

# Sistemi di Logistica

TRIMESTRALE ON LINE DI ECONOMIA DELLA LOGISTICA E DEI TRASPORTI DIRETTO DA ROCCO GIORDANO

## Sistemi di Logistica

Anno XV - n. 4

**Dicembre 2022**

Rivista trimestrale on line  
Registrazione del Tribunale  
di Napoli  
n. 61 del 10.06.2008

### Direttore editoriale

Rocco Giordano

### Direttore responsabile

Umberto Cutolo

### Comitato scientifico

Alberto Amatucci  
Luigi Battistelli  
Andrea Boitani  
Agostino Bruzzone  
Giulio Erberto Cantarella  
Fabio Carlucci  
Loreto Colombo  
Fabrizio Dallari  
Giulio Maternini  
Giuseppe Moesch  
Pasquale Persico  
Lanfranco Senn  
Stefano Zunarelli

### Segretaria di Redazione

Anna Crispino

### Redazione

via Risorgimento, 46  
80028 (Grumo Nevano)  
Napoli  
Tel. +39 081.18531135  
Fax +39 081.3951646  
segreteria.giordanoeditore@  
gmail.com

### Editore

Giordano Editore  
via Risorgimento, 46  
80028 (NA)  
Tel. +39. 081.18531135  
Fax +39.081.3951646  
www.roccogiordanoeditore.eu

## EDITORIALE

### 2 **Le competenze necessarie**

[*Rocco Giordano*]

## POLITICA DEI TRASPORTI

### 4 **Presentazione del libro “Il futuro possibile” di Rocco Giordano Interventi e recensioni di:**

#### 11 **Paolo Ferrandino**

#### 12 **Pasquale Persico**

#### 14 **Paolo Costa**

#### 18 **Pietro Spirito**

## LOGISTICA

### 29 **La “Divina” Logistica**

[*Giuseppe Mineo*]

## ENERGIA

### 33 **Una visione comune europea del prezzo del gas**

[*Antonello Pezzini*]

NULLA SARA' COME PRIMA

## Le competenze necessarie

di ROCCO GIORDANO

**L**e parole d'ordine per il cambiamento sono le competenze professionali, la ricerca, l'istruzione e l'ambiente che fanno il pari con l'occupazione. Queste sono le vere sfide per poter reggere la competizione nazionale data da un sistema globale.

*In verità noi avevamo scritto che una pianificazione sistemica avrebbe dato la possibilità di intervenire sui cambiamenti. Dato che questo Paese è caratterizzato da un continuo strabismo, non riesce a darsi una strategia geo economica e geo politica che a nostro avviso passa attraverso il Mediterraneo e non più in Europa continentale. Nel corso degli anni abbiamo preferito le grandi opere soprattutto al Centro - Nord mentre per il Sud l'ammodernamento delle reti esistenti doveva servire a varare provvedimenti che fossero capaci di tenere la disoccupazione sempre più crescente. Una riforma per poter operare i cambiamenti in atto deve darsi delle priorità che, a nostro avviso, sono territoriali e istituzionali: territoriali in quanto il territorio è la carta vincente per poter coniugare l'Italia che è in metamorfosi visto che abbiamo un Nord che guarda all'Europa e un Centro-Sud che **non** guarda al Mediterraneo. Allo stato attuale bisogna intervenire non soltanto sulle infrastrutture ma anche sulla gestione dei servizi per far sì che i passeggeri siano soddisfatti rispetto ai loro bisogni; le riforme istituzionali devono partire dall'Europa, organizzando un sistema di macroregioni.*

*Un'altra conseguenza della pandemia sulla forza lavoro riguarda il tanto discusso smart working. Oggi è diventato ancor più fondamentale capire le necessità delle persone per creare un ambiente di lavoro efficiente, stimolante e produttivo. Gli attori coinvolti lungo la supply chain devono mettere in atto nuove strategie per rendere il lavoro più flessibile e accessibile.*

*La scuola e l'istituzione di ogni ordine e grado si sta misurando con la sfida tecnologica e lo smart working; siamo fieri sostenitori di questa soluzione che non può e non deve essere solo formazione a distanza!*

*Rispetto alla cultura sociale che è di resistenza ai cambiamenti, proviamo a fare qualche riflessione: quando è scoppiato e diffuso il covid19, abbiamo affrontato il fenomeno del lockdown, visto in prospettiva, con la citazione "Nulla sarà come prima".*

*Nel 2005 adottammo grazie a Teleskill, per la formazione nel settore dell'autotrasporto sul tema dei costi, della certificazione della*

*qualità, della sicurezza, il collegamento con otto aule contemporaneamente.*

*Ricordo che la strumentazione necessaria a collegare otto aule contemporaneamente viaggiava qualche volta con mezzi di fortuna da un capo all'altro dell'Italia! Siamo stati antesignani? Questo non conta.*

*L'obiettivo era definito nel programma formativo del Ministero dei Trasporti – Comitato Centrale dell'Albo per l'Autotrasporto per un management che fosse capace, a livello mondiale e in modo omogeneo di traguardare le aziende di trasporti, per la maggior parte di estrazione familiare, verso la logistica.*

**ROCCO GIORDANO**  
[r.giordanoeditore@gmail.com](mailto:r.giordanoeditore@gmail.com)

IL MERITO SI CONQUISTA

# “Il futuro possibile”

A cura della REDAZIONE

**I**l libro “Il Futuro possibile” del Prof. Rocco Giordano è stato presentato in un incontro a distanza il giorno 26 ottobre 2022.

*Il concetto fondante di questo lavoro è la centralità del sistema dei trasporti e della logistica nella progettazione economica, in una lettura non settoriale che si traduce nel «finalismo economico dei trasporti». Una lettura che ha avuto periodi di maggiore fortuna, ma che oggi appare datata soprattutto per le dimensioni del fenomeno e, alla fine, per la sua sostanziale inapplicabilità settoriale in un mondo, la cui economia diventa sempre più globalizzata. Per questo l'autore va oltre gli schemi, cercando la risposta al problema nella «geopolitica». Non si tratta di passare dal «globale» al «glocale», ma di riconoscere le opportunità che dal rimescolamento di carte in atto può avvenire; “nulla sarà come prima”.*

*Hanno presenziato all'incontro: Prof. Pietro Spirito Docente Università Mercatorum, Dott. Paolo Ferrandino Segretario Generale di FISE UNIPORT, Prof. Pasquale Persico Docente di Politica Economica e Prof. Paolo Costa Rettore Emerito Università Ca'Foscari di Venezia.*

## Sintesi dei più importanti temi affrontati dall'Autore

Lo stato di crisi della economia ormai si registra giorno dopo giorno. Gli analisti di settore ce la rappresentano con una chiave di lettura limitata al solo mercato interno, individuando alcune politiche correttive per definire un mercato dei servizi di trasporti e logistica più equilibrato nelle modalità, più competitivo per produttività, più trasparente nel rapporto domanda/offerta, ma che manca ancora di un forte indirizzo politico.

Negli ultimi tempi il dibattito mediatico sullo stato di salute dell'economia a livello mondiale scade sempre più sia nei toni che nei contenuti con una invariante: additare di volta in volta gli economisti quali responsabili delle «mancate» o errate previsioni sui trend dei cicli economici. La nostra convinzione è che gli studiosi di modellistica applicata nei diversi settori – delle finanze, dei trasporti, delle previsioni climatiche – utilizzano strumenti e tecniche che risultano ormai obsoleti in quanto i parametri e le variabili che sono alla base delle concettualizzazioni teoriche sono sempre più insufficienti a registrare i mutamenti repentini che si verificano nei diversi settori. Per anni, noi economisti abbiamo sostenuto che una spinta all'«ingegnerizzazione» dei pro-

*Il dibattito mediatico scade nei toni e nei contenuti quando si analizzano i settori di intervento*

cessi di modellistica applicata sulla base di dati e informazioni raccolti in maniera non sistematica non riescono più a misurare cicli economici che si «accorciano» sempre più e, dunque, a definire contesti e scenari futuri difficilmente rispondenti al gioco delle numerose variabili che non sono solo di tipo economico, ma dipendono sempre di più da fattori geo-politici e geo-economici.

Alla luce di queste considerazioni, ci si spiega perché il Premio Nobel per l'Economia negli ultimi anni sono andati a eminenti ricercatori che nulla a che vedere con l'economia.

Il quotidiano «La Repubblica», qualche tempo fa, con uno speciale politico-culturale, approfondiva i temi del confronto tra il mondo occidentale e quello asiatico. Un passaggio chiave era così sintetizzato: «Riforme o rivoluzioni: Pechino deve confrontarsi con Washington affrontando test più difficili. E il resto del mondo spera che i cambiamenti avvengano in modo non traumatico né bellicoso».

In questo quadro contestuale, le popolazioni hanno un nuovo modo di organizzare gli spazi con trasporti, comunicazioni, infrastrutture globali che puntano a farli diventare sempre più connessi per facilitare gli scambi, le informazioni, le culture ecc. Resta comunque un concetto di base che allo stato attuale è una invariante: «La connettività è uno dei grandi fattori di slancio nell'economia globale». In questo quadro contestuale viene sempre più invocata la teoria keynesiana degli investimenti in lavori pubblici come strumento per la creazione di occupazione e il sostegno alla domanda aggregata. È una teoria che possiamo relativizzare, considerato che i cicli economici si susseguono a caratteri temporali sempre più brevi e le opportunità di sviluppo sono sempre più affidate a variabili quali il tempo di esecuzione degli investimenti soprattutto privati e alla organizzazione dei servizi sempre più affinata dalla catena del valore più orientata al profitto e poco all'etica e su spazi territoriali che superano i confini amministrativi degli Stati.

È decisivo, dunque, spostare l'attenzione da un dibattito inutile e sterile dal punto di vista economico ad uno più interessante che riguarda le prospettive che si aprono sull'area Mediterranea, dove siamo già in ritardo storico rispetto al posizionamento che altri Paesi europei stanno occupando nei rapporti con gli Stati del continente africano. La Via della Seta è partita 15 anni fa quando i cinesi hanno iniziato, in maniera scientifica e sistematica, ad operare investimenti in Europa, scegliendo le opportunità di investimento economico e le «alleanze» giuste nei diversi settori della economia.

Il passaggio dall'Economia applicata alla Politica economica per i trasporti e la logistica non è semplice. Il tema, nel corso del tempo, è stato ampiamente affrontato, discusso, messo a punto, richiamato in più documenti. Alla fine di questo dibattito i più si

*Pechino deve confrontarsi  
con Washington discutendo  
test economici difficili*

sono convinti che i trasporti non possono essere un tema solo di economia applicata né un tema di tecnica dei trasporti di tipo ingegneristico. Tale passaggio va impostato però con una logica di sistema che riguarda fundamentalmente il territorio, non più ad una scala comunale ma ad una scala macroregionale, in quanto i trasporti e la logistica non sono temi settoriali fini a se stessi, ma devono poter fare sintesi con il territorio, con l'ambiente ecc, sotto il vincolo delle risorse finanziarie disponibili, della gestione efficiente dei servizi e dell'efficacia rispetto alle esigenze dei clienti.

La Giordano Editore, casa editrice indipendente, pubblica i lavori che pervengono in redazione, sulla base dei due principi fondamentali che ispirano la linea editoriale: correttezza metodologica anche se gli articoli sono divulgativi e trasparenza dei contenuti, che non debbono e non vogliono essere offensivi nei confronti di nessuno, anche se qualche volta «aspri» nei toni. Quando 30 anni fa iniziammo ad occuparci della Rivista del CSST – Sistemi di Trasporto – ci furono trasmessi due messaggi chiari:

- impenetrabilità dei corpi significa far dimensionare gli articoli in relazione agli spazi editoriali disponibili, privilegiando l'aspetto di sintesi rispetto ai contenuti, in particolare per il tema di fondo;
- trasferire ai giovani il principio cartesiano che è quello di utilizzare ed esplicitare il metodo seguito rispetto alla finalità del contributo dato.

Gli organi di stampa a diffusione nazionale (ma anche alcuni a diffusione internazionale) hanno sempre posto in rilievo l'impatto delle infrastrutture sullo sviluppo economico del Paese, sia per alcune opere che riguardano le Regioni del Nord, sia per altre che si stanno realizzando al Sud, notoriamente meno sviluppato. Su questo tema, per anni il dibattito è stato condizionato dal confronto politico sull'autonomia differenziata che appare ormai superato. Oggi il dibattito è animato dalla realizzazione delle infrastrutture grazie al PNRR. Di fronte a questo tiro alla fune sul piano delle iniziative politiche, circa l'impatto che le infrastrutture possono avere sul territorio e sullo sviluppo economico del Paese per effetto di politiche settoriali, resta ancora valido quanto scrivevamo nel 1990 nel volume pubblicato dalla casa editrice Franco Angeli, nell'ambito del 1° Progetto Finalizzato Trasporti, Il ruolo dei Trasporti per uno sviluppo diffuso.

Due anni fa, il 27 luglio 2020 la stampa annunciava il rilancio del progetto del Ponte sullo Stretto di Messina da parte dello stesso presidente del Consiglio. Una brochure di Rete Autostrade Mediterranee (RAM) società in house del ministero allora delle Infrastrutture e dei Trasporti ne illustrava i dettagli. Siamo stati sempre convinti del ruolo strategico del Ponte soprattutto in una visione geo-politica. Qualche anno fa, e precisamente all'indomani

*L'autonomia differenziata  
sembrava un tema superato  
ma ora torna a vivacizzare  
il dibattito politico*

del primo mandato di Barack Obama, scrivemmo che in futuro l'economia globale giocava una partita impegnativa sul continente africano.

A Milano, un gruppo di esperti di trasporti e logistica si trovarono a confronto per discutere il tema: «Le valutazioni economiche delle infrastrutture di trasporto tra errori passati e prospettive future». L'incontro, organizzato sul tema ha richiamato il lungo ed animato dibattito che negli anni Ottanta si è articolato intorno all'analisi costi-benefici per la realizzazione delle infrastrutture.

La ricerca, quando seriamente elaborata e seguita riesce a fornire indicazioni sui trend di sviluppo dei diversi settori che caratterizzano la vita economico-sociale dei paesi, di classi sociali, di aziende ecc. Nel campo della economia applicata, per i singoli settori che la caratterizzano, nel corso degli anni, abbiamo avuto modo di partecipare a tavoli di lavoro che hanno approfondito e monitorato alcuni temi, in particolare dei trasporti, del territorio, per poi operare il riscontro tra quanto veniva anticipato dalle elaborazioni operate negli anni precedenti e quanto realmente si verificava. Richiamiamo l'attenzione del lettore su due settori specifici, quello della immigrazione che riguarda il nostro Paese e quello della urbanizzazione. Nel 1985, avviato un seminario di studi, organizzato da Mario Del Visco, con la partecipazione di numerosi studiosi di geografia economica, demografia, economia e ingegneria applicata ai trasporti, veniva definito un quadro di contesto per l'anno 2010 di questo tipo:

- che nel 2000 gli immigrati nel nostro Paese, provenienti soprattutto dai Paesi del bacino del Mediterraneo, flussi alimentati anche dall'interno dell'Africa, avrebbero raggiunto il numero di 1.500.000 di persone;
- che nel 2010 questi flussi sarebbero arrivati a toccare il tetto di 3.000.000 di immigrati.

Mettendo ordine negli archivi dei nostri uffici, ci sono balzati agli occhi scritti, saggi, ricerche e documenti di lavoro che trattano dei temi della mobilità delle persone e delle merci in un contesto politico che, a partire dagli anni Settanta del secolo scorso – e per almeno un ventennio – ha definito l'ossatura dei trasporti del Paese, operando soprattutto sulle medie-lunghe tratte con collegamenti che hanno «accorciato» il Paese in termini di distanza e di tempo; evidenziando le criticità che avevamo sui valichi alpini; portando in Italia, grazie a un'accorta politica europea, quattro corridoi europei su nove, anche se gli stessi interessano soprattutto l'Italia del Nord e solo marginalmente l'Italia Centrale, trascurando il Mezzogiorno. Ma, mentre prendevamo visione della documentazione di lavoro, nella stessa libreria abbiamo trovato accostate le foto che accompagnano queste note, ovvero la figura di Pulcinella e il ritratto che impersona il Padrino. Pulcinella è il simbolo universale della napoletanità, di cui incarna

*I corridoi europei  
si fermano tutti  
al Centro Nord*

l'esuberanza, il virtuosismo mimico e canoro, lo spirito ironico, canagliesco e generoso, la «filosofia pratica» e disincantata (dall'Enciclopedia Treccani). Il Padrino è il personaggio autorevole e insospettabile che specie in campo politico si serve del proprio potere per coprire azioni illecite e favorire i suoi protetti (sempre dall'Enciclopedia Treccani). È forse lo specchio del Paese?

Si erano raccolti diversi spunti per delineare un Mezzogiorno in «agonia» ma che potenzialmente rappresentava un'area geopolitica di rilevante interesse anche sul piano economico, al punto di spingere alcuni illuminati di diversa formazione scientifica a chiedere la costituzione di un'area definita Macroregione Mediterranea, capace di migliorare una economia che raccoglie un potenziale di sviluppo di scala mondiale da orientare in primo luogo al continente africano, fino ad oggi presidiato economicamente dal governo cinese che da circa un decennio sta realizzando investimenti nei settori produttivi, ma essenzialmente nelle infrastrutture.

Se provassimo a riscoprire le «antiche» regole dei saperi, potremmo rendere meno confuso il nostro vivere civile. La regola giusta per la guida all'intelligenza, come dice Cartesio, è: «Per l'investigazione della verità è necessario un metodo». I mortali (noi), viceversa, spesso conducono l'intelligenza per vie ignote, confidando di trovare casualmente quello che andiamo cercando. In questo modo lavorano gli esperti di alchimie, non pochi filosofi e spesso gli architetti. I filosofi che sono continuamente alla ricerca del pensiero «complesso» e gli architetti che in forza della estetica e della «bellezza» rendono le opere sempre meno funzionali e molto costose. Gli alchimisti che sperimentano nuove stranezze.

La «Banca della Logistica», che abbiamo costituito nel 2005 con un credito verso le famiglie e le imprese di 40 miliardi di euro, tanto quanto erano stati valutati i maggiori costi che sopportava il Paese per i trasporti e logistica, oggi, ipotizzando ulteriori 40 miliardi di euro per gli anni intercorsi, ha una dote uguale a quella del PNRR. È una ipoteca che abbiamo acceso sullo sviluppo del Paese, con tutti gli effetti negativi di scarsa competitività delle imprese e di scarsa efficienza di fattori di produzione (utilizzo dei veicoli, produttività degli addetti). Per effetto di questa ipoteca, il Governo ogni anno deve intervenire a sostegno soprattutto della offerta dei servizi per alleggerire le pressioni dei maggiori costi delle nostre imprese, causati anche dalle diseconomie di sistema e consentire loro di marginare il conto economico.

Il dibattito sui temi che interessano il nostro Paese è fortemente caratterizzato da una serie di vicende che hanno molto distratto gli addetti ai lavori, ormai sempre più concentrati su quello che potrà accadere nei prossimi anni sul piano politico, che su quan-

*Lasciamo una ipoteca  
nei Trasporti e Logistica  
di 300 miliardi di euro*

to è necessario fare per poter offrire al Paese un quadro di contesto generale urbanistico-territoriale di infrastrutture e filiere per la logistica e la mobilità nelle grandi aree, per rendere più efficienti i nostri servizi e più competitive le nostre aziende. Questa distrazione non aveva contagiato gli esperti che hanno collaborato sia alla redazione del Piano Nazionale della Logistica, sia allo sviluppo dei temi della sicurezza di settore, alla mobilità urbana dei viaggiatori e delle merci.

I concetti e le analisi che ad oggi abbiamo letto in merito al Recovery fund e al Next Generation Eu, mancano tutte della visione per un programma strutturale dell'Italia nella logica della ripresa per la coesione territoriale del Paese e dell'Europa. Dobbiamo, invece, cercare di capire, in un sistema globale, dove guarda il mondo. Le statistiche ufficiali contano a livello mondiale 7,3 miliardi di persone, mentre le stime operate sulla base dei consumi nei diversi continenti e fenomeni migratori che stanno determinando le grandi megalopoli, riportano un miliardo circa di persone non censite. Questo è un aspetto che va tenuto in conto. Da qui è necessario guardare al Mezzogiorno d'Italia, che rispetto al continente africano è il vero polo magnetico. Quali strumenti abbiamo disponibili per una diversa visione? Occorre una nuova e rinnovata politica economica sapendo che le variabili impattano fortemente sulla tenuta dei cicli economici, che diventano sempre più brevi e sempre più interrelati tra loro, sono:

- Popolazione;
- Energia e consumi energetici: dal petrolio al gas naturale;
- Finanza internazionale e flussi;
- Ricerca e innovazione.

Leggendo il documento che auspica un rafforzamento delle politiche dell'Africa e della Unione Europea – cooperazione soprattutto in materia di trasporti e connettività – si ribadisce la necessità, da noi più volte richiamata, di «allungare» la rete delle infrastrutture nel Mezzogiorno e dei servizi nel Mediterraneo attraverso lo sviluppo di corridoi intelligenti e multimodali a promozione degli insediamenti. Questa politica richiede una lettura attenta del territorio, in modo da creare le condizioni di una vera transizione ecologica, altrimenti resta solo uno slogan.

Arrivano note e commenti da parte degli operatori e degli opinion leaders di settore che stigmatizzano il «totale abbandono» delle politiche che riguardano il settore dei trasporti e della logistica e in particolare il settore della distribuzione urbana delle merci ed il trasporto pubblico locale. In questo momento di forte crisi di sistema non si ha ancora la visione di quello che è necessario per far «allineare» il tema della mobilità verso una politica sistemica che in verità stiamo invocando da anni.

\*\*\*

*Il rinnovamento  
delle politiche Euro mediter-  
ranee in materia  
di Trasporti e Logistica*

Un punto che viene richiamato sempre più è quello delle competenze che rischia di frenare la nuova agenda per lo sviluppo. Il richiamo che viene fatto dai nostri collaboratori necessita di creare nuove figure professionali che sappiano gestire quello che sta succedendo a livello mondiale per quanto riguarda l'intelligenza artificiale, la digitalizzazione, processo tecnologico e l'energia.

Il 2022 rappresenta "l'annus horribilis". A livello globale la complicazione si è avuta perché si è aggiunta alla 'tempesta perfetta' scatenata dal covid19, anche il tema energetico. All'inizio dell'anno una forte ripresa della domanda in Asia ad in particolare in Cina ha creato un forte squilibrio dei flussi tra oriente ed occidente. Inoltre i vari cluster virali che si sono avuti in seguito alle ondate dovute alla diffusione del Covid hanno creato molti rallentamenti nelle attività portuali e non solo, dove le navi cargo sono rimaste per giorni in attesa di scaricare le merci dai container. A tutto ciò si è andato ad aggiungere la mancanza di manodopera, come i portuali ed i conducenti dei veicoli commerciali stradali, che è diventata introvabile. È ancora scarsa in alcune regioni come in Nord America ed in alcuni paesi Europei. Alcune tariffe sono anche aumentate di otto/dieci volte il valore pre-pandemici.

Si sono poi avuti altri eventi difficili da prevedere come il blocco per alcuni giorni del canale di Suez, alcuni anomali fenomeni atmosferici, nonché le guerre sui dazi che hanno incominciato e stanno continuando ad accelerare i processi di trasformazione, già iniziati da qualche anno, nella Logistica delle aziende che operano sui mercati globali.

La domanda che molti esperti del settore si pongono è: si ritornerà di nuovo ad una situazione più prevedibile e sotto controllo? La risposta a questa domanda non è assolutamente semplice ed immediata. Naturalmente assisteremo nei prossimi mesi ad una stabilizzazione e probabilmente alcune situazioni estreme tenderanno ad un miglioramento. Ma è assolutamente evidente che ci sono delle macro-tendenze come la sostenibilità energetica ed ambientale, le sfide che provengono dalle 'guerre dei dazi' che molti paesi stanno applicando come una forma di nuovo 'protezionismo economico'. Tutte queste nuove tendenze non scompariranno ed anzi accentueranno la necessità di ripensare la Logistica anche alla luce della disponibilità delle nuove tecnologie digitali.

Oggi siamo davanti a uno sviluppo sempre più complessa per l'aumento della gamma, la frammentazione degli ordini, la disomogeneità delle richieste dei consumatori e dei punti vendita. E anche per questo le nuove tecnologie, come l'Internet of Things (IoT), che stanno disegnando un commercio smart, sono un elemento quasi imprescindibile per migliorare l'efficienza e l'efficacia dei processi, in particolare grazie ad un utilizzo sempre più intelligente e tempestivo delle informazioni. I dati, e tutto ciò che gli ruota attorno, sono diventati un vantaggio competitivo.

*La sostenibilità energetica ed ambientale non si coglie con la guerra dei dazi*

## Riportiamo gli interventi alla presentazione del libro:

### Paolo Ferrandino

“Ho letto con molta attenzione il libro ricercando in esso gli insegnamenti del comune maestro, il compianto Prof. Del Viscovo e, nel leggerlo ho notato che l'autore ha un approccio complessivo dal punto di vista trasportistico che merita un'attenta lettura e anche una rilettura dell'opera, che ho fatto volentieri.

Alla fine sono arrivato ad una conclusione che, per alcuni versi, può essere scomoda per chi si occupa di economia e politica dei trasporti: l'economia e la politica dei trasporti è ormai divenuta “materia morta”. Ma a tale conclusione ci si arriva solo e soltanto se si legge il libro in maniera superficiale.

Ad una più attenta lettura la conclusione che si raggiunge è che la politica e l'economia dei trasporti sono cambiati, sono stati posti ad un livello superiore e diverso da quello in cui erano poste quando, da giovani studenti universitari e, per la prima volta, ci siamo accostati ai testi di economia e politica dei trasporti.

Oggi i trasporti e la logistica non sono temi, come ha ben evidenziato il Prof. Giordano nel suo scritto, da trattare con un approccio esclusivamente di tipo tecnico ingegneristico, in quanto questi non sono esclusivamente appartenenti a saperi di settore ma a politiche di sistema.

Tutto ciò mi trova perfettamente d'accordo anzi, consiglio scherzosamente al Prof. ed amico Giordano di non prestarlo o farlo leggere mai ad un architetto.

Questa visione però non deve far venir meno l'approccio rigidamente scientifico insegnatoci dal nostro comune maestro; non dobbiamo considerare i trasporti quale segmento e parlare di economia dei trasporti analizzando soltanto qual è la soluzione economicamente più vantaggiosa in termini di minori costi o di maggiore produttività, dobbiamo invece vedere l'economia dei trasporti come politica di saperi economici in rapporto al territorio, quest'ultimo inteso non più soltanto a scala locale. In particolare concentrandoci sull'argomento cito la visione del porto chiuso in se stesso, situazione che non c'è più e che è stata superata da anni; intendo sia la visione di un porto chiuso fisicamente rispetto alla retrostante città ma anche quella di un porto legato ad un territorio strettamente regionale.

*L'analisi costi e benefici  
o l'analisi multicriteria  
non bastano più, occorrono  
scelte di politica economica  
per le infrastrutture*

Un grande porto è un elemento di un sistema complesso, quale quello logistico, fatto da diverse modalità di trasporto legate fra loro e strettamente interdipendenti che devono avere necessariamente, nel caso di infrastrutture prioritarie, una visione proiettata in un'area regionale a scala vasta dove per area vasta

si intende quella proiettata verso il Mediterraneo come afferma Rocco Giordano nel suo libro.

La Regione a scala vasta deve, in sostanza, partire dalla macroregione Euromediterranea ed approdare al continente africano per poi passare a quello asiatico, quest'ultimo "terreno di sfida" delle potenze mondiali. In tale contesto la portualità italiana potrebbe proiettarsi in questa nuova dimensione, sempre che l'Europa aspiri ad essere nuova potenza mondiale in termini economici e politici. Tale nuova dimensione non deve far dimenticare quella a scala nazionale, regionale e locale. In sintesi possiamo inserire le nostre strutture portuali, così come ci propone Rocco Giordano, in più livelli territoriali dalla macroarea all'area urbana, fatti non solo di scelte infrastrutturali strettamente connesse ma anche ben gestite e basate su un approccio oggettivo proprio dello studioso: un approccio cartesiano. Ecco, questo è il valore aggiunto che trovo negli scritti di Rocco Giordano dove le diverse competenze e saperi specifici si combinano tra loro per arrivare alla visione globale del trasporto. Cosa che in passato, anche in ambito portuale, non si è fatto per scelte politiche finagogiche di segmento o di micro settore che hanno viziato le esperienze italiane. Abbiamo operato scelte infrastrutturali che sono scelte di "completamento di opere" e cioè opere non realizzate nei tempi giusti: le abbiamo progettate, iniziate, sospese, riprese e completate perché non si poteva fare a meno, senza forse pensare che in taluni casi era opportuno abbandonarle perché non più utili a progetti futuri, facendo così scelte più coraggiose e sicuramente più economiche.

Consiglio, infine questo libro a chi vuole accostarsi all'economia dei trasporti e della logistica ed allo sviluppo del territorio. Credo di non poter aggiungere altro, ringrazio Te Rocco e saluti i partecipanti".

### **Pasquale Persico**

"Io e Rocco abbiamo avuto una partenza in comune perché eravamo nello stesso dipartimento dove era direttore il Prof. Del Visco. Sono nato come econometra, e ho vinto il premio San Vincent in econometria molti anni fa, oltre quaranta, e l'obiettivo che mi sono sempre posto in accordo all'amico Rocco è stato quello di uscire dalla disciplina per diventare "indisciplina" e cioè disciplina che sa guardare alle altre discipline. E ciò vale per qualsiasi disciplina. Negli ultimi 50 anni il grande tema dello sviluppo è stato separato dal tema della crescita. Quindi vedo nell'intervento dell'amico Ferrandino l'accentuarsi di questa esigenza, come ho scritto nella mia recente recensione del libro, Il Prof. Rocco Giordano ci porta per mano per farci arrivare alla conclusione di guardare attraverso un macroscopio i fenomeni dello sviluppo e delle aree vaste o meglio, nell'edizione più scientifica, parlare di macro-aree.

*La logistica di area vasta  
per affrontare il tema  
della macroregione  
Euro mediterranea*

Il concetto di Area Vasta è stato sbagliato dalla Legge del Rio perché ha associato l'Area Vasta ai territori provinciali. In realtà l'area vasta è definibile quale metodologia per la progettazione di una densità, concetto già espresso da Ferrandino. Ciò significa capire che nella nuova geografia degli ecosistemi o nella geografia delle regioni o in quella dei continenti, le macro-aree affrontano problemi che riguardano dimensioni a scala variabile a seconda delle problematiche e quindi anche la disciplina "economia dei trasporti" non deve essere trattata con i metodi tradizionali. C'è bisogno invece, e Rocco lo fa con gradualità, di percorrere la storia partendo dal primo piano e unico Piano di Logistica approvato, a livello nazionale, nel 1986 per poi arrivare al disordine delle successive indicazioni sulle Autorità Portuali.

La logistica, sia essa nazionale che internazionale, è diventata orfana di una nascita di una politica economica europea e non dimentichiamo che l'attenzione alla moneta unica ha distratto rispetto agli altri strumenti di integrazione. Infatti non basta per l'integrazione in ambito logistico la sola moneta unica ma bisognava concentrare l'attenzione sul tema di come riorganizzare la logistica in una prospettiva di politica economica europea. Ciò significa guardare all'economia dei continenti e legarli alle macroaree di riferimento. Questo è chiaramente ribadito nell'ultima parte del libro mettendo in chiaro che la strada nuova è tutta da ricercare. Se analizziamo, per esempio, quello che sta accadendo nel porto di Valencia, l'area antropizzata retrostante il porto, sta per essere completamente soggiogata dalle necessità o dal bisogno di sempre più spazi del Porto di Valencia. Quindi realmente esiste un problema di equilibrio tra microaree e sviluppo regionale e tra macro e sviluppo regionale. Questo tema viene trattato da Rocco nell'ultima parte del libro come appena detto ma facciamo attenzione a definire quale è l'approccio macro e quale è l'approccio micro. L'approccio macro deve tenere il macroscopio e cioè ragionare per macroaree di riferimento e tutti quanti noi, soprattutto i miei colleghi, abbiamo trascurato la dimensione ambientale e le ecoregioni, cioè la visione in cui è presente omogeneità territoriale, quali il clima e la geomorfologia del territorio che nel passato è stato un riferimento costante.

Ciò è sempre avvenuto portando quale diretta conseguenza la scomparsa di alcune città ed il potenziamento di altre. Ma non solo, diretta conseguenza è stata anche la metamorfosi delle aree interne, dove è lecito chiamare area interna anche Milano. Se si guardano le fotografie degli anni 50' tutto quello che è avvenuto nella logistica della città che si espandeva, si capisce che il modello di logistica ha avuto bisogno di un respiro in Valpadana molto più ampio di quello che invece è venuto. Lì c'era tutto il sistema dell'assetto idrogeologico a nord di Milano.

*La logistica nazionale ed internazionale è sempre più orfana della nascita di una politica economica europea*

Stesso discorso vale anche per il nodo di Genova con un territorio fragile dal punto di vista idrogeologico che si estende fino all'Alessandrino. Chiudo con un esempio: a proposito della polemica sul perché si è voluto fare subito il nuovo ponte Morandi. Ecco, è proprio il caso in cui non si è fatta una riflessione macro ma si è subito aderito all'idea che quella infrastruttura fosse un'infrastruttura capace di dare un vantaggio competitivo all'area vasta senza averne prova. Questa è l'Economia dei trasporti di un tempo che bisogna abbandonare. Chiaramente il non fare sarebbe stato politicamente difficile da attuare però non c'è stato nessuno che non abbia messo in dubbio l'urgenza nel rifare l'opera. Ecco con questa considerazione credo che la riflessione di Rocco sia preziosa proprio per spostare il ragionamento da una visione tradizionale, senza offesa per i miei colleghi di economia dei trasporti, ad una visione in cui la componente infrastruttura va vista e rivista dentro al concetto di macro area”.

### Paolo Costa

Innanzitutto non è facile avere degli interlocutori su questi temi. Non so se il problema sia l'accorpamento dei Ministeri delle Infrastrutture con i Trasporti ma quando si mettono insieme infrastrutture e trasporti si segue un'idea che condivido ma che non mi pare sia stata poi tradotta in pratica. Fondamentalmente è che pochi hanno presente, e per pochi includo anche Rocco quando scrive la sua finalizzazione economica, che quando parliamo di trasporti, servizi e infrastrutture di trasporto dobbiamo avere di fronte la doppia derivazione della domanda che abbiamo di fronte.

Noi abbiamo un'economia e una società da servire anche con dei servizi di trasporto e questo dipende dalla prima, cioè da che società e da che economia dobbiamo servire. Una volta che si è deciso quali sono i servizi di trasporto da attuare, determiniamo la domanda e le infrastrutture che occorrono affinché questo succeda. Ciò mettere in moto un sistema di reazione: le infrastrutture per conto loro determinano alcune risposte piuttosto che di altre, ma questo secondo aspetto lo tralascio.

Quello che mi interessa di più, e che è trovo in questo libro, è il carattere distintivo di quella prima esperienza di pianificazione dei trasporti in Italia, costituita nel definire quale economia e quale società si vuol servire con i trasporti e con i servizi di trasporto che si vogliono offrire e quali infrastrutture mettere in campo. Questa idea è alla base di tutta la pianificazione; se non si definisce compiutamente cosa si vuole fare e dove si vuole andare, è difficile dare dei giudizi sulle cose che si sono fatte e si dovranno fare.

*Quello che interessa è il carattere distintivo della prima esperienza di pianificazione dei trasporti*

Il punto, secondo me, più grave della politica in Italia è che la pianificazione nasce prima della programmazione e poi dalla progettazione non è più stata portata a termine. Non sto qui a ricordare tutte le vicende della Legge Obiettivo, visto che da tempo non si è avuta occasione di seguire più quella scaletta. Prima mi domando quale economia ci sarà, e qui nasce la mia curiosità dal titolo del libro

del Prof. Giordano: che futuro devo seguire? E dico futuro, perché se seguo la scala di domanda espressa dall'economia della società, queste hanno tempi di realizzazione che sono pari a 10, 15, o anche 20 anni nel nostro Paese. È per questo che occorre un'idea di futuro che a cui voglio arrivare, altrimenti si arriverà alla conclusione di Paolo Ferrandino in cui le opere si finiscono perché devono essere finite e non perché servono. Quindi questo circuito è fondamentale dal punto che più mi interessava e che ho ritrovato in maniera eccezionale, eccezionale nel senso più banale del termine, e cioè che fa eccezione e che raramente lo si trova. Non lo si trova sicuramente nel documento finale europeo letto ieri in cui vi era il tentativo di identificare le linee guida sul futuro dei trasporti in Italia lasciatoci in eredità dal Ministro Giovannini.

Tanto è vero che si arriva ad ipotizzare che non è il caso di fare pianificazione perché siccome il mondo cambia troppo rapidamente, allora è meglio non fare i piani (processo che suona come un arrendersi). Basta guardare agli esperimenti che si fanno a livello europeo: io ho avuto la fortuna, tra le tante, di essere il Presidente della Commissione Trasporti al Parlamento Europeo per sette anni e ho seguito tutta la seconda fase di applicazione delle reti TEN-T, quelle definite dal 2004 al 2010; poi c'è stata la rilettura del 2010/2011 ed è quella che si sta facendo in questo momento.

Se ci pensate l'Europa ha immaginato già dal 2004 in avanti, anzi forse addirittura prima, quali saranno le infrastrutture per i prossimi anni, orizzonte 2030, 2040 e 2050 da aggiornare ove serva. Ma questo modus operandi è proprio quello che volevo richiamare e da riconsiderare; se noi non ci rimettiamo in un sistema di pianificazione che ci costringa a guardare a quale futuro possibile o probabile c'è, non andiamo da nessuna parte.

Io sono convinto che questo sia il tema fondamentale: la politica dei trasporti italiana non ha una bussola ma ha tante piccole bussole che danno per presupposto quel macro scenario che invece non c'è.

Passo ora al secondo punto, aspetti che Rocco tocca nel secondo capitolo del suo libro e che è quello relativo alla globalizzazione. Tale argomento mi interessa moltissimo perché quando in un Paese come il nostro che per sopravvivere economicamente deve importare ed esportare in maniera massiccia, importare le materie prime ed esportare prodotti finiti, quello che succede nel resto del mondo è fondamentale. Mi fa ridere quando si cerca di correlare le esportazioni italiane al PIL italiano, posso correlare le importazioni al PIL italiano ma se le esportazioni dipendono dal PIL degli altri Paesi è importante capire cosa succede nel resto del mondo.

*Nel documento finale  
di Politica dei Trasporti  
del Ministero della Mobilità  
Sostenibile non c'è niente  
che faccia parte  
della discussione*

Nel resto del mondo le cose sono paradossalmente molto più semplici da capire nonostante le sovrastrutture e per sovrastrutture intendo anche le pandemie e le guerre. Noi sappiamo che la geografia dei mercati che si andrà a delineare nei prossimi 15/20 anni si incrocerà puntualmente con le modifiche strutturali che vedono una centralità asiatica prima e africana dopo. Se abbiamo presente questo è evidente che abbiamo un primo problema e cioè: se guardia-

mo nel lungo periodo dobbiamo capire come attrezzarci anche per poter produrre domani servizi di trasporto che aiuteranno la nostra manifattura a raggiungere quei mercati, che vuol dire anche che dal punto di vista strutturale ci si dovrà spostare sui porti oltrepassando i valichi alpini naturali, cosa che non stiamo assolutamente facendo.

Ci stiamo immaginando che i porti servano a delle cose ma non li stiamo attrezzando a intercettare le rotte che consentiranno o che ci costringeranno a raggiungere i mercati asiatici ed africani. Se non ci attrezziamo con i porti e con gli operatori necessari lo farà qualcun altro e noi dipenderemo dalla logistica altrui.

Il fatto macroscopico che in Europa non riusciamo a spostare il baricentro di rapporto con l'esterno dal Mar del Nord al Mediterraneo è una prova della scarsa lungimiranza, anche se qualche anno fa c'è stato un tentativo per spostare l'attenzione sul Mediterraneo. Vi do un piccolissimo esempio: in queste ultime settimane la commissione ha presentato eccezionalmente una modifica della sua revisione decennale, che è in corso e non ancora completata, per le reti TEN-T per tener conto del fatto che dobbiamo immaginare di inglobare rapidamente Ucraina e Moldavia nel mercato interno europeo. Ipotesi al vaglio è quella di unificare gli scartamenti ferroviari anche in questi Paesi. Però quello che mi interessa sottolineare che nel fare questo si vuole intervenire sulle reti esistenti collegando l'Ucraina al porto di Rotterdam e non ai porti mediterranei.

Arrivo al mio terzo punto: quella eccezionale posizione geografica che abbiamo nel Mediterraneo non la stiamo minimamente sfruttando, ed i motivi sono molteplici: per mancanza di capacità di visione strategica, per mancanza di analisi del futuro e per mancanza di analisi della globalizzazione. Stiamo tutti immaginando che si possa discutere nella tripartizione classica nell'analisi della globalizzazione: trade in foods, trade in factory, trade in service, ma la globalizzazione è presente nella sola trade in factory. C'è stato un periodo storico in cui conveniva produrre laddove i costi di produzione e i vincoli ambientali e sociali erano più bassi.

Questo periodo si sta chiudendo in Cina e si sta spostando in altri Paesi. Ad esempio in questi anni la produzione nel settore tessile e dell'abbigliamento non è ritornato tutto in Europa, ma, in parte, si è spostata in India. Ciò che succederà fra tra dieci o trent'anni deve costituire la base, è questa dipenderà dalla demografia che, come sapete, alla fine di questo secolo, 80% della popolazione mondiale sarà tra Asia ed Africa. Noi saremo un residuo.

Allora è evidente che i mercati su cui si deve puntare sono questi e se non attraverso la via della seta allora attraverso quella del cotone. Ma dobbiamo attrezzarci.

Ultimi due punti :il ruolo del mediterraneo e la nostra convinzione di essere piattaforma logistica nel Mediterraneo.

*La posizione geografica nel Mediterraneo non la stiamo sfruttando affatto*

Il Mediterraneo può essere contemporaneamente mare di scambio e di transito; se guardiamo alla prevalenza di quei mercati asiatici e africani oggi è solo un mare di transito perchè non siamo stati capaci di attrezzarci.

I motivi sono tantissimi! Nella mia carriera, ho avuto la fortuna di essere Presidente di Autorità Portuale e in quello pensavo di poter contribuire affinché ciò avvenisse, ma non è stato possibile. A tal proposito vi consiglio di vedere gli incrementi di traffico dei container dal 2014 al 2019, cioè prima della pandemia, ed osserverete che questi sono tutti concentrati a Rotterdam, Anversa e Amburgo in subordine, in Italia non c'è praticamente più nulla, mentre il Mediterraneo tiene le briciole. In questo momento nei rapporti globali di traffico merci noi, nel Mediterraneo siamo assimilabili, come diceva un mio amico statunitense, ad essere in una "città *del Everybody plays Home*". Cioè tu sei al centro degli Stati Uniti ma tutti ti passano di qua e di là, tu credi di essere al centro ma nessuno ti tocca e noi rischiamo, almeno per traffici, di divenire un "Everybody plays Home".

Passiamo infine all'ultimo punto: l'Italia piattaforma logistica Mediterranea. Lasciamo perdere il traffico di transito perché la parte che tocchiamo si ferma o al solo Pireo o al solo porto di Valencia; poca cosa, ma anche per quello di scambio siamo nella stessa situazione, nel senso che fino a che il costo del trasporto via mare sarà un ottavo di quello via terra è evidente che il miglior modo di entrare in Europa dal Mediterraneo è di lavorare sugli archi portuali ascellari per portare le merci fino a Genova fino adesso a Trieste Venezia. Non ha nessun senso entrare da Suez e fermarmi a Taranto per poi fare 1000 km su ferro quando potrei farne invece farne 1000 km per acqua. Allora in che modo siamo piattaforma logistica nel Mediterraneo? È il contrario invece se si pensa a quella via del cotone a cui devo dire con intelligenza Rocco accenna, l'Italia diventa di fatto l'avamposto di chi esporta in Africa.

È evidente che se riuscissimo a fare le operazioni tipiche di una industrializzazione protesa verso l'esportazione e cioè di concentrare tutto nelle ZES portuali del Sud, allora noi saremo veramente la manifattura che serve per portare l'industrializzazione in quei paesi. Le ZES che stiamo facendo non sono utilizzabili; l'errore che commettiamo a mio modo di vedere è che guardiamo il Mezzogiorno come area che importa perché è vicino a dove arrivano le merci invece dovrebbe essere intesa come aree di esportazione essendo vicino a mercati che oggi sono piccoli e modesti, a parte l'Egitto, ma che stanno crescendo poichè passando per Suez e Gibilterra vanno ad aggredire l'Africa che si svilupperà in maniera esponenziale.

Questo è il nostro destino e con questo concludo la mia opinione su questo ultimo punto. Opinione che diverge e mi perdoni Rocco, dalla sua. Ma se non siamo attenti rischiamo grosso per lo scambio e per il transito.

Non ci siamo attrezzati con il potenziamento dei porti ascellari per intercettare i traffici est-ovest ed abbiamo fallito restando fuori;

*Se riusciamo a varare  
delle ZES per una industria-  
lizzazione protesa verso  
l'esportazione saremmo  
davvero competitivi*

adesso dobbiamo attrezzare i porti come porti industriali per non perdere questa ulteriore opportunità ed uscire definitivamente come piattaforma logistica del Mediterraneo. Così facendo anche le aree industriali del nord ne trarranno vantaggi, potendosi proiettare verso i mercati africani. Questa è strategia e non è possibile che venga lasciata alle imprese di trasporti e manifatturiere.

Questa è strategia politica perché quello che manca, e chiudo in tutto il mondo dei trasporti e non soltanto, purtroppo è che noi siamo andati avanti con delle specie di politiche corporative e cioè abbiamo chiesto agli operatori cosa volevano, li abbiamo seguiti, mentre quest'ultimi avevano delle visioni miopi”.

### **Pietro Spirito**

“Ho apprezzato molto il libro di Rocco Giordano, in quanto pone importanti quesiti su cui poter ragionare. Innanzitutto i ragionamenti contenuti nel volume ci ricordano che la logistica è una chiave fondamentale di riorganizzazione dei processi industriali. Senza una lettura delle reti di connessione tra luoghi di produzione e luoghi di consumo non si riesce a comprendere la mappa della geoeconomica che oggi condiziona la geopolitica e la geostrategia.

Condivido pienamente anche l'intervento di Paolo Costa e comincerei a discutere su un punto che è argomentato nella riflessione elaborata da Rocco Giordano nel suo libro: l'assenza drammatica della pianificazione nella architettura delle politiche economiche del nostro Paese, almeno a partire da trenta anni a questa parte.

Si è eclissata prima la pianificazione su scala multisettoriale, ma anche i singoli comparti hanno cominciato a registrare un processo di regressione strategica, sino a contaminare tutte le discipline verso il silenzio della programmazione. Abbiamo cominciato a muoverci a tentoni. L'ultimo piano dei trasporti, che possa definirsi tale per metodo, per architettura e per modalità di costruzione, è stato quello realizzato a metà degli anni Ottanta.

A quei tempi muovevo i miei primi passi professionali: vedevo tali accadimenti dall'interno di ferrovie e posso affermare che tale Piano ha fornito, anche successivamente, a tutti noi addetti ai lavori, una serie di stimoli - e soprattutto di indicazioni - che magari sono stati seguiti solo in parte ma hanno contribuito a tracciare una rotta che non solo ha migliorato la qualità della discussione pubblica, ma ha anche indirizzato il sistema delle decisioni in una direzione sostanzialmente coerente. La realizzazione del quadruplicamento veloce della rete ferroviaria nazionale, realizzato poi nei decenni successivi, trova le sue fondamenta analitiche proprio nel PGT del 1986.

Fattore decisivo di tale piano è stata la capacità di orientare i processi che, secondo me, è mancata completamente nei decenni successivi. Sono emersi soltanto slogan che non hanno contribuito in alcun modo ad orientare le scelte nella direzione necessaria

*Negli anni della ripresa  
economica del dopo guerra  
c'era una politica  
economica che teneva  
in gran conto  
la pianificazione*

per il consolidamento della qualità infrastrutturale e logistica del Paese.

In sintesi la politica ha dismesso la pianificazione, ed attraverso questa decisione ha abdicato ad orientare la società. Recentemente ho scritto un articolo per la Rivista Giuridica del Mezzogiorno, che uscirà nei prossimi mesi, dove sostanzialmente ricostruisco la questione della dismissione della pianificazione: emerge una grave contraddizione sulla quale non abbiamo riflettuto in modo sufficiente.

Nei decenni della ripresa economica del dopoguerra, e fino a tutti gli anni sessanta, questo nostro Paese aveva costruito una architettura di pianificazione molto articolata. Operavano all'interno delle strutture ministeriali task force e gruppi di lavoro che si occupavano di disegnare scenari di programmazione coerenti, con la presenza di tecnici di grandissimo valore, quali Giorgio La Malfa, Pasquale Saraceno, Giorgio Ruffolo, Antonio Giolitti. Quelli erano gli anni in cui io non frequentavo tali ambienti ma i documenti redatti li ho letti tutti negli anni seguenti ed ho capito che in quegli anni vi era la capacità della politica di riflettere sul futuro economico ed industriale del Paese. Successivamente - dagli anni Settanta in poi - tale capacità di pianificare per orientare il senso di marcia della società è venuta via via scemando. E' cominciata la lunga stagione del tatticismo esasperato, che ancora condiziona l'incapacità di guardare nella direzione del futuro.

I documenti degli anni successivi sono definibili esercizi di "assolo programmatico" incapaci di prospettare ed influenzare una visione profonda sul futuro del Paese. L'Italia ha dismesso l'ambizione di proiettare le proprie energie verso una direzione condivisa, operando scelte. Negli anni della ripresa economica del dopo guerra c'era invece una politica economica che teneva in gran conto la pianificazione: grazie ad una sostanziale unità, sia pure caratterizzata da una aspra discussione pubblica, l'Italia è uscita dalle secche della distruzione post-bellica ed è diventato uno dei Paesi più industrializzati del mondo. Possiamo, quindi, affermare che negli ultimi quattro decenni l'Italia, abbandonando la pianificazione, ha contestualmente avviato un processo di lento declino sul quale bisogna riflettere. La politica non è stata in grado di disegnare il futuro per generare un percorso virtuoso di innovazione tecnologica.

Si è passati, mi esprimo con una battuta, all'evocazione fantasiosa di un'analisi sociologica rispetto al rigore pianificatorio che invece è stato completamente abbandonato e senza nemmeno farsi una domanda. Perché è accaduto questo processo di involuzione? La risposta in parte l'ha data Paolo Costa nel suo intervento, però vorrei tornarci con uno specifico esempio: nei processi di pianificazione le imprese si sono sostituite allo Stato: lo hanno fatto le imprese sia pubbliche che private, mediante surrogati di programmazione che vedevano necessariamente meno presenti l'interesse generale. Dalla mia esperienza posso sicuramente af-

*L'impresa pubblica  
è molto più debole  
di quella privata  
e la pianificazione spesso  
viene dettata  
dal settore privato*

fermare che tra le aziende pubbliche Ferrovie dello Stato abbia assunto - e credo assuma ancora - un ruolo da protagonista nei processi di pianificazione in questo nostro Paese, ed in particolare nella pianificazione di una parte rilevante del sistema dei trasporti.

In assenza della politica pubblica mediante una pianificazione di interesse generale le imprese si adattano - nel bene nel male - , ma comunque nel loro interesse, a definire un loro percorso che trasmettono alla politica, a volte dando un apporto positivo agli interessi generali, altre volte invece segnando il passo perché guardano solo alla prospettiva della propria profittabilità, che può benissimo essere in contrasto con la tutela degli interessi generali.

In sintesi, al vuoto del disegno pubblico si è sostituito il pieno delle imprese. Passo al secondo punto su cui intendo discutere: per un certo periodo in assenza di pianificazione pubblica ha risposto in via surrogata l'impresa pubblica. Non era esattamente la strada più efficace rispetto al sentiero corretto che era quello della programmazione pubblica ma, diciamo, che si provava a mantenere viva una prospettiva di medio e lungo periodo. Le grandi imprese statali non erano certo in grado di esprimere una visione generale, ma almeno lasciavano in vita una prospettiva settoriale in comparti rilevanti come l'energia, la siderurgia, i trasporti. Adesso siamo passati ad un terzo scenario: oggi l'impresa pubblica è notoriamente molto più debole, quasi non c'è più, e la pianificazione è passata nelle mani dagli oligopoli privati. Noi siamo oggi, l'ho scritto in un recente libro ("Il capitalismo della mobilità. Oligarchi e sudditi nei trasporti", Guida Editore), in un mondo il cui potere è stato preso saldamente nelle mani dagli oligarchi del neo capitalismo globalizzato, in tutti settori ed anche nel comparto della mobilità e nel mondo marittimo; questo è particolarmente visibile e chiaro.

Si è cominciato dal processo di concentrazione delle principali compagnie, successivamente sono nate le alleanze e con le alleanze si è completato il processo che ha condotto ad un rigoroso potere di mercato, perché l'Europa ha anche concesso, con tre consecutive decisioni sulla exemption rule, l'autorizzazione alla concentrazione, oltretutto con un livello di tassazione tra l'altro di favore. Lo denuncio ogni volta che questo è uno scandalo, ma ciò non viene mai approfondito. Queste grandi compagnie che hanno fatto e, fanno enormi profitti, pagando solo il 7% di tasse grazie alla decisione dell'Unione Europea.

Come è noto le prime sette grandi compagnie hanno registrato profitti per 150 miliardi di dollari nel 2021 e adesso chiuderanno il bilancio del 2022 con circa 200 miliardi di dollari di utile, sempre tassati in Europa al 7%. L'idea che bisognasse superare i monopoli pubblici nei trasporti era giusta, e io ho lavorato in questa direzione. Francamente non mi aspettavo però che si passasse direttamente all'oligopolio privato, senza nemmeno

*Al processo  
di concentrazione  
delle compagnie marittime  
sono seguite le alleanze*

passare per una stagione di concorrenza ad armi pari tra soggetti economici.

Le ferrovie sono decomposte, riorganizzate ed in parte liberalizzate, l'accesso alla rete è consentito anche per l'alta velocità ad un secondo vettore mentre nel trasporto delle merci operano 27 imprese private che concorrono con l'ex vettore monopolista. L'impresa pubblica è molto più debole di quella privata e la pianificazione spesso ora viene dettata solo dal settore privato.

Bisognava aprire il mercato ed è giusto che sia accaduto ma non mi aspettavo che al posto del monopolio pubblico subentrassero gli oligopoli privati senza nessuna regolamentazione; questa è la vicenda che sta accadendo, e oltretutto con una capacità di acquisizione e di concentrazione negli altri settori che è spaventosa.

MSC, giusto per fare un esempio, è diventata il primo operatore al mondo nel settore del trasporto marittimo dei contenitori e sta facendo shopping in giro per l'Italia, ma anche in Europa, e a scala mondiale: con una singola acquisizione ha comprato i principali porti dell'Africa acquisendo la società francese Bolloré Logistic per 5 miliardi di dollari: si tratta di una impresa che opera in 32 porti in Africa. Tutto ciò per confermare ciò che dice Paolo Costa sulla proiezione futura dell'Europa verso il continente africano. MSC è il futuro dell'Africa con i suoi 32 porti acquisiti. MSC sta inoltre tentando di acquisire ITA e Italo, rispettivamente nel trasporto aereo e nel trasporto ferroviario ad alta velocità, insomma è un po' dappertutto. La stessa società ha inoltre comprato recentemente il terzo operatore mondiale dei rimorchiatori per un miliardo di dollari: si tratta di un servizio alle navi che costituisce uno dei tasselli fondamentali della organizzazione nei porti. Queste sono le notizie riportate nei trafiletti di breve che si leggono sui giornali: difficili da scovare come se fossero dettagli poco significativi. Ci vuole la lente di ingrandimento per monitorare con attenzione quello che sta accadendo nel capitalismo della mobilità. Siamo in presenza di una concentrazione proprietaria nel mondo dei trasporti, in assenza di regolazione che rende un danno al mercato. Danno procurato anche per un'altra ragione: ho memoria sufficiente per ricordare che quando gli autotrasportatori chiedevano di aumentare le tariffe del 2% o 3%: si determinava immediatamente una sollevazione di scudi da parte di Confindustria.

In qualche caso si determina anche una serrata degli industriali e ricordo bene quando la Fiat ha chiuso i cancelli delle fabbriche perché i camionisti volevano l'aumento dei prezzi. Al contrario c'è stato in due anni l'aumento del 500% dei prezzi dei contenitori e non c'è stato un industriale che abbia detto una parola, neanche una. Dove sono i capitani coraggiosi? Erano coraggiosi solo con i camionisti italiani? E' accaduto un radicale sommovimento nei rapporti di potere che ha spostato l'asse delle decisioni dai manifatturieri ai logistici, dall'industria alle piattaforme digitali.

*La concentrazione  
proprietaria  
in assenza di regolazione  
reca danni al mercato*

Il deficit di pianificazione presenta il suo conto. Proprio di fronte alle trasformazioni che si sono determinate torna ancora più di attualità la responsabilità della politica di disegnare le traiettorie per il futuro. Solo con un ritorno in campo della programmazione si possono affrontare tematiche complesse come quelle che emergono dalla realtà economica e sociale dei nostri tempi. Prima lo capiremo e prima potremo ricominciare a pensare allo sviluppo dell'Italia, alla qualità delle infrastrutture, alla efficienza della logistica.

LA VISIONE MULTIDISCIPLINARE E' CIO' CHE STIAMO DISCUTENDO

# Economia dei trasporti: accelera la visione multidisciplinare

di PASQUALE PERSICO

**L**a riflessione del Prof. Rocco Giordano nel volume “Il futuro possibile” individua le dinamiche a scala globale in relazione ai temi del clima e della transizione ecologica.

*Il manuale delle infrastrutture ora c'è, speriamo che il nuovo ministro sia quello giusto con visione lunga su macroaree di riferimento e politica riconoscibile e misurabile.*

A quasi quarant'anni dal varo del primo Piano nazionale (1986), il Prof. Rocco Giordano decide di riscoprire tutte le finalità economiche e sociali del mondo dei trasporti e della logistica globalizzata. La sua ricerca applicata, cresciuta nel tempo, ci rende partecipe della separazione disciplinare dell'*economia dei trasporti* dall'*ingegneria dei trasporti*. Questa separazione ha finito per ritardare la nascita di visioni nuove, adatte a fare crescere le due discipline. L'accelerazione della globalizzazione ha fatto emergere i limiti delle elaborazioni disciplinari applicate e teoriche nel cogliere le nuove economie di scopo e di diversità da inventare. Si doveva cercare un approccio *in-disciplinato*, cioè capace di dialogare con molte altre discipline, per poi consolidare la *transdisciplinarietà* necessaria a collocare l'economia dei trasporti dentro la più ampia visione di una politica economica dedicata alle macroaree e alle macroregioni. I temi della competitività globale hanno costretto a muoversi, in termini di nuova ricerca, con un *approccio di macroscopio* (della mente) accanto agli equilibri aziendali. La riflessione di Giordano (*Politica ed economia dei trasporti e della logistica*, Giordano Editore) ben individua le nuove economie che a scala globale competono e che oggi sono, in diversa dimensione, impegnate sui temi del clima e della transizione ecologica, dell'energia e dei sistemi energetici, che fanno da arbitro nei conflitti tra le diverse visioni delle nazioni. Oggi anche la Cina scopre che ha bisogno di aiuti e di relazioni con la politica economica dei continenti; pertanto il tema della logistica e dei trasporti ha necessità di essere analizzato insieme al problema delle infrastrutture, che aiutano le nazioni ed i continenti a produrre economie esterne connesse al buon governo: deve emergere una visione di lungo termine (vedi anche la richiesta di stabilità nelle decisioni del prossimo governo da parte dei settori industriali).

*Il manuale  
delle infrastrutture c'è!  
Speriamo in una politica  
riconoscibile e misurabile  
nei Trasporti e Logistica*

Il Prof. Giordano riprende il tema delle politiche keynesiane per immaginare la possibilità di dare valore strategico alla domanda effettiva che può innestarsi tra la *Via della Seta* e la *Via del Cotone*. La metafora non è neutrale perché si tratta di capire – nell’attuale confusione – quale visione deve emergere della nostra macroregione mediterranea. Giordano fa una scelta di campo e dice che l’Italia deve guardare di più alla Via del Cotone. Questo sottolineare la strada da prendere, però, può significare che *l’economia dei trasporti non è, attualmente, un’economia, per così dire, vera e propria, ma deve fare (ancora) un triplice salto per conquistare un ruolo specifico nella Politica economica dell’Europa e dell’Italia.*

Non ci sarà una visione nazionale senza una visione delle economie dei continenti. Questa è la proposizione principale per le future elaborazioni disciplinari che devono incontrarsi. Rientrano in campo i nuovi saperi e il tema dell’economia si mischia con l’ecologia, le due problematiche devono camminare insieme. L’analisi costi e benefici dei progetti nella vecchia consuetudine (il passato ministero) è divisiva. L’apprendere ad apprendere – per ogni singolo territorio che vuole diventare parte di un arcipelago globale – deve assumere il profilo della parte di politica regionale specifica, tenendo insieme la Città e l’Altra Città in un nuovo rapporto di reciprocità, che eviti disuguaglianze negli standard di accessibilità per imprese e famiglie.

Ecco, allora, che prendono luce le cosiddette politiche di sistema, e – nel linguaggio dell’autore – non vi deve essere doppiezza tra il “Padrino e Pulcinella”. Le politiche di sistema possono, col tempo, rivelarsi credibili, senza mille dubbi (vedi il ponte sullo Stretto, sempre presentato fuori da una visione sistemica tra macroregioni). Allora, le *finanziarie da elaborare*, nel tempo, non devono più contraddirsi, come forse avverrà nel riconoscimento dei limiti o dei vantaggi del Pnrr.

Il ritardo tecnologico del sistema della logistica è valutabile e stimabile, con cifre che riguardano più finanziarie da dedicare al settore; diventa, quindi, decisivo il modo in cui dialogano Ministero delle finanze e Ministero delle infrastrutture.

La visione unica è difficile da realizzare, e non a caso il Prof. Giordano parte da lontano per definire un possibile ruolo nella logistica globale delle singole regioni italiane. Egli affronta un focus specifico dedicato alla macroarea euromediterranea (definitiva come l’area presidiata dalla Marina Militare Italiana per garantire l’arrivo del gas nei porti di più continenti, *attrezzati per eliminare la dipendenza dalla Russia*).

Oggi, per uno studioso come Giordano che ha visto la metamorfosi della sua disciplina, l’impegno scientifico si concentra nel rilancio del tema delle macroaree e dei nuovi modelli di governance. Bisogna dare alla parola infrastruttura una diversa scala strategica fino a predisporre la visione dei futuri possibili. Ecco: il

*La metamorfosi  
che sta subendo la disciplina  
dell’economia e dei trasporti  
richiama il tema  
delle macroaree  
e della governance*

manuale per il ministro delle infrastrutture c'è, speriamo che arrivi il ministro giusto con la visione lunga sulle macroaree di riferimento e sulla politica economica ad efficacia riconoscibile e misurabile.

PASQUALE PERSICO  
[ppersico@unisa.it](mailto:ppersico@unisa.it)

*Pasquale Persico, è Professore Ordinario di Economia Politica alla Università degli Studi di Salerno. Ha ricoperto nel corso degli anni numerosi incarichi in seno all'Università e ha coordinato numerosi gruppi per ricerche di politica economica applicata, sia a livello nazionale che internazionale.*

SI RINNOVA LO SPIRITO DELLA LOGISTICA

## Dalla Via della Seta alla Via del Cotone

Di PIETRO SPIRITO

**L**a scuola di analisi economica nei trasporti e nella logistica ha potuto contare sempre solo su pochi punti di accumulazione culturale e su poche eccellenze. Napoli è sempre stata una piattaforma di conoscenza e Rocco Giordano è allievo di Mario Del Viscovo, un caposcuola riconosciuto da tutti.

Già solo per questa ragione, il libro di Rocco Giordano “Il futuro possibile. Riscoprire il finalismo economico dei trasporti”, è un volume di grande interesse. Lo diventa ancora di più per il momento nel quale queste riflessioni sono state pubblicate: la logistica si trova al crocevia dei cambiamenti fondamentali nella strutturale del capitalismo mondiale, fra il tramonto della globalizzazione e l'alba di un nuovo regionalismo multipolare. La crisi pandemica e la guerra ucraina, determinatesi in sequenza, stanno dettando i paradigmi di una nuova agenda logistica funzionale alla riorganizzazione economica che si sta determinando.

L'Italia continua a soffrire di una debolezza strutturale nella logistica che ne mina le capacità di competitività internazionale, nonostante un tessuto manifatturiero con una armatura ancora robusta e concorrenziale. La trama dei collegamenti con i mercati internazionali ci vede al dodicesimo posto per numero di relazioni, ma al ventiduesimo posto per intensità e valore degli scambi.

I maggiori costi che sopporta il nostro Paese per le inefficienze della politica della mobilità hanno raggiunto livelli non più sopportabili: 27 miliardi di euro all'anno solo per il trasporto merci su un totale di 40 miliardi. Queste conseguenze sono frutto di una architettura logistica non gerarchizzata e frammentata: per le merci sono stati finanziati 23 interporti, mentre quelli che sono strategici si contano quasi sulle dita di una mano; nei porti abbiamo costituito 15 Autorità Portuali, ma solo cinque o sei operano nella logica del mercato globale dei trasporti marittimi; stesso ragionamento riguarda gli aeroporti.

Una delle necessità è la riforma degli assetti istituzionali nel sistema dei trasporti e della logistica: i luoghi delle decisioni pubbliche sono tanti, spesso assumono orientamenti che non si indirizzano nella stessa direzione. Le istituzioni da riunire sono tante ed uno degli elementi fondamentali del problema sta in un federalismo che ha interrotto la catena delle decisioni e la tempestività della attuazione.

*L'Italia continua a soffrire di una debolezza strutturale nella logistica che mina le capacità della competitività internazionale*

Secondo Rocco Giordano occorre ritrovare il senso dello Stato quale valore primario per i cittadini e ricominciare a definire prospettive lungimiranti sulle capacità di programmare e pianificare, premesse indispensabili per realizzare e mantenere un sistema infrastrutturale coerente con gli obiettivi di sviluppo della competitività industriale e logistica.

Un altro elemento che rende meno concorrenziale il sistema logistico nazionale è una struttura di sussidi erogati ai diversi settori del trasporto ed ai diversi operatori che non determina in realtà una scelta sulle preferenze che il governo intende operare per finalità di politica pubblica. I sussidi spesso si sovrappongono e si elidono, determinando segnali contraddittori che non delineano una coerente politica delle infrastrutture e della mobilità.

Le ragioni di questa minorità logistica, secondo Rocco Giordano, risiedono nello scollamento tra mondo dei saperi e mondo operativo, nello scollamento istituzionale appesantito dal processo di regionalizzazione che ha indebolito le amministrazioni centrali, nello scostamento tra evoluzioni tecnologiche ed innovazioni nelle imprese.

I modelli previsionali hanno mostrato scarsa capacità di interpretare le trasformazioni che si stanno determinando con un ritmo accelerato e con una sequenza di accadimenti che ha determinato una rivoluzione negli assetti delle relazioni geopolitiche e geostrategiche internazionali.

Il ciclo logistico negli anni recenti si è spezzato. I grandi gruppi industriali sono in forte affanno. Si tornano a ricostituire le scorte, il just in time è entrato in crisi per effetto della congestione anche sulle rotte internazionali di connessioni. A fronte di una logistica a ciclo teso, ci avviciniamo ad una logistica per lotti, ovvero su magazzini e scorte sul versante della produzione, mentre il ciclo della fornitura del prodotto finito diventa sempre più complesso, più costoso, e più congestionato.

Alla tanto decantata Via della Seta, che era il progetto strategico della Cina per conquistare i mercati commerciali dell'occidente, l'Italia dovrebbe sostituire la Via del Cotone, costituita dalla macroregione mediterranea, con i paesi del Nord Africa che possono essere il cuore di una stagione di sviluppo per i prossimi decenni, a condizione che raggiungano una stabilizzazione politica ancora carente.

In un sistema di scenari fortemente in fibrillazione e con struttura di variabili strategiche continuamente mutanti, la centralità del continente africano costituisce una invariante, sia sul versante delle materie prime sia sul versante del futuro possibile dal punto di vista della industrializzazione.

In questa logica uno degli asset da mettere a sistema e da orientare verso la Via del Cotone è quello delle autostrade del mare, settore nel quale l'Italia possiede una posizione strategica di van-

*Il progetto strategico della via della seta va sostituito con la via del cotone*

taggio competitivo. Mettere in connessione le sponde nord e sud del Mediterraneo con relazioni densi e frequenti è una delle caratteristiche necessarie per stabilire non solo collegamenti indispensabili per la cooperazione economica ma anche per articolare una piattaforma di specializzazione economica tra Europa ed Africa.

**Pietro Spirito**  
[spiritopietro1962@gmail.com](mailto:spiritopietro1962@gmail.com)

***Pietro Spirito**, è laureato in Scienze Politiche presso l'Università Federico II. Ha frequentato il Master in sviluppo economico dell'Unioncamere. È stato componente dell'ufficio studi della CONSOB, per poi cominciare un lungo percorso professionale nelle Ferrovie dello Stato, dove ha svolto molteplici incarichi manageriali. È stato Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale. Attualmente è docente di management delle Infrastrutture presso l'Università Mercatorum.*

PER SUPERARE LE CRITICITA' DELLA LOGISTICA

## La "Divina" Logistica

di GIUSEPPE MINEO

**A**bbiamo ricevuto da Mineo che già nel 2020 pubblicò un articolo un po' visionario. Oggi, giocando con le terzine, ci ha fatto pervenire una nota che ricalca i versi danteschi; tanto è vero che "divina" è riferita a Dante e nelle rime lancia i messaggi su quello che sarà la logistica nel futuro. Noi abbiamo sottolineato i passaggi più importanti per fare in modo che il lettore possa capire i messaggi che vuole lanciare l'autore, tutti in divenire.

Ben ritrovati! Siamo nel 2022 e gli spunti per il futuro ci sono...voglia di scrivere però un po' poca... ma ripartiamo da quanto scritto su SdL nel 2020. Siamo in pre-pandemia e nel mio articolo riprendo le parole di Herbert Diess CEO di Volkswagen che coraggiosamente metteva il proprio gruppo di fronte a una nuova realtà del mercato mondiale in fase di transizione energetica poi, nei mesi successivi, provava con grandissimo sforzo e rapidità ad implementare questo cambiamento disruptive ma, probabilmente stretto dall'eccessivo impatto piombato sulla forte organizzazione del "popolo" tedesco chiude il suo incarico il 23 luglio 2022 dopo quattro anni al comando. Da questo momento il gruppo tedesco decide di cambiare corsia di marcia portando al volante dal primo settembre Oliver Blume proveniente da Porsche... vedremo come andrà in futuro.

Nel 2021 invece sviluppo con carta e penna l'intuizione del parallelismo ghiaccio-acqua-innovazione tecnologica, vincente qui la suggestione delle cascate di energia in successione e della difficoltà nel contenerne il prepotente avanzare e ancora non si poteva prevedere la tremenda scossa dello scorso 24 febbraio in Europa dell'Est anche se, tra mondo vuca e rivoluzione energetica (di nuovo presente anche qui), non potevamo escludere una valvola di sfogo per questa enorme pressione internazionale che speravamo ormai definitivamente estinta.

Oggi, verso la fine del 2022, cosa cambia? Ormai da mesi tutto gira attorno a due sole parole che vediamo sempre, dovunque e ben precise come prese con la loro definizione da un dizionario. In realtà sembrano fungere da specchio, come un riflesso continuo e allo tempo stesso molto superficiale. La realtà è ben diversa e molto ben nascosta, direi quasi trasparente e solo per pochi visionari che hanno avuto la possibilità e la capacità di intravederla. Quindi così come fece il sommo Dante accingiamoci, in questi pochi minuti, per una selva oscura e proviamo qui a scendere e scavare un po' più in profondità... curiosi di vedere chi incontreremo lungo il cammino.

Ormai da mesi tutto gira intorno alle parole: sostenibilità ed energia

Appaion granelli di spiagge mai nate  
 dall'alto vedonsi tali bytes e son detti **Zetta**  
 son come appiglio per quattro cascate.  
 Mentre il **newnormal** domanda permesso  
 un cambio dirompe e passa veloce  
 non ferma il passato, **non è più lo stesso**.  
 Tra tante teorie pur parrebbe applicato  
 il primo che scorgo Messer Digitale  
 lo vedo smilzo un poco affamato,  
**è in cerca di dati** che fiuta e non trova  
**di nuovi modelli** nel mondo complesso  
 ci dia un risultato e **ne porti la prova**.  
 Di lì pressappoco **su tre livelli** resta  
**sostenibilità**, priva d'aria e risorse  
 che se ben trovate ne sorge gran festa.  
 Fatto questo, possiamci anche avviare  
 una **catena di tanti nodi** dispone  
 su questi certo dobbiam rovellare,  
 novelli obiettivi or sia ben rivedere  
 programmi io scelgo per tal intervento  
 flessibile, dinamico, **ma serve sapere**.  
 Nati non foste a esser programmatori  
 quantunque **di algoritmi son le soluzioni**  
 speriamo in coda almen **utilizzatori**.  
 Ecco qui sorge un dilemma, **son soluzioni o piattaforme?**  
 Cerco risposte a chiunque proponga  
 la cosa è certa, o **si studia** o si dorme.  
 Passiamo in mercè di un **cloud controllato**  
**di sicurezza** tra noi siam alla cerca  
**di ecosistema** tal pronto, **standardizzato**.  
 Cercasi al fondo soluzioni a li problemi  
 come Einstein semplifico quel complesso,  
**di processi e decisioni** per stare sereni.

Invece della prosa stavolta ho scelto le rime della commedia per sviluppare i pensieri complessi, servirebbe lo so già una parafrasi, ma lascio al lettore lo studio e l'interpretazione.

Giuseppe Mineo  
[giuseppemineo@inwind.it](mailto:giuseppemineo@inwind.it)

**Giuseppe Mineo**, è laureato con lode in Ingegneria Gestionale, indirizzo Trasporti, presso l'Università di Palermo. È stato responsabile logistico al porto di Trapani per progetti intermodali ed internazionali come il LGTS di Greenstream (ENI, Saipem UK, etc.) e per gli Act 8 e 9 della Louis Vuitton Cup. Consulente direzionale 81/08, ADR, P&I è autore di articoli e promotore di iniziative di problem solving e open innovation con focus sul mindset e i futuri processi di digitalizzazione delle imprese. Esperto certificato ELA Senior è docente presso Fondazioni ITS Logistica e Trasporti per le materie di indirizzo, ICT, trasformazione digitale e Logistica 4.0+ e studioso di applicazioni di algoritmi, AI, 5G ed Edge Computing.

IL PRESIDENTE DELLA CORTE COSTITUZIONALE CI LASCIA QUESTA TESTIMONIANZA

## Dal Parlamento spesso silenzio e voci discordanti

da HUFFPOST

**I**l Presidente della Corte Costituzionale Giuliano Amato nel saluto di commiato dei suoi nove anni trascorsi alla Corte con scadenza 18 settembre 2022 ha così commentato:

"Il mondo è cambiato nel corso dei nove anni che ho passato alla Corte. E non è cambiato in meglio. Sono aumentati i conflitti fra Stati, dentro e fuori l'unione europea, sono aumentati i conflitti entro le nostre società statuali, dove i sistemi politici si sono radicalizzati in particolare sui temi valorali e identitari, rendendo sempre più difficili soluzioni condivise attorno, in primo luogo, a quei temi". Lo ha sottolineato il presidente della Corte Costituzionale Giuliano Amato nel discorso con cui ha salutato i giudici. Il suo mandato scade il 18 settembre.

"L'esercizio responsabile e certo non timido del proprio potere è un dovere istituzionale. Ma con il rispetto del suo limite, che è parte non rinunciabile della rule of law, chiunque sia a non rispettarlo, l'esecutivo come il giudiziario" ha sottolineato il presidente della Corte, evidenziando il rischio del "caos istituzionale" se ciascun potere non rispetta i suoi confini. Nel lavoro quotidiano la Corte costituzionale si trova "spesso sul crinale, che separa la nostra giurisdizione dalle scelte che competono al Parlamento, ovvero a situazioni nelle quali le nostre stesse, legittime decisioni hanno bisogno, per realizzarsi, di un conforme intervento parlamentare. In ambo i casi ci capita più volte di incontrare o il silenzio del Parlamento o voci in esso discordi, che ne prevengono le scelte" ha detto Amato. "Su entrambi i fronti noi- ha assicurato- ci siamo fatti guidare sinora da due bussole fondamentali: quella della collaborazione istituzionale come veicolo per consentire a ciascuno di esercitare le proprie responsabilità, tenendo tuttavia conto delle ragioni e degli stessi vincoli dell'altro. La seconda è quella dell'equilibrio nella ricerca delle soluzioni di nostra competenza, con bilanciamenti mai unilaterali fra i valori costituzionali di volta in volta in campo e mai traduentisi in soluzioni che evocassero l'apprezzamento etico-sociale riservato al Parlamento". "Penso -ha aggiunto ancora Amato- ai casi sullo sfondo dei quali c'era la maternità surrogata, di cui mai abbiamo messo in dubbio il disvalore, sollecitando però il Parlamento a trovare soluzioni migliori di quelle oggi esistenti per la tutela dell'interesse del bambino". Amato ha espresso l'augurio ai giudici costi-

Da un politico e giurista di livello superiore raccogliamo questa testimonianza

tuzionali di "continuare lungo questi binari, nonostante le tentazioni che i tempi sollecitano e che già qualcuno sta raccogliendo".

Si innalzano, o si minaccia di innalzare, "barriere nazionali" contro il diritto comune europeo, segnala poi Amato, "un campo europeo, la tentazione di affermare il primato del diritto nazionale su quello comune europeo non è solo di Polonia, Romania e Ungheria".

IL TEMA ENERGIA E' UN TEMA EUROPEO

## Una visione comune europea sul prezzo del gas

di ANTONELLO PEZZINI

**L**a rivista *Sistemi di Logistica* apre una nuova sessione dedicata al tema energetico. La sessione energia apre grazie al contributo del Prof. Antonello Pezzini di Confindustria che ha collaborato con il Ministro Cingolani nella diffusione della linea politica da tenere in Italia e in Europa, attraverso le note tematiche di cui ne riportiamo alcune.

Grazie soprattutto alla forte presa di posizione del nostro Presidente del Consiglio Mario Draghi, sostenuto dal Ministro Cingolani, l'Unione europea si è mossa, finalmente in modo quasi unitario, superando le forti perplessità di Germania, Austria, Olanda, Danimarca e Ungheria. Il piano e il futuro regolamento, per ridurre la domanda di gas, insieme alle misure di emergenza, per intervenire sui mercati dell'energia, stanno producendo risultati concreti, anche in termine di prezzo per MWh. Dall'inizio della guerra tra Russia e Ucraina effettivamente il consumo del gas si è ridotto. La graduale eliminazione dei combustibili russi ha accelerato, scendendo al 9% dell'approvvigionamento di gas da gasdotto, e del 14% se si include il GNL nel settembre 2022; a fronte di una quota del 41% di gas russo da gasdotto e del 45%, se si include il GNL, nel 2021<sup>1</sup>. La cooperazione rafforzata con partner di approvvigionamento affidabili ha compensato il forte calo delle importazioni di gas russo. Il tasso di riempimento dei depositi di gas, nei Paesi UE è di oltre il 91%, a metà ottobre.

La Commissione ha intensificato i suoi contatti con fornitori affidabili di gas e GNL, concludendo accordi con gli Stati Uniti, il Canada, la Norvegia, l'Azerbaigian, l'Egitto e Israele. A ottobre l'UE e la Norvegia hanno istituito una task force per stabilizzare i mercati dell'energia e, nello stesso mese, è ripreso anche il dialogo sull'energia tra l'UE e l'Algeria. La Commissione continuerà a coordinare e intensificare la cooperazione con partner affidabili.

*Con il sostegno europeo tutte le politiche sono possibili*

Con il sostegno della piattaforma dell'UE per l'energia,<sup>2</sup> istituita nell'aprile 2022, la Commissione continuerà ad approfondire la sua cooperazione a lungo termine con tutti i fornitori affidabili e

<sup>1</sup> COM(2022) 553 final del 18/10/2022

<sup>2</sup> REPowerEU: la Commissione europea accelera entro il 2030 ...<https://www.gruppoiren.it/energie-per-domani/2022>

Siglato nel 2022

a sostenerli, al fine di aumentare la produzione globale di gas da giacimenti nuovi e già esistenti, sostituendo al contempo il gas russo, e garantire i flussi di gas, in particolare il GNL, verso l'Europa. La Commissione sta inoltre gettando le basi per creare partenariati sull'idrogeno al fine di conseguire l'obiettivo REPowerEU di 10 milioni di tonnellate di idrogeno verde, nel 2030. Le trattative con i partner internazionali riguardano anche il prezzo del gas che forniscono all'Europa, nell'ambito di accordi reciprocamente vantaggiosi.

Alcuni Stati dipendono fortemente da un'unica fonte o da un'unica via di trasporto; se, quindi, c'è un'interruzione su quella linea, le forniture si arrestano. La Commissione ha, da tempo, proposto agli Stati membri di firmare accordi di solidarietà, attraverso i quali potrebbero scambiarsi il gas, a condizioni favorevoli, in caso di emergenza. E' evidente che accordi di questo tipo richiedono tutta una serie di vincoli finanziari e tecnici, che devono essere concordati tra i due governi. Il primo accordo bilaterale è stato firmato tra Germania e Danimarca il 14 dicembre 2020 e Berlino ne ha poi sottoscritto anche uno con l'Austria il 2 dicembre scorso. Nel 2021 alcuni patti sono stati sottoscritti poi tra Estonia e Lettonia (4 gennaio), Lituania e Lettonia (10 marzo), Italia e Slovenia (22 aprile) e infine Finlandia ed Estonia (25 aprile).

Su 40 possibili accordi proposti dalla Commissione, solo 6 sono stati sottoscritti. La Germania, che con la chiusura del gasdotto Nord Stream è uno degli Stati che più teme di trovarsi in difficoltà, sta da tempo provando a negoziare altri accordi di solidarietà, anche con il nostro Paese, ma con scarsi risultati.

La Commissione, nella sua ultima proposta di regolamento, presentata al vaglio del Consiglio di venerdì 21 ottobre, ha introdotto un meccanismo per rendere obbligatoria la solidarietà, in caso in cui un governo dichiara di trovarsi in una situazione di emergenza. Uno dei principali ostacoli per molti Stati è stato quello di concordare la compensazione finanziaria da versare quando si chiede aiuto. La proposta di Bruxelles definisce un "equo compenso" per la solidarietà, che si baserà sul prezzo medio di mercato del gas degli ultimi 30 giorni precedenti la richiesta di assistenza. Il piano chiarisce inoltre che gli Stati devono rispondere entro 12 ore alla richiesta di aiuto e fornire le misure di solidarietà.

La Commissione sottolinea, inoltre, la notevole insufficienza degli accordi bilaterali di solidarietà tra gli Stati sull'energia – ad oggi se ne contano solo 6 sui 40 ritenuti possibili – e per questo intende “fissare delle regole minime sulla solidarietà, che assicureranno che uno stato membro in emergenza riceva gas dagli altri, dietro equo compenso”. Questo riguarderà anche le forniture di Gnl, soprattutto a favore dei paesi che non sono dotati delle necessarie infrastrutture.

*La commissione europea sottolinea la insufficienza degli accordi bilaterali di solidarietà tra Stati sull'energia*

La proposta dell'Esecutivo europeo prevede anche di assicurare l'ottimizzazione di utilizzo degli impianti di rigassificazione presenti, evitando esplicitamente che un operatore possa bloccarne il funzionamento, prenotandone l'utilizzo, senza poi effettivamente sfruttarlo. La Commissione ha anche approvato la proposta concreta, per porre un Price cap al prezzo del gas, sviluppandola in diversi capitoli.

Il primo capitolo di intervento, elencato dalla Commissione, è quello degli acquisti congiunti, con lo scopo di scongiurare il rischio di scorte troppo basse, alla fine di questo inverno, che comprometterebbero l'inverno 2023-2024. Bruxelles propone di approntare strumenti legali, per procedere a commesse congiunte, la soluzione potrebbe essere quella di "contattare un service provider" al quale affidare il compito di "aggregare" le richieste e il fabbisogno di gas a livello Ue. La proposta prevede anche l'obbligo, per tutti gli Stati membri di partecipare a questa domanda congiunta, con l'obbligo di prenotare una soglia minima, fissata ad "almeno il 15% delle loro capacità di stoccaggio". Per completare il quadro, viene poi allestito un chiaro quadro normativo per coinvolgere le compagnie energetiche europee in un "Consorzio", il cui allestimento verrebbe supervisionato dalla Commissione Ue, in modo da evitare conflitti con le regole previste contro i cartelli e contro gli abusi di posizione dominante.

Il secondo capitolo di intervento è quello delle proposte e dei prezzi, che devono essere forniti alla Commissione per essere controllati. Innanzitutto la Commissione pretende che le venga comunicato, in via preventiva, qualsiasi accordo di forniture di energia, che sia superiore ai 5 Twh, equivalenti a circa 500 milioni di metri cubi di gas. In modo da poter effettuare rilievi o raccomandazioni, ove appaiano incompatibili con le solidali finalità di acquisti congiunti, o con le regole di concorrenza

In terzo luogo, con l'obiettivo di scorporare i diversi prezzi del gas naturale, la Commissione Ue propone la creazione di un nuovo indice di riferimento per il gas naturale liquefatto (Gnl), che sarebbe più appropriato, proprio per distinguere le transazioni del gas, sotto questa forma, rispetto a quanto ora avviene. La possibile via di soluzione di questa proposta viene affidata all'Acer (Agenzia per la cooperazione fra i regolatori nazionali dell'energia). Dietro le pressanti richieste del Governo italiano e di altri 14 Governi la Commissione propone, infine, di allestire un meccanismo per limitare le fluttuazioni estreme dei prezzi, stabiliti nell'attuale primo mercato di scambio: il Ttf di Amsterdam. Tale meccanismo dovrebbe essere attuato "quando necessario". Si tratterebbe, secondo la proposta, di fissare "un limite dinamico" sul prezzo massimo di transazioni intraday, con l'obiettivo di evitare i picchi di volatilità, troppo spesso determinati da scopi speculativi, attuati da Fondi finanziari, tramite Derivati (Futures e Forward). Per raggiungere gli obiettivi necessari ad una stabilità delle fonti energetiche primarie, la proposta della Commissione prevede meccanismi temporanei di controllo

*Le proposte dei prezzi devono essere fornite alla Commissione per essere controllati*

(spike collar) sui prezzi intraday dei mercati europei dei Derivati, legati all'energia, assieme a provvedimenti tecnici, volti a garantire la presenza sufficiente di liquidità. La Commissione è pronta ad assistere le imprese nella progettazione del consorzio e ad adottare rapidamente una decisione sull'inapplicabilità dell'articolo 101 e/o 102 TFUE qualora siano rispettate tutte le condizioni sostanziali. L'acquisto in comune consentirà un accesso più equo ai nuovi fornitori e ai mercati internazionali, e accrescerà il potere negoziale degli importatori europei. Le fonti di approvvigionamento russe saranno escluse dalla partecipazione alla piattaforma.

Per rafforzare la preparazione a eventuali emergenze nel periodo invernale, la Commissione propone misure volte a consentire agli Stati membri, in via eccezionale, di ridurre i consumi non essenziali, quali il riscaldamento all'aperto, per garantire la fornitura di gas ad altri settori, servizi e industrie essenziali. Ciò non dovrebbe in nessun caso incidere sul consumo delle famiglie, che sono clienti vulnerabili.

**ANTONELLO PEZZINI**  
[pezzini.antonio@mite.gov.it](mailto:pezzini.antonio@mite.gov.it)

*Antonello Pezzini, è laureato in Filosofia presso l'Università Cattolica di Milano. È membro del CESE (Comitato Economico e Sociale Europeo) e del CCMI (Commissione Consultiva Mutazioni Industriali) e attualmente membro della Segreteria Tecnica del Ministro Cingolani (MITE).*

SIAMO IN UNA FASE DI TRANSIZIONE

## Favorire la transizione verde, digitale e circolare

di ANTONELLO PEZZINI

**I**l Fondo InvestEU è lo strumento del nuovo quadro finanziario pluriennale (QFP) dell'UE, per il periodo 2021-2027, che riunisce, in un unico programma, i differenti strumenti finanziari attualmente disponibili per sostenere gli investimenti nell'UE.

Il 12 marzo 2021 il Parlamento ha adottato ufficialmente il Regolamento InvestEU<sup>3</sup>, che opererà con un budget di 8,4 miliardi di euro. Raccoglie l'eredità e l'esperienza del Piano Juncker e del Fondo europeo per gli investimenti strategici (FEIS), che ha contribuito alla creazione di quasi un milione di posti di lavoro, sostenendo 850 mila PMI.

### In cosa consiste InvestEU

InvestEU fa parte del nuovo Quadro pluriennale 2021/2027e con la sua dotazione finanziaria:

- sostiene l'accesso ai finanziamenti delle PMI europee;
- favorisce gli investimenti in ricerca, innovazione e sviluppo di infrastrutture sostenibili;
- promuove la transizione verde e circolare;
- accelera la transizione digitale.

Inoltre è garanzia di bilancio dell'Unione per 26,2 miliardi di euro a copertura di prodotti finanziari forniti dai partner finanziari. Il Fondo si rivolge a progetti di valore e coerenti con gli obiettivi delle politiche dell'UE, ma che per il profilo di rischio avrebbero difficoltà ad accedere a finanziamenti. Le PMI rappresentano oltre il 99% delle imprese nell'Unione e il loro valore economico è significativo e cruciale. Tuttavia, incontrano difficoltà quando accedono ai finanziamenti, a causa del loro alto rischio percepito e della mancanza di garanzie sufficienti. L'obiettivo è espandere il modello di successo del piano Juncker, ovvero utilizzare le garanzie e il bilancio dell'UE, per attirare altri investitori.

Oltre alla garanzia dell'Unione a livello dell'UE, la proposta prevede che gli Stati membri possano utilizzare parte dei fondi in regime di gestione concorrente, attraverso un apposito comparto della garanzia dell'Unione, nel quadro del Fondo InvestEU con gli stessi obiettivi, ma rispondendo a bisogni nazionali o regionali. **In Italia sarà Cassa Depositi e Prestiti (CdP) a gestire lo strumento.** Nel contesto del fondo InvestEU, vi è la necessità di

*La politica dei prezzi è sostenuta dall'Unione Europea*

<sup>3</sup> Regolamento UE2021/523; Reg. Delegato UE 2021/1078; Reg. Delegato UE 2021/1078; Criteri di sostenibilità: GUUE C/280/1

sostenere lo sviluppo dei progetti e la creazione di capacità, per incrementare le capacità organizzative e le attività di sviluppo dei mercati, necessarie per dar vita a progetti di qualità. Tale sostegno dovrebbe essere rivolto anche agli intermediari finanziari, che sono fondamentali per aiutare le PMI ad accedere ai finanziamenti e mettere pienamente a frutto le loro potenzialità. Inoltre, l'obiettivo della consulenza è creare le condizioni per ampliare il potenziale numero di destinatari ammissibili nei nascenti segmenti di mercato, in particolare dove le ridotte dimensioni del singolo progetto comportano un aumento considerevole dei costi dell'operazione, a livello di progetto, come avviene per l'ecosistema della finanza sociale, comprese le organizzazioni filantropiche, o per i settori culturali e creativi. Il sostegno alla creazione di capacità dovrebbe essere complementare e supplementare, rispetto alle azioni intraprese nel quadro di altri programmi dell'Unione che riguardano aree di intervento specifiche. È inoltre opportuno adoperarsi per sostenere la creazione di capacità dei potenziali promotori di progetti, segnatamente le organizzazioni e le autorità a livello locale.

Rispetto al FEIS, cambia la modalità di gestione. InvestEU, che deve consentire una maggiore efficacia della garanzia europea, adottando una semplificazione della struttura di governance che consenta:

- un sistema unico e coerente di rendicontazione, in modo da evitare sovrapposizioni;
- un singolo fondo per i molteplici e diversi strumenti finanziari presenti a livello UE.

Il fondo opera sfruttando l'esperienza, al livello UE, del suo principale partner finanziario, il Gruppo Banca europea per gli investimenti (BEI). Allo stesso tempo fissa le condizioni per l'individuazione di altri partner finanziari, tra cui: le banche di promozione nazionali e regionali; ulteriori enti che rispondano a determinate competenze locali e nazionali. Si mira cioè a valorizzare il ruolo di questi istituti, consentendo l'accesso diretto alla garanzia europea, eliminando il passaggio intermedio tramite la BEI, in modo da garantire una flessibilità maggiore nella gestione della stessa e, conseguentemente, più ampie possibilità di finanziamento dei progetti. La garanzia dell'Unione, nell'ambito del comparto degli Stati membri, dovrebbe essere assegnata ai partner esecutivi ammissibili ai sensi dell'articolo 62, paragrafo 1, lettera c), del regolamento finanziario, tra cui banche o istituti nazionali o regionali di promozione, la BEI, il FEI e altre istituzioni finanziarie internazionali. Nella selezione dei partner esecutivi, all'interno degli Stati membri, la Commissione dovrebbe tenere conto delle proposte presentate da ciascuno Stato membro, che figura nell'accordo di contribuzione.

*Il fondo opera sfruttando l'esperienza Gruppo Banca Europea degli investimenti*

## La Governance

In base alla posizione del Consiglio, il programma InvestEU è amministrato da:

- un **Comitato direttivo**, responsabile di stabilire l'orientamento strategico e operativo di InvestEU, che garantisca il giusto equilibrio tra l'esperienza politica e quella bancaria, per la gestione del programma, composto da:
  1. quattro rappresentanti della Commissione;
  2. tre rappresentanti della BEI;
  3. due rappresentanti di altri partner finanziari;
  4. un membro di nomina del Parlamento Europeo, senza diritto di voto.
- un **Comitato consultivo**, composto da rappresentanti dei partner finanziari e da rappresentanti degli Stati membri, che fornisce consulenza alla Commissione e al comitato direttivo per quanto riguarda i finanziamenti e gli investimenti;
- un **Comitato per gli investimenti**, composto da esperti indipendenti, responsabile di fornire consulenza esterna nella valutazione degli investimenti, in relazione ai progetti.

La Commissione e il comitato direttivo hanno il compito di riferire, annualmente, al Parlamento europeo e al Consiglio sui progressi, l'impatto e il funzionamento del programma, creando un sistema di responsabilità maggiore verso i cittadini europei.

## Il Polo di Consulenza e il Portale dei Progetti di Investimento

Il programma InvestEU sarà dotato di:

- un Polo di consulenza sugli investimenti (InvestEU Advisory Hub)<sup>4</sup>;
- uno Sportello di assistenza per lo sviluppo dei progetti;
- un Portale di investimento<sup>5</sup>, che permetterà agli investitori di individuare facilmente le opportunità di investimento presenti nel database sulla base dell'area e del luogo di loro interesse.

<sup>4</sup> Il polo di consulenza InvestEU è strutturato come segue:

- Un punto di accesso centrale per la fornitura di servizi di supporto consultivo e assistenza allo sviluppo di progetti per autorità e promotori di progetti e intermediari finanziari o di altro tipo per programmi dell'UE gestiti a livello centrale.
- Iniziative di consulenza nell'ambito delle quattro finestre strategiche InvestEU nonché nell'ambito di una componente di consulenza intersettoriale/orizzontale.

<sup>5</sup> Il portale InvestEU riunisce investitori e promotori di progetti su un'unica piattaforma a livello dell'UE, fornendo una banca dati facilmente accessibile e di facile utilizzo sulle opportunità di investimento disponibili all'interno dell'UE. Il portale InvestEU costituisce parte integrante del programma InvestEU, insieme al Fondo InvestEU e al polo di consulenza InvestEU.

Il portale consente ai promotori di progetti di raggiungere investitori che altrimenti potrebbero non essere in grado di raggiungere. Il portale prosegue il

Con questi strumenti si cercherà di supportare gli Stati membri a sfruttare nel modo più efficace i fondi UE, e fornire un supporto mirato ai promotori delle iniziative, garantendo un'ampia visibilità ai progetti per renderli maggiormente. Il polo di consulenza InvestEU dovrebbe fornire sostegno sotto forma di consulenza a progetti su piccola scala e progetti per start-up, in particolare laddove le start-up intendano proteggere i loro investimenti nella ricerca e nell'innovazione, ottenendo titoli di proprietà intellettuale, quali i brevetti, tenendo conto dell'esistenza di altri servizi suscettibili di coprire tali azioni e ricercando sinergie con tali servizi.

A maggio 2020, la Commissione ha pubblicato la sua proposta per la ripresa: un nuovo programma temporaneo, Next Generation EU (NGEU)<sup>6</sup>, per affrontare le conseguenze socio economiche della crisi del Covid-19. Questo progetto coinvolge anche un potenziamento di InvestEU, per adattarlo alle esigenze post-pandemiche dell'economia europea. Grazie a Next Generation EU, InvestEU potrà essere un supporto per le imprese che vogliono attrarre investitori per implementare le priorità dell'Unione, come il Green Deal europeo, la transizione alla digitalizzazione, e una maggiore resilienza. Gli Stati membri potranno ricorrere a InvestEU per attuare parte dei loro piani per la ripresa e la resilienza, nell'ambito del dispositivo per la ripresa e la resilienza. Avranno inoltre la possibilità di convogliare parte dei loro fondi strutturali verso InvestEU, per mobilitare investimenti aggiuntivi.

Le conclusioni tra il Consiglio e il Parlamento europeo hanno fissato lo stanziamento del Fondo InvestEU, nell'ambito del QFP 2021-2027, a 2,8 miliardi di euro, che sarà integrato dai rientri derivanti dagli strumenti precedenti al 2021. Mentre il contributo aggiuntivo da Next Generation EU sarà di 5,6 miliardi di euro. **Le risorse di Invest EU ammontano perciò a 8,5 miliardi di euro in prezzi correnti.** InvestEU attiverà garanzie per circa 26,2 miliardi di euro a prezzi correnti e, grazie a un effetto moltiplicatore, dovrebbe mobilitare oltre 370 miliardi di euro di investimenti aggiuntivi nei prossimi 7 anni.

La garanzia di bilancio dell'Unione sarà ripartita tra 4 ambiti:

*La Commissione Europea ha pubblicato la proposta per un programma temporaneo di investimenti*

---

lavoro avviato nell'ambito del portale dei progetti di investimento europei (PPIE) ed è il "mercato" online dell'UE, che collega i promotori di progetti con sede nell'UE agli investitori di tutto il mondo. Fornisce ai promotori di progetti più opzioni per finanziare i loro progetti. I promotori di un progetto con sede nell'UE che vogliono raggiungere potenziali investitori in tutto il mondo, aumentano la loro visibilità, presso una vasta rete di investitori internazionali.

<sup>6</sup>**Next Generation EU o Recovery Fund** è un nuovo programma europeo per la ripresa socioeconomica e il rilancio del mercato unico, che agirà con **investimenti urgenti pubblici e privati** in maniera mirata. Lo strumento cioè agirà per un preciso lasso di tempo e verso i Paesi e i settori più colpiti, in coerenza con il Green Deal europeo, la rivoluzione digitale e la resilienza.

- Infrastrutture sostenibili (ad esempio progetti nei settori dell'energia sostenibile, della connettività digitale, dei trasporti e dell'economia circolare): 37,8%;
- Ricerca, innovazione e digitalizzazione (ad esempio il trasferimento dei risultati della ricerca ai mercati o progetti nel settore dell'intelligenza artificiale): 25,1%;
- PMI (agevolazione dell'accesso delle PMI ai finanziamenti): 26,4%;
- Investimenti sociali e competenze (ad esempio progetti nei settori dell'istruzione e della formazione, dell'edilizia popolare e dell'assistenza sanitaria): 10,6%.

Gli investimenti che rivestono un'importanza strategica per l'UE possono essere sostenuti nel quadro di tutti gli ambiti di intervento. In particolare, il sostegno alla transizione verde dell'UE riceverà almeno il 30% degli investimenti nell'ambito di InvestEU. Con questo scopo si agirà anche orizzontalmente in tutti gli ambiti di intervento, sostenendo i territori più interessati dal processo di transizione, per il conseguimento degli obiettivi climatici dell'UE.

### Ambiti di intervento

**1.** Il fondo InvestEU opera mediante i seguenti quattro ambiti di intervento, i quali mirano a ovviare ai fallimenti del mercato o a situazioni di investimento subottimali nello specifico ambito:

**a) Ambito di intervento relativo alle infrastrutture sostenibili:** vi rientrano gli investimenti sostenibili in trasporti, inclusi quelli multimodali, sicurezza stradale, anche conformemente all'obiettivo dell'Unione di eliminare gli incidenti stradali, con morti e feriti gravi entro il 2050, rinnovo e manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria e stradale, energia, in particolare l'energia rinnovabile, efficienza energetica conformemente al quadro 2030 per l'energia, progetti di ristrutturazione edilizia, incentrati sul risparmio energetico e sull'integrazione degli edifici in sistemi energetici, di stoccaggio, digitali e di trasporto connessi, miglioramento dei livelli di interconnessione, connettività digitale e accesso al digitale, anche nelle zone rurali, approvvigionamento e trasformazione delle materie prime, spazio, oceani, acqua, comprese le vie di navigazione interne, gestione dei rifiuti, conformemente alla gerarchia dei rifiuti e l'economia circolare, natura e altre infrastrutture ambientali, patrimonio culturale, turismo, attrezzature, beni mobili e diffusione di tecnologie innovative che contribuiscono al conseguimento degli obiettivi di resilienza ambientale o climatica o di sostenibilità sociale dell'Unione e che soddisfano le norme di sostenibilità ambientale o sociale dell'Unione;

**b) ambito di intervento relativo alla ricerca, l'innovazione e la digitalizzazione:** vi rientrano le attività di ricerca, di sviluppo

*Quattro ambiti di intervento caratterizzano il fondo degli investimenti*

del prodotto e di innovazione, il trasferimento al mercato delle tecnologie e dei risultati della ricerca, il sostegno agli operatori che favoriscono lo sviluppo del mercato e alla cooperazione tra aziende, la dimostrazione e la diffusione di soluzioni innovative e il sostegno alla crescita delle imprese innovative nonché la digitalizzazione dell'industria dell'Unione;

**c) ambito di intervento relativo alle PMI:** vi rientrano l'accesso e la disponibilità di finanziamenti, principalmente a favore delle PMI, ivi comprese quelle innovative e quelle che operano nei settori culturali e creativi, nonché a favore delle piccole imprese a media capitalizzazione (L 107/50 IT Gazzetta ufficiale dell'Unione europea 26.3.2021);

**d) ambito di intervento relativo agli investimenti sociali e alle competenze:** vi rientrano la microfinanza, il finanziamento dell'imprenditoria sociale, l'economia sociale nonché le misure per promuovere la parità di genere, le competenze, la formazione e i servizi connessi, le infrastrutture sociali (compresi le infrastrutture sanitarie ed educative, l'edilizia popolare e gli alloggi per studenti), l'innovazione sociale, la salute e l'assistenza a lungo termine, le attività culturali e creative a finalità sociali, e l'integrazione delle persone vulnerabili, ivi compresi i cittadini di paesi terzi.

2. Un regime per una transizione giusta è istituito orizzontalmente in tutti gli ambiti di intervento. Tale regime comprende investimenti che affrontano le sfide sociali, economiche e ambientali derivanti dal processo di transizione verso il conseguimento dell'obiettivo dell'Unione per il 2030, in materia di clima e della neutralità climatica entro il 2050 e apporta vantaggi ai territori individuati nel piano per una transizione giusta preparato da uno Stato membro a norma delle pertinenti disposizioni del regolamento sul fondo per una transizione giusta.

3. Tutti gli ambiti di intervento possono comprendere investimenti strategici, tra cui gli importanti progetti di comune interesse europeo, a sostegno dei destinatari finali le cui attività sono di importanza strategica per l'Unione, in particolare in vista della transizione verde e della transizione digitale, dell'aumento della resilienza e del rafforzamento delle catene di valore strategiche.

### **Cassa Depositi e Prestiti (CdP) firma un accordo di garanzia con InvestEU**

Il 07/10/2022 l'Amministratore Delegato di CdP Dario Scannapieco e il Commissario europeo Paolo Gentiloni hanno firmato il primo Accordo di programma, teso alla realizzazione del Green Deal europeo e la Transizione digitale. Si tratta del primo accordo di questo tipo in Europa, ed è teso allo sviluppo economico,

*Cassa Depositi e Prestiti  
firma un accordo di  
garanzia con InvestEU*

ambientale, imprenditoriale e sociale dell'Italia. L'accordo apre la strada ad investimenti per oltre 500 milioni di euro, nel settore del venture capital. Già quattro aziende possono beneficiare di garanzie BEI per 264 milioni di euro. Le aziende beneficiarie:

- 1- **Acque bresciane**, 42 milioni di euro in garanzia, per potenziare la copertura, la qualità e la resilienza dei servizi delle acque reflue, nella provincia di Brescia;
- 2- **Xenon Fidec**, 30 milioni di euro, in garanzia, per promuovere l'economia circolare;
- 3- **Intesa S. Paolo**, 100 milioni di euro, in garanzia, per sostenere gli investimenti o le esigenze di liquidità delle pmi e delle piccole mid-cap innovative;
- 4- **Medio Credito del Trentino Alto Adige**, 84 milioni di euro, di garanzia, a supporto di pmi e piccole mid-cap del nord-est.

ANTONELLO PEZZINI  
[pezzini.antonio@mite.gov.it](mailto:pezzini.antonio@mite.gov.it)