ovest dell'Italia e collegato con le direttrici europee delle catene globali del valore del settore automotive (Francia/Germania).
- ampie potenzialità del mercato target, a partire dalla domanda locale di trasporto privato: Varese è infatti la terza Provincia italiana per numero di veicoli elettrici e ibridi in rapporto alla popolazione (12,6 ogni 1.000 abitanti per un totale di 11.241 veicoli) e quarta per incidenza dei mezzi elettrici e ibridi sul parco circolante provinciale (14,9%).

La realizzazione di un hub della mobilità avanzata nella Provincia di Varese posiziona il territorio come il fulcro di una rete di imprese distribuite nelle aree limitrofe, in grado di **raccogliere un bacino di utenza più ampio, su scala sovra-provinciale**. Per questo motivo, è stata effettuata un'analisi sui bilanci delle aziende della filiera della mobilità avanzata con sede nelle 6 Province limitrofe a quella di Varese, coinvolgibili all'interno di un "cluster lombardo-piemontese": 5 di esse risultano confinanti (Verbania-Cusio-Ossola, Novara, Milano, Como, Monza e Brianza), mentre fa eccezione la Provincia di Lecco che stata inserita in virtù della sua stretta relazione con il territorio di Como.
L'analisi dei fattori distintivi e delle potenzialità del cluster all'interno della mobilità avanzata ha visto la mappatura di oltre 2.000 aziende del territorio appartenenti ai 5 macro-settori della filiera della mobilità: manifattura, vendita, utilizzo e post-vendita, riciclo e seconda vita, rete infrastrutturale e combustibili alternativi.
Dall'analisi dei bilanci emerge che nel cluster lombardo-piemontese (Varese e le altre 6 Province limitrofe), **il sistema produttivo potenzialmente coinvolgibile nella mobilità avanzata interessa una base di >1.500 imprese, con ~83.400 occupati e ricavi per 44 miliardi di Euro**, in crescita in media ogni anno del 7,2% dal 2014, ad un tasso superiore

rispetto all'industria manifatturiera del territorio (1,1%). Tra le 7 Province, Milano svolge un ruolo dominante all'interno della filiera complessiva (55% delle imprese, 76% di fatturato e 58% dell'occupazione), così come in ogni macro-settore. **Varese è la seconda Provincia del cluster per numero di imprese potenzialmente coinvolgibili nella mobilità avanzata (206) e la terza Provincia per fatturato (2,5 miliardi di Euro) e occupati (6.226).**

Vale inoltre la pena ricordare che parte delle aziende – di molteplici settori e trasversali tra loro - coinvolte nella filiera dell'automotive, nei prossimi anni saranno chiamate a processi di riconversione che è bene anticipare sin d'ora per evitare il collasso di interi comparti. Una politica economica efficace non può comunque prescindere dai temi dell'innovazione e del credito e, in entrambi i campi, il ruolo delle amministrazioni e degli enti pubblici non può far mancare il supporto all'imprenditorialità, specialmente quella di piccole e medie dimensioni.
Ci troviamo, di fatti, di fronte a veri e propri ecosistemi interconnessi, come bene ha rilevato l'indagine "I luoghi dell'Innovazione" realizzata nel 2019 per Confartigianato Imprese Varese e Fondazione Bassetti dal Politecnico di Milano.

È inevitabile in proposito prendere atto che dovremo cambiare tutti perché l'innovazione riguarda tutti. Non possiamo parcellizzare gli sforzi né limitarli ad ambiti territoriali o a contesti aziendali ristretti: la velocità dell'innovazione è tale, rispetto al passato, da superare tali limitazioni e da muoversi su ambiti che sconfinano quelli provinciali.

Come dunque affrontare l'innovazione nel modo giusto, trasformandola in opportunità anziché in minaccia? **Tra le righe del Policy Delphy del Politecnico, che ha riunito 22 tra responsabili politici, manager pubblici e privati, attori della rappresentanza e dell'innovazione sociale chiamati a descrivere il proprio scenario da qui a cinque anni, la considerazione che le istituzioni ("le politiche"), hanno assolto sino ad oggi ad un compito arduo con mezzi, strumenti e modalità che rischiano di risultare inadeguate perché, tutto attorno, il mondo è cambiato.** E questo è un tema che chiama tutti, la politica in primo luogo, a riflessioni e ad azioni nuove.

Consideriamo i luoghi della pre-competitività, così come i broker dell'innovazione (mediatori), elementi essenziali per intermediare il trasferimento delle competenze, della ricerca e dello sviluppo, seminando il terreno di una innovazione pervasiva ed efficace. **In questa direzione si è mosso il Faberlab di Confartigianato Varese, con l'obiettivo di "anticipare" l'innovazione anziché farsi cogliere impretarati da essa.**

Lo studio, presentato nella primavera del 2019, ci dice che l'urgenza è massima e il coinvolgimento deve essere pieno e convinto affinché dell'innovazione si possano cogliere le opportunità di mantenimento sul mercato anche attraverso adeguati percorsi di trasmissione delle competenze e del sapere e processi di formazione efficaci.
Varese deve diventare luogo dell'innovazione, come richiama anche lo studio realizzato da The European House Ambrosetti (La Provincia di Varese – Scenari di futuro), che identifica il nostro territorio come arrancante rispetto all'avvio di startup

innovative e alla manifestazione di processi industriali realmente originali e pervasa da un progressivo invecchiamento demografico e, di riflesso, anche sociale.
Il punto è dunque che servono politiche pubbliche che sappiano andare a trovare i luoghi e gli utenti del bisogno e sappiano costruire strumenti specifici per ciascuno.

2.2 Sostegno finanziario all'innovazione, agli investimenti e al credito.

Come evidenziato in apertura del documento, il fabbisogno di credito è insito nei processi di mantenimento/riqualificazione/sviluppo delle imprese inferto al sistema economico dalla pandemia.
Alla voce imprese, come ricordato recentemente nel consuntivo 2020 di Regione Lombardia, non possono mancare politiche a supporto dell'accesso al credito, né contributi a fondo perduto e finanziamenti, anche finalizzati ad affrontare l'innovazione, il processo di transizione sostenibile e la stabilizzazione alle nuove norme correlate al Covid.
In questo quadro occorre evidenziare il ruolo dei consorzi fidi che hanno consentito per anni di accedere al credito in modo semplice, efficace e rapido.
Su questo ci si aspetta un impegno esteso affinché le politiche indicate non vengano meno. Anzi, rispondano sempre di più alle differenti esigenze di rinnovamento e stabilizzazione delle piccole e medie imprese.

2.3 Supporto alle Aree di Confine

L'area Nord della Provincia di Varese fa riferimento per i principali servizi a Luino e conta su un sistema viabilistico giudicato insufficiente per assicurare un livello di competitività adeguato.
Tra le arterie che portano dal Luinese agli ingressi autostradali – A8 (Autostrada dei Laghi) e A26 (Gravellona Toce) – prevale su tutte la SS 394, la cui lunghezza è di 43,10 chilometri. Passando per la Valcuvia la SS 394 attraversa otto paesi. All'altezza di Gemonio incrocia la SS 629 proveniente da Vergiate. Percorribilità lenta, limite di 50 chilometri orari salvo poche eccezioni.
L'altra strada di riferimento è la SS 344 che, a Porto Ceresio, incrocia la SP 61 e porta al valico internazionale di Ponte Tresa. Qui il centro di Bisuschio e quello di Induno Olona si evitano grazie a una bretella che taglia il territorio e conduce verso le autostrade. La lunghezza è di 24,51 chilometri e si percorre in circa 53 minuti. Le limitazioni riguardano le 34 tonnellate per il valico di Ponte Tresa; se si va verso Porto Ceresio i limiti riguardano la lunghezza (non superiore ai 10 metri), il peso (non oltre le 18 tonnellate) e l'altezza (non superiore ai 3,5 metri).
La SP 69, che attraversa Brezzo di Bedero, Castelveccana, Caldè fino a Laveno e pone vincoli ai mezzi che superano le 7,5 tonnellate. Da sconsigliare ai mezzi pesanti anche la SP 43, che passa dalla Valganna e porta ai tornanti di Grantola.

Tali criticità infrastrutturali alzano sensibilmente i costi di trasporto a carico delle imprese locali nel confronto con i competitor allocati in aree meglio servite da arterie ad alta percorrenza.
E' pertanto necessario favorire una sinergia tra amministrazioni comunali a beneficio di piccoli interventi di miglioramento viabilistico è da sostenere per

limitare, ove possibile, il disagio della raggiungibilità. Si ricorda, inoltre, che sempre più la lontananza dai principali poli attrattivi (nel caso di Luino, l'area Milanese) penalizzerà le performance e l'attrattività, anche occupazionale, dei territori. E le stesse attività produttive sono fortemente condizionate nella propria operatività dalla facilità di raggiungimento da parte dei collaboratori e dipendenti, specie di fascia medio-alta/alta.

Nel giugno 2017 Confartigianato Varese ha inoltre avviato una fase di ascolto delle imprese del Luinese, registrando le seguenti criticità:

- la riduzione dell'industrializzazione ha impoverito le filiere, con conseguente riduzione della produzione e degli ordinativi
- le imprese del Luinese risentono del dumping salariale esercitato dal Canton Ticino e delle difficoltà logistiche che riducono anche del 20% la competitività rispetto ai competitor
- nel Luinese, a una azienda che chiude non corrisponde più un'equivalente apertura in grado di offrire soluzioni occupazionali alternative.
- è difficile, per un'impresa manifatturiera del Luinese intercettare personale giovane e qualificato a causa dell'assenza – negli istituti professionali locali – dello specifico indirizzo scolastico richiesto.

Per tutte queste ragioni, accanto all'appello finalizzato a intervenire dal punto di vista infrastrutturale, Confartigianato Varese aveva immaginato due linee di intervento:

- IL PROGETTO DI LEGGE. La proposta di Confartigianato Varese prevede un regime fiscale incentivante per i lavoratori che risiedono in Italia e sono occupati in aziende con sede legale nei territori di confine entro e non oltre i 20 chilometri. In particolare, il reddito da lavoro dipendente prodotto nel territorio italiano da lavoratori residenti in Italia e dipendenti di aziende con sede legale entro i 20 chilometri dal confine, concorre alla formazione della base imponibile nella misura che va dal 70 al 50%.
- FORMAZIONE. È stato inoltre ipotizzato un programma destinato all'individuazione, formazione e inserimento delle figure professionali più richieste sul territorio, anche alla luce delle attuali carenze.

Si ritiene il presente impianto ancora valido e integrabile con ulteriori politiche a favore di una migliore competitività delle imprese del territorio.

2.4 Zona logistica semplificata

Il ruolo di capitale del cargo di Malpensa va sostenuta attraverso un processo di rafforzamento del sistema della logistica nell'area di Busto-Arsizio, approfittando degli investimenti in campo. Si ricorda, infatti, che sono in arrivo più treni al terminal di Sacconago della nuova società Malpensa Intermodale, costituita alla fine del 2018 con l'obiettivo di gestire lo scalo merci realizzato ormai quasi 15 anni fa con i fondi dell'Unione Europea.
A una "fase uno" del piano di sviluppo del terminal, con i lavori di ampliamento già richiesti all'amministrazione comunale, seguirà una "fase due": la società del Gruppo FNM ha

chiesto infatti all'amministrazione di poter realizzare un polo della logistica attorno al terminal intermodale. Serviranno quindi nuove strutture a servizio del terminal e di chi lo utilizza.
Strutture che, in prospettiva, potranno anche risolvere il problema dell'assenza di un centro servizi per le imprese della "cittadella produttiva" di Sacconago.
Si ricorda il ruolo di supporto alle competenze legate alla logistica dell'ITS Lombardo Mobilità Sostenibile, al quale sarebbe possibile affiancare una specifica vocazione degli istituti professionali del territorio.
L'apertura di Alp Transit, tra l'altro, favorisce oltremodo la vocazione alla logistica di questo comparto territoriale sul quale è indispensabile intervenire anche con adeguate politiche di supporto all'azione privata.
Un tema ampiamente confortato dallo studio "Varese-Mondo: andata e ritorno", realizzato nel 2016 da Pwc per Confartigianato Imprese Varese con l'obiettivo di mappare il ruolo delle reti, dei nodi e dei flussi (anche digitali) che offrono al territorio che ne è attraversato – e Varese lo è sicuramente - opportunità di sviluppo potenzialmente senza fine.
Ammesso di riuscire a coglierne per tempo – e per primi – valenza, destinazioni e benefici.

Varese è terra di logistica, di infrastrutture che la supportano e di grandi intersezioni stradali e ferroviarie in grado di generare benessere diretto al settore della logistica ma anche indiretto, ai servizi che la supportano e la sostengono e all'attrattività che potrebbe generare. Il tema va dunque oltre il ruolo di Malpensa, che diventa a buon diritto il fulcro di un sistema da sostenere nel suo complesso affinché il benessere, l'innovazione, le alte specializzazioni e gli investimenti possano transitare da e per Varese e da essa possano uscire opportunità per le imprese del territorio.