

Sistemi di Logistica

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

Sistemi di Logistica

Anno XVII - n. 1

Marzo 2024

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 La sfida tra Oriente e Occidente

[Rocco Giordano]

RICERCA & INNOVAZIONE

4 L'utopia del quarto paesaggio

[Pasquale Persico]

13 Il successo di Amazon

[Fabrizio Leone]

ENERGIA

19 La panoramica della normativa europea

32 L'interesse pubblico prevalente

[Antonello Pezzini]

POLITICA ECONOMICA

38 Le competenze necessarie

[Luca Chiommino]

COSA CI ASPETTA DOMANI: RIVOLUZIONI O RIFORME?

La sfida tra Oriente e Occidente

di ROCCO GIORDANO

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».

Il presidente degli Stati Uniti, Barack Obama, all'indomani della sua elezione aveva così declinato i temi salienti da affrontare:

- deficit e debito pubblico;
- congresso bloccato;
- enorme volume di norme tributarie;
- scuole da rilanciare;
- infrastrutture trascurate;
- dipendenza dal petrolio straniero;
- stretta della finanza sulle politiche economiche.

Nel frattempo la rivoluzione industriale cinese ha visto modificare sostanzialmente il proprio assetto demo-socio-economico:

- popolazione urbana cresciuta di circa 480 milioni;
- forte trasferimento dalle zone rurali verso le grandi città;
- esaurimento della mano d'opera a basso costo;
- forte spinta della domanda interna;
- sviluppo economico dinamico ma deformato;
- necessità di finanziare il debito pubblico occidentale per tenere alto il livello dei consumi.

La partita in gioco, insomma, non è diversa da quella che ha vissuto l'Europa nell'ultimo secolo, ma le scale geografiche, economiche e di posizionamento geo-politico in un sistema globale pongono vincoli molto diversi e nulla affatto semplici nella loro risoluzione. Quando i Paesi sono insoddisfatti e incapaci di risolvere i propri problemi strutturali a livello interno tendono a «sfogare» all'esterno la loro rabbia. Cosa ci aspetta domani? Questa è la domanda che i politologi si vanno ponendo da qualche tempo. Nelle nostre valutazioni abbiamo sempre sostenuto che la partita tra Stati Uniti e Cina si gioca con un grandangolo puntato su Russia, Brasile e India, ma soprattutto sul continente africano, ricco di materie prime e con un miliardo di abitanti dal PIL medio pro-capite che varia dai 20.000 dollari della Guinea Equatoriale a 400 del Congo (ex Zaire). L'impetuosità dei cambiamenti contrassegnano, ormai, cicli economici sempre più brevi e sollecitano una

serie di riflessioni che andiamo ponendo in convegni e dibattiti, anche con il contributo di ricerca di studenti, per alcuni degli aspetti che riguardano questi temi e che sono stati posti alla base di un lavoro di analisi e di valutazioni nel corso del 2011. A un gruppo di studenti del corso di «Politica economica ed Economie pubbliche» dell'Università di Salerno è stato assegnato questo tema di ricerca: «Cosa succede per la logistica in un mondo globale?». Da quel lavoro sono emerse profonde riflessioni su come il sistema economico mondiale si stia modificando e quale ruolo giochino i diversi blocchi economici.

La rivista Sistemi di Logistica ne ha pubblicato i risultati, accompagnandoli con una ricerca parallela condotta in ambito professionale dallo Studio Giordano Editore che partiva dalla analisi dei flussi e delle politiche di interscambio, in modo da avere le stesse tematiche analizzate da due osservatori diversi. Il lavoro degli studenti in alcuni passaggi denota una grande «sete» di conoscere cosa stia succedendo nel mondo, per effetto di una economia globalizzata, in altri passaggi delinea una preparazione di base forse ancora «ingessata» su vecchi schemi, soprattutto per quanto riguarda micro e macroeconomia, così come per la economia applicata. Questo lavoro di approfondimento ci ha posto anche qualche riflessione sulla necessità di aggiornare i programmi didattici a partire dalle scuole superiori ed agli studi accademici, nonché per i master e corsi di specializzazione.

ROCCO GIORDANO

r.giordanoeditore@gmail.com

RIUSCIREMO A GUARDARE IL MONDO AL TELESCOPIO?

L'utopia del quarto paesaggio

di PAQUALE PERSICO

***I**l quarto paesaggio, in questa nuova dimensione culturale e programmatica, si presenta come infrastruttura complessa, con funzioni a largo spettro sui temi della nuova urbanità connessa oltre che alla transizione ecologica anche a quella digitale, per innovare il concetto di standard urbano, fino alla ricerca di una quinta urbanità, oggi ancora in embrione (vedi Il volume a cura di Amedeo Trezza, Pasquale Persico e Maria Cristina Treu, Il sogno di una civiltà Plurale, ed Morra 2021, ma anche. Il volume di Lidia Decandia, (sulla Gallura) Territorio in trasformazione, edizione 2022, ed Donzelli, ed ipotesi di città-Natura).*

La nuova industria da attrarre nel paesaggio rurale a largo spettro di servizi ecologici verrà definita industria, per la nuova capacità di sviluppare reti con economie di scopo e di diversità, molto attente al fuori, oltre che al dentro dei processi organizzativi. Le industrie insediate dovranno essere fiere del loro nuovo bilancio sociale ed ambientale fino ad essere attraenti per i fondi finanziari internazionali in cerca di partecipazioni minoritarie a basso rischio di instabilità economica.

Ecco l'ipotesi forte del concetto di Bioterritorio: la bioeconomia di nuova concezione definisce la differenza tra sviluppo e crescita e usa il criterio del FIL (felicità Interna Lorda) come tentativo di dare spazio all'immateriale, ben connesso al materiale come standard necessario, esprimendo però una nuova multifunzionalità delle attività a partire dai temi dell'istruzione, della ricerca, del lavoro e della salute. Ecco l'Humus in cui il settore primario riprende il suo ruolo storico, drammaticamente riemerso per la guerra in corso in Ucraina; esso eroga servizi ecosistemici dentro un nuovo quadro di potenziale innovativo dove la città del quarto paesaggio è percepita come nuova città dove la popolazione insistente sul territorio finalmente cresce ed aumenta la probabilità di poter diventare popolazione di residenti equivalenti, in simbiosi politica con la nuova soggettività istituzionale emersa come cittadinanza delle attività contemporanee. Ecco, mettiamoci, oggi, i nuovi occhiali della mente e guardiamo al potenziale di un'area vasta che può approfittare della nuova politica economica dell'Europa in metamorfosi, accendiamo il cervello cognitivo di cui parlava la Montalcini, ed usiamo il Macroscopio concettuale, finalmente disponibile per parlare di ecosistemi di innovazione attenti alla sostenibilità globale.

Torniamo con più consapevolezza al concetto di terzo paesaggio da riconoscere come potenziale di ripartenza e rivisitare il concetto di Giardino planetario di J. Clement, che ipotizza una nuova ca-

pacità di far evolvere il paesaggio che ci circonda, prendendosene finalmente cura, connettendosi ad un richiamo preciso del capitolo IV dell'enciclica "Laudato si sulla cura del bene comune", elemento fondante della stessa enciclica.

In questa prospettiva la bellezza del paesaggio rurale ha un significato preciso, non solo estetico ed astratto, ma culturale e di sostanza: l'appartenenza ad una nuova era della storia dell'uomo dove la consapevolezza ha una connessione precisa con il sapere, per appartenere alla storia contemporanea, che deve poter affrontare i temi della città complessa che verrà, guardando negli occhi la crisi socio-ambientale che è in piena evoluzione, o addirittura in accelerata regressione.

La sussidiarietà integrale di cui parla Stefano Zamagni si riconnette alla ecologia integrale per tentare una risalita delle disuguaglianze; emergono le nuove capabilities su cui investire, per distribuirle in maniera equa. L'istruzione e la formazione nuovamente al centro della risalita, con un salto delle attività di ricerca di base ed applicata; l'apprendere ad apprendere viene riscoperta come priorità del vivere in comunità a cittadinanza attiva.

Solo una nuova transdisciplinarietà potrà elaborare dei criteri di valutazione delle politiche necessarie, le nuove parentele tra discipline devono emergere con rapidità per percepire le interconnessioni del nuovo Puzzle delle opportunità. Il cambiamento del clima ci costringe ad osare di più e connettere il microscopio alla coerenza della visione del macroscopio; il "Mandala" che specifica i 17 obiettivi dello sviluppo sostenibile dell'Agenda ONU è solo una visione semplificata dell'impegno che verrà, per una ripartenza dal concetto di Bellezza a cui si è fatto riferimento, che non è più un percorso non definibile.

L'utopia della città del quarto paesaggio ci aiuta a definire la manutenzione e lo sviluppo dei laboratori della città.

Le teorie dell'architettura della città e del paesaggio dovranno elaborare una metodologia più complessa, ed articolare temi per segnalarsi come nuove discipline del futuro Vedi il richiamo, già fatto, dell'anglo-ganese Lesley Lokko che racconta del laboratorio del futuro da portare alla biennale di architettura del 2023 a Venezia, con lo slogan, Ricominciamo dall' Africa.

Una nuova stagione tra le pratiche costruttive deve essere inaugurata ripensando alle relazioni natura-paesaggio, paesaggio-territorio, paesaggio-ambiente, città -paesaggio, paesaggio-città, eco regioni, area vast, città-natura ed ecosistemi, etc e da cui ridefinire le possibili tecniche di intervento prioritarie rispetto alle nuove accumulazioni techno. (ristudiare la critica visiva di A. Camus alla città di Paestum, vedi I Taccuini)

Deve essere percepito ciò che Jhon Dixon Hunt chiama "after life", la vita dopo la fine del cantiere (a proposito di PNRR). Passare da una storia dell'architettura del paesaggio ad una storia di come la trasformazione del mondo ha visto protagonista l'architettura e la pianificazione, storia che è diventata una storia imprecisa.

*Il quarto paesaggio
ci aiuta a definire il compito
dei laboratori
che dobbiamo costituire*

La storia delle realizzazioni non è utile senza una cornice evolutiva più ampia, la confusione terminologia tra paesaggio e natura, paesaggio ed ecologia del paesaggio, e tra paesaggio e territorio, ed infine tra città e paesaggio rende difficile parlare di città del terzo o quarto paesaggio, con semplicità.

L'ipotesi di lavoro che abbiamo introdotto non è un racconto sulla bellezza della non città, né un inno all'altro che è fuori dalla città, né l'ennesimo tentativo di sciogliere la dialettica città-campagna, ma è il tentativo di descrivere e raccontare di una nuova possibilità. L'idea è quella di poter vivere nella città del quarto paesaggio e di viaggiare nel nomadismo di apprendimento che i laboratori del quarto paesaggio offrono come spunto per uscire dalla crisi che viviamo oggi proponendo un nuovo modello di vita a sostenibilità profonda, contemporaneo ed innovativo.

Una Città del Quarto Paesaggio deve essere un'utopia di ispirazione per nuovi modelli di pensieri orientati all'investimento e non al consumo, alla parsimonia ed al benessere pieno di nuovi beni comuni materiali ed immateriali.

I laboratori di apprendimento o di ricerca e sviluppo della Città del Quarto Paesaggio sono un esempio diffuso della possibilità di fare manutenzione all'utopia di città desiderata fino a viverla come utopia a rete di reti. Reti corte e reti lunghe si mischiano come labirinto di apprendimento ritornando a *plektòs* come arte capace di intrecciare passato e futuro, immaginazione e realtà, scienze umane e scienze hard, urbanità e natura, convitto e individualità, creatività ed adattamento, amore e rivalità fino a parlare di città come luogo dove saper andare a da dove saper partire, mai in fuga ma sempre per allargare la nostra città interna.

In questa visione, lo sguardo comprende una capacità, un saper vedere nuovo, in modo cognitivo e strategico, dove per strategico si intende la consapevolezza delle forze in campo, della natura e dell'uomo. L'affermazione principale riguarda la messa in discussione delle conoscenze accumulate sul territorio e l'affermazione che nonostante le mappe di conoscenza del territorio, quest'ultimo è sempre poco rappresentato. La ricerca sull'invisibile diventa sempre più importante e l'animazione sui temi dell'apprendimento deve accompagnare il processo di pianificazione. La pianificazione, in questa visione è sempre debole, cioè si muove in uno spazio complesso, non lineare.

Credere nella pianificazione debole, significa acquisire umiltà come presupposto di costruzione del paesaggio, e questo è anche un buon punto di partenza. Saper immaginare un futuro, indagare per acquisire le nuove conoscenze, guadagnare la consapevolezza necessaria, aprire laboratori di animazione territoriale, fare azioni di pianificazione concorrenti, sono azioni preliminari per avere prodotti intermedi di pianificazione che possono assomigliare al paesaggio (risultato) desiderato. Monitorare i risultati e sperimentare modelli di apprendimento dall'errore, significa correggere o mettere in discussioni i modelli di pianificazione forti o deboli adoperati; in questo modo la pianificazione de-

L'umiltà con cui dobbiamo affrontare il quarto paesaggio ci chiede di non portare mai il processo per definito

bole diventa fertile (felice), cioè capace di uscire sempre dalle difficoltà dovute alle incertezze dei processi.

Per vedere l'invisibile, il pianificatore si abitua a vedere con gli occhi degli altri: ecco un approccio batesoniano al tema della pianificazione, l'ecologia della mente come metodologia di base. Aprire i laboratori del cambiamento per vedere l'invisibile, significa cercare altri punti di vista sui temi del fare, con la ricerca scientifica come presupposto, la sostenibilità profonda come risultato, le emozioni e la nuova identità come prospettiva.

In questa visione l'identità del territorio non è una visione da restaurare o da rifunzionalizzare senza una morale strategica, ma è qualcosa da ri-costruire come nuova identità, legata ad un processo desiderato capace di soddisfare una molteplicità di obiettivi, primo fra tutti quello di una resilienza ecologica del territorio, bene non alienabile e irrinunciabile.

In questo senso la nuova soggettività della natura entra fortemente nel ragionamento di pianificazione e questa soggettività aggiunge valore e significato alla pianificazione debole. Non tutto è prevedibile, la natura ha molti gradi di libertà e l'obiettivo desiderato è improbabile. Allora il paesaggio e la nuova città da far nascere è storia contemporanea del territorio, ma anche un farsi storia, cioè una nuova capacità di raccontare e raccordare processi. Identità e sviluppo devono coniugarsi insieme e diventare paradigma di riferimento per qualificare ambedue i termini. Dalla storia recente e dalle acquisizioni scientifiche è evidente che lo sviluppo sostenibile, nella sua definizione canonica non basta più. Guardare oltre, verso lo sviluppo profondo (ecologia profonda come riferimento), è un atteggiamento più scientifico e morale. Per morale si intende l'introduzione di una nuova razionalità, più aperta, del *we* invece che del *self*; del noi piuttosto che dell'io (soggettività dell'impresa, della famiglia, delle istituzioni). Sperare nella pianificazione debole, come presupposto di costruzione del paesaggio, è un modo per procedere all'acquisizione delle conoscenze necessarie, guadagnare gradi di consapevolezza, aprire laboratori di animazione territoriale, realizzare azioni di pianificazione concorrenti. Nello stesso tempo, ciò consente di immaginare e rappresentare il potenziale costruttivo della natura e dell'uomo, che aiuta a prefigurare possibili modelli di governance dei processi aperti.

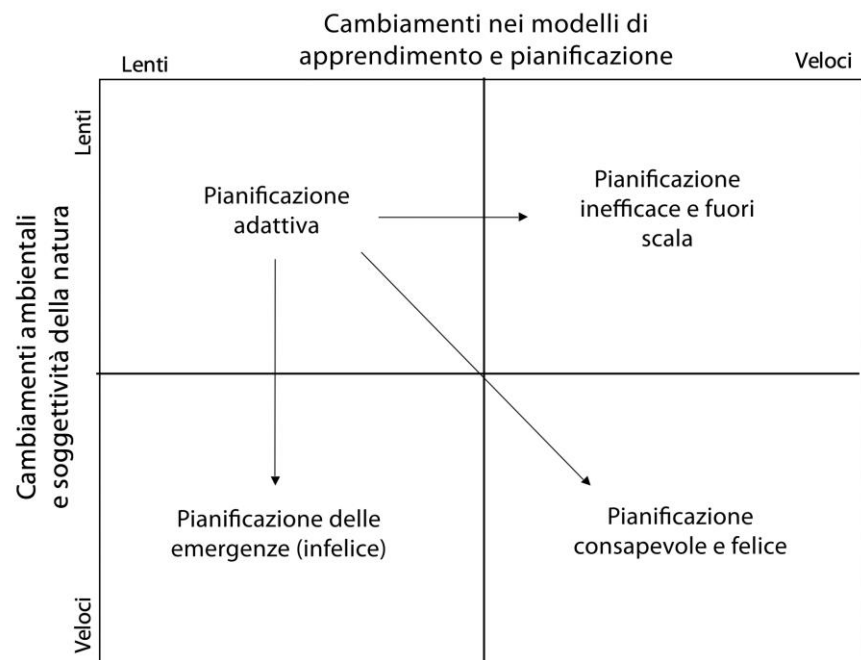
In questi nuovi modelli di governance il metodo di valutazione dei risultati, sempre intermedi, gioca un ruolo chiave. Si tratta di immaginare processi co-evolutivi e co-creativi, tentando una copianificazione intelligente, capace cioè di diminuire le asimmetrie, una volta valutato che i processi accumulano caos e frammentazione. L'intersezione tra il probabile obiettivo economico, il probabile obiettivo di pianificazione, il probabile obiettivo sociale e quello di ecologia profonda, darà conto dei pesi da introdurre per bilanciare le politiche.

Nel grafico seguente viene rappresentato il modello di apprendimento in termini di adeguamento ai cambiamenti dell'ambiente (anche in termini istituzionali), per mostrare che

*Il metodo di valutazione
della Governance del quarto
paesaggio ha bisogno
sempre di passaggi
intermedi*

l'asimmetria tra progetto della natura e progetto dell'uomo è sempre in campo.

In conclusione, i frammenti sono numerosi e fertili e vivono una nuova stagione di pianificazione in cui il riconoscimento non è istituzionale ma per reti di appartenenza che però mostrano nuovamente tentativi forti di intersezione (plektòs) strutturando e alimentando la speranza di consolidare la probabilità della metamorfosi cognitiva del territorio.



Le teorie dell'architettura della città e del paesaggio dovranno elaborare una metodologia più complessa ed articolare per segnalarsi come nuova disciplina del futuro.

Una nuova stagione tra le pratiche costruttive deve essere inaugurata ripensando alle relazioni natura-paesaggio, paesaggio-territorio, paesaggio-ambiente, città/paesaggio.

PASQUALE PERSICO
ppersico@unisa.it

Pasquale Persico, è già professore ordinario di Economia politica all'Università degli Studi di Salerno. Ha ricoperto nel corso degli anni numerosi incarichi in seno all'Università ed ha coordinato gruppi di lavoro per attività di ricerca economica applicata sia a livello nazionale che internazionale.

L'INNOVAZIONE DELL'AI RIUSCIRÀ AD ALZARE GLI INTERESSI?

I Trasporti, la Logistica e l'Innovazione

A cura della REDAZIONE

Le innovazioni tecnologiche e quelle dovute alla transizione ecologica impongono, anche e soprattutto nei trasporti e nella logistica, un ripensamento profondo per avere figure professionali che abbiano competenze specifiche e profili specializzati. Oggi stiamo assistendo a un cambiamento generazionale: il progresso tecnologico e la pandemia da Covid-19 hanno avuto un impatto significativo sul mondo del lavoro nel settore della logistica.

Entro il 2030 si stima che il 30-35% delle attività sarà automatizzato: cambieranno i ruoli, ma il lavoro resterà. Il Covid-19 ha introdotto cambiamenti significativi e ha spinto molte aziende ad adottare nuovi metodi di lavoro e tecnologie: sei persone su dieci vorrebbero lavorare da remoto almeno una volta a settimana. Le principali domande che ci stiamo ponendo, perciò, sono:

◆ Come sta cambiando il concetto di lavoro con l'avanzare della digitalizzazione, il cambio generazionale e la pandemia da Covid-19?

◆ *DHL Global Forwarding*, divisione del Gruppo *Deutsche Post*, *DHL* specializzata nel trasporto merci aereo, marittimo e via rail su scala globale, mette in luce quanto emerso dall'ultimo *Trend Radar* sul futuro del lavoro e il rapporto, appena pubblicato dal Gruppo, si intitola *Future of Work in Logistics* e si propone di analizzare quanto è cambiato il concetto di lavoro e quali direzioni prenderà nel prossimo decennio.

Quali saranno i ruoli, le responsabilità, gli orari, gli strumenti e come cambierà l'ambiente di lavoro nell'industria logistica?

◆ Le aziende dovranno mettere in atto nuove strategie per attrarre, formare, mantenere e motivare le persone nell'era digitale? E quali? Per trovare una soluzione, oltre 7mila professionisti del settore della logistica e della supply chain cercano nuove opportunità di lavoro per far fronte alle sfide che si devono affrontare negli anni a venire. I cambiamenti sociali hanno influenzato il modo in cui concepiamo il lavoro e i lavoratori di oggi stanno prendendo maggiore consapevolezza delle condizioni in cui vorrebbero lavorare, delle loro abilità, delle aziende per cui vorrebbero lavorare, dei benefit che vorrebbero ricevere in cambio del loro tempo e della loro forza lavoro. Per la prima volta nella storia, il numero dei nativi digitali ha iniziato a superare quello di chi ha iniziato la propria carriera professionale prima della na-

Ad alzare l'asticella
degli interessi
è l'innovazione

scita di internet. L'industria logistica, inoltre, deve affrontare nuovi bisogni su temi quali sostenibilità, diversità e inclusione, welfare aziendale e innovazioni tecnologiche all'avanguardia. Queste necessità hanno portato a grandi cambiamenti nel mondo della digitalizzazione, dell'automazione e dell'intelligenza artificiale e hanno prodotto un impatto significativo sui posti di lavoro e sul modo di concepire il lavoro in interi settori di tutto il mondo. Secondo l'ultimo studio del *World Economic Forum* il 29% dei compiti attuali sul luogo di lavoro viene eseguito dalle macchine e si prevede una crescita fino al 52% entro il 2025. Il progresso tecnologico è probabilmente il motore del cambiamento nell'industria logistica e i continui miglioramenti nel campo della digitalizzazione, dell'automazione e dell'intelligenza artificiale stanno avendo un impatto significativo sui posti di lavoro e sui luoghi di lavoro in tutti settori e in tutto il mondo, influenzando nettamente gli attori coinvolti lungo la supply chain. «Uno dei dati più interessanti che è emerso dal *Trend Radar* riguarda il futuro del lavoro nell'ottica uomo-macchina. Nove intervistati su dieci hanno dichiarato che la tecnologia è stata utile alla loro carriera», ha osservato Graziano Poletti, *Head of Human Resources* di *DHL Global Forwarding Italy*. «Questo dato rappresenta un'opportunità e una responsabilità per le aziende e per i governi per agire rapidamente e in modo collaborativo per alleviare le preoccupazioni, fornendo strategie trasparenti in grado di guardare avanti e presentando casi di successo di ambienti di co-working uomo-macchina per aiutare le persone a entrare nella nuova era del lavoro con sicurezza e fiducia».

Un nuovo centro per l'intelligenza artificiale

Grazie al suo status di Paese neutrale con un forte settore della ricerca, la Svizzera ha le potenzialità per sfidare gli approcci di Cina e Stati Uniti, che hanno sfruttato l'IA per imporre i loro modelli di potere: la dittatura da un lato e il capitalismo dall'altro. "A livello globale, abbiamo bisogno di un terzo polo di ricerca sull'IA che non funzioni come una società o un'impresa statale", afferma il sindaco di Davos Philipp Wilhelm. "Quello che manca è un approccio neutrale, indipendente e umanistico".

Davos sarà una culla per l'IA neutrale? Davos, nota per ospitare l'annuale Forum economico mondiale (WEF), è da tempo sede di rinomati istituti di ricerca, ma è la prima volta che l'intelligenza artificiale arriva in questa valle. In passato, la ricerca in questo settore era piuttosto associata alle città, ben più grandi, di Zurigo, Losanna e Lugano. Questo fino a quando Pascal Kaufmann, un neuroscienziato zurighese con la passione per le lingue antiche e la filosofia, ha deciso di fondare a Davos un laboratorio internazionale per sviluppare l'intelligenza artificiale "di livello umano". Il "Lab42" ha aperto i battenti a Villa Fontana nel luglio 2022.

Riusciremo a costituire
a Davos il centro
per l'Intelligenza Artificiale?

Il sindaco di Davos Philipp Wilhelm spiega come Davos è diventata una città della scienza e quali sfide si presentano per il futuro.



Sam Altman, a Davos l'appello per nuove regole sull'AI

Le paure intorno all'evoluzione dell'intelligenza artificiale sono fondate, per questo sono necessarie nuove regole. Ed è necessario intervenire preso, prima che la situazione sfugga di mano. «C'è ancora tempo ma abbiamo anni, non decenni», parola di Sam Altman, l'amministratore delegato di OpenAI, la società che ha creato ChatGPT, che è intervenuto al World economic forum di Davos. Una preoccupazione che Altman aveva già manifestato lo scorso maggio, intervenendo in audizione al Senato degli Stati Uniti sui pericoli dell'Intelligenza artificiale. Quello che deve essere chiaro è che questa tecnologia è inarrestabile: «Non va fermata, è l'unica cosa che ci può portare prosperità», ma va regolamentata. Perché il rischio che «possa andare in modo sbagliato» esiste. «C'è una parte delle preoccupazioni che è corretta: questa tecnologia è molto, molto potente e non sappiamo cosa può succedere», ha spiegato Altman, «ma possiamo prendere precauzioni per renderla sicura».

Per questo, «è giusto che le persone abbiano paura di questa tecnologia, questo ci aiuta. Possiamo tirare lezioni dal passato su come si rendono sicure le tecnologie. Ho molta empatia per il nervosismo che c'è nella società verso aziende come la nostra, ci aiuta a individuare le soglie di sicurezza. Non avere cautela e non avvertire la gravità della posta in gioco sarebbe sbagliato. Ma possiamo mettere i limiti nelle mani delle persone giuste e renderle sicure». Altman sottolinea la necessità di intervenire con regole efficaci che possano tirare fuori il meglio dai nuovi modelli di intelligenza artificiale. L'idea è di immettere questa tecnologia nel mondo e vedere come va, dare il tempo di sviluppare regole, adattarsi, capirne i rischi, ha aggiunto, «le istituzioni ragionano sull'approccio migliore per regolare l'AI prima che diventi

Anche se è giusto avere paura dell'AI bisogna formare le competenze

troppo potente, e questo è importantissimo, sono qui per dare una spinta affinché accada». È evidente, allora che bisogna ripartire da un nuovo sistema delle regole, a fissare le quali dovrebbe essere un «gruppo di blocco» mondiale (Stati Uniti, Russia, Cina, Africa, Europa) capace di dar vita a un sistema eticamente corretto nel puntare a ridurre la forbice oggi esistente tra paesi molto ricchi ed i paesi molto poveri.

Centro Studi Regione Mezzogiorno Mediterraneo EU-MED

*Viene ricordato che la **Storia è Maestra di vita** e porta a conoscenza fatti ed episodi che coinvolgono Popoli e personaggi, che per eventi e fatti da loro compiuti debbono essere ricordati e tramandati alle generazioni future.*

Fatti ed eventi che possono essere ricordati come positivi quando i personaggi coinvolti con le loro azioni realizzano eventi benefici non solo per loro stessi, ma per l'intera comunità a cui appartengono. I personaggi che la storia mette fra i perdenti ed i perdenti in genere, hanno sempre torto, dato che la Storia viene scritta dai vincitori, questo vale anche per la storia del Regno di Napoli e delle varie dinastie succedutesi fino ai giorni nostri.

“Poi ci sono i nati stanchi delle nuove generazioni che non hanno visione del mondo e non hanno competenze”.

Occorre sin da subito sgomberare il campo da qualsivoglia fraintendimento di sorta. Il compito del Centro Studi Regione Mezzogiorno Mediterraneo EU-MED è quello di coniugare gli interessi dei vincitori, dei perdenti e di quelli “nati stanchi”. Questo sarà attuato così come recita l'art. 5:

“La Repubblica, una e indivisibile riconosce e promuove le autonomie locali: attiva nei servizi che dipendono dallo Stato il più ampio decentramento amministrativo, adegua i principi ed i metodi della sua legislazione alle esigenze dell'autonomia e del decentramento”.

STORIA E SVILUPPO DELL'ULTIMO MIGLIO

Il successo di Amazon

di FABRIZIO LEONE

Seguendo ed analizzando il caso di Amazon, si può affermare che i fattori che più hanno contribuito all'evoluzione dell'azienda siano gli elementi Firm Specific, inteso come insieme delle variabili interne all'impresa, quali struttura proprietaria ed organizzativa, obiettivi e valori che definiscono la cultura aziendale. I concetti fondamentali su cui si basa il successo di Amazon sono l'attenzione quasi ossessiva per il cliente, la capacità di innovarsi costantemente e l'orientamento al lungo termine. Questi concetti devono essere valutati in un'ottica di interdipendenza reciproca. Il focus totale sui clienti, quindi, ha consentito ad Amazon di differenziarsi da tutti i suoi competitors. Mentre molte imprese si concentrano sul massimizzare i profitti nel breve periodo, Amazon estremizza i concetti di Customer Orientation, con l'ottica della soddisfazione del cliente (anche a costo di subire perdite).

Altro fattore di successo fondamentale è stato e sarà la propensione all'innovazione, in quanto la compagnia è sempre pronta a lanciare nuovi servizi o prodotti, a mettere in discussione le proprie scelte ed esplorare nuove possibili fonti di crescita. Adottando un approccio di *Open Innovation*, i clienti stessi diventano fonte di innovazione, dando un importante contributo grazie alle proprie opinioni ed alle proprie critiche. Seguendo tale linea è da considerarsi il *working backwards*, il lavorare all'indietro: come Amazon segue i feedback dei clienti, lo stesso fa con i nuovi assunti, invitandoli in modo deciso a costruttivo ad esprimere le proprie idee.

Non ultimo tra i tanti, l'orientamento al lungo termine è altro fattore da considerare in modo importante per lo storico e l'attuale successo dell'azienda di Seattle. L'inclinazione a non soffermarsi sugli esiti di breve periodo, ma ad adottare una visione più ampia ed incentrata su risultati futuri è parte integrante di Amazon. Si tratta di un'ideologia che mette in evidenza come i manager prestino attenzione alle dinamiche esterne all'azienda, all'originalità di pensiero come valore da incentivare ed alla possibilità di essere fraintesi pur di favorire l'innovazione. Il primo approccio tra Amazon ed Italia si realizza nell'agosto del 1995, quando viene eseguita la prima consegna da parte dell'azienda nel nostro Paese, ad un cliente genovese. Lo sbarco definitivo, invece, lo si ha nel 2010 con l'apertura del portale *amazon.it*. Nel 2011, poi, viene inaugurato il primo centro di distribuzione costruito in Italia, a Castel San Giovanni in provincia di Piacenza, che copre una superficie di 100.000 metri quadrati ed oltre 1600 dipendenti. Ad esso seguirà il centro di distribuzione di Passo Corese e quello di Vercelli, aperti nel 2017 e quello di Torrazza Piemonte, vicino Torino.

*Il successo di Amazon
è stato l'innovazione
dei processi*

Per ciò che riguarda l'impatto economico, Amazon ha investito in Italia oltre un miliardo e mezzo di euro e creato più di 5000 posti di lavoro a tempo indeterminato dalla data del suo ingresso nel nostro Paese. Oltre a questo impatto diretto ve ne è uno indiretto, ovvero l'aver consentito a migliaia di piccole e medie imprese del territorio di sviluppare i propri business utilizzando i suoi servizi.

Dai dati presenti sul sito di Amazon, sono oltre 15000 le PMI italiane che utilizzano il suo Marketplace per ampliare il loro mercato e raggiungere nuovi clienti in tutto il mondo. A loro volta, le piccole e medie imprese hanno creato più di 15000 posti di lavoro per gestire le proprie vendite.

Più di un terzo di queste imprese esporta i propri prodotti in Europa e nel mondo. Già nel 2017 sono stati superati i 350 milioni di euro in export; nel complesso la vetrina Made in Italy di Amazon ospita più di 1000 imprenditori e artigiani locali, con oltre 80000 prodotti ed eccellenze regionali. Si può definire Amazon come il fiore all'occhiello del settore dell'ultimo miglio e della City Logistics. A livello temporale abbiamo due fasi importanti: prima e dopo il Duemila. Negli anni '90, attraverso il protocollo di Kyoto, rivolto a contrastare il riscaldamento globale e le emissioni di anidride carbonica, anche l'Unione Europea iniziò a trattare il tema, emanando la prima "green paper" sui trasporti. Da quel momento in poi possiamo affermare che la *City Logistics* prende campo come concetto globale e si avvia, in Europa, una forte condivisione di conoscenze e di ricerche sulle best practices. Oggi ci si concentra sul coinvolgimento degli stakeholder e sulla redditività per il successo a lungo termine dei progetti di City Logistics. Provvedimenti di tipo economico (pedaggi orari, incentivi, tariffazione della sosta) e regolamentazioni (limitazioni, ztl, normative sui veicoli) sottolineano l'intervento pubblico su questo argomento. L'ultimo miglio ha sicuramente delle difficoltà nell'esercitare le proprie funzioni ed attività. Possiamo definire fondato il fatto che la distribuzione dell'ultimo miglio sia tra quelle più costose, meno efficienti e sicuramente tra le più inquinanti. L'altissimo numero di consegne, che per loro natura sono frammentate, rende quindi molto costoso avvicinarsi al consumatore. Ad esempio, anche la gestione dei resi, che ha un costo elevato, contribuisce a questa difficoltà.

In riferimento ai viaggi con mezzi vuoti, che sono circa il 20% della causa dell'aumento del traffico, possiamo sicuramente affermare che questi sono sempre più frequenti. Le "rotte" dei veicoli non sono sempre ottimizzate (questo accade soprattutto nei corrieri conto proprio e nelle piccole aziende). Da aggiungere sicuramente che incide molto anche la mancanza delle aree di sosta carico/scarico, che scatena vere e proprie cacce al parcheggio. A tal proposito è degna di nota l'iniziativa e le sperimentazioni di Amazon in merito a "Prime Air": Si tratta di un servizio innovativo di consegna che non è ancora disponibile presso il

*Sull'ultimo miglio si gioca
la partita?*

pubblico, basato sull'utilizzo di piccoli droni volanti per lo spostamento degli oggetti.

Questo sistema potrebbe essere capace di velocizzare esponenzialmente le consegne dei prodotti, riducendo il tempo che va dal momento dell'ordine a quello della consegna, a meno di 30 minuti. Amazon vuole rivoluzionare i tradizionali metodi di consegna, offrendo un servizio veloce, efficiente e che rispetti l'ambiente. In quest'ottica, la sicurezza del sistema è una delle priorità dell'azienda: i droni sono dotati di sensori che gli permettono di individuare ed evitare gli ostacoli, sia in aria che a terra.

Centri di sviluppo Prime Air esistono negli Stati Uniti, in Inghilterra, in Austria, in Francia e in Israele: Amazon sta effettuando vari test con droni dotati di differenti design e meccanismi di consegna, in modo da capire come offrire il servizio più efficiente in base alle condizioni ambientali e al luogo di consegna. Da questa concisa disamina è evidente sia lo spirito innovativo ma al contempo concreto di Amazon sia la necessità dell'adattamento a nuovi metodi che siano rispettosi dell'ambiente e più in generale del nostro ecosistema. La sfida è riuscire a far coincidere il crescente trend produttivo con l'adattamento necessario per far sì che questa produttività imponente, che è ormai uno standard richiesto e preteso, non incida negativamente sull'ambiente.

FABRIZIO LEONE

fabrizioleonesf@gmail.com

Fabrizio Leone, è laureato in Scienze Politiche e Relazioni Internazionali. Sta conseguendo il Master in Logistica, Mobilità e Trasporti. Lavora nel settore logistico dal 2017 ed oggi ricopre il ruolo di Key Account Manager presso la Youlog S.p.A, società che si è imposta sul territorio nazionale soprattutto nel settore dell'ultimo miglio con partner quali SDA, FedEx, GLS ed Amazon.

RIUSCIREMO A SPOSTARE IL DIBATTITO SULLA VIA DEL COTONE?

L'Italia è più europea

di ROCCO GIORDANO

Siamo tutti ormai convinti che bisogna non abolire, ma superare un regionalismo in crisi e allo stesso tempo bisogna essere vigili su un populismo che ci spinge verso una centralizzazione delle funzioni ed una statalizzazione delle decisioni che non giovano al Paese e all'Europa, né tantomeno e soprattutto al Mezzogiorno d'Italia. Con questo spirito gettiamo le basi della seconda fase dei lavori finalizzati a costituire la Macroregione Mediterranea, nella logica di uno sviluppo diffuso, partecipato, multi scalare, attraverso una governance innovativa. Le tematiche trattate riguardano il contesto territoriale, le infrastrutture, i servizi, gli aspetti istituzionali, l'ambiente, la cultura, la salute dei popoli e dei cittadini. Molto lavoro è stato già fatto ed è stato oggetto di numerosi contributi forniti da esperti, da addetti ai lavori nelle diverse materie. Le sessioni che sono state organizzate, che non sono esaustive, riprendono ed arricchiscono temi quali:

- Il Mediterraneo e la cooperazione nella Macroregione tra i Paesi europei e rivieraschi;
- La Macroregione Mediterranea occasione di sviluppo;
- Le tematiche primarie comuni dell'Area Mediterranea: Infrastrutture, Territorio e Sviluppo;
- Gli aspetti istituzionali per un riconoscimento europeo;
- Formazione, Ambiente e Salute nell'Area del Mediterraneo - Le politiche sanitarie.

La via del Cotone

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.

*La via del Cotone
è necessario anteporla
alla via della Seta?*

In Italia abbiamo aperto una discussione – anche animata – per chiederci se era maggiormente utilizzato il porto di Genova o quello di Trieste dai traffici che saranno alimentati dalla Via della Seta, o se la visita a Palermo del Presidente della Cina era foriero di investimenti per la Sicilia, ignari del fatto che, per la portualità, le compagnie armatoriali cinesi operano già nel Mediterraneo attraverso il Pireo e l'*advisor* per questo settore è il porto di Rot-

terdam. Gli investitori cinesi sono molto attenti alla gestione delle attività e chiedono l'ottimizzazione e la redditività delle strutture dove investono. Per parte nostra, tuttavia, siamo più portati a guardare con maggiore attenzione ai Paesi africani, già fortemente presidiati da cinesi, francesi e tedeschi, ma che sono più distanti geograficamente di quanto siamo noi per poter offrire servizi efficienti, oltre che soluzioni geopolitiche per rafforzare le culture tra i popoli e gli scambi commerciali. Questa è la «Via del Cotone», più accidentata, ma certamente con maggiori prospettive di posizionamento geo-economico e geo-politico e più promettente della Via della Seta, che in questa fase, riteniamo che interessi i cinesi per un processo geo-economico attivato da anni in Europa; gli italiani forse, possono avere una prospettiva geopolitica se saranno in grado di guardare il «mondo» in modo meno «strabico» tracciando e attivando nuove rotte e la Macrorregione Mediterranea è la nuova rotta! Il mondo negli ultimi 10 anni è cambiato e continua a cambiare con una rapidità inimmaginabile fino a pochi anni fa. I forti mutamenti registrati nella geografia degli scambi e dei flussi di traffico hanno modificato la posizione geo-politica dei Paesi. Questo determina forti mutamenti anche nelle politiche del territorio, delle strutture urbane, dei modelli di mobilità con forti impatti sulle governance nei diversi Paesi. È certo che la ruota dello sviluppo si è invertita, sta girando in senso inverso a quello degli anni '60. A livello globale le mappe del futuro ordine mondiale e la geografia dei flussi sta delineando una forte ascesa dei Paesi africani e asiatici rispetto ai Paesi del blocco occidentale che paradossalmente stanno assecondando e sostenendo scelte come la «Via della Seta» che non è la nostra «Via del Cotone».

Dov'erano l'Italia e l'Occidente?

Quando fu eletto Barack Obama avemmo a scrivere: «È conosciuto come Senatore di uno Stato degli Stati Uniti, ci attendiamo per la sua estrazione afro-americana una politica che sappia investire il continente africano».

Questo perché la Cina, dal 2004 sta investendo silenziosamente e pesantemente sul continente africano. Abbiamo motivo di ritenere che i nove grandi filoni di estrazioni minerarie siano ancora saldamente in mano a gruppi di investitori cinesi, e che le grandi infrastrutture ferroviarie, porti ed aeroporti, siano stati opzionati o gestiti attraverso capitali cinesi.

È sempre più inevitabile che – per le riforme o le rivoluzioni – Pechino si confronti con Washington. Le partite che si stanno giocando attualmente si arricchiscono di un nuovo tassello che è l'assetto geo-politico che trova «focolai» in diverse parti del mondo, perché non vi sono state regole capaci di governare un processo globale come quello che stiamo vivendo. Quello che sorprende è il ritardo con cui alcune grandi potenze politiche,

*Dov'erano l'Italia
e l'Occidente quando
abbiamo denunciato
attraverso questa rivista
il pericolo che si correva?*

economiche e militari, hanno preso coscienza di questo stato di crisi.

Da quando la Cina, nel 2011, ha organizzato due grandi summit per l'Africa uno in terra d'Africa e l'altro a Pechino, sono passati quattro anni prima che gli Stati Uniti si muovessero: solo nell'agosto del 2015 hanno convocato una tre giorni per l'Africa, ospitando a Washington, nella prima settimana di agosto, 50 capi di stato africani per il primo incontro con 200 multinazionali per discutere di nuovi progetti di cooperazione. Ma il punto focale è che gli americani tengono un occhio puntato sull'Africa per puntare l'altro sulla Cina, perché è proprio sull'equilibrio geopolitico che si gioca la partita economica globale tra grandi potenze dei prossimi 10-15 anni. Nel frattempo, l'Europa resta sempre più impantanata nelle politiche economiche della Germania che sul lago di Costanza ha radunato i migliori economisti del mondo per dire che «la scienza dell'economia ha fallito nel descrivere la realtà derivante dalla crisi ed allo stesso tempo nel prefigurare le previsioni future». Non c'è convegno dove non abbiamo ribadito che i modelli econometrici non sono più in grado di fare previsioni attendibili perché i dati sono scarsi, difformi, parziali. Quando ci affidiamo ad Eurostat è peggio che viaggiare di notte a fari spenti. Va perciò sottolineato il coraggio della Germania che da vera stato-leader ha capito che è il comportamento delle masse che va posto sotto osservazione e che lavorando su questo aspetto possiamo probabilmente mettere a punto politiche finalizzate più corrette. Non è un caso – come dicevamo prima – che il premio Nobel per l'economia negli ultimi anni non sia stato assegnato ad economisti, ma a matematici e sociologi.

ROCCO GIORDANO

r.giordanoeditore@gmail.com

Rocco Giordano, è laureato in Economia Marittima all'Istituto Universitario Navale di Napoli. Nel 2004 gli è stata conferita la laurea Honoris Causa in Scienze dei Trasporti presso la Costantian University di Providence (Usa). Responsabile degli Studi Economici del Csst dal 1978 al 2006, ha diretto la Rivista Scientifica «Sistemi di Trasporto». Edita la Rivista «Sistemi di Logistica» ed «European Transport» dell'ISTIEE e AIIT e la rivista «I Protagonisti» insieme al ilDenaro.it.

IL CAMBIAMENTO AUSPICATO

La panoramica della normativa europea

di ANTONELLO PEZZINI

L'

accordo di Parigi del 2015, sottoscritto dall'Unione europea e dagli Stati membri, ha indotto la Commissione europea, in sintonia con il Consiglio e con il Parlamento europeo, a elaborare una vasta serie di iniziative, finalizzate a interrompere le azioni negative che l'uomo, con le sue azioni, provoca sull'ambiente. I gas a effetto serra, fra i quali emerge l'effetto prevalente della CO₂, sono la causa, secondo le risultanze della scienza, del cambiamento climatico, che sono in grado, se non interrotti, di rendere molto difficile la vita dell'uomo sul nostro pianeta, verso la fine di questo secolo.

L'Unione europea, in ossequio al principio della responsabilità condivisa tra gli Stati membri, ha deciso di iniziare una profonda e concreta azione di contrasto al cambiamento climatico, attraverso una serie di proposte legislative inserite nel Green deal europeo, che agisce secondo il principio che: **"inserire la sostenibilità al centro dello sviluppo richiede un cambiamento di mentalità"**, quindi una nuova cultura diventa il perno di questa rivoluzione.

Il Green Deal persegue, sostanzialmente, tre obiettivi:

- Nel 2050 no emissioni nette di gas a effetto serra: parità tra emissioni e assorbimenti.
- Nel 2050 la crescita deve essere dissociata dall'uso delle risorse: utilizzare solo ciò che può essere rigenerato, senza intaccare il capitale della terra.
- Tutte le politiche devono essere rivolte a proteggere, e non a dissipare, il capitale naturale dell'UE

Per realizzare questi obiettivi è necessario trasformare l'economia dell'UE, per realizzare un futuro sostenibile, ed elaborare una serie di politiche profondamente trasformatrice:

- Ripensare le politiche per l'approvvigionamento di energia pulita in tutti i settori: industria, produzione e consumo, grandi infrastrutture, trasporti, prodotti alimentari, agricoltura, rifiuti, edilizia, tassazione, e prestazioni sociali;
- Promuovere e sostenere la trasformazione digitale;
- Agire sempre all'interno del Pilastro dei diritti sociali;
- Emanare la Prima legge per il clima;

*Tutte le politiche
devono essere rivolte
a proteggere e non
a dissipare*

- Fissazione del prezzo del carbonio in tutti gli aspetti dell'economia;
- Meccanismo di adeguamento del carbonio nei prodotti alle frontiere. Il prezzo delle importazioni tenga conto del tenore di carbonio;
- Sviluppare: resilienza, prevenzione, e preparazione ai cambiamenti climatici.

Una transizione di questa portata prevede dei cambiamenti sostanziali, che possono avvenire solo con il coinvolgimento e l'adesione di tutta la società.

Il perimetro entro il quale devono essere sviluppate le politiche degli Stati membri è contenuto nelle norme espresse da quattro documenti fondamentali:

- 1- **La Legge europea sul clima**¹ che stabilisce un obiettivo vincolante per l'UE, di ridurre le emissioni nette di gas a effetto serra di almeno il 55% entro il 2030, rispetto ai livelli del 1990, e di raggiungere la neutralità climatica, al più tardi, entro il 2050.
- 2- **La Direttiva UE ETS II**², che aumenta la sua influenza, includendo nelle sue azioni, le emissioni di CO₂ degli edifici, del trasporto stradale e marittimo.
- 3- **Il Regolamento che prevede la Condivisione degli Sforzi-ESD**³ che contempla una riduzione delle emissioni di gas a effetto serra dell'Italia del 43,7 % al 2030, rispetto ai livelli nazionali del 2005, in conformità dell'articolo 4, paragrafo 3.
- 4- **Il Regolamento UE sulla Tassonomia**⁴, che stabilisce i criteri per determinare se un'attività economica possa considerarsi ecosostenibile, al fine di individuare il grado di ecosostenibilità di un investimento.

*I regolamenti e le leggi
vanno rispettate attraverso
i controlli*

¹ **Regolamento UE 2021/1119**, del 30 giugno 2021 che istituisce il quadro per il conseguimento della neutralità climatica

² **Direttiva (UE) 2023/959 ETS II, del 10 maggio 2023** recante modifica della direttiva 2003/87/CE, che istituisce un sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, e della decisione (UE) 2015/1814, relativa all'istituzione e al funzionamento di una riserva stabilizzatrice del mercato nel sistema dell'Unione per lo scambio di quote di emissione dei gas a effetto serra

³ **ESD Regolamento (UE) 2023/857**, del 19 aprile 2023 che modifica il regolamento (UE) 2018/842, relativo alle riduzioni annuali vincolanti delle emissioni di gas serra a carico degli Stati membri nel periodo 2021-2030 come contributo all'azione per il clima, per onorare gli impegni assunti a norma dell'accordo di Parigi, Riduzioni delle emissioni di gas a effetto serra degli Stati membri al 2030, rispetto ai livelli nazionali del 2005

⁴ **Regolamento (UE) 2020/852** del 18 giugno 2020 relativo all'istituzione di un quadro che favorisce gli investimenti sostenibili e recante modifica del regolamento (UE) 2019/2088. Al Regolamento fanno seguito i **"Criteri di vaglio tecnico"**

Il Pacchetto fit-for-55 %

La Commissione europea ha pubblicato il 14 luglio 2020 il **Pacchetto Fit-for-55 %**, ovvero un set di proposte interconnesse, che mirano ad adattare la normativa comunitaria, in materia di clima ed energia, agli ambiziosi obiettivi climatici previsti per 2030: riduzione di almeno il 55% delle emissioni, rispetto ai livelli del 1990; e la neutralità climatica al 2050.

Nello specifico, il pacchetto si compone di numerose revisioni di testi legislativi precedenti, tra cui: nuovo Sistema EU ETS; Direttiva sulle energie rinnovabili; Direttiva sull'efficienza energetica; Regolamento UE 2023/1804 DAFI (Deployment Alternative Fuel Infrastructure, Sviluppo delle infrastrutture per i combustibili alternativi); normativa sugli standard di emissioni di CO₂ per automobili e veicoli leggeri; sistema EU ETS per l'edilizia.

Inoltre, vengono presentate nuove proposte legislative, tra cui: il meccanismo di aggiustamento del carbonio alla frontiera (**CBAM**); le iniziative sui combustibili alternativi per l'aviazione europea e internazionale; nuovi impegni per il settore marittimo.

Nel settembre 2023 quasi tutte le proposte previste da questo pacchetto sono state adottate, o sono prossime all'adozione, da parte dei **Colegislatori**⁵, con diverse misure già in vigore.

Riassumiamo gli elementi chiave di tali proposte

Sistema di scambio delle quote di emissione dell'UE

- **Revisione** del sistema di scambio delle quote di emissione dell'UE-ETS⁶, per portare al 62% la riduzione delle emissioni di CO₂, entro il 2030, rispetto ai livelli del 2005.

- **Estensione** dell'ETS al **trasporto marittimo**, coprendo: le emissioni di anidride carbonica, dal 2024; del metano e del protossido di azoto, dal 2026; da navi, di stazza lorda superiore a 5 000 tonnellate, di tutte le emissioni derivanti dai viaggi all'interno dell'UE e delle emissioni provenienti dalle navi all'interno dei porti dell'UE; e del 50% delle emissioni derivanti dai viaggi internazionali, che iniziano o terminano nell'UE.

L'obbligo per le compagnie di navigazione di restituire le quote, viene introdotto gradualmente: 40% delle emissioni dichiarate, per il 2024; 70% per il 2025; e 100% per il 2026.

- **Aumentare** il contributo del **settore dell'aviazione** alla riduzione delle emissioni, attraverso il rafforzamento dell'EU ETS per

*Nel settembre 2023
quasi tutte le proposte pre-
viste da questo pacchetto
sono state adottate
o sono prossime*

⁵ **Colegislatori:** Consiglio, Parlamento, Commissione.

⁶ **Direttiva (UE) 2023/959** del 10 maggio 2023 che **modifica** la direttiva 2003/87/CE che istituisce un sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra all'interno dell'Unione e **modifica** la Decisione (UE) 2015/1814 relativo all'istituzione e al funzionamento di una riserva stabilizzatrice del mercato, per il sistema di scambio delle quote di emissioni dei gas a effetto serra dell'Unione.

l'aviazione, e l'attuazione della misura globale, basata sul mercato **CORSIA**⁷ (sistema di compensazione e riduzione delle emissioni di carbonio per l'aviazione internazionale)⁸.

- **Viene rafforzata** la riserva stabilizzatrice del mercato, che stabilizza il mercato del carbonio, rimuovendo le quote in eccesso.

- **Le quote di emissione gratuite**, per alcuni settori industriali, verranno gradualmente eliminate, man mano che un nuovo meccanismo di adeguamento delle frontiere del carbonio (CBAM-Carbon Border Adjustment Mechanism,)⁹ verrà introdotto, tra il 2026 e il 2034.

Il sistema CBAM fissa un prezzo del carbonio sulle importazioni di prodotti nei settori coperti, per evitare la "rilocalizzazione delle emissioni di carbonio".

- **Aumentano** le dotazioni del **Fondo per l'innovazione**¹⁰ e del **Fondo per la modernizzazione**¹¹, finanziati con le entrate dell'EU ETS II. Il Fondo per l'innovazione, che finanzia la dimostrazione di tecnologie innovative, a basse emissioni di carbonio, viene esteso a nuovi settori, compreso il trasporto marittimo.

- **Viene istituito un nuovo sistema**, separato, di scambio delle emissioni: per gli edifici; per i trasporti stradali; per i settori a piccole emissioni (ETS II), la cui conformità inizierà nel 2027.

* integrare gli obiettivi di riduzione delle emissioni degli Stati membri, ai sensi del **Regolamento sulla condivisione degli sforzi**¹².

L'ETS II contribuisce a ridurre le emissioni del 42%, rispetto al 2005, grazie anche all'estensione nei nuovi settori.

- **Il nuovo Fondo sociale per il clima**¹³ viene introdotto insieme all'ETS II, per mitigare eventuali effetti sociali della tassazione del carbonio nei nuovi settori.

*Viene rafforzata
la riserva stabilizzatrice
del mercato rimuovendo
le quote in eccesso*

⁷ **CORSIA**: Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation

⁸ **Decisione (UE) 2023/136**, del 18 gennaio 2023, che modifica la direttiva 2003/87/CE per quanto riguarda la notifica della compensazione, rispetto a una misura globale basata sul mercato, per gli operatori aerei con sede nell'Unione.

⁹ **CBAM: Regolamento (UE) 2023/956**, del 10 maggio 2023, che istituisce un meccanismo di adeguamento del carbonio alle frontiere.

¹⁰ **Il Fondo per l'Innovazione** è uno dei principali programmi di finanziamento a livello mondiale per la dimostrazione commerciale di tecnologie innovative a basse emissioni di carbonio. **Regolamento delegato (UE) 2019/856**, del 26 febbraio 2019, che integra la direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, per quanto riguarda il funzionamento del **Fondo per l'innovazione**

¹¹ **Il Fondo per la modernizzazione** è uno strumento per la transizione verso la neutralità climatica a supporto di **10 Stati membri** (Bulgaria, Croazia, Repubblica ceca, Estonia, Ungheria, Lettonia, Lituania, Polonia, Romania e Slovacchia) affinché possano modernizzare i propri sistemi e migliorare l'efficienza energetica. **Regolamento di esecuzione UE 2023/2606**, che modifica il **Regolamento di esecuzione UE 2020/1001**

¹² **Condivisione degli sforzi: Regolamento (UE) 2018/842** del 30 maggio 2018, come modificato dal **Regolamento (UE) 2023/857** del 19 aprile 2023

Lo scopo del Fondo è quello di utilizzare le maggiori entrate del nuovo sistema, per fornire un sostegno finanziario agli Stati membri, per aiutare i cittadini vulnerabili e le microimprese negli investimenti nell'efficienza energetica (come isolamento domestico, pompe di calore, pannelli solari); e nella mobilità a basse e a zero emissioni.

Gli Stati membri potranno, inoltre, fornire un sostegno diretto al reddito delle famiglie, fino al 37,5% del costo totale dei loro piani sociali per il clima. Il Fondo sarà lanciato nel 2026, un anno prima dell'ETS II.

Nel periodo tra il 2026 e il 2032, si prevede che il **Fondo mobiliterà 86,7 miliardi di euro**, direttamente dalle entrate ETS II e dal cofinanziamento da parte degli Stati membri.

Di conseguenza, i costi energetici per le famiglie vulnerabili, per le microimprese e per gli utenti dei trasporti verranno ridotti, grazie al contributo del Fondo.

Regolamento sulla condivisione degli sforzi¹⁴

- Il Regolamento UE impone una maggiore ambizione sulla condivisione degli sforzi, sulle emissioni che coinvolgono: i trasporti domestici; l'edilizia; l'agricoltura; i rifiuti; e i piccoli impianti industriali; entro il 2030, rispetto ai livelli del 2005.

Le emissioni di questi settori rappresentano il 60% delle emissioni dell'UE. Gli obiettivi aggiornati di riduzione delle emissioni per gli Stati membri, vanno dal -10% al -50%. Nel 2018, era prevista una riduzione del 29 % per l'UE-27.

Per l'Italia la riduzione, per il 2030, è prevista: - 43,7 % rispetto al 2005

In quantità di CO₂, si tratta di passare da: **t 343.101.146 (2005)** a **t 193.166.284, al (2030)**

Uso del suolo, cambiamenti nell'uso del suolo e silvicoltura¹⁵

- Introduzione di un obiettivo UE di 310 milioni di tonnellate di CO₂ equivalente, entro il 2030, per l'assorbimento netto di gas a effetto serra, da parte dei pozzi naturali, e fissazione di obiettivi ambiziosi ed equi per ciascuno di essi.

Gli Stati membri potranno fornire un sostegno diretto al reddito delle famiglie

¹³ **Regolamento (UE) 2023/955**, del 10 maggio 2023, che istituisce un Fondo sociale per il Clima

¹⁴ Cfr. nota 12.

¹⁵ **Regolamento (UE) 2023/839**, del 19 aprile 2023, che modifica il regolamento (UE) 2018/841 per quanto riguarda gli impegni degli Stati membri per il settore dell'uso del suolo, del cambiamento di uso del suolo e della silvicoltura ("LULUCF") che contribuiscono a realizzare gli obiettivi dell'accordo di Parigi e ad assicurare il rispetto dell'obiettivo di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra dell'Unione.

Ogni Stato membro deve invertire la tendenza alla diminuzione dei serbatoi di carbonio dell'UE. Il regolamento stabilisce l'impegno, per ciascuno Stato membro, di raggiungere una somma netta di 310 milioni di tonnellate di assorbimenti di gas a effetto serra, per il periodo dal 2026 al 2029 ("Il bilancio 2026-2029").

Standard per auto e furgoni nuovi

- La Commissione propone obiettivi più ambiziosi, per ridurre le emissioni di CO₂ delle auto e dei furgoni nuovi, con l'adozione del Regolamento sugli **"Standard di prestazione in materia di emissioni per le auto e i furgoni nuovi"**¹⁶ per ridurre del 55% le emissioni di CO₂ per le auto nuove, e del 50% per i nuovi furgoni, dal 2030 al 2034; e per la riduzione del 100% delle emissioni di CO₂, a partire dal 2035, per le auto e i furgoni nuovi.

Altri atti nell'ambito del pacchetto Fit-for-55

- Gli atti legislativi: **Migliorare l'efficienza energetica**¹⁷ e aumentare le **"Energie rinnovabili-RED III"**¹⁸, nel mix energetico dell'UE, sono stati già approvati.

In linea con il piano della Commissione Europea, per rendere l'Europa indipendente dai combustibili fossili russi, ben prima del 2030, l'UE ha deciso di aumentare le ambizioni sul risparmio energetico, attraverso un obiettivo rafforzato, per ridurre il consumo energetico finale, a livello UE, dell'11,7% nel 2030, rispetto alle proiezioni effettuate nel 2020, e un nuovo obiettivo di aumento delle energie rinnovabili, nel consumo energetico finale, di almeno il 42,5% entro il 2030, con un ulteriore incremento indicativo del 2,5%, che consentirebbe di **raggiungere il 45%**.

- **Il Regolamento ReFuel EU sull'aviazione**¹⁹ aumenterà l'adozione di carburanti sostenibili, come i biocarburanti avanzati o l'idrogeno, nel settore dell'aviazione.

Il nuovo Regolamento obbliga gli aeroporti e i fornitori di carburante dell'UE a garantire che, a partire dal 2025, almeno il 2% dei carburanti per l'aviazione sarà verde, con una quota che aumenterà, ogni cinque anni, e raggiungerà il 70% nel 2050.

*Gli atti legislativi
per l'efficienza energetica
sono tutti approvati dall'UE*

¹⁶ **Regolamento (UE) 2023/851**, del 19 aprile 2023, che modifica il regolamento (UE) 2019/631 per quanto riguarda il rafforzamento dei livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ delle autovetture nuove e dei nuovi veicoli commerciali leggeri, in linea con le norme rafforzate dell'Unione ambizione climatica

¹⁷ **Direttiva (UE) 2023/1791** del 13 settembre 2023 sull'efficienza energetica e modifica del Regolamento (UE) 2023/955.

¹⁸ **Direttiva (UE) 2023/2413, RED III**, del 18 ottobre 2023 che modifica la direttiva (UE) 2018/2001, il regolamento (UE) 2018/1999 e la direttiva n. 98/70/CE per quanto riguarda la promozione dell'energia da fonti rinnovabili

¹⁹ **Decisione (UE) 2023/2440** della Commissione, del 27 ottobre 2023, relativa alla quantità totale di quote a livello dell'Unione da assegnare agli operatori aerei per il 2024 nell'ambito del sistema per lo scambio di quote di emissioni dell'UE

- **Il Regolamento marittimo Fuel EU²⁰** garantirà che l'intensità dei combustibili a gas serra, utilizzati dal settore marittimo, diminuisca gradualmente nel tempo, del 2% nel 2025 e del 6% nel 2030, fino all'80% entro il 2050.

Il Regolamento promuove carburanti alternativi sostenibili nel trasporto marittimo e nei porti europei, limitando l'intensità dei gas serra, nell'energia utilizzata a bordo delle grandi navi, e imponendo l'uso dell'energia elettrica a terra, per alcuni tipi di navi.

- Con il nuovo regolamento per la realizzazione di **un'Infrastruttura per i carburanti alternativi (AFIR)²¹** verranno realizzate più stazioni di ricarica e di rifornimento, per carburanti alternativi, nei prossimi anni, in tutta Europa.

AFIR dovrà essere in grado di garantire un'infrastruttura minima, per supportare la necessaria adozione di veicoli a carburante alternativo, in tutte le modalità di trasporto e in tutti gli Stati membri dell'UE, oltre alla piena interoperabilità dell'infrastruttura; informazioni complete agli utenti; e opzioni di pagamento adeguate, presso le infrastrutture per i combustibili alternativi.

- La proposta di revisione della Direttiva sulla **Tassazione dell'energia²²** mira: ad allineare la tassazione dei prodotti energetici alle politiche dell'UE, in materia di energia e clima; promuovere tecnologie pulite; eliminare esenzioni obsolete e aliquote ridotte, che attualmente incoraggiano l'uso di combustibili fossili (procedura legislativa in corso).

La Direttiva ora in vigore²³ non promuove adeguatamente: le riduzioni di emissioni di gas a effetto serra; l'efficienza energetica; la diffusione di elettricità; e i combustibili alternativi (idrogeno rinnovabile, combustibili sintetici, biocarburanti avanzati, ecc.).

La motivazione risiede nel fatto che i nuovi combustibili, a minore intensità di carbonio, sono tassati come il loro equivalente fossile, nei casi in cui i combustibili nuovi si siano imposti dopo l'adozione, nel 2003, dell'ultima direttiva sulla tassazione dell'energia.

I Regolamenti promossi per i carburanti alternativi sostenibili sono approvati per modalità di trasporto

²⁰ **Regolamento (UE) FUEL EU 2023/1805**, del 13 settembre 2023, sull'uso dei combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio nel trasporto marittimo e che modifica la direttiva 2009/16/CE

²¹ **AFIR Regolamento (UE) 2023/1804** del Parlamento Europeo e del Consiglio del 13 settembre 2023 sulla realizzazione delle infrastrutture per i combustibili alternativi e che abroga la direttiva 2014/94/UE

²² **COM (2021) 563 finale**, Proposta di Direttiva che ristruttura il quadro dell'Unione per la tassazione dei prodotti energetici e dell'energia elettrica.

²³ **Direttiva 2003/96/CE** del 27 ottobre 2003 che ristruttura il quadro comunitario per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità

I negoziati sulla nuova direttiva europea per la tassazione energetica sono ancora in atto.

Questa direttiva rappresenta un pilastro del pacchetto legislativo Fit for 55, con l'obiettivo di tagliare del 55% le emissioni di CO₂ entro il 2030, rispetto ai livelli del 1990.

Tredici provvedimenti sui 14 totali sono stati approvati da Parlamento e Consiglio, tra cui: la riforma del mercato della CO₂; lo stop alle nuove auto endotermiche dal 2035; la direttiva RED III, sulle energie rinnovabili; la Direttiva sull'efficienza energetica.

Ulteriori politiche che contribuiscono al raggiungimento degli obiettivi climatici dell'UE

Oltre alle proposte di Regolamenti e di Direttive, previste dal Pacchetto Fit for 55 %, le proposte di revisione del regolamento sui **gas fluorurati a effetto serra**²⁴ e del regolamento **sull'ozono**²⁵ ridurranno ulteriormente le emissioni di quei potenti gas serra prodotti dall'uomo, che spesso sono diverse migliaia di volte più potenti del biossido di carbonio (CO₂).

In particolare, l'attuale riduzione graduale degli **HFC**²⁶, che sta riducendo il volume degli idrofluorocarburi immessi sul mercato dell'UE, diventerà più drastica.

La Commissione ha inoltre proposto obiettivi di riduzione delle emissioni per i **veicoli pesanti**²⁷, per garantire che questo segmento del settore dei trasporti stradali contribuisca agli obiettivi climatici e di inquinamento zero dell'UE.

La proposta di revisione del regolamento TEN-T e del pacchetto per un **Trasporto merci più ecologico**²⁸ sosterranno ulteriormente la decarbonizzazione del settore dei trasporti.

Queste emissioni risparmiate sosterranno gli sforzi degli Stati membri per raggiungere gli obiettivi al 2050, ai sensi del regolamento sulla condivisione degli sforzi.

*Ulteriori politiche
che contribuiscono
al raggiungimento
degli obiettivi
climatici dell'UE*

²⁴ **Proposta di Regolamento sui gas fluorurati** ad effetto serra, recante modifica alla Direttiva (UE) 2019/1937 e che abroga il regolamento (UE) n. 517/2014, (COM/2022/150 finale) Il 16/1/2024 il Trilogo ha approvato il Regolamento. I gas sintetici verranno banditi dal 2050 e sostituiti con i gas naturali: Propano- C₃H₈

²⁵ **Proposta di Regolamento (COM/2022/151 finale)** sulle sostanze che riducono lo strato di ozono e che abroga il Regolamento (CE) n. 1005/2009.

²⁶ **Gli Idrofluorocarburi (HFC)** sono gas refrigeranti che hanno fatto il loro ingresso nel mercato alla fine degli anni 80

²⁷ **Proposta di Regolamento** che modifica il regolamento (UE) 2019/1242 per quanto riguarda il rafforzamento dei livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti nuovi e l'integrazione degli obblighi di comunicazione, e che abroga il regolamento (UE) 2018/956, (COM /2023/88 def.).

²⁸ **Proposta di regolamento** sull'uso della capacità dell'infrastruttura ferroviaria nello spazio ferroviario unico europeo (COM (2023)443), **Proposta di revisione della direttiva** su pesi e dimensioni (COM (2023)445), **Proposta di regolamento sulla contabilità delle emissioni di gas serra** dei servizi di trasporto (COM (2023)441).

Il pacchetto di decarbonizzazione dei mercati **dell'Idrogeno e del Gas**²⁹ ha l'obiettivo di decarbonizzare il mercato del gas dell'UE, agevolando l'adozione di gas rinnovabili e a basso tenore di carbonio, compreso l'idrogeno, e sarà in grado di garantirà la sicurezza energetica per tutti i cittadini europei.

Le nuove norme sulle **Emissioni di metano**³⁰ nel settore energetico, miglioreranno la comprensione della provenienza delle emissioni di metano e contribuiranno a ridurre tali emissioni.

La revisione della direttiva sulla prestazione energetica nell'edilizia, **"Case green"**³¹ contribuirà a realizzare un parco immobiliare a emissioni zero e ampiamente decarbonizzato, entro il 2050.

Il quadro volontario proposto a livello dell'UE, per certificare in modo affidabile la rimozione di **Carbonio di alta qualità**³², stimolerà le tecnologie innovative di rimozione del carbonio e la produzione di carbonio in agricoltura.

Garantire ecosistemi sani e ricchi di biodiversità

I pozzi naturali di carbonio sono di cruciale importanza per sequestrare il carbonio. Le nuove proposte di conservare e ripristinare gli ecosistemi, come le zone umide e le foreste; la **Legge sul ripristino della natura**³³; la **Legge sul monitoraggio del suolo**³⁴ e il prossimo quadro normativo per la **Resilienza delle foreste europee**³⁵ possono fornire un contributo significativo al mantenimento, alla gestione e al miglioramento dei pozzi naturali di carbonio, e all'aumento della biodiversità, combattendo, al tempo stesso, il cambiamento climatico.

Si possono ridurre le emissioni globali, promuovendo, sia l'efficienza energetica, sia quella dei materiali, e riducendo la quantità di rifiuti prodotti, perché l'economia circolare ha un enorme potenziale, per ridurre le emissioni globali.

La Commissione ha adottato il regolamento sulla progettazione ecocompatibile dei **Prodotti sostenibili**³⁶, per garantire che i

*La commissione
ha adottato i regolamenti
sulle precettazioni
di prodotti sostenibili*

²⁹ **Proposta di Direttiva** relativa a norme comuni per i mercati interni dei gas naturali e rinnovabili e dell'idrogeno (COM(2021)803 finale) e **proposta di Regolamento** sulla mercati interni dei gas rinnovabili e naturali e dell'idrogeno (COM(2021)804 definitivo).

³⁰ **Proposta di Regolamento sulla riduzione delle emissioni di metano** nel settore energetico e che modifica il regolamento (UE) 2019/942 (COM (2021)805 finale)

³¹ **Proposta di Direttiva sul rendimento energetico nell'edilizia**, "Case green" (COM/2021/802 definitivo). In via di approvazione

³² **Proposta di Regolamento**, che istituisce una certificazione dell'Unione. Quadro per la rimozione del carbonio (COM(2022) 672 finale).

³³ **Proposta di Regolamento** sul ripristino della natura (COM/2022/304 finale)

³⁴ **Proposta di Direttiva** sul monitoraggio e la resilienza del suolo (legge sul monitoraggio del suolo), (COM(2023) 416 finale)

³⁵ **COM (2021) 572 finale Nuova strategia dell'UE per le foreste per il 2030**

³⁶ **COM (2022) 142 finale** Proposta di Regolamento che istituisce un quadro per la fissazione dei requisiti per la progettazione ecocompatibile dei prodotti sostenibili e che abroga la Direttiva 2009/125/CE

prodotti siano realizzati per essere sostenibili e riciclabili e per prolungarne la loro durata.

L'iniziativa sul **Diritto alla riparazione**³⁷ rende la riparazione più semplice e più attraente per i consumatori.

La Commissione ha proposto diverse misure per ridurre i rifiuti, come: una revisione mirata della **Direttiva quadro sui rifiuti (WFD- Water Framework Directive)**³⁸; e nuove norme **sugli Imballaggi e sui rifiuti di imballaggio**³⁹.

I consumatori dell'UE hanno segnalato la mancanza di informazioni affidabili sulla sostenibilità dei prodotti, e il fatto di dover affrontare pratiche commerciali ingannevoli, come il **greenwashing**⁴⁰ e le pratiche di obsolescenza precoce.

Per risolvere questi problemi, la Commissione ha proposto una Direttiva con l'obiettivo di **Dare più potere ai consumatori per controllare la transizione verde**⁴¹ per garantire che ai consumatori siano fornite migliori informazioni sulla durabilità e la riparabilità dei prodotti e per rafforzare la lotta contro le pratiche ingannevoli, legate alla sostenibilità.

La Commissione ha inoltre proposto una direttiva UE sulle **Green Claims**⁴², in base alla quale le aziende e gli operatori economici saranno tenuti a comprovare le dichiarazioni che fanno.

Nel febbraio 2023, la Commissione ha adottato **“Un piano industriale Green Deal per l'età a zero emissioni nette”**⁴³, per migliorare la competitività dell'industria dell'UE, a zero emissioni nette, e guidare, a livello globale, la transizione verso la neutralità climatica.

Il piano mira a creare un contesto normativo prevedibile e semplificato, consentendo un accesso più rapido a finanziamenti necessari, trasformando le competenze in posti di lavoro di qualità

*I consumatori dell'UE
hanno segnalato
la mancanza di informazioni
affidabili sulla sostenibilità
dei prodotti*

³⁷COM (2023) 155 finale Proposta di Direttiva recante norme comuni che promuovono la riparazione dei beni e che modifica il regolamento (UE) 2017/2394, le direttive (UE) 2019/771 e (UE) 2020/1828.

³⁸COM (2023) 420 definitivo, Proposta di Direttiva che modifica la direttiva 2008/98/CE sui rifiuti.

³⁹COM (2022) 677 finale, Proposta di Regolamento sugli imballaggi e i rifiuti di imballaggio, che modifica il Regolamento (UE) 2019/1020 e la Direttiva (UE) 2019/904 e che abroga la direttiva 94/62/CE.

⁴⁰Greenwashing, quando un'affermazione sulla sostenibilità contiene informazioni false o capaci di ingannare consumatori, investitori e altri partecipanti al mercato,

⁴¹COM (2022) 143 finale, Proposta di Direttiva, che modifica le direttive 2005/29/CE e 2011/83/UE per quanto riguarda il conferimento dei poteri ai consumatori per la transizione verde, attraverso una migliore protezione contro le pratiche sleali e una migliore informazione.

⁴²COM (2023)166 finale: Direttiva Green Claims , Proposta di Direttiva sulla comprovazione e la comunicazione di dichiarazioni ambientali esplicite,

⁴³COM (2023) 62 finale, Comunicazione della Commissione, Un piano industriale Green Deal per l'era Net-Zero.

e sostenendo il commercio aperto, e finalizzato ad un'offerta resiliente.

In questo contesto, la Commissione ha proposto: la legge sull'industria a zero emissioni nette- **Net Zero Industry Act-NZIA**⁴⁴; la legge sulle **Materie prime critiche**⁴⁵; una **Riforma del mercato elettrico**⁴⁶.

La **NZIA** mira ad aumentare la produzione tecnologica a zero emissioni nette nell'UE, per soddisfare almeno il 40% del fabbisogno annuale di prodotti utilizzati dell'UE, entro il 2030, e fissa un obiettivo, a livello di Unione, di 50 milioni di tonnellate di capacità annua di stoccaggio di CO₂, entro il 2030.

Una nuova strategia riguarda la promozione **dell'idrogeno rinnovabile**⁴⁷, in sostituzione dei combustibili fossili, per il quale la Commissione ha fissato l'obiettivo di 20 milioni di tonnellate di fornitura, entro il 2030.

Per facilitarne la diffusione, nel 2023 la Commissione ha creato la **Banca europea dell'idrogeno**⁴⁸, che sosterrà, tra l'altro, la creazione di un mercato interno con i fondi del Fondo innovazione ETS, attraverso un'asta pubblica, tra la fine del 2023 e l'inizio del 2024⁴⁹.

Nell'ambito del **Net Zero Industry Act**⁵⁰, la Commissione sosterrà la creazione di accademie europee specializzate nell'industria Net Zero, ciascuna incentrata su una tecnologia a zero emissioni, per fornire programmi di miglioramento e riqualificazione per una migliore e maggiore occupazione della forza lavoro.

La disponibilità di opportune competenze appresenta una precondizione, per una transizione di successo, verso la neutralità climatica.

*Nella Net Zero Industry Act
la Commissione
sosterrà la creazione
di accademie specializzate
nell'industria Net Zero*

⁴⁴ **COM (2023) 161**, Proposta di Regolamento che istituisce un quadro di misure per rafforzare l'ecosistema europeo di produzione di prodotti tecnologici a impatto zero (Net Zero Industry Act),

⁴⁵ **COM (2023)160**, Proposta di Regolamento che istituisce un quadro per garantire un approvvigionamento sicuro e sostenibile di materie prime critiche e che modifica i regolamenti (UE) 168/2013, (UE) 2018/858, 2018/1724 e (UE) 2019/102,

⁴⁶ **COM (2023) 148 def.** Proposta di Regolamento, che modifica i regolamenti (UE) 2019/943 e (UE) 2019/942 nonché le direttive (UE) 2018/2001 e (UE) 2019/944 per migliorare la progettazione del mercato dell'energia elettrica dell'Unione

⁴⁷ COM (2021) 803, Proposta di Direttiva relativa a norme comuni per i mercati interni del gas rinnovabile e del gas naturale e dell'idrogeno (rifusione)

⁴⁸ **Banca europea dell'idrogeno, (COM (2023)156)** accompagna la proposta legislativa della Commissione relativa all'obiettivo di azzerare le emissioni nette dell'industria e mira a promuovere la produzione di tecnologie pulite nell'UE

⁴⁹ **20 dicembre 2023. Fondo per l'innovazione.** Bando d'asta. Invito a presentare proposte per l'idrogeno, RFNBO (INNOVFUND-2023-AUC-RFNBO-Idrogeno) Versione 1.1

⁵⁰ **COM (2023) 161 finale**, Proposta di Regolamento che istituisce un quadro di misure per rafforzare l'ecosistema europeo di produzione di prodotti delle tecnologie a zero emissioni nette (normativa sull'industria a zero emissioni nette)

Avendo a disposizione le competenze necessarie, una significativa creazione di posti di lavoro, nell'orizzonte temporale del 2030, avrà luogo, non solo nel settore dell'energia pulita, ma anche nell'industria manifatturiera, nell'edilizia, nei trasporti e nei servizi legati all'incremento della produzione e dell'impiego di queste tecnologie.

Fornire programmi di miglioramento e riqualificazione.

Con la raccomandazione del Consiglio, volta a garantire una **Transizione equa verso la neutralità climatica**⁵¹, gli Stati membri si sono impegnati a ideare e attuare misure, per affrontare gli aspetti sociali e occupazionali della transizione, anche nel settore energetico.

La Commissione chiede specificamente agli Stati membri di prendere in considerazione gli orientamenti forniti dalla legislazione europea, nelle Relazioni che vengono predisposte, nelle fasi di aggiornamento dei **Piani Nazionali per l'Energia e il Clima-PNIEC**⁵².

La futura spesa dell'UE sarà indirizzata anche ad azioni per una transizione giusta e verde. Con la necessità di incrementare gli investimenti nelle tecnologie critiche in Europa, la Commissione ha proposto la **Piattaforma per le Tecnologie Strategiche per l'Europa**⁵³, con l'obiettivo di integrare gli strumenti esistenti dell'UE, per incanalare rapidamente il sostegno finanziario verso le tecnologie pulite, le **Tecnologie profonde**⁵⁴, **quelle digitali**⁵⁵ e le biotecnologie. Inoltre, la **Proposta di Regolamento finanziario riveduto**⁵⁶ include il principio del non arrecare danno significativo, per garantire che il bilancio dell'UE venga attuato senza arrecare danni significativi agli obiettivi ambientali, compresi la mitigazione e l'adattamento ai cambiamenti climatici.

*La Commissione europea
sarà indirizzata anche
ad azioni per una transizio-
ne giusta e verde*

Conclusioni

Gli Organismi europei, negli specifici ruoli, hanno sempre manifestato un profondo interesse verso la difesa dell'ambiente, per una migliore qualità della vita.

⁵¹ **COM (2021) 801 finale**, proposta di raccomandazione del Consiglio intesa a garantire una transizione equa verso la neutralità climatica.

⁵² Previsti dal **Regolamento UE 1999/2018**, Governance dell'energia

⁵³ **COM (2023) 335 finale**, Proposta di Regolamento che istituisce la piattaforma Tecnologie strategiche per l'Europa ("STEP") e modifica la direttiva 2003/87/CE, regolamenti (UE) 2021/1058, (UE) 2021/1056, (UE) 2021/1057, (UE) n. 1303/2013, (UE) n. 223/2014, (UE) 2021/1060, (UE) 2021/523, (UE) 2021/695, (UE) 2021/697 e (UE) 2021/241.

⁵⁴ **Tecnologie profonde, deep tech** tecnologie basate su scoperte scientifiche o sfide ingegneristiche si stanno rivelando la chiave per individuare soluzioni efficaci a problemi complessi.

⁵⁵ **Il Regolamento UE 2022/868**, meglio noto come Data Governance Act, o **DGA**,

⁵⁶ **COM (2022) 223 finale**, Proposta di Regolamento, recante norme finanziarie applicabili al bilancio generale dell'Unione

L'ottavo **Programma d'azione per l'ambiente**⁵⁷ mira ad accelerare la transizione verde in modo equo e inclusivo, con l'obiettivo a lungo termine per il 2050 di "Vivere bene entro i limiti del nostro pianeta", già sancito nel settimo programma (2014-2020). Da oltre 40 anni questi programmi d'azione forniscono all'UE quadri strategici che producono risultati e garantiscono **un'azione prevedibile e coordinata** per la politica europea in materia di ambiente e cambiamenti climatici.

Il Green Deal europeo è alla base del piano per la ripresa "Next Generation EU", che promuove gli investimenti in settori fondamentali per la transizione verde e digitale, al fine di rafforzare la resilienza e creare crescita e occupazione in una società equa e inclusiva.

Anche il dispositivo per la ripresa e la resilienza che, insieme al bilancio dell'Unione per il periodo 2021-2027, sarà il motore della ripresa economica dopo la crisi del COVID-19, si basa sugli obiettivi prioritari, stabiliti nel Green Deal europeo.

Inoltre, tutte le iniziative che si iscrivono nel piano per la ripresa **Next Generation EU** dovrebbero rispettare, se del caso, il principio di «**Non arrecare un danno significativo**», enunciato nell'articolo 17 del Regolamento (UE) 2020/852⁵⁸

Alla luce di questi principi, soprattutto dopo l'Accordo di Parigi, in linea con il Green Deal e con il successivo Fit for 55 %, una vasta serie di Atti legislativi ha visto la luce, in Regolamenti e in Direttive, o è in procinto di essere approvata.

Questo succinto documento ha l'obiettivo di riportare lo "**Stato dell'arte**" dell'attuale processo normativo europeo, in tema di ambiente e di clima.

⁵⁷ Decisione (UE) 2022/591 del 6 aprile 2022 relativa a un programma generale di azione dell'Unione per l'ambiente fino al 2030

⁵⁸ Il «**Regolamento sulla tassonomia**»)

L'OBIETTIVO RESTA LA TRANSIZIONE ENERGETICA

L'interesse pubblico prevalente

di ANTONELLO PEZZINI

L'

interesse pubblico prevalente, cioè la necessità di sostituire, con l'energia rinnovabile, l'energia prodotta con i combustibili fossili, per diminuire il costo dell'energia, soprattutto per ridurre la povertà energetica, e per aumentare l'autonomia dell'Unione dalla dipendenza di altri Stati, ha indotto il Consiglio e la Commissione, con il sostegno del Parlamento europeo, ad accelerare gli interventi legislativi e a renderli più chiari e omogenei, attraverso l'emanazione di Regolamenti, che abbiano la forza di superare sia l'inerzia amministrativa, sia le forti rendite di posizione che, attraverso la cultura della disinformazione, **rallentano il vero e prevalente interesse pubblico**.

Alla fine del 2022, con l'obiettivo di diminuire l'utilizzo dei combustibili fossili, il Consiglio⁵⁹ ha emanato il Regolamento (UE) 2022/2577⁶⁰ con il quale ha introdotto alcune misure urgenti e mirate per accelerare la diffusione delle fonti energetiche rinnovabili. Vi è ormai una comune consapevolezza che la diffusione delle energie rinnovabili nell'Unione può contribuire, in maniera significativa, a mitigare gli effetti della crisi energetica, rafforzando la sicurezza dell'approvvigionamento, riducendo i prezzi dell'energia. Poiché la durata e la complessità delle procedure autorizzative gravano pesantemente sulla rapidità e l'entità degli investimenti nelle rinnovabili e nelle relative infrastrutture, il regolamento è stato approvato con l'obiettivo di introdurre ulteriori misure, mirate ad accelerare diverse procedure autorizzative, applicabili alle tecnologie per le energie rinnovabili e a progetti specifici, al fine di attenuare gli effetti della crisi energetica.

Alla fine del 2022
per diminuire l'utilizzo
dei combustibili fossili,
il Consiglio ha emanato
il Regolamento 2022/2577

La validità del Regolamento era stata indicata fino al 30 giugno 2024.

Successivamente, nell'ottobre del 2023, è stata emanata la Direttiva RED III⁶¹, che modifica la direttiva RED II⁶², in vigore dal 20

⁵⁹ Il Consiglio: è composto, in questo caso, dai Ministri dell'energia e dell'ambiente degli Stati membri, quindi anche dal Ministro italiano.

⁶⁰ Regolamento (UE) 2022/2577 del Consiglio, del 22 dicembre 2022, che istituisce il quadro per accelerare la diffusione delle energie rinnovabili

⁶¹ Direttiva (UE) 2023/2413, del 18 ottobre 2023, che modifica la direttiva (UE) 2018/2001, il regolamento (UE) 2018/1999 e la direttiva n. 98/70/CE per quanto riguarda la promozione dell'energia da fonti rinnovabili e che abroga la direttiva (UE) 2015/652 del Consiglio

⁶² Direttiva (UE) 2018/2001 dell'11 dicembre 2018, sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili

novembre 2023, e ha introdotto notevoli modifiche del quadro legislativo che disciplina le energie rinnovabili fino al 2030 e oltre, comprese disposizioni volte a razionalizzare le procedure autorizzative applicabili ai progetti di energia rinnovabile. Gli Stati membri hanno l'obbligo di recepire la direttiva (UE) 2023/2413 (RED III), nel diritto nazionale, entro il 21 maggio 2025, ad eccezione di alcune disposizioni relative alle procedure autorizzative, che presentano una data di recepimento anteriore, vale a dire al 1° luglio 2024⁶³, che cade immediatamente dopo la data del termine di validità del regolamento (UE) 2022/2577.

A seguito del recepimento della direttiva (UE) 2023/2413, i progetti di energia rinnovabile beneficeranno delle disposizioni da essa introdotte, per razionalizzare le procedure autorizzative. La Commissione, dopo attenta analisi, ha proposto di prorogare la validità di alcune disposizioni del regolamento 2022/2577, che istituisce il quadro per accelerare la diffusione delle energie rinnovabili.

I mercati mondiali del gas continuano ad essere in condizioni difficili e si prevede che rimarranno tali per un certo periodo di tempo. Come osservato dall'Agenzia internazionale per l'energia (AIE) nella relazione sul gas a medio termine, l'offerta mondiale di GNL è cresciuta solo in misura modesta nel 2022 (del 4 %) e nel 2023 (del 3 %). Dal momento che è piuttosto precario l'equilibrio tra domanda e offerta, anche una minima interruzione della fornitura di energia potrebbe incidere fortemente sui prezzi del gas e dell'energia elettrica, e potrebbe causare gravi danni all'economia europea, minandone la competitività, e causando difficoltà anche ai consumatori dell'Unione.

La diffusione accelerata delle energie rinnovabili ha svolto un ruolo essenziale nella strategia adottata dall'Unione per far fronte alla crisi energetica ed è stata determinante nell'aumentare la sicurezza dell'approvvigionamento e proteggere i consumatori dalla volatilità dei prezzi, attraverso la riduzione della domanda complessiva di gas dell'Unione.

L'AIE ha stimato che, senza le capacità aggiuntive di energia rinnovabile, nel 2022 i prezzi medi all'ingrosso dell'energia elettrica sarebbero stati più alti dell'8 %, in tutti i mercati europei. Nel 2022 l'aumento della produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili ha sostituito la produzione di circa 107 TWh⁶⁴ di energia elettrica da fonti fossili, equivalenti a circa 10 miliardi di

I mercati mondiali del gas continuano ad essere in condizioni difficili

⁶³ In deroga alla scadenza del 21 maggio 2025, gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi all'articolo 1, punto 6), relativamente all'articolo 15 sexies della direttiva (UE) 2018/2001, e all'articolo 1, punto 7) relativamente agli articoli 16, 16 ter, 16 quater, 16 quinquies, 16 sexies e 16 septies, entro il **1° luglio 2024**.

⁶⁴ N.B. Il fabbisogno medio dell'Italia si attesta su **320 TWh annuo**

metri cubi di gas, assicurando risparmi stimati in oltre 10 miliardi di EURO.⁶⁵

La relazione della Commissione, tramite Eurostat⁶⁶, pone l'accento sugli sviluppi positivi registrati nell'aumento della diffusione di energia rinnovabile, nei mesi successivi all'entrata in vigore del regolamento (UE) 2022/2577. Nei primi tre trimestri del 2023⁶⁷ l'Unione ha installato più capacità solari fotovoltaiche che in tutto il 2022. Anche la capacità eolica è notevolmente aumentata in vari Stati membri.

I dati disponibili raccolti nella relazione indicano che dall'entrata in vigore del regolamento (UE) 2022/2577 vari Stati membri hanno registrato aumenti a due cifre, delle autorizzazioni rilasciate, per progetti di energia rinnovabile. In Italia, ad esempio, sono stati installati, nel 2023, circa 5,8 GW di nuovi impianti da fonti rinnovabili⁶⁸, nel 2021 era in esercizio 1 GW, e 3 GW, nel 2022. Per raggiungere il target previsto dalla legge europea sul clima⁶⁹, si dovrebbe arrivare tra gli 8 e i 10 GW all'anno.

La mancata proroga dell'applicazione del regolamento (UE) 2022/2577 rischierebbe di rallentare il ritmo del rilascio delle autorizzazioni e della diffusione delle energie rinnovabili, in particolare negli Stati membri che vi hanno fatto ampio ricorso. Ad esempio, secondo la Germania, la mancata proroga dell'applicazione del regolamento (UE) 2022/2577, per quanto riguarda l'accelerazione della procedura autorizzativa, per i progetti di energia rinnovabile, potrebbe ritardare di circa due anni l'installazione di circa 41 GW di energia eolica a terra o, in alcuni casi, arrestarla completamente.

Una disposizione che ha accelerato sensibilmente il ritmo di diffusione delle fonti energetiche rinnovabili è l'articolo 5, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2022/2577. Tale articolo impone un termine massimo di sei mesi per la revisione della potenza degli impianti esistenti di produzione di energia rinnovabile. La revisione della potenza offre notevoli possibilità di aumentare rapidamente la produzione di energia da fonti rinnovabili, consentendo così la riduzione del consumo di gas.

*La disposizione
che ha accelerato il ritmo
di diffusioni delle fonti
energetiche rinnovabili
è l'articolo 5*

La Commissione ritiene sia necessario intervenire con urgenza, in quanto il regolamento (UE) 2022/2577 cesserà di applicarsi il 30 giugno 2024 e gli investitori e le autorità dovranno avere, quanto prima, una visione chiara del quadro giuridico successivamente applicabile, al fine di assicurare le decisioni di investi-

⁶⁵ Fonte «Renewable Energy Market Update» del giugno 2023, dal titolo “Quanto risparmiano i consumatori europei grazie alle energie rinnovabili?”

⁶⁶ Eurostat: Direzione Generale della Commissione che si occupa, soprattutto, delle statistiche europee

⁶⁷ Il Regolamento 2577 è stato pubblicato nella Gazzetta Ufficiale Europea il 22/12/2022

⁶⁸ Secondo i dati di Terna

⁶⁹ Regolamento UE 2021/1119

mento e pianificare di conseguenza i progetti. Il nuovo Regolamento si applica a decorrere dal 1° luglio 2024.

Tuttavia l'articolo 1, punto 3), si applica a decorrere dalla data dell'entrata in vigore, cioè l'11 gennaio 2024:

Assenza di soluzioni alternative o soddisfacenti

“Nel valutare se non esistano soluzioni alternative soddisfacenti a un progetto di **impianto di produzione di energia da fonti rinnovabili e la relativa connessione alla rete**...(omissis), tale condizione può considerarsi rispettata se non esistono soluzioni alternative soddisfacenti in grado di conseguire lo stesso obiettivo del progetto in questione, in particolare in termini di sviluppo della stessa capacità di energia rinnovabile, attraverso la stessa tecnologia energetica in tempi identici o analoghi e senza comportare costi significativamente più elevati”

“Nel valutare se non esistano soluzioni alternative soddisfacenti a un progetto di **infrastruttura di rete necessario per integrare l'energia rinnovabile nel sistema elettrico**...(omissis), , tale condizione può considerarsi rispettata se non esistono soluzioni alternative soddisfacenti in grado di conseguire lo stesso obiettivo del progetto in questione in tempi identici o analoghi e senza comportare costi significativamente più elevati.

Le disposizioni pertinenti, dovrebbero rimanere in vigore fino al 30 giugno 2025.

Il nuovo Regolamento ribadisce il principio che le autorizzazioni, necessarie per gli impianti di produzione di energie rinnovabili, e per le infrastrutture di rete collegate, devono essere rilasciate entro un tempo massimo di sei mesi, VIA⁷⁰ compresa.

Il regolamento sostiene la possibilità soprattutto per gli interventi di “Interesse pubblico prevalente”, che riguardano: la pianificazione, la costruzione e l'esercizio degli impianti di produzione di energia da fonti rinnovabili; la loro connessione alla rete; gli impianti di stoccaggio; di essere considerati prioritari, in sede di pianificazione e di autorizzazioni.

La durata della procedura autorizzativa per l'installazione di apparecchiature di energia solare e di impianti di stoccaggio dell'energia co-ubicati, compresi gli impianti solari integrati negli edifici e le apparecchiature per l'energia solare sui tetti, in strutture artificiali esistenti o future, ad esclusione delle superfici d'acqua artificiali, non deve essere superiore a tre mesi, a condizione che lo scopo principale di tali strutture non sia la produzione di energia solare.

Le disposizioni pertinenti dovrebbero rimanere in vigore fino al 30 giugno 2025

⁷⁰ VIA: **Valutazione di Impatto Ambientale** La **Direttiva 2011/92/UE** definisce la procedura di valutazione dell'impatto *ambientale*

In deroga all'articolo 4, paragrafo 2, della direttiva 2011/92/UE⁷¹, l'installazione delle suddette apparecchiature per l'energia solare è esonerata dall'obbligo, se del caso, di essere oggetto di una determinazione, se il progetto esige una valutazione dell'impatto ambientale o dall'obbligo di effettuare una valutazione specifica dell'impatto ambientale (VIA). La procedura autorizzativa riguardante l'installazione delle apparecchiature per l'energia solare, anche per gli autoconsumatori di energia rinnovabile, con una capacità pari o inferiore a .50 MW, in assenza di risposta delle autorità o degli enti competenti, entro un mese dalla domanda, l'autorizzazione è considerata concessa, a condizione che la capacità delle apparecchiature per l'energia solare non superi la capacità esistente della connessione alla rete di distribuzione.

Conclusione

L'interesse pubblico prevalente

La direttiva (UE) 2023/2413⁷², che modifica la direttiva (UE) 2018/2001⁷³, ha introdotto modifiche del quadro legislativo, che disciplina le energie rinnovabili fino al 2030 e ha indicato disposizioni volte a semplificare le procedure autorizzative, applicabili ai progetti di energia rinnovabile. Tuttavia la direttiva (UE) 2023/2413, pur essendo stata emanata successivamente, non ha ripreso alcune delle misure eccezionali contenute nel regolamento (UE) 2022/2577⁷⁴. Tale direttiva ha invece introdotto un regime permanente stabile e a lungo termine, teso ad accelerare le procedure autorizzative, che prevede fasi e modalità specifiche, caratterizzate da tempi di attuazione più lunghi.

Gli Stati membri hanno l'obbligo di recepire la direttiva (UE) 2023/2413 nel diritto nazionale entro il 21 maggio 2025, ad eccezione di alcune disposizioni relative alle procedure autorizzative, che presentano una data di recepimento anteriore, vale a dire al 1° luglio 2024, che cade immediatamente dopo la data del termine di validità del regolamento (UE) 2022/2577. A seguito del recepimento della direttiva (UE) 2023/2413, i progetti di energia rinnovabile beneficeranno delle disposizioni da essa introdotte, per razionalizzare le procedure autorizzative.

Tenuto conto che molti Stati membri hanno ottenuto un notevole beneficio dalle procedure semplificate e rese più veloci dal Regolamento 2022/2577/UE, che si basa sul principio **“Dell'interesse pubblico prevalente”**, il Consiglio ha deciso di emanare il Regolamento (UE) 2024/223 del 22 dicembre 2023 recante modifica del regolamento (UE) 2022/2577, per asseverare e accelerare, ulteriormente, la diffusione delle energie rin-

*Gli Stati membri
hanno l'obbligo di recepire
la Direttiva UE*

⁷¹ Cfr. nota 12

⁷² **RED III del 18 ottobre 2023**, che modifica la Direttiva (UE) 2018/2001 (RED II)

⁷³ **RED II, dell'11 dicembre 2018**, che rifonda la Direttiva 2009/28/CE: RED I

⁷⁴ **Regolamento (UE) 2022/2577** del Consiglio, del 22 dicembre 2022

novabili. Secondo il noto principio **latino** “**Primum vivere, deinde philosophari**”.

Nel senso che, prima di discutere sul volo degli uccelli, nelle traiettorie delle pale eoliche, e più utile riflettere sul fatto che, come è noto, le energie rinnovabili, opportunamente divulgate, abbasseranno notevolmente il costo dell'energia, rispetto all'energia prodotta dai combustibili fossili, che è soggetta, oltre che a problemi tecnici, a problemi politici, come è avvenuto recentemente, con la **proditoria invasione dell'Ucraina**, da parte della Russia.

La povertà energetica può essere ridotta e sconfitta, solo attraverso una forte politica di sostegno alle energie rinnovabili e alle azioni dell'Unione, attraverso anche il **Fondo sociale per il clima**⁷⁵, creato per ridurre questo tipo di povertà, con l'intervento intelligente e tempestivo delle Amministrazioni degli Stati dell'Unione, che devono predisporre Progetti ad hoc.

ANTONELLO PEZZINI

pezzini.antonio@mite.gov.it

Antonello Pezzini, è laureato in Filosofia presso l'Università Cattolica di Milano. È attualmente membro del CCMI (Comitato Consultivo Mutazioni Industriali) di Bruxelles, ed è docente presso l'Università di Bergamo per l'insegnamento di “Economia e gestione delle imprese nell'Unione Europea”.

⁷⁵ Regolamento (UE) 2023/955 del 10 maggio 2023

LE NORME GLOBALI RICHIEDONO L'INTERESSE DELL'OCCIDENTE E DELL'ORIENTE

Le competenze necessarie

di LUCA CHIOMMINO

Una riforma tecnica, economica ed organizzativa del sistema di trasporto, come auspicata nelle politiche europee, passa da un rinnovamento del “capitale umano” presente e operativo nelle imprese di trasporto mediante interventi formativi specificatamente rivolti all'adeguamento della preparazione tecnica e manageriale delle professionalità coinvolte nella gestione di tale sistema. Una preparazione realizzata mediante iniziative di sviluppo e aggiornamento del personale – con un'apertura anche al mondo accademico dal quale attingere nuove risorse – che porti ad un vero processo di cambiamento e razionalizzazione del sistema.

Figura chiave è sicuramente il gestore dei trasporti rivalutato nel suo ruolo di manager qualificato e promotore della mobilità sostenibile. Un'importante figura di riferimento e di rappresentanza volta ad aumentare, in modo diretto ed efficace, lo standard di qualità e il grado di responsabilizzazione delle aziende di autotrasporto e dell'applicazione delle politiche dei trasporti destinate alla sostenibilità economica ed ambientale.

Nel suo rinnovato ruolo il gestore è il responsabile diretto degli obiettivi comunitari che le aziende sono chiamate a porsi e a raggiungere, in qualità di vero e proprio manager del trasporto nell'ottica di una riduzione dei costi, del traffico e dell'inquinamento. Tre sono le nuove competenze e responsabilità a lui attribuibili.

Organizzatore dei viaggi e gestore della contabilità ad essi associata per mezzo di sistemi digitali – come ad esempio l'*Economic Evaluation Haulage*, del quale il gestore dei trasporti ne è sicuramente abile conoscitore ed utilizzatore – che garantiscono una gestione rigorosa dei processi e una visione d'insieme e che consentono di monitorare e ottimizzare i costi di trasporto in azienda.

Responsabile e coordinatore della formazione dei conducenti nell'ambito della guida sicura e dell'*eco-driving*, pensando ad un numero programmato di corsi obbligatori con un sistema di crediti formativi da acquisire nel corso dell'anno. Nella prospettiva di un ammodernamento del parco rotabili, il gestore dei trasporti svolge anche un'importante attività di consulenza finalizzata all'individuazione di elementi di innovazione tecnologica per ciò che concerne le modalità ecologiche che possono orientare le scelte di mercato del titolare di azienda.

Rappresentante aziendale ed interlocutore con altre aziende di trasporto su strada, ferro e mare ed enti volti alla gestione della mobilità nella prospettiva di una collaborazione tra privato e pub-

*La figura chiave
è il gestore dei trasporti
rivalutato nel ruolo
di manager qualificato*

blico al fine di incentivare la proposta di idee e migliorare l'applicazione delle politiche di logistica urbana e di intermodalità. A tali competenze e responsabilità si lega strettamente un sistema di certificazioni di qualità delle imprese – ad esempio certificati sull'uso di strumenti tecnologici, sulla formazione continua dei conducenti, sull'applicazione di strategie volte alla riduzione del traffico e dell'inquinamento – che certamente fornisce un supporto nel processo di miglioramento degli standard delle attività e dei servizi, connettendo tali certificazioni ad una serie di possibili contributi finanziari. Ai fini dell'autorizzazione all'esercizio della professione di autotrasportatore è possibile pensare all'obbligatorietà di tali certificazioni, introducendole tra i requisiti fondamentali – insieme alla rinnovata idoneità professionale – che vengono richiesti all'atto dell'iscrizione o del rinnovo al relativo Albo, comportando, inevitabilmente, una serie di risvolti e riforme legislative legate al mondo dell'autotrasporto.

LUCA CHIOMMINO

lucachiommino@gmail.com

***Luca Chiommino**, svolge il ruolo di Gestore dei trasporti nel settore merci e viaggiatori. Laureato in Geografia e Scienze territoriali, ha perfezionato gli studi in Mobility management e in Logistica e trasporti. Vanta un'esperienza anche nell'attività di formazione dei conducenti professionali, avendo svolto il ruolo di insegnante-istruttore di autoscuola, specializzato nei corsi di patenti superiori e CQC.*