



MAGAZINE

EDIZIONE N. 6

sped. abbonamento postale
D.L.353/2003 (convertito in
Legge 27/02/2004 n.46)
art. 1 comma 1 C1/LI/000



SEGUICI ANCHE SUI NOSTRI CANALI SOCIAL



DAL PNRR AL FUTURO

Le transizioni green e digital. Le sfide della Logistica Italiana



AGORÀ confetra 2021

DIRETTORE RESPONSABILE
VEZIO BENETTI

Edizioni commerciali e marittime srlu | Livorno, Piazza Cavour 6.
Direzione, Amministrazione e Pubblicità | telefono 0586 898083



redazione@messaggeromarittimo.it
abbonamenti@messaggeromarittimo.it

CON IL PATROCINIO DI:



IN PARTNERSHIP SCIENTIFICA CON:

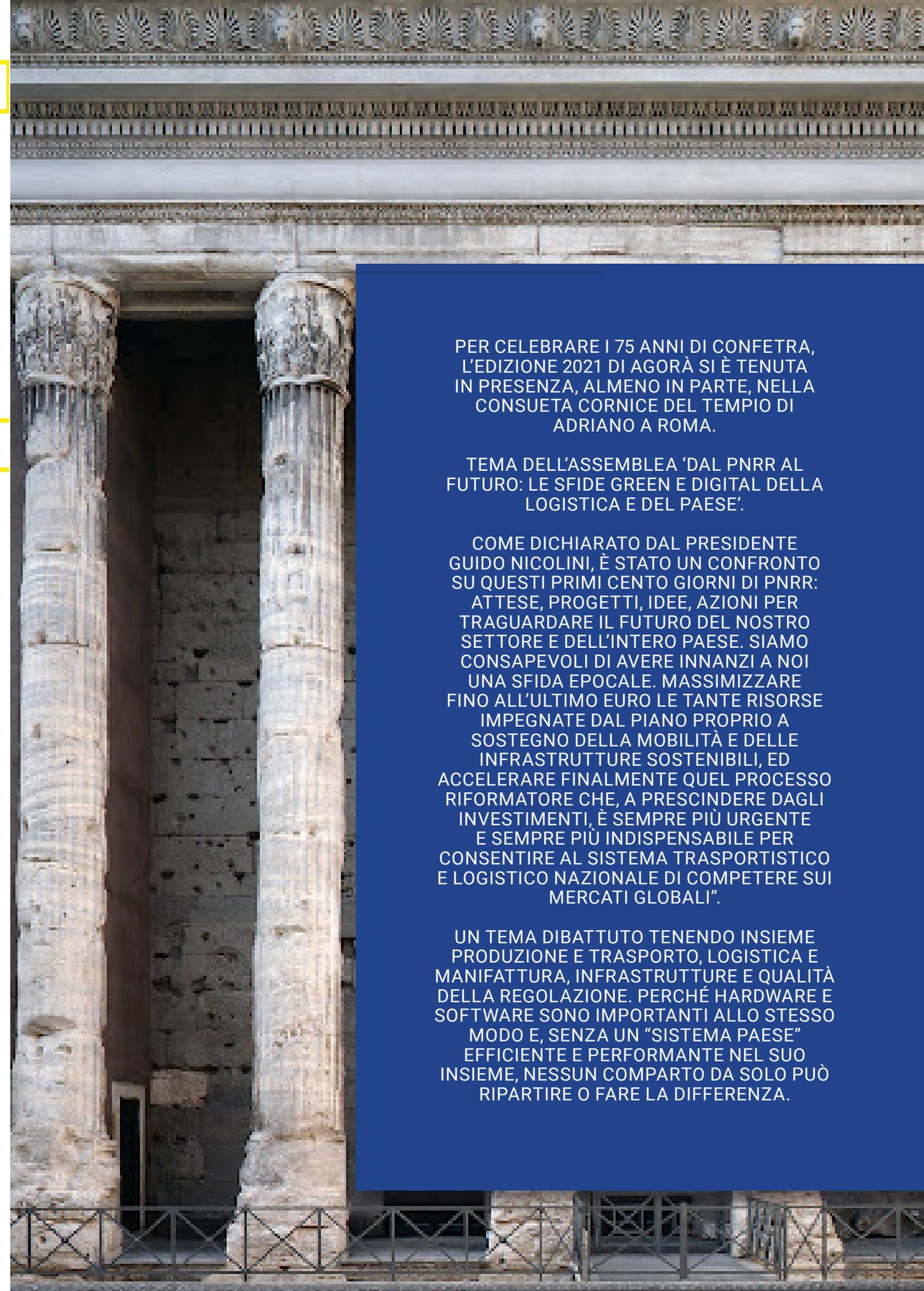


IN COLLABORAZIONE CON:



CONFETRA SOSTIENE:





PER CELEBRARE I 75 ANNI DI CONFETRA, L'EDIZIONE 2021 DI AGORÀ SI È TENUTA IN PRESENZA, ALMENO IN PARTE, NELLA CONSUETA CORNICE DEL TEMPIO DI ADRIANO A ROMA.

TEMA DELL'ASSEMBLEA 'DAL PNRR AL FUTURO: LE SFIDE GREEN E DIGITAL DELLA LOGISTICA E DEL PAESE'.

COME DICHIARATO DAL PRESIDENTE GUIDO NICOLINI, È STATO UN CONFRONTO SU QUESTI PRIMI CENTO GIORNI DI PNRR: ATTESE, PROGETTI, IDEE, AZIONI PER TRAGUARDARE IL FUTURO DEL NOSTRO SETTORE E DELL'INTERO PAESE. SIAMO CONSAPEVOLI DI AVERE INNANZI A NOI UNA SFIDA EPOCALE. MASSIMIZZARE FINO ALL'ULTIMO EURO LE TANTE RISORSE IMPEGNATE DAL PIANO PROPRIO A SOSTEGNO DELLA MOBILITÀ E DELLE INFRASTRUTTURE SOSTENIBILI, ED ACCELERARE FINALMENTE QUEL PROCESSO RIFORMATORE CHE, A PRESCINDERE DAGLI INVESTIMENTI, È SEMPRE PIÙ URGENTE E SEMPRE PIÙ INDISPENSABILE PER CONSENTIRE AL SISTEMA TRASPORTISTICO E LOGISTICO NAZIONALE DI COMPETERE SUI MERCATI GLOBALI".

UN TEMA DIBATTUTO TENENDO INSIEME PRODUZIONE E TRASPORTO, LOGISTICA E MANIFATTURA, INFRASTRUTTURE E QUALITÀ DELLA REGOLAZIONE. PERCHÉ HARDWARE E SOFTWARE SONO IMPORTANTI ALLO STESSO MODO E, SENZA UN "SISTEMA PAESE" EFFICIENTE E PERFORMANTE NEL SUO INSIEME, NESSUN COMPARTO DA SOLO PUÒ RIPARTIRE O FARE LA DIFFERENZA.

C O N T E N U T I

06

ORGOGLIOSI PROTAGONISTI DA 75 ANNI DELLA
STORIA ECONOMICA DELL'ITALIA

Guido Nicolini

14

IL PNRR UN PIANO PER ACCOMPAGNARE IL PAESE

Enrico Giovannini

18

QUANDO NASCEVA LA REPUBBLICA ITALIANA
NASCEVA CONFETRA

Ivano Russo

20

TUTTI SI SONO RESI CONTO DI QUANTO SIA
IMPORTANTE LA LOGISTICA

Silvia Moretto

22

COSTRUIRE UN PAESE DIVERSO

Nereo Marcucci

24

NUOVE SFIDE PER UNA LOGISTICA SOSTENIBILE

Ennio Cascetta

32

COMPETITIVITA' IMPRESE RESILIENZA E INNOVAZIONE

Massimo Deandreis

37

CONFETRA PUO' CONTRIBUIRE ALLA CRESCITA DEL PAESE

Nando Pagnoncelli

42

TAVOLA ROTONDA

Zeno D'agostino | Vito Grassi | Marcello Minenna | Fabrizio Dallari

47

L'UNICA RISPOSTA ALLE DIFFICOLTÀ È LA REAZIONE

Raffaella Paita



REDAZIONE

Massimo Belli
Vezio Benetti
Stefano Coppola
Renato Roffi
Giulia Sarti

IMPAGINAZIONE
E GRAFICA

Barbara Bargagna



ORGOGLIOSI PROTAGONISTI DA 75 ANNI DELLA STORIA ECONOMICA DELL'ITALIA

RELAZIONE DEL PRESIDENTE GUIDO NICOLINI



GUIDO NICOLINI
Presidente Confetra

Finalmente torniamo a vederci di persona, qui, al “nostro” Tempio di Adriano. La “casa” della nostra Assemblea pubblica annuale, della nostra e vostra Agorà, il nostro spazio di incontro e riflessione dedicato ai nostri temi ed alla nostra Organizzazione. Siamo ovviamente a ranghi ridotti in platea, perché ancora condizionati dalle norme sul distanziamento, ma intanto siamo qui. Almeno in parte siamo qui. Desidero ringraziare anche le circa 400 persone collegate da remoto, i nostri partner che hanno contribuito all’organizzazione di questo evento, la rete delle Università e degli Istituti di Ricerca che collaborano con il nostro Centro Studi, i media di settore e generalisti che ci seguono.

Ma questa è un’edizione speciale di Agorà anche perché quest’anno Confetra compie 75 anni: un pezzo di storia dell’associazionismo economico italiano, un pezzo di storia della rappresentanza, un pezzo di storia del paese.

Grazie a tutti Voi, a tutti coloro che c’erano prima di noi, a quanti hanno contribuito alla nostra storia.

Se oggi siamo qui, se l’intero Paese si è rimesso in moto, se abbiamo riconquistato una vita quasi normale dopo circa un anno e mezzo di chiusure forzate e privazioni, lo dobbiamo alla campagna vaccinale. Siamo stati tra i primi a chiedere un percorso prioritario di inoculazione per gli operatori della filiera logistica, poi a chiedere l’obbligo vaccinale per il nostro settore, equiparabile per funzione ad un servizio di pubblica utilità. Abbiamo anche



risposto alla “chiamata” del Commissario Figliuolo, nel Luglio scorso, per mettere a disposizione dei centri vaccinali aziendali, i nostri impianti ed il personale medico aziendale delle nostre imprese. Oggi il Paese è quasi all’85% di copertura vaccinale, non siamo lontani dalla cosiddetta “immunità di gregge”, se consideriamo che il 10% della popolazione è non vaccinabile perché under 12, ed un altro 4% è non vaccinabile perché immunodepressa o per altri problemi sanitari individuali.

E’ un risultato straordinario, del Governo e del Paese, che orgogliosamente l’Italia può ascrivere: l’unico Stato Ue ad aver conseguito una simile soglia di copertura. Certo, nel nostro Settore abbiamo avuto non poche complessità per l’introduzione del Green Pass obbligatorio. Molti dei nostri lavoratori sono extracomunitari e, ad esempio, le popolazioni islamiche hanno tenuto un atteggiamento molto prudente a seguito di orientamenti dei Consigli degli Ulema rispetto a derivati “non halal” potenzialmente presenti nei sieri autorizzati in Europa. Tanti altri nostri dipendenti sono originari dell’Est Europa che ha adottato prevalentemente vaccini non riconosciuti dall’EMA, a partire da Sinovax e Sputnik. Non è mia intenzione indagare il perché, scomodare la geopolitica o la storia delle dottrine religiose: dico solo che abbiamo segnalato per tempo il problema al Governo. In un comparto specifico della lunga filiera logistica che - tra autotrasportatori, corrieri ed operatori di magazzino - conta circa il 15% (ma con realtà aziendali che arrivano addirittura al 40%) di popolazione immigrata, abbiamo corso il rischio di falciare la forza lavoro interna, oltre che di

bloccare rifornimenti ed approvvigionamenti di materie prime via gomma dall’estero. Fortunatamente quest’ultimo problema è stato in extremis evitato, grazie alla Circolare congiunta dei Ministeri della Salute e della Mobilità Sostenibile dello scorso 13 Ottobre. Ma, francamente, tutto poteva essere affrontato prima e meglio, senza far poi gravare sulle nostre imprese costi aggiuntivi - i tamponi



gratuiti offerti ai dipendenti non muniti di Green Pass – ed organizzativi che hanno arrecato ulteriore stress ad un tessuto produttivo già provato da quasi due anni di lavoro in condizioni proibitive.

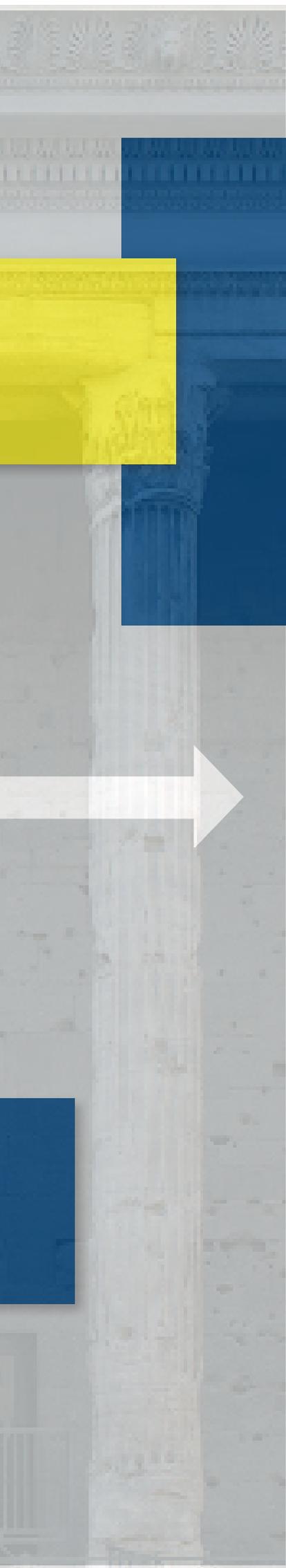
Sì ministro, condizioni proibitive. Perché se è vero che il Covid non era né prevedibile né forse affrontabile meglio di quanto abbiamo fatto, è anche vero che le pesanti ricadute – dal punto di vista organizzativo e delle perdite economiche – per le imprese logistiche, sono andate a sommarsi ad un contesto che – per il nostro settore – è già business unfriendly.

A questo riguardo permettetemi di ricordare il grande senso di responsabilità mostrato dalle nostre imprese che, nonostante il periodo buio, hanno stretto i denti continuando a lavorare e accettando di rinnovare il CCNL di settore anche per dare un segnale di ripartenza ai propri collaboratori.

Spiace dirlo, ma è così. Il nostro Paese non ha mai messo tra le priorità una politica per la logistica. Si è spesso teso a far coincidere il gap logistico col gap infrastrutturale, come se gli unici problemi della logistica in Italia fossero provocati dalla mancanza di infrastrutture o dalla loro carenza. Il Logistic Performance Index della Banca Mondiale e la 19ma posizione dell'Italia in quella graduatoria – prima la Germania, nelle prime dieci posizioni ci sono poi Olanda, Francia, Belgio, UK, Austria, solo per citare alcuni dei nostri competitors - è ancora oggi solo una analisi per addetti ai lavori. Altrove non è così.

Negli altri Stati europei nostri principali competitors, le reali liberalizzazioni del mercato iniziate nei primi anni Novanta hanno favorito l'evolversi di grandi Campioni Nazionali leader globali nelle diverse attività e nei diversi segmenti operativi al fine di presidiare al meglio gli interessi economici nazionali sui mercati globali. Da noi nulla di tutto ciò è avvenuto.

Oggi la media europea delle vendite in export franco fabbrica è del 23%: ciò significa che le imprese produttrici estere che esportano lo fanno costruendo anche le proprie filiere logistiche, controllando quindi non solo l'intero processo di produzione, ma anche quello di distribuzione, generando quindi un valore maggiore e più diffuso. Da noi la media è del 73%, e finché sarà prevalentemente il compratore estero "a venirsi a prendere la merce" la nostra logistica continuerà ad essere in posizione di sudditanza rispetto ai competitors stranieri che continuano a governare i flussi internazionali. Viceversa, la funzione logistica sarebbe in grado di per sé di far aumentare la competitività delle imprese produttrici e commerciali, soprattutto quelle di piccola e media dimensione che tramite i servizi logistici possono estendere la loro gittata commerciale. Inol-



tre in uno scenario in cui l'impatto ambientale diverrà sempre più un fattore imprescindibile di competitività, le imprese produttrici e commerciali dovranno anche garantirsi una logistica sostenibile.

Abbiamo tre volte il numero di imprese di autotrasporto operanti in Germania, ma con un quarto dei volumi tedeschi, come ben descritto in un recente discussion paper prodotto da Isfort e dedicato alle prospettive del trasporto combinato: ciò significa un'offerta di vezione stradale debole e frammentata. E se dall'autotrasporto spostiamo lo sguardo all'intero settore logistico e del trasporto merci, i dati macro non cambiano di molto. Su 110 mila imprese operanti in Italia, circa l'85% ha meno di 9 addetti e fatturati da micro impresa o piccola impresa. Con un tessuto imprenditoriale che ha questo profilo, anche la "transizione digitale" rischia di essere un miraggio. Investono le imprese che hanno liquidità, o che sono finanziabili dal sistema bancario. Il rischio è che innovi in blockchain, IoT, intelligenza artificiale, stampa produttiva 3D, connettività 5G e gestione di Smart e Big Data, l'impresa che è già ben posizionata sui mercati, che ha sedi o reti di corrispondenti stabili all'estero, che ha un numero di addetti e fatturati adeguati alle sfide complesse dei tempi in un unico grande mercato che è il mondo intero; le PMI che mediante la digitalizzazione dei processi potrebbero avere vantaggi sul mercato oggi in Italia presentano un livello inferiore di adeguamento alla digitalizzazione rispetto alla media europea anche perché l'offerta di soluzioni digitali non è sempre adatta alle richieste delle imprese meno dimensionate.

In quest'ottica serve una "politica industriale" per la Logistica, una Logistica 4.0 che – sul modello di Industria 4.0 – si ponga l'obiettivo di accompagnare e far evolvere il settore. Non con meri sussidi, non ci interessa sopravvivere ed io penso che neanche sia possibile. Bensì incentivi agli investimenti finalizzati al salto dimensionale, tecnologico, formativo, green.

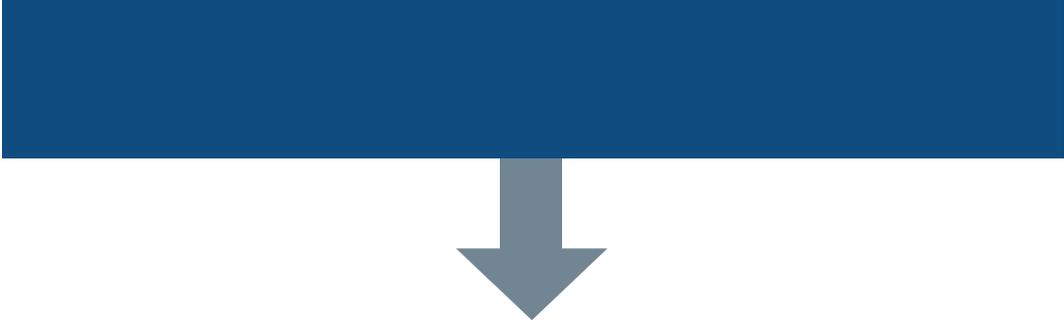
Anche perché, come ben dimostrato da uno Studio recentemente messoci a disposizione da Biagio Bruni, che ringrazio, stiamo assistendo ad una impennata generale dei costi, non solo dei noli, che metterà sempre più a dura prova la capacità competitiva delle nostre imprese nel rapporto con la clientela e la committenza.

Così come serve una vera "transizione burocratica" prima ancora di quella digitale o ambientale, almeno in Italia. Siamo l'unico Paese Ue con oltre 400 procedimenti amministrativi e di verifica che oggi gravano sulla merce e sui vettori posti in capo a 19 diverse pubbliche amministrazioni e che ha pertanto l'assoluta necessità di introdurre uno Sportello Unico dei Controlli, non solo Doganali; siamo l'unico Paese Ue che ancora non si è dato una regola sostenibile in termini di verifiche radiometriche; siamo uno dei pochi Paesi Ue che non ha aderito alle Convenzioni internazionali per l'adozione della lettera di vettura elettronica; siamo l'unico Paese Ue ad avere un doppio controllo sulle merci, oltreché quello doganale anche quello della Guardia di Finanza.



Siamo un Paese che regola i rapporti commerciali civilistici delle spedizioni internazionali ancora sulla base delle regole del Codice Civile non aggiornate ai giorni nostri; siamo l'unico Paese Ue che per effettuare le analisi sanitarie a campione in fase di sdoganamento non si affida a laboratori esterni accreditati privati, bensì utilizza solo quelli pubblici anche se il loro numero è assolutamente insufficiente. Siamo l'unico Paese europeo ad avere un'Agenzia di Regolazione, l'Art, che pretende di essere finanziata dall'intero settore logistico nonostante sia liberalizzato ed in larghissima misura asset free e nonostante la regolazione riguardi solo i gestori delle infrastrutture. In tema di regolazione dei trasporti vale la pena sottolineare come, mentre negli altri Stati europei vengono regolate solo le reti gestite in regime di monopolio, in Italia alle competenze del ministero Infrastrutture e Mobilità Sostenibili sono state sovrapposte quelle di altre Autorità che stanno via via proliferando: dalla citata Autorità di Regolazione dei Trasporti all'Autorità Garante delle Comunicazioni relativamente ai trasporti postali; dall'Autorità di vigilanza sui contratti pubblici all'Autorità Garante del Mercato. Infine, gli altri Stati comunitari non sono cattivi pagatori come quello italiano, non solo nei confronti dei creditori commerciali, ma anche nei confronti degli operatori che vanno a credito con le imposte e devono attendere oltre un anno per i rimborsi.

Signor Ministro, la logistica è il trionfo del *just in time*, e qui pare si voglia giocare per perdere la partita della competitività internazionale invece che per vincerla. Senza comprendere che più la logistica va in affanno, affronta extra costi, perde competitività, più le merci vanno altrove, le imprese produttrici perdono a loro volta competitività, ne risente l'export e l'import, si squilibra la bilancia commerciale, aumentano i costi per il consumatore finale. Hai voglia a costruire nuove dighe foranee o ultimare i corridoi Ten-T: senza fluidità e tempi certi, le merci continueranno a preferire Rotterdam a Genova, oppure per il cargo aereo Francoforte a Malpensa.



E questo lo dico non perché le infrastrutture non siano importanti, anzi. Sono una delle precondizioni per giocare un ruolo ed una funzione logistica nei mercati globali. Lo abbiamo ripetuto mille volte: ci andavano bene le scelte compiute con Delrio e Connettere l'Italia, anche quelle di Italia Veloce della ministra De Micheli ed abbiamo salutato con soddisfazione l'ulteriore accelerazione impressa da Lei Signor Ministro e dal Presidente Draghi in tema di opere strategiche: nomina dei Commissari per realizzarle, riforme del Codice Appalti. Facciamo tutti il tifo per le nostre grandi stazioni appaltanti: Rfi, Anas, Enac, le AdSp. Ma sommessamente segnaliamo che se non iniziamo ad occuparci anche di imprese e regolazione favorevole, noi – nella migliore delle ipotesi – diverremmo un mero nastro trasportatore utilizzato per trasportare merci altrui, su vettori altrui, presso mercati di destinazione finale altrui.

Tutto ciò, Ministro, non genererebbe ricchezza per il Paese e non ci consentirebbe neanche di ammortizzare le ingenti risorse investite per realizzarlo questo quadro infrastrutturale. Bisogna

seriamente iniziare ad occuparsi anche del software logistico: imprese e regole. Anche perché la ricchezza, il lavoro, i redditi sono prodotti dalle imprese non dalle gittate di cemento. Ed anche perché le transizioni Green e Digital dovranno viverle e realizzarle le imprese, non i moli o i piazzali o i magazzini.

In questi ultimi giorni un paio di vicende, solo apparentemente minori, dimostrano quanto senza una reale politica integrata per il trasporto e la logistica non sarà possibile cogliere le sfide che sono innanzi a noi. Mi riferisco alla Determina Ansfisa che penalizza il trasporto merci su ferro in Italia, imponendo limiti estranei a qualunque altro Paese europeo.

Questo solo per segnalare quanto, seppur animati dalle migliori intenzioni, l'infernale macchina istituzionale ed amministrativa che sovrintende il processo decisionale del Paese finisca poi per assumere decisioni che vanno nella direzione diametralmente opposta. D'altro canto non possiamo non sottolineare anche elementi positivi che finalmente pare diano il la ad una stagione di semplificazioni e modernizzazione

del sistema. Penso al regolamento attuativo dello Sportello Unico Doganale e dei Controlli, che dopo 5 anni è finalmente approvato in Consiglio dei Ministri, una storica richiesta di Confetra che, almeno in potenziale, allinea il nostro sistema di controlli sulla merce ai modelli più performanti in chiave europea.

Il Pnrr va nella giusta direzione?

Sì. Lo diciamo con orgoglio e fiducia: Sì. Ci abbiamo tanto lavorato con il ministero, con la Struttura Tecnica di Missione, con gli uffici preposti. Consentitemi di ringraziare – tra gli altri - per la loro presenza e per la sempre grande disponibilità all'ascolto Giuseppe Catalano, Mauro Bonaretti, Maria Teresa Di Matteo, Enrico Pujia, Enrico Finocchi, Vincenzo Cinelli, Francesco Benevolo, Costantino Fiorillo. E' dal Luglio del 2020 che lavoriamo gomito a gomito con il Governo, con il Mims nostro Ministero di riferimento, ma anche con il Ministero della Salute, con lo Sviluppo Economico, con la Farnesina, con Dogane. Ed ai vari Tavoli più operativi con Rfi, Assoport, Enac.

Gran parte dei temi che ho voluto affrontare questa mattina sono previsti dal cosiddetto Contest Riforme della Missione 3, quella che riguarda il nostro mondo. E lo stesso fatto che circa il 25% delle risorse tra Pnrr e Fondo Complementare siano destinate al macro settore della mobilità, dei trasporti, della logistica ci fa capire quanto sia ormai matura la consapevolezza che attorno all'evoluzione di questo comparto si gioca forse il pezzo più decisivo del rilancio dell'economia del Paese. Un comparto trasversale ed indispensabile all'industria manifatturiera come al turismo, all'agricoltura come all'edilizia, al rilancio dei consumi come alle grandi questioni di sicurezza energetica e approvvigionamento di materie prime del Paese.

Non a caso ben quattro delle sei Missioni del Pnrr prevedono riforme o risorse per i nostri ambiti operativi di attività e lavoro.

Quest'anno Confetra compie 75 anni: la più antica e grande Organizzazione italiana del Settore Trasporto merci e Logistica. Noi c'eravamo quando l'Italia repubblicana è ripartita dopo la Seconda guerra mondiale, e ci siamo oggi con tutto il nostro talento e le nostre forze per sostenere questo immane sforzo di ricostruzione dei fondamentali economici, sociali e produttivi del Paese.

In questi 75 anni si sono succeduti Presidenti e Gruppi Dirigenti che, a nome di tutti, ringrazio per aver portato avanti questa storia di associazionismo sano, istituzionale, autorevole, al servizio del Paese oltre che delle categorie e del Settore che rappresentiamo.

Le nostre imprese, signor Ministro, sono pronte. Pronte a sostenere lo shift modale per integrare al meglio gomma e ferro accrescendo la quota modale di quest'ultimo. Pronte a far propri gli obiettivi del *Green New Deal* e degli accordi di Parigi. Pronte a raccogliere la



grande sfida della Via della Seta e della nuova Agenda delle relazioni Transatlantiche che l'Amministrazione Biden annuncia di voler porre in essere, superando l'odiosa stagione delle guerre commerciali e dei dazi. Pronte a rendere concreto il salto di qualità che il Sistema portuale italiano intende compiere per scalare posizioni in Europa e nel Mediterraneo. Pronte ad affiancare Dogane, principale alleato naturale di qualunque seria strategia di internazionalizzazione del Paese, o ad accompagnare finalmente una strategia nazionale e vincente, mai avuta, per il rilancio del cargo aereo. Pronte a impegnarsi in un patto per una prospettiva economica condivisa - come chiesto dal presidente Draghi - per rendere questa crescita duratura e sostenibile.

Affinché, come ha sottolineato il Governatore Visco, il rimbalzo del Pil del 6% - un dato che va letto alla luce della forte contrazione dello scorso anno - si consolidi e ci consenta di riuscire il più velocemente possibile a ridurre il peso del debito pubblico. E da

questo punto di vista ribadisco l'importanza della logistica, richiamando che a livello mondo sono sotto gli occhi di tutti le conseguenze che l'interruzione delle catene di approvvigionamento internazionali sta provocando sull'economia, in particolare sul rialzo dell'inflazione.

Per portare avanti questo programma ambizioso, Signor Ministro, dobbiamo sentirci tutti parte di una stessa squadra, l'Italia, che vuole tornare a dire la propria - dal punto di vista produttivo, commerciale, logistico - nel mondo.

Io, come Presidente di Confetra, sono il momentaneo custode della importante storia di questa Organizzazione, ho raccolto un testimone che poi passerà nelle mani di altri, ma, in questa stagione, voglio mettere tutte le nostre forze al servizio del Paese.

Il Governo ed il Parlamento sappiano assistere e sostenere chi, ogni giorno, muove l'Italia nel mondo, nell'interesse dell'economia nazionale prima ancora che dei propri interessi diretti.



IL PNRR UN PIANO PER ACCOMPAGNARE IL PAESE

INTERVENTO DEL MINISTRO MIMS ENRICO GIOVANNINI



ENRICO GIOVANNINI
Ministro Mims

Per gli anni di Confetra, 75 volte grazie. Grazie ad una confederazione che dalla sua nascita interagisce con soggetti pubblici e privati per migliorare la nostra situazione. Siamo in un luogo meraviglioso, parliamo di argomenti molto importanti, ma, volendo fare un po' il provocatore, mi piace tutto eccetto il titolo dell'evento "Dal Pnrr al futuro" perché trasmette l'idea che il Pnrr sia già passato.

A parte il fatto che questo non è vero perché lo dobbiamo ancora mettere in pratica, credo che il Pnrr sia un pezzo importante del futuro, ma non è tutto.

Abbiamo bisogno di comprendere che

cosa manca poiché, naturalmente, manca parecchio, ma il Pnrr indica al Paese una direzione forte di marcia, non solo per la parte delle missioni più direttamente rilevanti per il nostro ministero, ma, direi, per l'intero Paese. L'Unione europea, da questo punto di vista ha marcato una forte discontinuità rispetto al passato operando una scelta decisa di futuro e di posizionamento.

Scegliere quello che è indicato nel Pnrr, tra cui l'attuazione del Green deal europeo, ha avuto ripercussioni sulla Cop26 e nel G20 poiché si è trattato di una scelta di fatto. Vorrei ricordare che il *Green deal* non è semplicemente una politica



ambientalista, ma una prospettiva di sviluppo. Questo è un messaggio che, solo un anno fa, non era necessariamente tradotto nelle concretezze delle politiche, come possiamo invece fare col Pnrr che è composto da due importanti elementi quali la ripresa e la resilienza. Dato che, secondo alcuni, visto il mio impegno per quattro anni sulla resilienza a livello di Commissione europea, sono in parte caricato delle colpe di far sì che il Pnrr abbia tale denominazione, vorrei ricordare che il Piano deve lasciarci un Paese maggiormente in grado di reagire agli shock, sia negativi che positivi.

Per questo mi piace molto di più il sottotitolo del convegno *“Le transizioni green e digital. Le sfide della logistica italiana”* perché le transizioni digitali e green non sono una moda, sono un must, un dovere. Questo, forse, non viene ancora ben compreso da tutti, ma certamente lo è da una parte rilevante di mondo.

È una transizione che va vista in modo integrato, in cui non si guardi solo all'hardware, come spesso ricordano Ivano Russo e il presidente Nicolini, ma anche al software cioè per il modo in cui funziona tutta la filiera alla luce dei cambiamenti in atto: reshoring, re-shipping che possono essere elementi di vantaggio con elementi di competizione molto decisivi.

Come possiamo accelerare i processi? Con il Pnrr abbiamo compiuto uno sforzo senza precedenti, ma questo non basta. La buona notizia è che non è neanche previsto che debba bastare poiché, con i fondi di sviluppo e coesione, sono disponibili anche quelli della legge di Bilancio e, come avete visto per la parte investimenti, “c'è vita oltre il 2026”, come ho detto a Parma davanti ai sindaci dal momento che non chiuderemo la partita entro quella data. E' proprio qui il riferimento alla



progettazione. Il Pnrr impone un cambio di mentalità, non solo sui tempi, ma anche sul fatto che si finanziano solo progetti esistenti, si tratta di una logica diversa rispetto a quella dei fondi comunitari in cui l'idea era quella di dare dei soldi per poi fare qualcosa, con tutti gli svantaggi per chi in questi anni ha usato l'altra logica.

Stiamo incontrando i singoli presidenti di Regione per dire che ora spetta ad essi progettare, possiamo provare a ragionare insieme. Devo dire che un tal cambio di atteggiamento, tutt'altro che scontato, lo troviamo nella discussione sui primi 4 miliardi di anticipo che speriamo di vedere all'inizio del 2022.

Ciò significa che il Pnrr è già il futuro, visto che, con lo Stato centrale, sta proiettando anche gli altri soggetti in questa prospettiva di interconnessione, velocizzazione, intermodalità...

Resta ancora moltissimo da fare ma va fatto anche tenendo presente l'accelerazione straordinaria sulle due transizioni, green e digitale, a cui dobbiamo essere pronti.

La transizione green spesso è considerata un tema di mitigazione, ma c'è un altro elemento che alla Cop26 è stato molto dibattuto, pur se sui media italiani ha ricevuto meno attenzione: quello dell'adattarsi al cambiamento climatico che è recepito anche nell'accordo Cop26. Se faremo tutto ciò che dobbiamo, per bene che vada, avremo l'aumento di un solo grado e mezzo, che per l'Europa e l'Italia è un po' di più a parità di media.

Questo vuol dire mettere in sicurezza i porti, le infrastrutture, questo è l'adattamento; si tratta di un investimento aggiuntivo senza il quale costruiamo una bellissima infrastruttura, ma accanto ne viene giù una già esistente.

Colgo questa occasione anche per rivendicare la capacità di anticipare il futuro perché il tema dell'anticipo è quello su cui il nostro Paese deve fare il salto di qualità, sia nel pubblico che

nel privato. Anticipare vuol dire non solo seguire le semplificazioni, lo Sportello unico doganale, la piattaforma digitale..., che da anni non sono stati realizzati e su cui finalmente, anche sul piano normativo, stiamo provando a portare un'accelerazione, ma precorrere il passo successivo.

Le mie prime Lire da giovanissimo laureato, nel 1980, le guadagnai con una relazione sull'Italia degli anni 2000. Non ho potuto verificare quante sciocchezze aveva scritto un giovane laureato incaricato da un istituto italiano che aveva scelto di non rivolgersi ai soliti professori paludati; quello che voglio dire è che programmare con una prospettiva di 20 anni è assolutamente necessario, ma agire per i prossimi 5-10 lo è ancora di più.

Ecco perché il Pnrr è il futuro ed è un futuro da rafforzare e complementare.

Provando ad anticipare il futuro, credo che dovremmo ragionare con la consulta di cui Confetra fa parte e che adesso entrerà nei tavoli settoriali come veicolo normativo da qui al primo trimestre del 2022 che aiuti a fare il salto necessario.

Credo che tra 4 mesi saremo pronti a ragionare più sul software che sull'hardware, più sull'accelerazione di certe tendenze, ed è qui che servirà il dialogo con le parti sociali e con le organizzazioni imprenditoriali. Vorrei fare due ultime considerazioni a proposito dell'anticipare il futuro.

La prima ha a che fare con le tendenze del settore privato che dovrà trovare delle forme di aggregazione molto più forti delle attuali perché la competizione è fortissima, proprio a motivo del fatto che ci troviamo un po' indietro in particolare sulla sfida del digitale.

Il salto del digitale non consiste nel cambiare una macchina per scrivere con un computer, come negli anni '90, ma è la digitalizzazione di tutti i processi, un fenomeno che non si manifesta solo



all'interno di un'impresa, ma lungo tutta la filiera e questo richiede uno sforzo di collaborazione e cooperazione in cui i singoli soggetti o sono semplicemente attuatori, se troppo piccoli, o sono anche capaci di guidare la trasformazione, quando sono un po' più grandi.

Abbiamo bisogno di soggetti più forti anche sul fronte digitale e sappiamo che in Italia le competenze in questo campo sono difficili da trovare e, per di più, sono spesso remunerate in modo non allettante.

Su questo abbiamo un problema di capitale umano su cui dovremo tentare di ragionare insieme attraverso le collaborazioni.

Il secondo aspetto riguarda un'altra transizione - chiamiamola così - che è il coinvolgimento molto diverso su questi temi del mondo femminile. Che c'entra? A parte il fatto che riuscire a capire come superare i divari enormi di genere che abbiamo in Italia c'entra sempre e comunque, c'entra anche perché la presenza femminile, con tutta una serie di caratteristiche che conosciamo molto bene, può aiutare a infrangere certi modi stratificati di guardare le cose.

Lo abbiamo fatto con i porti insieme ad Assoportori che ha firmato un manifesto su come rendere questo obiettivo concreto,

specialmente in un mondo in cui nella realtà e nell'immaginario collettivo, gli uomini hanno un ruolo preponderante. È un tema non solo culturale, ma anche di politica industriale perché, come dimostrano anche alcune indagini, gli uomini ultracinquantenni resistono a quelle due transizioni più che i giovani e le donne poiché - lo dico da professore universitario doppiamente colpevole - siamo stati formati pensandola in un modo diverso, ormai stantio.

Questa transizione, quindi ha da fare con una scelta strategica futura, come in altri Paesi sta già avvenendo.

Un'ultimissima considerazione va fatta sul tema dello sviluppo e, in modo sistemico, su quello che c'è intorno alla logistica: non solo porto ma retroporto, non solo quello che avviene sui nastri trasportatori, ma anche prima e dopo perché la competizione si ha lungo l'intera catena ed è qui che proveremo a compiere un ulteriore sforzo mettendo insieme diversi soggetti per giungere a politiche più integrate. E' questo che produce valore, uno sforzo che non riguarda solo il Governo né solo le Regioni o i presidenti delle AdSp, ma che investe tutto il Paese per trasformare queste idee in futuro reale.

QUANDO NASCEVA LA REPUBBLICA ITALIANA NASCEVA CONFETRA UN PEZZO DI STORIA DEL NOSTRO PAESE

DIRETTORE, FESTEGGIATE I PRIMI 75 ANNI DELLA VOSTRA STORIA. AVETE DATO IL VIA ALLA LOGISTICA IN ITALIA NEL DOPOGUERRA, COSA È CAMBIATO DA QUEL MOMENTO AD OGGI?

Direi che è cambiato tutto, non solo nella logistica. Effettivamente è un motivo di grande orgoglio e di emozione immaginare che nel 1946, quando nasceva la Repubblica italiana, quando con il referendum si sceglieva la strada repubblicana e non la monarchia, quando veniva dato il voto anche alle donne,

proprio in quell'anno nasceva anche Confetra. Insomma un pezzo di storia importante, nel cammino del Paese, nella sua storia economica e in tutti questi 75 anni di dibattito istituzionale e pubblico su trasporti, logistica e infrastrutture hanno sempre visto Confetra in campo da protagonista.

NEL 2022 BISOGNA DARE IL VIA AL POST-COVID, RIPRENDERE DA DOVE ERAVAMO PRIMA DELLA PANDEMIA ED ANDARE OLTRE. CE LA FAREMO?

Io direi proprio di sì, anzi, dovremo riuscire ad andare molto oltre il Covid. L'Italia, prima della crisi, aveva comunque già numeri di crescita da prefisso telefonico. Il Pil non si schiodava dallo 0,2-0,3-0,5-0,6. Il Paese aveva problemi drammatici di disoccupazione giovanile e femminile, con enorme difficoltà nella coesione territoriale interna. Non dimentichiamoci che siamo lo Stato membro dell'Unione europea che ha le più vaste aree regionali in ritardo di sviluppo, a cominciare

dall'intero Mezzogiorno. Quindi abbiamo da fare con un Paese che già non era in buona salute. Per questo noi abbiamo auspicato che il Covid possa essere visto anche come opportunità, con il Pnrr, che possa rappresentare uno strumento per riformare l'Italia, non per riportarla al 2019, ma almeno a prima del 2008, prima cioè della grande crisi dei mutui subprime, da cui il Paese non è praticamente mai riuscito a sollevarsi per dodici anni.

IVANO RUSSO,
DIRETTORE
GENERALE DI
CONFETRA, OLTRE
ALL'ASSEMBLEA
DELL'ASSOCIAZIONE,
HA ORGANIZZATO
CON I SUOI
COLLABORATORI LA
"FESTA" DEL 75ESIMO
COMPLEANNO.
NELL'OCCASIONE HA
RISPOSTO DI BUON
GRADO AD ALCUNE
NOSTRE DOMANDE.

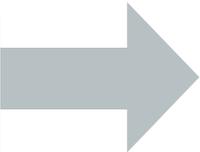


PER CHIUDERE, UNA DOMANDA SU UNA NOTIZIA DELLE ULTIME ORE. C'È UN MESSAGGIO DI CONFETRA PER I TRASPORTI ECCEZIONALI SU GOMMA E QUELLI SU FERRO. CHE PROBLEMI CI SONO?

I problemi sono enormi. Enormi perché, come stiamo rappresentando, oltre che alla stampa anche ai decisori istituzionali, da un lato spesso la mano destra non sa cosa fa la mano sinistra, dall'altro si rischia che nelle quotidiane dinamiche di assunzione delle decisioni pubbliche, anche quelle che prescindono dal livello politico, si vada in direzione esattamente opposta rispetto a quella in cui il Governo intende andare. E' chiaro che se si parla di svolta green e poi si pongono limitazioni ai trasporti fuori sagoma, per cui per ogni viaggio ce ne vorranno quattro o cinque, se si parla di trasporto green e poi si impone, unico Stato in Europa

60 chilometri all'ora come velocità massima per il trasporto ferroviario costringendo gli operatori a riportare le merci su gomma, è estremamente chiaro – voglio ribadirlo - che si rischia di assumere decisioni che come impatto concreto sul mercato, quindi impatto operativo sul ciclo logistico, ci porteranno esattamente nella direzione opposta al Green New Deal. Per questo, in occasione dell'Agorà chiediamo al Ministro di presidiare, con grande attenzione, tutti questi innumerevoli gangli del processo decisionale italiano, altrimenti rischiamo veramente che una politica sciaguratamente schizofrenica ci conduca chissà dove.

ERA ORA! TUTTI SI SONO RESI CONTO DI QUANTO SIA IMPORTANTE LA LOGISTICA

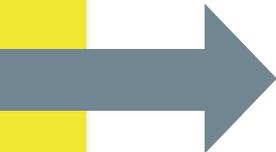


VIVIAMO UN MOMENTO NEL QUALE POCHE COMPAGNIE ARMATORIALI DECIDONO PER TUTTI. E' UN BENE? CI SONO ALTERNATIVE POSSIBILI?

Il settore armatoriale è estremamente concentrato, è la conseguenza di una serie di fattori che hanno contribuito a renderlo tale nell'arco di molti anni. Più che le alternative, considerando l'essenzialità del contributo di tutti, riteniamo che sia opportuno che ciascuno degli attori della filiera della supply chain lavori in maniera coordinata.

Pensiamo anche che la traduzione di quella che è l'offerta e quelle che sono le criticità, soprattutto la carenza dei contenitori, che poi è il problema che viviamo

da un anno e non accenna a diminuire, debba essere tradotto per le aziende della nostra categoria. Noi svolgiamo un lavoro di ricerca e consulenza per l'industria e anche di valutazione di quelle che possono essere alternative per le commodities che non possono permettersi di attendere così a lungo o non avere certezza degli arrivi. I nostri specialisti hanno proprio questa funzione, coniugare le modalità con i tempi richiesti. La nostra specialità è lo studio della convenienza di ogni possibile modalità di trasporto.



RITARDI NELLA CONSEGNA DELLE MERCI, AUMENTO DEI NOLI, BLOCCO DEL CANALE DI SUEZ. RIESCE A TROVARE QUALCOSA DI POSITIVO PER IL SETTORE NEGLI ULTIMI 20 MESI?

Le sfide sono state molteplici e su diversi fronti, si pensi soltanto al blocco di Suez, seguito da quello dei porti cinesi e dalla congestione degli scali americani e del Nord Europa. Il messaggio positivo che possiamo trarre da tutto ciò è che, finalmente, tutti (o quasi) si sono resi conto di quanto sia importante la logistica, e di come tutto quello che ci circonda sia transitato per un mezzo di trasporto, un magazzino e abbia avuto l'assistenza di qualche specialista che ha fatto muovere quelle merci per consentire poi alle aziende e ai clienti di avere a propria disposizio-

ne quello di cui necessitavano.

Prima della pandemia il ruolo degli attori della supply chain si svolgeva dietro le quinte, era dato per scontato, era poco conosciuto o era poco capito. Il lato positivo di tale fenomeno, che ci ha letteralmente travolto, è dunque il fatto che tutti si siano resi conto di quanto sia importante la competitività logistica e quanto sia determinante un presidio della supply chain. E' proprio questo che pensiamo essere il punto di partenza per rilanciare l'Italia, anche sotto l'essenziale profilo della competitività logistica.



SILVIA MORETTO, PRESIDENTE DI FEDESPEDI E VICEPRESIDENTE DI CONFETRA, HA RISPOSTO AD ALCUNE NOSTRE DOMANDE SULL'ATTUALE SITUAZIONE DEL TRASPORTO INTERNAZIONALE NEL NOSTRO PAESE

IN QUESTA NUOVA CONSAPEVOLEZZA DEL SETTORE C'È BISOGNO DI NUOVE REGOLE?

Le regole le sta facendo - come sempre - il mercato; come abbiamo detto, stiamo vivendo situazioni di concentrazione del settore armatoriale, penuria di autisti ecc. per cui bisognerà pensare alle dinamiche del trasporto terrestre, ma anche riflettere sul fatto che la domanda di trasporto via treno sia in aumento.

Sarà necessario sviluppare nuove regole in ottica green, una spinta propulsiva fortissima che viene dall'Europa,

ma anche dall'America e dall'Asia, in una convergenza di obiettivi rispetto a una sostenibilità che deve essere economica, sociale e in chiave di impatto ambientale.

Tutte queste forze richiedono un ripensamento delle regole, noi stiamo cercando di fare la nostra parte con i suggerimenti per il nostro paese affinché si possano assumere decisioni corrette che, ci auguriamo, possano far guardare avanti e ripensare al futuro.

DOBBIAMO COSTRUIRE UN PAESE DIVERSO DA QUELLO CONOSCIUTO NEGLI ULTIMI 20 ANNI



NEREO MARCUCCI, OGGI È UNA FESTA, COSA HA SIGNIFICATO CONFETRA IN 75 ANNI DI STORIA ?

Confetra è tutto quello che il presidente Nicolini ha ricordato e che due giovani ricercatori hanno puntualmente ricostruito nella nostra pubblicazione. La confederazione è stata al servizio del Paese e delle categorie rappresentate facendo spesso collimare gli interessi della nazione con quelli delle stesse categorie e degli imprenditori e, quindi, anche dei lavoratori del settore. Merita ricordare che contratto collettivo nazio-

nale di lavoro, che normalmente viene officiato da Confetra, si applica a un milione di lavoratori.

Il ricordo dei 75 anni di attività è stato una festa bellissima, partecipatissima, un riconoscimento da parte di istituzioni pubbliche e di soggetti privati alla storia di Confetra. Oggi, però, la festa è finita e si dovrà ragionare, o meglio, lo dovranno fare coloro ai quali ho lasciato le redini di questa confederazio-

ne, che si stanno rivelando, oltre ogni mia più rosea aspettativa, molto più capaci del sottoscritto nell'affrontare i temi del *day by day*.

In questo momento c'è una discreta capacità di ascolto e una mediocre capacità di realizzazione e di coerenza, si rischia quindi di perdere un'occasione storica, soprattutto in un settore come la logistica, che ormai è la matrice di molti fenomeni, in particolare della ripresa della produzione industriale.

NEREO MARCUCCI,
CONSIGLIERE DEL CNEL, GIÀ
PRESIDENTE E OGGI PAST
PRESIDENT CONFETRA,
NON POTEVA MANCARE
AL FESTEGGIAMENTO DEI
PRIMI TRE QUARTI DI SECOLO
COMPIUTI DALL'ASSOCIAZIONE
CHE, FINO A NON MOLTO
TEMPO FA, HA GUIDATO CON
PASSIONE E COMPETENZA.
LO ABBIAMO INTERVISTATO
AL TEMPIO DI ADRIANO,
SEDE DELL'INCONTRO
DELL'ASSEMBLEA ANNUALE.

LOGISTICA È SOLO INFRASTRUTTURE?

Assolutamente no, è capacità di pensare e coordinare come trasportare un bicchiere di plastica a Timbuktu con vari movimenti per farlo arrivare nel minor tempo e a minor costo, questa è la scommessa.

Ora la scommessa cambia perché il regionalizzarsi della globalizzazione, così si chiama, potrebbe mutare alcuni elementi.

Si ragiona, ad esempio, di centinaia di milioni di metri quadrati di magazzini nel mondo per aiutare il *just in time*. Con la prossimità, quindi molte cose cambieranno.

Confetra saprà lavorare adeguatamente su tutto questo e, come io auspico con forza, dovrà farlo insieme al mondo produttivo.



LE NUOVE SFIDE PER UNA LOGISTICA SOSTENIBILE

Intervento di Ennio Cascetta, professore ordinario di infrastrutture e sistemi di trasporto dell'Università Mercatorum che ha svolto una relazione sul tema: *"Scenari nelle traiettorie della logistica nell'età post pandemia"*.

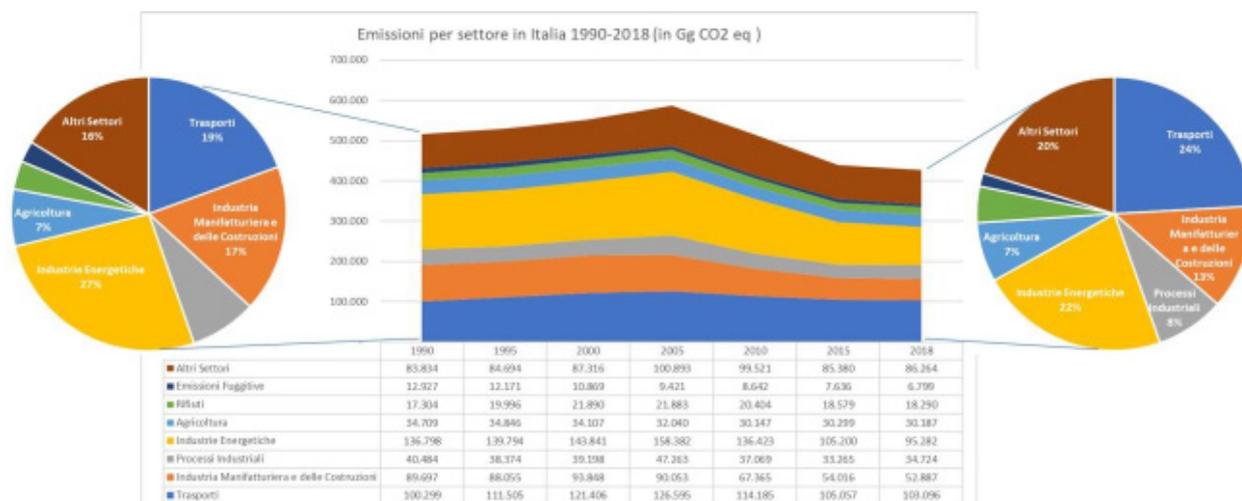
La Conferenza delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici - Cop26 - si è appena conclusa e i temi del cambiamento climatico, della sostenibilità e della tutela dell'ambiente si sono confermati al centro del dibattito pubblico. È ormai chiaro che la sfida della sostenibilità, e in particolare quella ambientale che mira a contrastare la emissione dei gas climalteranti, sarà il banco di prova per tutti nei prossimi decenni.

Gli impegni, da ultimo nel "FIT for 55" in Europa, sono tanto concreti quanto ambiziosi. Meno 55% delle emissioni inquinanti entro il 2030. Oggi non abbiamo le tecnologie che ci consentono di esser sicuri di poter rispettare l'impegno che abbiamo tutti preso. L'Europa, ha svolto e svolge un ruolo di leader in questa partita.

I trasporti in Italia causano circa il 25% delle emissioni di CO2, ma non in modo uniforme. Il trasporto delle merci "inquinano" in proporzione molto di più di quello viaggiatori, oggi il 40% delle emissioni dei trasporti è dovuta alle merci.



ENNIO CASCETTA
PROFESSORE ORDINARIO
INFRASTRUTTURE E TRASPORTI
UNIVERSITA' MERCATORUM



IMPATTO DEI TRASPORTI SULLE EMISSIONI (FONTE: ELABORAZIONI SU DATI "ITALIAN GHG INVENTORY 1990-2018, ISPRA 2020)

Affrontare il tema della sostenibilità del trasporto delle merci e della logistica non è uno qualunque dei temi della sostenibilità dei trasporti, è il vero tema. Una ricerca recente calcola che il trasporto delle merci produce in media quasi la stessa quantità di CO₂ della produzione della merce stessa, infatti la percentuale di emissioni di CO₂ dovute alla catena logistica rispetto alle emissioni dovute alla manifattura vale circa il 92%. Le catene logistiche si sono allungate. Il carico dei camion si è ridotto. E quindi emettiamo molto di più ormai per trasportare che per produrre.

Di fronte a questo quadro sarebbe necessaria una presa d'atto delle reali possibilità del settore della logistica al raggiungimento degli obiettivi generali.

Per l'UE quello della logistica è uno di quei settori per i quali è più difficile abbattere le emissioni (hard to abate) dove non sono ancora mature le scelte tecnologiche sui carburanti energetici (elettrico, idrogeno, biocarburanti) per le diverse modalità, gomma, mare, aereo. Né si può immaginare di ridurre le merci trasportate. Questo farebbe venir meno il concetto stesso di sostenibilità: ambientale, certo, ma anche economica e sociale.

LA LOGISTICA È HARD TO ABATE. PERCHÉ?

In primo luogo, perché ha una struttura della Supply chain complessa, una competizione basata solo sui costi, come se si comprassero le lampadine o le viti, indipendentemente per esempio da quanto si inquina. Non può essere più così, l'acquisto della logistica oggi in quasi tutte le imprese è affidata al responsabile degli acquisti. Però c'è anche una domanda pubblica che è poco attenta a uno sviluppo della logistica, per esempio, i bandi di gara che vengono prodotti dalla pubblica amministrazione per il trasporto delle merci sono di breve periodo, cioè si cambiano ogni anno, e il contratto massimo dura uno o due anni. Inoltre è noto che non tutte le modalità inquinano allo stesso modo. Il camion, nonostante tutto, è quello che inquina di più. Ed è insostituibile per quei segmenti di merci su quel tipo di distanza. Gli autocarri grandi inquinano quasi quanto la nave se sono euro 6 e i numeri dell'inquinamento di CO₂ emessa per unità di trasporto variano molto in funzione del tasso di riempimento. I risultati di un'indagine fatta sulle merci nella Regione Lombardia ci dicono che

circa il 30% dei viaggi è a vuoto. Quindi in Lombardia un camion su tre viaggia vuoto e quelli che viaggiano pieni lo fanno con dei carichi che sono minori del 50%. La merce più trasportata è l'aria.

Quanti camion camminano, quante ton/km si fanno in Italia per trasportare le merci? Questa è una domanda, che mi sembra ovvia. Forse la prima domanda che bisognerebbe farsi se si vuole affrontare la logistica in modo sistematico. Bene la risposta non la sappiamo. È come se ci fossimo chiesti all'inizio del Covid quanti posti di terapia intensiva ci sono in Italia? Non lo sapevamo. Il conto nazionale trasporti dà un numero che varia: da 128 miliardi di tonnellate chilometro a 151 e lo stesso documento, elaborando i dati Aiscat, ne dà 179. Autostrade per l'Italia dichiara che nel 2019 sono stati registrati 160 mlrd di tonnellate chilometro sulle autostrade. Poi c'è l'ultima stima di Confcommercio, presentata qualche giorno fa, che arriva a 304 mlrd in totale.

Inoltre, bisogna tener conto che la domanda del trasporto merci su strada è una domanda di breve percorrenza; quindi che non ha possibilità di essere spostata su altre modalità (ad esempio la ferrovia). Per questo è hard to abate. Il 90% dei veicoli pesanti ha una percorrenza entro i 300 km, e la ferrovia diventa veramente competitiva su percorrenze lunghe (di circa 500 km). Gli obiettivi europei impongono di arrivare entro il 2030 al 30% delle merci trasportate su ferrovia e al 50% entro il 2050. È molto difficile raggiungere gli obiettivi europei perché significherebbe triplicare il numero di treni chilometro e non abbiamo la capacità sulla rete ferroviaria, numeri alla mano. Ma se anche li raggiungessimo ridurremmo del 5% il traffico su strada.

EMISSIONI DELLA LOGISTICA: HARD TO ABATE

Hard to abate, e perché è così? Perché la struttura dell'Italia è così, perché ci siamo costruiti il nostro paese economico sulle autostrade. Abbiamo fatto una stima in Aspi, il 60% delle industrie sta a meno di 5 km da un casello dell'autostrada.

E quindi il vero nocciolo duro della questione delle emissioni inquinanti della logistica sta nella riduzione delle emissioni del trasporto su strada. E qui si apre un altro tema non banale, che è: come si calcolano queste emissioni? Si calcolano dal serbatoio alla ruota? Si calcolano dal pozzo alla ruota? Sicuramente sì per i mezzi che già sono in esercizio, si calcolano dalla fabbrica alla ruota per i mezzi che ancora devono



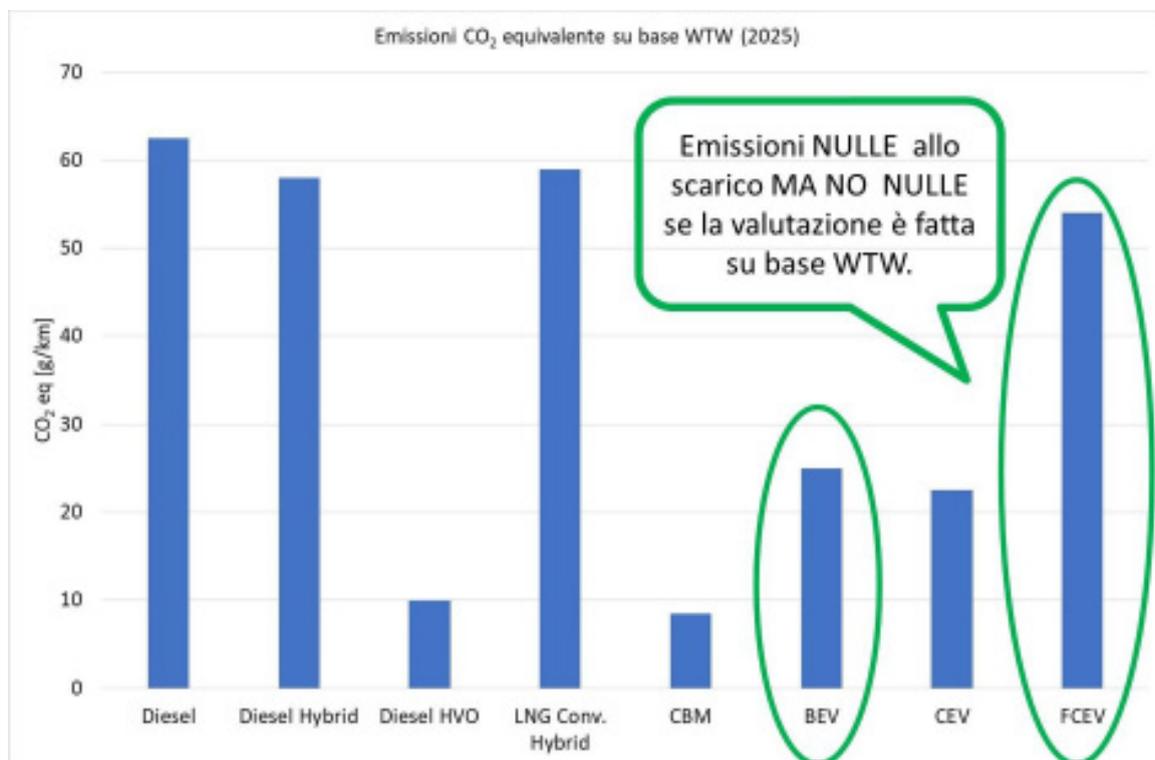


essere comprati, per il rinnovo del parco mezzi: quindi diverse metriche per diversi scopi. L'unica metrica che è sicuramente sbagliata per valutare l'impatto della logistica sulle emissioni globali è quella dal serbatoio alla ruota, perché è chiaro che, per esempio, le emissioni dal serbatoio alla ruota di un camion elettrico sono zero. Ma l'energia elettrica si produce usando diverse fonti di cui solo il 36% è rinnovabile. E quindi è un modo per non vedere tutta la fotografia.

Per fare un conto preciso bisogna almeno fare il conto dal pozzo alla ruota e sui camion riguardo la situazione della transizione energetica, le nuove trazioni non sono così facili da definire.

Già non lo sono per le automobili, però sulle automobili ormai il percorso è avviato

su elettrico, ibrido, eccetera, ma per il resto ancora non sappiamo molto. Il metano, i biocombustibili, l'idrogeno, fuel cell, sono temi aperti. Ma fuel cell può essere con idrogeno, grigio, blu, verde. Che hanno emissioni diverse, per esempio l'idrogeno verde prodotto con l'energia elettrica dalla rete è meno efficiente del metano in termini di emissioni CO2. Nessuno lo direbbe, però questo è un settore in cui si sta studiando, si sta ricercando adesso; quindi, noi non sappiamo ancora quale sarà il futuro della transizione energetica degli autocarri nei prossimi 10 anni. E anche se lo sapessimo una cosa sarebbe certa: solo il 4% del parco è rinnovato ogni anno. Quindi, per rinnovare il parco ci vogliono 25 anni. Hard to abate.



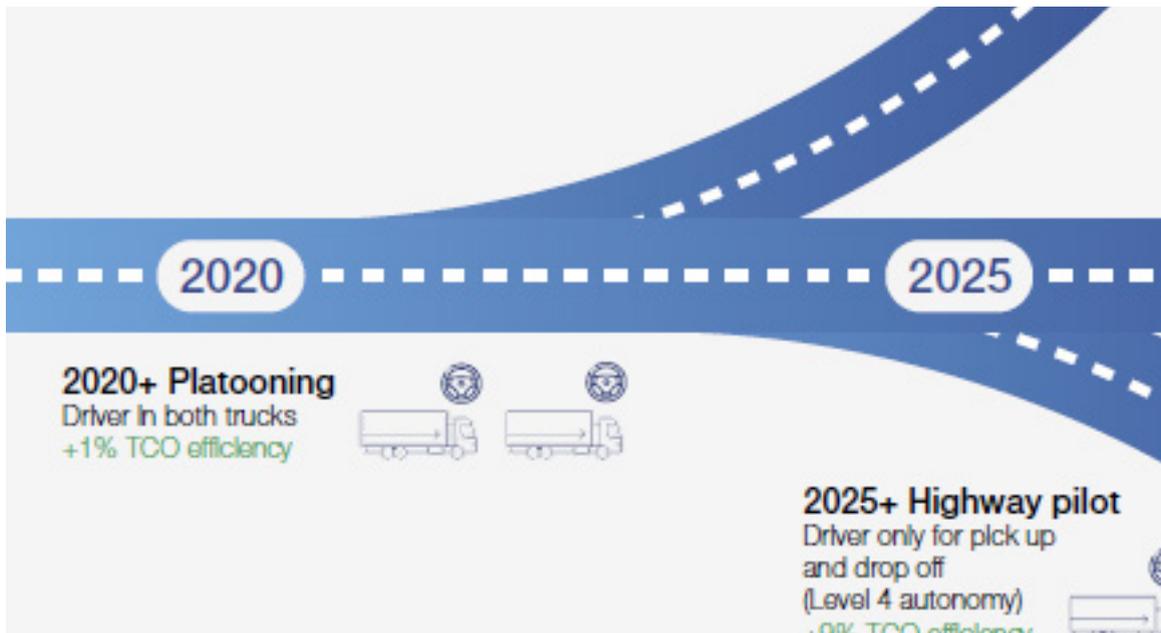
EMISSIONI CO₂ SU BASE WTW (FONTE: ELABORAZIONE SU COMMISSIONE EUROPEA: WELL-TO-WHEELS ANALYSES. [HTTPS://EC.EUROPA.EU/](https://ec.europa.eu/))

E il costo? Non è solo il prezzo di listino, quello sulla base del quale si fanno le scelte di acquisto, ma è il Total Cost of ownership, che tiene conto di manutenzione e altro e purtroppo gli autocarri a metano costano circa 760 euro/anno contro quelli a idrogeno che arrivano a circa 1400 euro/anno. In Germania costa meno perché l'idrogeno è più facile da comprare.

E' questo il quadro di un settore hard to abate in cui bisogna fare qualcosa perché rappresenta il 40% delle emissioni dei trasporti, ma non è facile risolverlo né con riequilibrio modale, né basandosi sul ricambio del parco dei mezzi. Quindi bisogna fare qualcosa d'altro, in aggiunta.

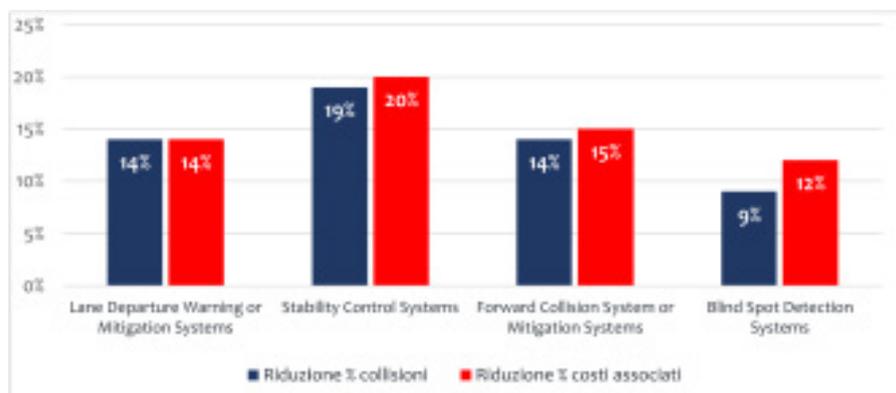
LA SETTIMA RIVOLUZIONE DEI TRASPORTI

Nel mondo dei trasporti e della mobilità è in atto una enorme rivoluzione che si basa su tre grandi filoni: veicoli a guida autonoma e assistita, transizione energetica e nuovi servizi di mobilità del tipo MaaS - mobility as a service. La tecnologia sta facendo passi da gigante in questi ambiti e per il 2030-2050 la roadmap potrebbe portarci a camion che guidano da soli. Teniamo conto che i treni che guidano da soli già sono una realtà per le metropolitane, e oramai anche per le ferrovie regionali come dimostra l'esperienza della regione di Amburgo. L'anno scorso è stata varata la prima nave transoceanica a guida automatica e per quanto riguarda i camion, esiste già una roadmap sul platooning, cioè i camion che si mettono insieme. Anche questo è un percorso avviato.



DEPLOYMENT ROADMAP PLATOONING (FONTE: WORLD ECONOMIC FORUM 2021)

Possiamo dunque dire che fra 10 anni è molto probabile che ci saranno dei sistemi di assistenza alla guida ancora più forti di quelli di oggi. Già oggi sono molto importanti, e si dimostra che con i sistemi di aiuto alla guida si riducono del 10-15% gli incidenti e le emissioni, perché è una guida più intelligente. E praticamente sappiamo che questa è una strada che ci potrà condurre a una riduzione delle emissioni, ma anche a una maggiore razionalità dell'intera catena. Ci arriveremo presto.



RIDUZIONE % COLLISIONI E COSTI ASSOCIATI (FONTE: B. M. BELZOWSKI E J. HERTER, «DEPLOYING SAFETY TECHNOLOGIES IN COMMERCIAL VEHICLES,» UNIVERSITY OF MICHIGAN TRANSPORTATION RESEARCH INSTITUTE, 2015).

Sulla transizione energetica dei motori ci siamo già soffermati: non c'è una soluzione oggi che possiamo ritenere definitiva, è probabile che anche diverse tipologie di autocarri avranno diverse alimentazioni. Noi veniamo dal secolo del petrolio e ci siamo ancora, in realtà. Un secolo in cui tutto andava a petrolio e suoi derivati. Il prossimo secolo probabilmente non sarà il secolo dell'elettricità, ci saranno più fonti energetiche per diversi mezzi con diverse esigenze. Nel trasporto marittimo, i temi della decarbonizzazione sono altrettanto presenti e problematici. Ancora non sappiamo come sarà l'alimentazione della nave porta container del futuro. E ancora, abbiamo una flotta di navi che ci viene dal passato, e ordini recenti, per i prossimi anni. Quindi se anche sapessimo che la nave porta container del futuro sarà una nave a idrogeno, solo fra 30 anni almeno avremo una flotta mondiale di navi porta container che vanno a idrogeno.

Inoltre, il tema dei servizi, su cui mi soffermo. Quel che veramente è rivoluzionario in questa stagione è la diffusione dell'informatica, della telematica, della comunicazioni. L'ICT ha fatto la vera rivoluzione negli ultimi decenni, la vera rivoluzione è stata lì, non nei trasporti. E che significa la vera rivoluzione? Sapere in ogni momento, ogni mezzo dove sia e in ogni momento, ogni pacco, dove sia e dove deve andare.

Non si può ignorare quello che è successo per il trasporto viaggiatori: Uber, car pooling, car sharing. La Maas - *mobility as a services* è già una realtà. Con le merci stiamo appena iniziando. C'è un sistema che vorrei citare, e che sta funzionando da un paio d'anni negli Stati Uniti. Si chiama Flock Freight. Qual è l'idea? È una piattaforma, come Uber. Non ha i propri mezzi, ha una domanda che si collega sulla piattaforma e una serie di produttori, di trasportatori o imprese di autotrasporto che sono collegati alla piattaforma, come gli autisti di Uber. Alla domanda di trasporto loro offrono un trasporto a costo minore del trasporto door to door con l'impegno che quel trasporto sia CO2 neutral, cioè non emetta neanche un grammo di CO2 in più. Come fanno? Organizzano i carichi, quindi il camion è obbligato a fare una serie di tragitti prima di fare il trasporto lungo. Poi deve fare una serie di giri in distribuzione, e quindi quel camion trasporta meno aria. In questo modo, risparmiano il 40% delle emissioni di CO2 perché risparmiano tanti viaggi, e mezzi vuoti. L'altro 60% lo eliminano con i crediti verdi quindi finanziano alberi, ecc. Il cliente sa che quel trasporto è un trasporto carbon neutral. E più passerà il tempo, più questa qualifica di sostenibilità sarà apprezzata dal consumatore, sia il consumatore finale, che il consumatore intermedio, l'impresa.

CONCLUSIONI

Io penso che il passo veramente importante sia quello di capire innanzitutto che la transizione energetica e la sostenibilità hanno un costo per le imprese e che questo costo deve essere quantificato e incentivato, per l'interesse comune. Quale migliore occasione del PNRR per aiutare a una transizione sostenibile delle imprese? Il vero modo, secondo me, di incentivare questo cambiamento è attraverso la richiesta di certificazione di sostenibilità. Oggi pochissime imprese ce l'hanno. Sia sul versante della manifattura, che della grande distribuzione, e sia sul versante dei trasporti. Ci sono tanti protocolli di certificazione della sostenibilità sul mercato. Io penso che se si andasse nella direzione di spingere - io direi addirittura obbligare - le imprese (sia lato

domanda che offerta) alla certificazione di sostenibilità sarebbe già molto importante. Perché il solo fatto di fare due conti per sapere quanto emette la tua spedizione ti fa almeno vedere il problema. E poi ci sono vari livelli di sostenibilità, vari livelli di emissione per spedizione, e in funzione di questo si possono anche prevedere degli incentivi. Per esempio, si erano immaginati incentivi a poter circolare durante i fine settimana, quando non ci sono problemi di congestione, per coloro che sono sostenibili. Quindi ci sono varie forme di incentivazione monetaria e non monetaria su questo tema.

Concludo con quest'ultima frase che è una citazione di Einaudi che io trovo sempre molto attuale. Conoscere per deliberare. Noi di questo settore conosciamo molto poco, troppo poco. Come all'inizio dell'epidemia del Covid, non sapevamo veramente quasi nulla del sistema sanitario italiano. Oggi non ci basta sapere che i contagi aumentano o diminuiscono. Vogliamo sapere quanto, come, dove. Cioè abbiamo una conoscenza quantitativa del fenomeno, che aiuta a prendere decisioni. Le zone rosse, le decisioni di apertura e chiusura, si basano su dati. Finalmente abbiamo un sistema di conoscenza della situazione della pandemia nel nostro paese, e in tutto il mondo, che consente ai paesi di prendere decisioni sulla base dei dati. Io penso che il tema della sfida ambientale sia dello stesso ordine di grandezza di quello della pandemia.

Sul tema della sostenibilità del trasporto merci e della logistica c'è bisogno della conoscenza dei fenomeni, dell'efficacia delle politiche, per cui bisogna essere eco-razionali. Cioè per ogni euro di contributo pubblico speso serve avere il massimo risparmio in termini di CO2. Forse questo momento non è quello giusto per incentivare il ricambio dei mezzi? Serve incentivare la digitalizzazione, incentivare la certificazione di sostenibilità, perché ancora le tecnologie non sono mature. Bisogna decidere e immaginare delle politiche sulla base di una conoscenza delle dinamiche del mercato, della domanda ovviamente, e quindi produzione e consumo, ma anche delle dinamiche del business del trasporto e della logistica, di cui voi siete i testimoni e i protagonisti.

RESILIENZA E INNOVAZIONE PER LA COMPETITIVITÀ DELLE IMPRESE

INTERVENTO DI
MASSIMO DEANDREIS
PRESIDENTE DEL GEI
(GRUPPO ECONOMISTI
DI IMPRESA)



Oggi le imprese, tutte, sono chiamate a uno sforzo supplementare in particolare quelle del trasporto e della logistica. Lo sforzo a cui mi riferisco lo traduco con questa frase: "Comprendere gli scenari geopolitici e geoeconomici che vedono proprio i trasporti e la logistica al centro".

Non voglio dire sia finita la globalizzazione, ma quella degli ultimi 20 anni che abbiamo conosciuto con lo slogan "one world one global economy" cioè un'economia che si produceva in parte in Cina, con processi produttivi in Europa e Stati Uniti, ossia con catene lunghe, è entrata in una nuova fase di rivisitazione. Oggi è in corso quella che come economisti definiamo "regionalizzazione della globalizzazione", una forma diversa di globalizzazione, che si restringe un po'.

Ci sono alcune aree commerciali del mondo che sono strutturate sotto forma di accordi, come il Nafta 2.0, con tre grandi Paesi del Nord America che influenzano le dinamiche di tutto il continente americano; poi l'Europa, una grande potenza economica e un'area monetaria, poi l'Asia con la Cina al centro. Ma c'è anche l'Africa che dal 1° Gennaio 2021 ha dato vita ad un accordo doganale, non paragonabile con il processo di integrazione dell'Unione europea, ma che va verso una forma di regionalizzazione.

In quale parte del mondo tutte queste grandi aree si incontrano?

La risposta è il Mediterraneo perché lo stretto di Malacca fa incontrare soprattutto i traffici dall'Asia verso l'Oceano Indiano, il canale di Panama tra i due oceani, ma è il Mediterraneo il punto di incontro tra tutte queste parti che si stanno in qualche modo regionalizzando.

Il canale di Suez è fisicamente il punto di contatto tra Africa, Asia e Europa; ma la Via della Seta ha come punto di arrivo l'Europa, ma la rotta dall'Asia verso l'America passa dallo Stretto di Gibilterra per raggiungere poi la costa Atlantica degli Stati Uniti. E' infatti molto più comodo arrivare da Shanghai a New York via mare attraverso il canale di Suez e il Mediterraneo piuttosto che passare da Panama.

Cosa voglio dire? Che la nostra è un'area del mondo che tendenzialmente nei prossimi anni vedrà essere il Mediterraneo al centro delle grandi dinamiche del commercio mondiale.

Da mare di transito che era, e come è ancora, sta diventando ora un mare di competizione.

Guardando le previsioni per i prossimi anni, di qui al 2024, è proprio il Mediterraneo, solo dopo l'Asia e quindi la Cina, ad avere il tasso di crescita della movimentazione containers più elevato con un

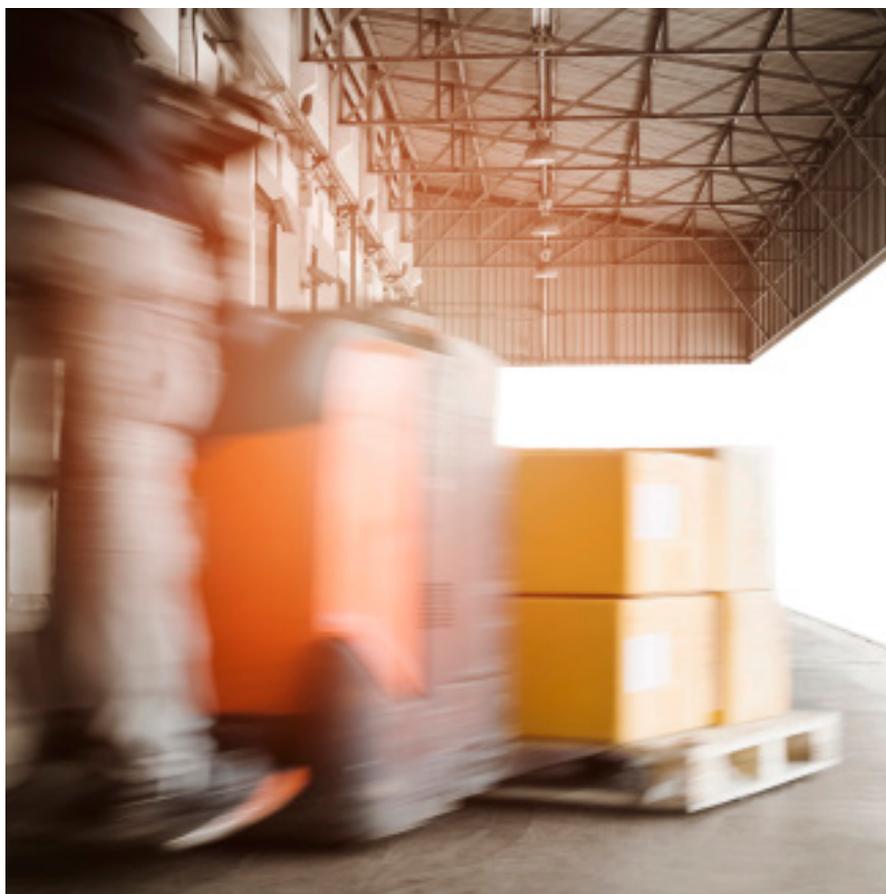
+4,9%, il secondo al mondo.

Se guardiamo l'indice SCFI medio (Shanghai containerized freight comprehensive index), vediamo che, nel terzo trimestre del 2021, per la prima volta sono stati superati i 4289 punti, un aumento del 255% sullo stesso periodo del 2020. Questi sono chiaramente i primi effetti di un processo ampio che si collega al tema della sostenibilità, e cioè l'accorciamento delle catene del valore che è in qualche modo accelerato proprio con la pandemia quando si è dimostrato come alcuni eventi avversi di carattere esterno e magari anche non prevedibili, possano mettere a repentaglio tutto il processo di collegamento su fornitura.

Questo concetto di regionalizzazione lo si vede chiaramente anche dalla crescita delle rotte regionali cioè con movimentazione di navi all'interno di aree macro-regionali, dove si registra una crescita costante di quota di mercato che può sembrare piccola (dal 40 al 43%) ma che è cresciuta in un periodo in cui il commercio mondiale è aumentato in volume di circa 70% (2009-2020).

Allora dobbiamo riflettere sul fatto che l'accorciamento delle catene del valore, oltre a soddisfare in questa fase una esigenza di maggior controllo e maggior sicurezza, va anche nella direzione della sostenibilità perché catene più corte significano trasporti più brevi e con meno emissioni.

Qualche anno fa proprio noi italiani abbiamo lanciato con slow food un movimento che è quello del km 0, concettualmente non dobbiamo arrivare a quello però coglierne l'idea: catene più corte che hanno capacità di approvvigionamento più efficace e con maggiore vicinanza tra produttore e consumatore. Se guardiamo il posizionamento dell'Italia nella Global Value Chain, dati al 2019, il nostro Paese



si posiziona all'undicesimo posto e dunque è tra i big per il peso delle catene globali del valore ma lontana dai best competitors (quali Usa, Cina, Germania).

Parlando di logistica portuale (il 90% del commercio mondiale si muove via nave) penso sia interessante guardare ai nostri partner marittimi soprattutto quelli che hanno connessioni dirette con l'Italia perché questo ci dà la misura dell'interscambio che parte e arriva direttamente point to point.

Ben sette di questi partner sono al di là di Suez quindi una catena lunga perché vuol dire Asia, il Golfo, mentre al di qua, vuol dire stare all'interno del Mediterraneo. Questa è la fotografia che abbiamo oggi ma io tendo a guardarla in una logica di trasformazione.

Il canale di Suez è strategico per molti porti italiani come Genova, La Spezia e Gioia Tauro ed è il punto chiave lungo la direttrice verso l'Asia. Alcuni dati lo sintetizzano: nel 2020 l'import-export marittimo tra Italia e Asia è stato circa di 82,8 miliardi che fa più del 40% del traffico marittimo italiano complessivo.

Ma anche dal canale di Suez abbiamo avuto prova della vulnerabilità delle catene lunghe: una nave si è messa di traverso e questo non solo ha bloccato il canale stesso ma ha provocato una serie di conseguenze a catena sulla congestione dei porti, prima e anche dopo quando cioè una volta liberata la nave tutte le navi sono passate e sono arrivate quasi simultaneamente nei porti.

Altro tema attuale riguarda le tensioni politiche tra Stati Uniti e Cina, ma anche l'aumento del prezzo dell'energia e delle materie prime e dei noli che in qualche misura spingono verso questo accorciamento delle catene favorendo il reshoring o nearshoring.

È difficile immaginare che tutto rientrerà in Italia o in Europa, anzi non è nemmeno auspicabile, però dobbiamo prendere atto che in qualche misura nuove tendenze si stanno affacciando e vanno tutte in quella direzione di "regionalizzazione" intesa in senso ampio.

Probabilmente qualcosa torna e lo sta già facendo visto che siamo il secondo paese in Europa che ha visto rientrare il maggior numero di imprese (reshoring) con attività che si erano spostate e sono tornate in prevalenza da Asia e Russia. Ecco perché le imprese non possono più ignorare questo aspetto. Tempo fa le scelte di delocalizzazione erano fatte esclusivamente sulla base dei principi aziendali cioè l'imprenditore guardava il costo del lavoro, gli altri fattori di produzione, le opportunità di stare vicino al cliente mentre l'aspetto geopolitico non veniva preso in considerazione. Oggi invece occorre considerare questo elemento nelle scelte.

Ci sono esempi eccellenti di nearshoring come Ikea che ha deciso di attivare politiche di reshoring spostando una parte di produzione dall'Asia in Turchia

noleggiando navi e comprando container, così come ha fatto Benetton spostando su Turchia, Serbia, Egitto e Tunisia una parte di produzioni asiatiche.

Comprare container e noleggiare navi segue la scelta di Amazon, Home Depot e Walmart. Ciò si traduce in una sfida ai grandi carrier e in un rafforzamento del processo di integrazione verticale: abbiamo grandi players che riportano all'interno della loro attività trasporto e logistica, mentre abbiamo assistito nel ventennio precedente a un processo di esternalizzazione.

Anche questo c'entra con il concetto generale perché esternalizzi quando hai un mercato tendenzialmente molto competitivo dove non è importante che tu faccia all'interno perché qualcuno fuori c'è che possa soddisfare le tue esigenze. Quando il mercato esterno diventa meno competitivo e hai più rischi, allora riporti all'interno.

Ora siamo nel mezzo di una trasformazione allora dobbiamo vedere le cose in modo dinamico. La tendenza alla regionalizzazione e all'accorciamento delle catene in qualche misura ci può avvantaggiare come Paese. Innanzitutto, per questioni geografiche: l'Italia è al centro del Mediterraneo che è al centro di tante dinamiche economiche.

Ma se sei al centro di un raggio molto grande, la tua capacità di intercettare quello che gira intorno a te ma molto lontano è minore rispetto ad essere al centro di un cerchio più piccolo. Per esempio, nella misura in cui le catene si accorciassero, una modalità come lo Short Sea Shipping (SSS) nella quale l'Italia è leader assoluto nel Mediterraneo, diventerebbe un elemento di vantaggio perché il container lo metto su una mega container da 22 mila teu se devo andare ad Hong Kong, ma se da Tunisi devo

portarlo a Marsiglia, sarà una nave Ro-Ro a portare la merce.

Un'analisi fatta da Srm-Contship dice che è in crescita la domanda di sostenibilità da parte delle imprese. E' passata dal 19 al 52% dal 2019 al 2022, numeri che valgono quello che valgono, ma questi salti di percentuale significano che il messaggio sta passando; la clientela spinge le imprese ad essere attente al tema della sostenibilità, chi decide le strategie aziendali deve quindi tenere conto di questa dimensione.

Sono convinto che questa spinta europea vada vista in chiave geopolitica e geoeconomica: se saremo capaci di andare nella direzione segnata questo porterà dietro nuove tecnologie, prodotti, nuovi standard, su una direzione che prima o poi anche gli altri seguiranno. Ma chi arriva prima avrà poi la leadership del processo. Serve uno sforzo supplementare per guardare al cambiamento di scenario che va prospettandosi perché per fare scelte di investimento occorre rendersi conto di cosa sta cambiando e molti di quelli che lo stanno facendo lo fanno puntando a obiettivi di sostenibilità.



CONFETRA PUÒ CONTRIBUIRE ALLA CRESCITA DEL PAESE



NANDO PAGNONCELLI, PRESIDENTE IPSOS, HA CONDIVISO ALCUNI STUDI REALIZZATI PER CONOSCERE MEGLIO IL CLIMA SOCIALE, IMPORTANTE IN UNA FASE COME QUELLA ATTUALE, MA ANCHE STUDI REALIZZATI PER CONTO DI CONFETRA. HA QUINDI FOCALIZZATO IL SUO INTERVENTO SU TRE ASPETTI: IL COVID E L'IMPATTO SUL SETTORE TLS; IL CLIMA ECONOMICO: CRISI O RIPARTENZA?; IL PNRR E LA TRANSIZIONE ECOLOGICA.

Il Covid ha avuto riflessi positivi sul settore del trasporto merci, della logistica e delle spedizioni. Dal Febbraio del 2020, poco prima che si conclamasse la pandemia, abbiamo iniziato a misurare degli indicatori di preoccupazione da parte dei cittadini che sono tornati a crescere nelle ultime settimane. Quindi non dobbiamo abbassare la guardia. Non sappiamo se la preoccupazione sia giustificata o meno, ma non sta a noi dirlo. Sta a noi, però, restituire l'idea che un italiano su tre, oggi è preoccupato di potersi contagiare.

Quando chiediamo: a che punto siamo dell'emergenza sanitaria? Nessuno ha la sfera di cristallo, però per il 45% il peggio è passato, ma la percentuale è in calo di 4 punti rispetto a fine Ottobre. Per il 13% il peggio deve ancora arrivare. Questo 13% curverà i propri comportamenti sulla base della sua paura. Comportamenti di acquisto, di consumo, di investimento, di atteggiamento nei confronti del mondo delle imprese. Quando chiediamo quando ne usciremo, il 48%, quasi un italiano su due si aspetta uno o più anni. La media sulle mille persone intervistate, è di 18 mesi. Quindi ancora un anno e mezzo di situazione complicata per uscire definitivamente dall'emergenza sanitaria.

Abbiamo riscontrato un giudizio estremamente positivo della campagna vaccinale da parte del 64%, il 44% in più di quanto rilevato a metà Marzo.

E' importante sottolineare come a partire dalla metà di Maggio, con il migliorare della situazione, migliori anche il clima economico. Ovviamente, tutto ciò è legato anche alle prospettive di crescita economica che vedono l'Italia in condizioni migliori rispetto ad altre economie. E' vero che noi abbiamo avuto un rimbalzo negativo più forte nel 2020 a seguito della pandemia, però il fatto di poter avere una crescita del 6% e forse più del Pil, è un elemento estremamente importante.

Un giudizio negativo è stato espresso dal 20%, in calo del 34% rispetto a Marzo. Il restante 16% non sa.

L'andamento della campagna vaccinale, considerata solo la popolazione maggiorenne, segnala che la quota relativa ai no-vax o chi ha impedimenti a ricevere il vaccino, rappresenta il 6%. Ma c'è un grande rumore nel Paese legato al green pass, alle manifestazioni di protesta, è una minoranza che legittimamente si esprime e manifesta e così facendo dilata la percezione del fenomeno. Diciamola tutta: l'Italia è un Paese che ha in larghissima misura, rispettato le regole. Non fosse altro per la preoccupazione derivante dall'emergenza sanitaria.

Ecco allora che quando noi chiediamo: lei è favorevole o meno al green pass?

Un terzo degli italiani si dichiara contrario o favorevole solo per alcune categorie, quota molto più alta di coloro che non si vogliono vaccinare, perchè si pensa che rappresenti una lesione delle libertà individuali dei lavoratori che non vogliono vaccinarsi.

Ci sono quindi due temi: la scelta di vaccinarsi o meno è guidata da alcune motivazioni; l'atteggiamento nei confronti dell'obbligo del green pass per accedere ai luoghi di lavoro, è guidata dalla preoccupazione che alcuni esprimono sulla lesione delle libertà individuali.

Nel 2018 abbiamo avviato una collaborazione con Confetra che ci onora molto.

Nel 2019 abbiamo cercato di misurare l'atteggiamento o la percezione del settore agli occhi dell'opinione pubblica, evidenziando le distorsioni della percezione del settore rispetto alla realtà, la sottovalutazione del comparto o addirittura la non conoscenza delle caratteristiche del

settore.

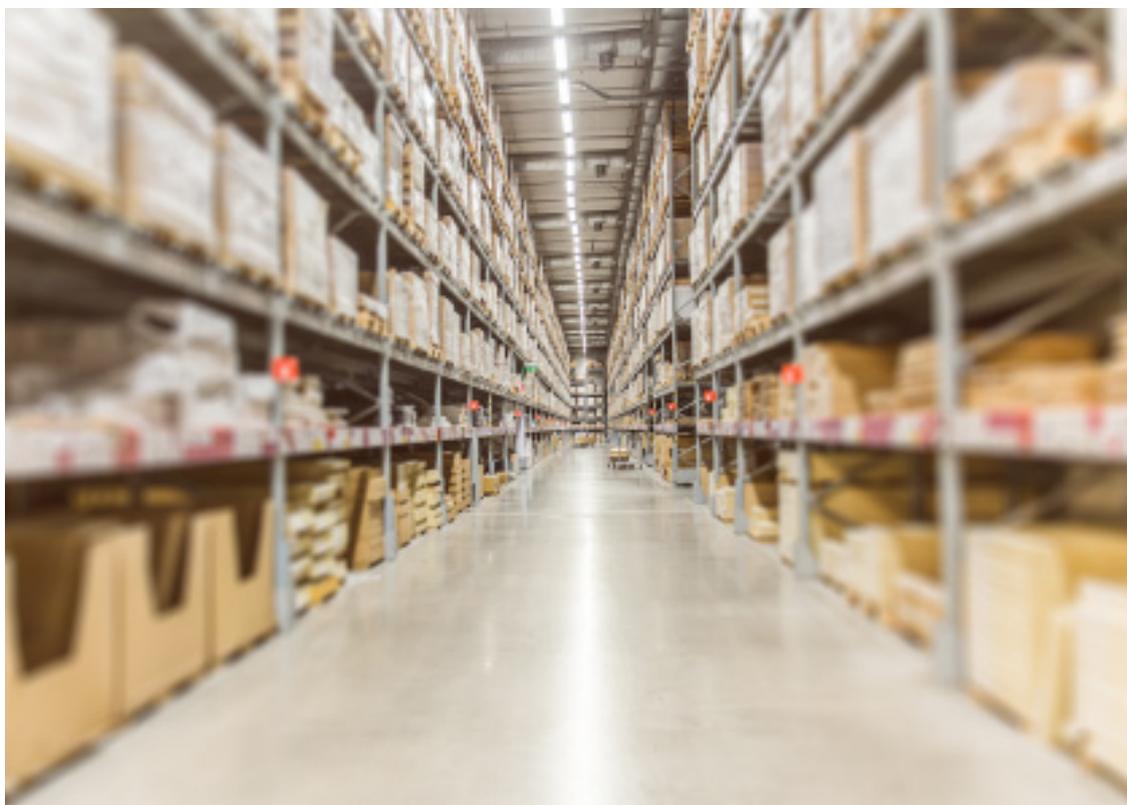
Nel 2020 abbiamo realizzato una ricerca sulla popolazione e business community, sugli opinion leader, ascoltato cosa si dice in internet quando si parla del settore e successivamente una fase più creativa, legata a dei giovani ai quali abbiamo chiesto di rappresentare modalità di comunicazione del trasporto merci.

Ma la cosa più interessante, è stata la ricerca realizzata quest'anno per analizzare i cambiamenti della reputazione del settore a seguito della pandemia. Da questa ricerca è emerso un dato estremamente importante, cioè che il Covid-19 ha portato ad una maggiore valutazione del settore trasporti, logistica e spedizioni. Questo è stato il settore più riscoperto, per alcuni scoperto, e rivalutato per il contributo quotidiano offerto alle persone durante la pandemia.

Come testimoniato da questa rilevazione:

"E' certamente un settore che è stato rivalutato, una delle categorie che non abbiamo ringraziato abbastanza, insieme a medici e infermieri, per averci portato le merci sugli scaffali del supermercato, le medicine agli ospedali, eccetera; abbiamo compreso sulla nostra pelle il ruolo centrale e strategico di questo settore".

Una crescita dal punto di vista del percepito e della reputazione. Come Ipsos abbiamo un sistema di misurazione della reputazione che evidenzia come dal 2020 al 2021 ci sia stata una crescita sia nella popolazione che nella business community dei vari fattori presi in esame: conoscenza, familiarità, favorability (+7% nella popolazione, +12% nella community), cioè sul giudizio positivo espresso sul settore, sulla fiducia (+6% e +15%); advocacy (+6% e +16%), l'elemento più significativo dal punto di vista reputazionale, perchè induce le persone a



parlar bene del settore, si fanno promotori, quasi ambasciatori del settore.

Un dato che va di pari passo con la crescita delle menzioni del settore sul web, passate da 876.000 a prima della pandemia tra Gennaio 2019 e Giugno 2020, a 1.903.653 da Luglio 2020 ad Aprile 2021.

Crisi o ripartenza? I dati Istat sulla fiducia dei consumatori mostrano una crescita importante. Da segnalare, poi, il clima economico, cioè le prospettive del Paese secondo gli Italiani, che arriva al valore di

142, quasi il doppio di quello registrato durante la seconda ondata e alla fase che si è determinata con il concludersi della pandemia. Cresce il clima di fiducia dei consumatori e il clima economico, un po' meno il clima personale. Tradotto: il Paese ha prospettive positive, ma il singolo non vede ancora un ritorno.

In un'altra indagine che ha coinvolto 25 Paesi, Ipsos ha misurato l'indice di fiducia dei cittadini da Gennaio 2020 fino a Settembre 2021, dove l'Italia registra la crescita maggiore.



Guardando poi quello che sarà l'andamento dell'economia italiana nei prossimi sei mesi, le previsioni di un miglioramento prevalgono, seppur di poco, su quelle che stimano un peggioramento. Da notare che l'andamento dei valori dei pessimisti, aveva raggiunto il livello massimo dopo la prima fase della pandemia. Spostando poi l'orizzonte ai prossimi tre anni, prevalgono nettamente gli ottimisti. Viviamo in una fase in cui i cittadini manifestano un po' più di fiducia rispetto alle prospettive del Paese. Ci stiamo rendendo conto che da

questa situazione si possono cogliere occasioni di miglioramento complessivo.

Passando poi alle note dolenti, relative al Pnrr, risulta che per quanto sia importante, questo piano è pressochè sconosciuto a una parte degli italiani.

Un terzo non sa cosa sia, il 28% ne ha sentito parlare, ma dichiara di non saperne molto, il 32% dice di sapere di cosa si tratta, ma non molto, solo il 7% si è informato in modo approfondito.

Questo è un elemento su cui riflettere

perchè quando diciamo cos'è il Pnrr ai nostri intervistati, il livello di fiducia non è elevatissimo. Il Pnrr va raccontato, facendo capire ai cittadini quale sarà il traguardo finale, cosa sarà l'Italia tra dieci anni, ricordando che il 56% della popolazione adulta ha raggiunto al massimo la licenza media. Solo così, raccontando adeguatamente i processi che stiamo mettendo in atto nel Paese ed i miglioramenti che avremo tra 10-15 anni, potremo immaginare di poter contare sulla fiducia dei cittadini.

Questo perchè il Pnrr ci vincola a delle riforme e le riforme sono impopolari. Dobbiamo essere consapevoli del fatto che la stragrande maggioranza degli italiani rivendica, reclama le riforme, ma sono quasi sempre le riforme degli altri. O si entra in una logica in cui si definisce il traguardo finale, ed il contributo che ogni comparto può dare, altrimenti c'è il rischio di entrare in una stagione nella quale ciascuno cercherà di massimizzare il proprio profitto e reagirà male alle riforme. Sappiamo bene che le riforme, se non adeguatamente sostenute da argomentazioni che motivino la popolazione, tendono ad essere vissute come un fastidio perchè sono interventi che ci obbligano a cambiare. Questo è estremamente importante, quando poi evidenziamo quelli che possono essere i rischi o chiediamo qual è il livello di importanza attribuita e cosa si è capito del Pnrr, prevale nettamente la salute (32%), transizione ecologica (14%), poi altre voci. Le infrastrutture sono solo al 7%. Ecco allora che il tema della sostenibilità è un tema estremamente importante che nelle ricerche effettuate per conto di Confetra emerge significativamente come settore che può contribuire maggiormente a uno sviluppo sostenibile.

La sostenibilità è importante, ma sul settore dei trasporti, logistica e spedizioni, le opinioni non sono così positive perchè considerato un settore che investe in questo senso, ma in modo ancora limitato.

Quindi questo è un momento molto importante, perchè l'opinione pubblica è molto attenta alla sostenibilità ed ha un impatto molto forte sulla valutazione delle aziende e dei settori che investono in maniera decisa in questo ambito. Tra le priorità individuate dalla ricerca realizzata per Confetra, al primo posto troviamo puntare allo shift modale potenziando le infrastrutture alternative al trasporto su gomma, al secondo rinnovare il parco mezzi ed al terzo limitare l'uso delle materie prime plastiche e il consumo di suolo.

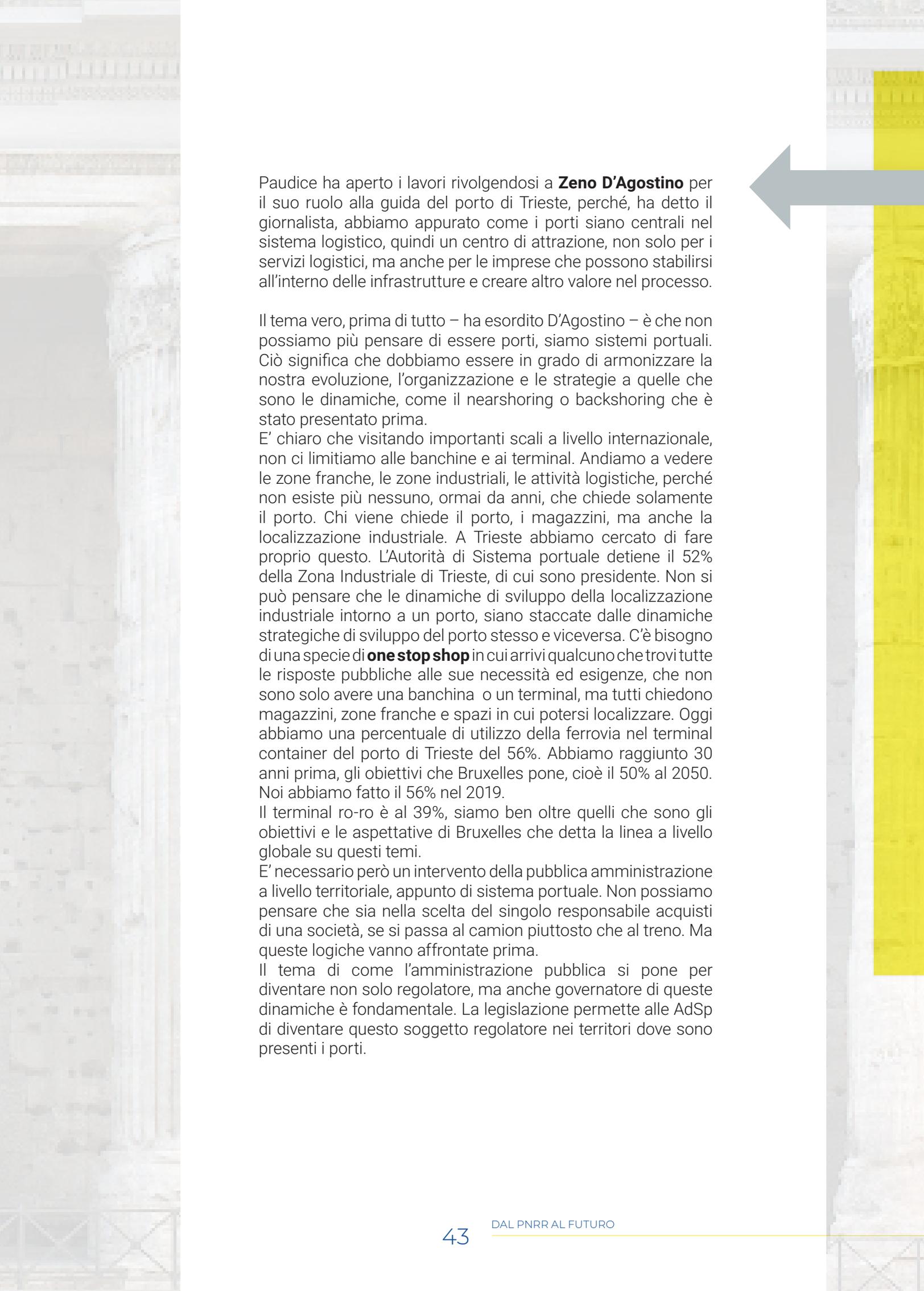
Concludendo, abbiamo visto che il clima complessivo è caratterizzato da un miglioramento e questo è ben augurante. Il settore del trasporto merci, logistica e spedizioni ha beneficiato di una notevole visibilità durante la pandemia che ne ha aumentato il consenso e la reputazione complessiva; questa "apertura di credito" va consolidata, raccontando incessantemente quelli che sono gli investimenti che il settore sta facendo per innovazione e sostenibilità; è molto importante riuscire a comunicare adeguatamente tutti questi processi, nell'ambito più generale di un cambiamento del Paese che va sotto il nome di Pnrr.

Ma il momento è propizio anche per un altro aspetto. Una grossa ricerca che abbiamo realizzato sul valore dei corpi intermedi, evidenzia che ci siamo lasciati alle spalle quel processo di messa in discussione di ciò che sono i corpi intermedi e i mondi associativi. Una realtà come Confetra può dunque giocare decisamente le proprie carte e può contribuire davvero alla crescita sociale e civile di questo Paese.

TAVOLA ROTONDA



LA TAVOLA ROTONDA, MODERATA DAL GIORNALISTA CLAUDIO PAUDICE, DELL'HUFFINGTON POST, HA VISTO LA PARTECIPAZIONE DI **ZENO D'AGOSTINO** NELLA VESTE DI AMMINISTRATORE UNICO DI RAM SPA, **VITO GRASSI**, VICEPRESIDENTE DI CONFINDUSTRIA E **MARCELLO MINENNA** DIRETTORE GENERALE DELL'AGENZIA DELLE DOGANE E DEI MONOPOLI.
TEMA DEL DIBATTITO: **LA COMPETITIVITÀ GLOBALE DELL'ECONOMIA NAZIONALE NELLO SCENARIO POST COVID. REGOLE, STRATEGIE E OBIETTIVI DEL SISTEMA PAESE.**



Paudice ha aperto i lavori rivolgendosi a **Zeno D'Agostino** per il suo ruolo alla guida del porto di Trieste, perché, ha detto il giornalista, abbiamo appurato come i porti siano centrali nel sistema logistico, quindi un centro di attrazione, non solo per i servizi logistici, ma anche per le imprese che possono stabilirsi all'interno delle infrastrutture e creare altro valore nel processo.

Il tema vero, prima di tutto – ha esordito D'Agostino – è che non possiamo più pensare di essere porti, siamo sistemi portuali. Ciò significa che dobbiamo essere in grado di armonizzare la nostra evoluzione, l'organizzazione e le strategie a quelle che sono le dinamiche, come il nearshoring o backshoring che è stato presentato prima.

E' chiaro che visitando importanti scali a livello internazionale, non ci limitiamo alle banchine e ai terminal. Andiamo a vedere le zone franche, le zone industriali, le attività logistiche, perché non esiste più nessuno, ormai da anni, che chiede solamente il porto. Chi viene chiede il porto, i magazzini, ma anche la localizzazione industriale. A Trieste abbiamo cercato di fare proprio questo. L'Autorità di Sistema portuale detiene il 52% della Zona Industriale di Trieste, di cui sono presidente. Non si può pensare che le dinamiche di sviluppo della localizzazione industriale intorno a un porto, siano staccate dalle dinamiche strategiche di sviluppo del porto stesso e viceversa. C'è bisogno di una specie di **one stop shop** in cui arrivi qualcuno che trovi tutte le risposte pubbliche alle sue necessità ed esigenze, che non sono solo avere una banchina o un terminal, ma tutti chiedono magazzini, zone franche e spazi in cui potersi localizzare. Oggi abbiamo una percentuale di utilizzo della ferrovia nel terminal container del porto di Trieste del 56%. Abbiamo raggiunto 30 anni prima, gli obiettivi che Bruxelles pone, cioè il 50% al 2050. Noi abbiamo fatto il 56% nel 2019.

Il terminal ro-ro è al 39%, siamo ben oltre quelli che sono gli obiettivi e le aspettative di Bruxelles che detta la linea a livello globale su questi temi.

E' necessario però un intervento della pubblica amministrazione a livello territoriale, appunto di sistema portuale. Non possiamo pensare che sia nella scelta del singolo responsabile acquisti di una società, se si passa al camion piuttosto che al treno. Ma queste logiche vanno affrontate prima.

Il tema di come l'amministrazione pubblica si pone per diventare non solo regolatore, ma anche governatore di queste dinamiche è fondamentale. La legislazione permette alle AdSp di diventare questo soggetto regolatore nei territori dove sono presenti i porti.



Il moderatore ha quindi passato la parola al direttore dell'Agenzia Accise, Dogane e Monopoli **Marcello Minenna**. Spesso il sistema logistico lamenta ritardi ed inefficienze, questa nuova misura che impatto può avere?

Negli ultimi due anni c'è stato un grande patto tra l'Adm e confederazioni come Confetra, Confindustria o Confcommercio e tutti coloro che partecipano alla filiera logistica e della distribuzione di merci, di servizi e in generale di import-export.

Questo perché durante la pandemia l'Agenzia ha inventato nuove procedure, in linea con il diritto unionale e la regolamentazione recepita dai ministeri competenti, portando nei mesi peggiori della crisi, oltre 4 miliardi di mascherine, decine di migliaia di terapie intensive, ospedali da campo.

Tutto materiale che non aveva il marchio Ce e quindi certificato dai nostri laboratori chimici.

Oltre alla gratitudine del sistema sanitario per questo grande lavoro della filiera distributiva, abbiamo riattivato aeroporti su traffici internazionali che non si facevano da tempo, perché gli aerei atterravano e la merce veniva saccheggiana in questi scali.

Però il 2021 non è stato da meno, non tanto per la pandemia, quanto per la Brexit e il pacchetto Iva. Ci siamo trovati il 24 Dicembre dello scorso anno a leggere una circolare per l'avvio della Brexit, un po' sui generis, non particolarmente dettagliata e nel giro di qualche giorno ci siamo accorti che determinate quote di trasporto sul canale della Manica non c'erano più. Ci siamo trovati a trasferire d'urgenza centinaia di dipendenti dell'Agenzia in servizio negli scali aeroportuali.

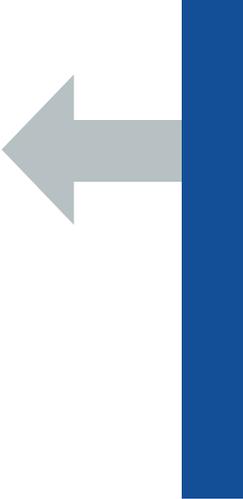
Poi c'è tutto il problema dei pacchetti Iva su cui abbiamo lavorato. A Luglio è partita la nuova disciplina per cui si fa dogana anche sotto le soglie che una volta prevedevano esenzioni. Un grosso lavoro è stato fatto con i tavoli tecnici che abbiamo fatto proprio con Confetra.

Sui controlli radiometrici, su indicazione di Palazzo Chigi, abbiamo tentato un coordinamento con i vari uffici ministeriali. Il testo che regola questi controlli è stato alla fine "sdoganato" a fine Maggio.

La logistica è di sicuro il futuro di questo Paese. In uno spirito di squadra, nell'ambito del sistema portuale, il lavoro con la Guardia Costiera, abbiamo tanti tavoli aperti e per quanto mi riguarda la porta sarà sempre non aperta, spalancata, per ascoltare le vostre istanze e per portare le proposte e stimolare qualche soluzione.

Ha quindi preso la parola il vicepresidente di Confindustria, **Vito Grassi**.

Come ha detto il presidente Nicolini, le imprese logistiche sono pronte, ma io aggiungo, anche quelle industriali lo sono. Se l'Italia sta reagendo così bene significa che il mondo delle imprese è capace di resistere e di rilanciare. Confindustria propone il percorso di decarbonizzazione delle imprese. Le necessità sono i traguardi intermedi: 55% al 2030, 100% al 2050 e a parità di traguardi l'industria italiana si fa carico di proporre alle industrie europee un percorso **hard to abate** che significa nell'impossibilità di andare subito su soluzioni quali idrogeno verde, la possibilità di considerare nella transizione, tutte le componenti che possono contribuire a rendere sostenibile un



percorso. Se l'industria italiana sta rispondendo bene al peggior periodo della storia del dopoguerra è perché dimostra di saper gestire momenti di incertezza.

La struttura imprenditoriale italiana sconta il fatto di essere piccola e frazionata e ciò può portare al problema del franco fabbrica, ma beneficiamo del fatto di essere al centro del Mediterraneo, al centro degli scambi commerciali.

Sul settore dei trasporti stiamo vivendo grande chiarezza dal punto di vista della pianificazione. Sul Pnrr il ministro Giovannini sta procedendo come meglio non si potrebbe. Sta attuando le riforme fra cui la velocizzazione dei tempi delle autorizzazioni preliminari.

Secondo noi l'argomento dei trasporti e quindi delle imprese interessate alla logistica e all'industria è fondamentale per raggiungere l'obiettivo principale del Pnrr. Non dimentichiamo che se noi non abbiamo il meccanismo di riforme richiesto e non lavoriamo per abbattere i divari territoriali, non completeremo il Piano. Per abbattere i divari, l'unica possibilità è che tutto venga attuato contestualmente, alla stessa velocità.

Nel settore dei trasporti a volte la parcellizzazione delle imprese italiane non ripaga, però è anche un grande valore aggiunto. Oggi il messaggio alle imprese è non tanto quello di uscire dalla logica della piccola e media impresa, ma lavorare sull'internazionalizzazione e sulla possibilità di strutturazione indipendentemente dalle dimensioni.

Passando ad aspetti negativi, parlando dei trasporti eccezionali, abbiamo avuto molto da ridire sulla trasformazione in legge del decreto legge 121/2021 perché in questo momento in cui c'è un rimbalzo, la ripresa si sta facendo a dispetto di un costo delle materie prime incalcolabile qualche mese fa, un costo dell'energia fuori dal mondo, dove non si trovano autisti per la logistica, aggiungere anche la difficoltà della ulteriore parcellizzazione dei trasporti non si comprende. Per questo abbiamo

chiesto, quanto meno, di ritardare l'entrata in vigore.

Infine, è stato coinvolto nella discussione **Fabrizio Dallari**, professore ordinario di logistica e supply chain alla Liuc, in collegamento on line.

Per riprendere il tema della competitività, sento purtroppo sempre più spesso, tirarmi la giacchetta perché le aziende manifestano un aumento dei costi logistici importante. Tanti operatori logistici richiedono integrazioni ai contratti siglati ante pandemia o prima dello spropositato aumento del costo delle materie prime. Questa sta creando grossi problemi a tutta una serie di imprese che cercano l'efficienza nei propri processi, non potendola trovare all'esterno, con la digitalizzazione piuttosto che un cambiamento culturale molto importante, compresa la formazione anche con corsi Ists rivolti ai giovani.

Tornando all'aumento dei costi, si registrano aumenti importanti per quelli della manodopera. Al di là della nave che si è arenata nel canale di Suez, ricordiamo anche scioperi dei magazzini e soggetti come i Cobas che vanno a bloccare con scioperi bianchi all'interno non solo di Amazon, ma anche di altre imprese nella cosiddetta regione logistica milanese, dov'è insediato il 35% dei magazzini italiani.

Il Covid poi sta rallentando diverse attività manuali che si svolgono all'interno dei magazzini, non solo legate alla sanificazione, ma di distanziamento che sta portando ad importanti cali di produttività.

Alcune aziende per far fronte a questa situazione ed alla carenza di manodopera, oltre che di autisti anche di magazzinieri, stanno pensando seriamente alle sfide della automazione. Applicandola a magazzini che fino a poco tempo fa drenavano quantità importanti di persone.

Un altro aumento dei costi è legato al costo dei metri quadri dei magazzini.

In Italia abbiamo circa 36 milioni di mq coperti di magazzini censiti dal nostro atlante della logistica. Purtroppo di questi di alta qualità, con rating tripla A ce ne sono pochi, quindi è chiaro che le nuove esigenze di logistica richiedono impianti con spazi adeguati e la carenza di questi fa sì che il loro costo unitario sia molto alto.

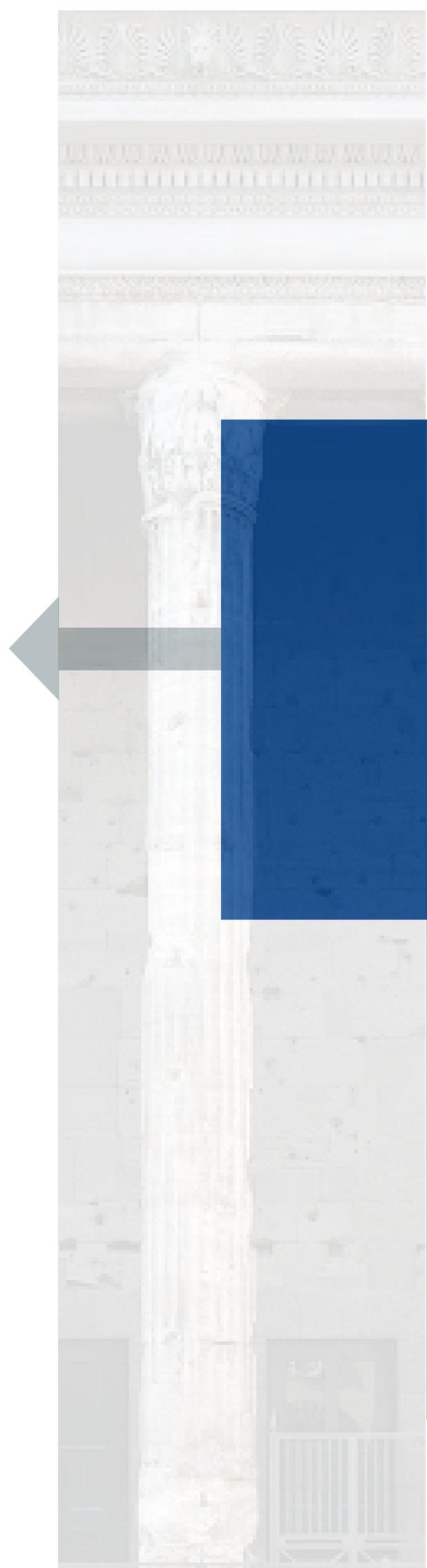
Altra voce di costo, aumentata di tre volte, è quella dei pallet.

Riferendomi al pallet Epal, su cui abbiamo un osservatorio semestrale sul valore, se fino a Gennaio il valore medio di un Epal interscambiabile era intorno a 7 euro, ora si trova come minimo a 20 euro. Quindi il costo degli imballaggi per le nostre esportazioni richiede una revisione delle politiche contrattuali.

L'incredibile incremento dei noli dei container sulle tratte internazionali è oggetto di riflessione per molte aziende che stanno pensando al **nearshoring**.

Per chiudere con una riflessione su quello che vogliono le aziende, secondo il nostro osservatorio, da un territorio densamente popolato da imprese come la regione logistica milanese, sono tre le cose che le aziende ci chiedono.

Il primo è il completamento delle infrastrutture, il secondo la riduzione dei tempi amministrativi, la terza un supporto alla loro transizione digitale e una transizione verso processi più automatizzati.



L'UNICA RISPOSTA ALLE DIFFICOLTÀ È LA REAZIONE



RAFFAELLA PAITA PRESIDENTE DELLA
COMMISSIONE TRASPORTI DELLA CAMERA
DEI DEPUTATI HA CONCLUSO LA MATTINATA
DI LAVORO DELL'ASSEMBLEA DI CONFETRA.

La pandemia ha cambiato senza dubbi il nostro modo di ragionare. Durante le fasi più acute dell'emergenza, quando ancora la preoccupazione e l'ansia erano altissime, in molti dicevano che una volta usciti saremmo "diventati migliori".

Non sempre mi sono riconosciuta in questo pensiero, ma il cambiamento avvenuto nel corso di questa fase difficilissima per la vita Paese è stato enorme.

È come se fosse stata spazzata via tutta una serie di argomenti pessimistici di chiusura e di contrasto al cambiamento che invece nella fase immediatamente precedente sembravano aver avuto il sopravvento.

Dico con franchezza che alcune delle argomentazioni che sono state portate alla discussione qui all'Agorà, solo due-tre anni fa sembravano impossibili.

Quali?

Intanto è come se non esistesse più nel Paese il concetto di decrescita felice, banalmente perché l'esigenza di recuperare la caduta in termini economici, ha fatto capire ai più che invece c'è l'esigenza di costruire, realizzare, investire e di crescere e che solo dalla crescita può esserci una ricaduta di felicità per le persone anche in termini redistributivi.

È come se fosse stata spazzata via tutta la tematica della sfiducia nelle nostre imprese, e di quello che faceva dire che non si dovevano realizzare infrastrutture perché quando si realizzano grandi opere spesso si annida un processo corruttivo, così come si diceva per lo stesso motivo di non dare spazio a grandi occasioni di rilancio del Paese, penso ad esempio alle olimpiadi.

Tutta quella discussione è scomparsa.

Ogni occasione viene recuperata perché il Paese nei grandi momenti di difficoltà che ha vissuto ha capito che l'unica risposta alle difficoltà è la reazione e nella reazione c'è anche un grande recupero di fiducia nelle imprese.

È come se non ci fosse più un atteggiamento pregiudizialmente critico nei confronti dell'Europa perché quel grande investimento che ancora la gente non ha capito, ma che comunque c'è, è stata anche la grande occasione per rivedere un atteggiamento europeo che fino a quel momento era stato di chiusura

e spesso anche un po' egoistico nei confronti dei Paesi che manifestavano un'esigenza di crescita e sviluppo.

E poi è come se non ci fosse più il populismo. Anche rispetto alla fiducia nei confronti della scienza perché l'esigenza di mettere a punto un vaccino in tempi record, di farlo convincendo le persone che era l'unico modo per salvare il Paese e le persone, soprattutto i più fragili, ha spazzato via una narrazione molto pericolosa di sfiducia nei confronti della scienza che sembrava aver attecchito fortemente nel Paese.

Da questo punto di vista la pandemia è stata un recupero di consapevolezza, un drammatico recupero di consapevolezza che ha fatto finalmente rendere conto le persone dell'importanza strategica della logistica e della portualità, che ha permesso di avere i supermercati riforniti e la distribuzione dei vaccini quando ce ne è stato bisogno.

C'è quindi uno scenario nuovo e in questo scenario la politica deve essere all'altezza, senza vie di mezzo ma solo ed esclusivamente con una classe dirigente preparata.

Noi pensiamo di averla in qualche modo a disposizione con un governo presieduto da un Presidente del consiglio autorevole, serio e capace e da un Governo di buon livello, però non è solo dal Governo e da alcune scelte che noi potremmo trarre una lezione positiva, ma da tutto quello che è accaduto che potremmo avere un Paese diverso nei prossimi anni.

Che cosa dobbiamo cercare di fare ancora?

Anzitutto il presidente Nicolini nella sua relazione ci ha sfidato su quattro elementi critici del nostro sistema: ha parlato di parcellizzazione delle aziende del settore logistico, l'85% di esse ha meno di 9 addetti, di 400 procedimenti

amministrativi per quanto riguarda la vicenda complessiva delle merci, di un sistema di controlli ancora non efficace e di un processo di digitalizzazione incompiuto che sommato a un'esigenza di forte sburocratizzazione non rende ancora il nostro sistema competitivo come altri in Europa e nel mondo.

Aggiungo a questi elementi il fatto che noi dobbiamo cercare di realizzarle davvero quelle opere previste nel Pnrr perchè non è sufficiente dire che ci sono 191,5 miliardi a disposizione più i fondi complementari, bisogna mettere in atto quel percorso di riforme che gradito o no, è necessario perchè non siamo ancora nelle condizioni di poter dire che quei soldi arriveranno dall'Europa.

Spesso sento dire che se non faremo i progetti entro il 2026 dovremmo restituire le risorse. Non è così, dovremo dimostrare di essere capaci di metterle a terra quelle opere.

Se avessimo iniziato questa discussione nei tempi esattamente congrui avremmo avuto davanti 2000 giorni, 100 milioni al giorno, una cosa che fa tremare i polsi perchè il nostro non è un Paese abituato a quella capacità di spesa, nè un sistema burocratico e di dialogo tra i diversi livelli amministrativi adeguato.

Allora quelle riforme in qualche modo abbozzate nel Pnrr devono essere messe a punto.

Dobbiamo lavorare sul miglioramento della progettazione perchè nel nostro Paese viene in qualche modo assimilata alla buona progettazione il numero dei livelli di progetti che si fanno e io non credo che questo sia vero.

Spesso esistono progetti che non sono in grado di andare avanti perchè la qualità della nostra progettazione non è elevata.

Allora proviamo ad accorciare la tempistica e proviamo a farlo non solo per le opere del

Pnrr ma per tutte le opere del Paese.

Altro tema: il processo autorizzativo.

Vi dico sinceramente che sto facendo una minuziosissima ricerca sulle opere commissariate nei due decreti: tante sono ferme per il parere della Via.

Inizierò un monitoraggio nella Commissione che presiedo perchè voglio dimostrare che il problema delle autorizzazioni non è affatto risolto: è inutile commissariare un'opera se poi non risolviamo il problema dell'iter autorizzativo che spesso non può andare avanti perchè mancano pareri delle commissioni competenti, questo significa che si vuole ridurre l'analisi ambientale? No! Semplicemente chiediamo che l'analisi venga fatta.

C'è poi la parte relativa ai ricorsi: spesso nel nostro Paese le opere si fermano anche per questo motivo. Ci vogliono norme capaci di contrastare le liti temerarie perchè altrimenti sarà difficile riuscire a centrare gli obiettivi.

Insieme a questo serve un percorso serio e forte di digitalizzazione che è in grado di snellire quei processi e insieme a questo il fatto di evitare di creare continuamente "Tavoli".

Vi lanciao un appello: ogni volta che sentite la parola "tavolo", pensateci bene prima di metterlo in campo. Ce ne sono tantissimi ma ora è necessario provare a mettere insieme le idee e incrociare le competenze senza creare nuovi elenchi di opere, tavoli o piani con nomi differenti quando il tema è rivedere le regole che spesso non funzionano.

E insieme a questo monitorare le persone chiamate a metterle in campo quelle regole.

Ad esempio: abbiamo nominato tanti commissari, verifichiamo che siano stati messi in condizione di poterlo fare davvero il commissario con tutti i rafforzamenti in termini di struttura, ma anche se sono le

persone adatte a quella funzione e nel caso in cui ci rendessimo conto che i progetti non vanno avanti, non dobbiamo avere timore di cambiare.

Perché dalla capacità di spesa di quei 191,5 miliardi passa gran parte del ragionamento fatto, e quindi dobbiamo avere la coscienza a posto in termini operativi per aver fatto tutto il possibile per sbloccare il Paese e recuperare punti di Pil, facendo crescere occasioni di lavoro.

Una delle questioni su cui avete messo l'accento è la delocalizzazione: possiamo "aggredire" la cosa col finto moralismo di chi pensa che basti multare un'azienda per evitare il processo, oppure con le azioni riformatrici vere che significano cercare di abbassare le tasse sul lavoro, realizzare infrastrutture degne di questo nome, cambiare norme per renderle più chiare per evitare che investitori spaventati si rivolgano ad altri territori.

Ma anche cercare che il processo di digitalizzazione vada avanti, quando alla fine di un dibattito come questo qualcuno si interroga sul perché ancora non è stato messo in atto lo Sportello unico doganale, deve dare una risposta perché è inconcepibile.

Abbiamo provato a fare delle cose, norme migliori come nel decreto semplificazioni che possano irrobustire lo schema del Pnrr non solo con progetti all'altezza ma anche con riforme serie; abbiamo provato a individuare attraverso strutture commissariali meccanismi più agili.

Per farlo serve la collaborazione tra chi pensa le norme e chi le vive sul campo perché ha a che fare con i problemi, questo è decisivo e non sono tanto i tavoli a risolvere le cose, quanto la franchezza con la quale noi andiamo ad aggredire i nodi strutturali del Paese.

Cosa che finora non è stato possibile anche a causa di un vizio che la politica ha spesso interpretato cioè il desiderio quasi

spasmodico di cambiare le norme dei governi precedenti. Se qualcosa funziona, non è detto debba essere cambiato, la continuità amministrativa e legislativa in settori come questo è fondamentale per avere fiducia e garantire un percorso di investimenti duraturo.

Ecco io credo che questi siano gli obiettivi principali che abbiamo di fronte e insieme a questo una capacità di coinvolgimento della classe dirigente che sia reale.

Penso che conoscendo l'ambito trasportistico, portuale e logistico esista un bacino di risorse davvero molto importante in termini di idee e persone che collaborano a questi scenari tra queste sicuramente c'è il tema delle donne.

Ne ha parlato anche il ministro con un invito a cercare di fare un passo in avanti in termini di inclusione e coinvolgimento, di capacità di ascolto e investimento nelle figure femminili.

È un richiamo che mi convince e al quale credo che dovremmo cercare di prestare attenzione.

Certo, un po' di rammarico non posso negarlo, guardiamo ad esempio al tema portuale: abbiamo rinnovato quasi tutti i presidenti delle AdSp, ma il precedente Governo, come questo, ha ritenuto di non individuare neppure una donna in quel ruolo.

Ecco allora la differenza tra un richiamo giusto e un'azione politica che per essere credibile è fatta di fatti concreti, di investimenti concreti e non di atteggiamenti che spesso danno la sensazione di non credere fino in fondo alle parole che si pronunciano.

Voglio lasciarvi dicendo che noi donne non abbiamo bisogno di incentivi al sentirci adeguate al ruolo, ma di uno spazio nei ruoli che spesso sono anche alla portata quotidiana di chi deve decidere in questi momenti decisivi che saranno importanti per il futuro.

zione Generale

...zione Generale...
...zione Generale...
...zione Generale...

Motor Roma, 13 aprile 1946: Atto di nascita della

Confederazione Generale dei Trasporti

13 MAGGIO 1946
Uve.d.g. dell'AN.LTA. per l'abolizione dell'ENAC

Si chiama l'atto di nascita...
...zione Generale...
...zione Generale...

Il primo convegno...
...zione Generale...
...zione Generale...

Il comunicato della costituzione della Confetra

Il comunicato della costituzione...
...zione Generale...
...zione Generale...

La costituzione...
...zione Generale...
...zione Generale...

L'ing. Santoro Presidente dell'ANITA

L'ing. Santoro Presidente dell'ANITA...
...zione Generale...
...zione Generale...

Fatti permessi per gomme alleate

Fatti permessi per gomme alleate...
...zione Generale...
...zione Generale...

TRASPORTI

SPERTE...
...zione Generale...
...zione Generale...

La costituzione...
...zione Generale...
...zione Generale...

Il primo convegno...
...zione Generale...
...zione Generale...

Il comunicato della costituzione della Confetra

Il comunicato della costituzione...
...zione Generale...
...zione Generale...

L'ing. Santoro Presidente dell'ANITA

L'ing. Santoro Presidente dell'ANITA...
...zione Generale...
...zione Generale...

Fatti permessi per gomme alleate

Fatti permessi per gomme alleate...
...zione Generale...
...zione Generale...

Il Primo Congresso Italiano di tecnica degli Ingegneri

Il Primo Congresso Italiano di tecnica degli Ingegneri...
...zione Generale...
...zione Generale...



Dal 1946, **identità logistica 75** anni al fianco delle imprese

