

SF&LmI 2022. Da imprese richieste chiare alla politica: meno burocrazia e più progettualità a lungo termine

scritto da Scenari Internazionali | 14 Marzo 2022



È tornato anche quest'anno *Shipping, Forwarding & Logistics meet Industry* (SF&LmI), l'appuntamento annuale dedicato all'incontro tra il mondo della logistica, delle spedizioni e dei trasporti ed il mondo dell'economia produttiva italiana. L'evento, promosso da Confetra, ALSEA e The International Propeller Clubs, si è concluso venerdì scorso. Come per la precedente edizione, anche in questa Scenari Internazionali, media partner della manifestazione, era presente a Milano per seguire i principali interventi in programma.

di Vanessa Combattelli

MILANO – Si è conclusa venerdì scorso, con un notevole successo di pubblico tra presenza fisica e *on-line*, la tre giorni di ***Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry***, tenutasi a Milano presso la sede di Assolombarda, promossa da Confetra, ALSEA e The International Propeller Clubs. È ormai la sesta edizione che gli organizzatori si lasciano alle spalle e – come hanno tenuto a ribadire – si tratta dell'unico appuntamento in Europa dedicato al contatto tra il mondo della **logistica**

e quello **industriale**.

L'obiettivo è subito tracciato: definire una panoramica della condizione nazionale attuale, offrendo gli strumenti adatti a consentire un rilancio vero e proprio del **sistema logistico-industriale** italiano per gli anni a venire. A tal proposito gioca un ruolo delicato e convergente il **PNRR**, tema a cui è stato dedicato più di un *panel* con relatori provenienti da *background* differenti tra loro.

Il *fil rouge* della manifestazione è partito dall'Italia per poi **ampliare il perimetro** all'Europa e al mondo: considerando l'attuale periodo internazionalmente complesso e gli aspetti rilevanti in corsa, diverse riflessioni sono state dedicate alla **crisi energetica europea** e al **conflitto Russia-Ucraina**.

Tra gli interventi c'è convergenza, quasi ridondante, su una questione fondamentale: **ripartire da dove e per dove**. Dunque è necessario ricordarsi, che sebbene l'emergenza sanitaria sembri progressivamente rientrare, gli effetti più preoccupanti sono quelli caratterizzati dal **long-covid economico**, il quale ha colpito un'Italia non certo florida e forte ma già in difficoltà di crescita, ancor prima che il virus ne stravolgesse ulteriormente il **tessuto economico e sociale**.

Primo ad intervenire in apertura di evento, il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti **Enrico Giovannini** ha posto un accento istituzionale sull'importanza del **PNRR**, battezzandolo come «*una grande occasione per l'Italia*», espressione ottimistica che diversi politici utilizzano in riferimento al grande piano europeo. Dopotutto, questo prevede una serie di **riforme** che hanno soprattutto quattro principali obiettivi nel mirino: la **pubblica amministrazione**, la **giustizia**, la **semplificazione** e la **competitività**.

Trattandosi di un progetto UE, deve essere in coerenza con i sei pilastri del dispositivo **Next Generation EU** riguardo alle quote d'investimento previste, in particolar modo per gli interventi **green** e **digitali**. Le risorse stanziare corrispondono a circa 191,5 miliardi di euro e vengono ripartite in **sei missioni**: digitalizzazione, innovazione, competitività e cultura (40,32 miliardi), rivoluzione verde e transizione ecologica (59,47 miliardi), istruzione e ricerca (30,88 miliardi), inclusione e coesione (19,81 miliardi), sanità (15,63 miliardi).

Il ministro ha voluto ribadire le potenzialità, ponendo un particolare accento sull'importanza della **digitalizzazione**, associata ad una **transizione ecologica efficace**. Fondamentale riconoscere l'essenzialità della collaborazione tra istituzioni: senza un proficuo dialogo tra **sindaci** ed **amministratori regionali**, infatti, un progetto di tale portata non potrebbe davvero costituire un'opportunità per il Paese.

Non è mai sufficiente stanziare fondi a pioggia, poiché ciò che davvero fa la differenza è la giusta progettualità di fronte a questi. **Riccardo Fuochi**, presidente del The International Propeller Club – Port of Milan, ha voluto sottolineare forte legame tra presente e futuro in relazione ai progetti legati al mondo della **connettività** e della **sfida tecnologica**. Le pulsioni provenienti dal mondo *tech* sono sempre maggiori e le progettualità lanciate *over-sea* dagli imprenditori raggiungono con grande velocità il Vecchio Continente, comportando a loro volta **rivoluzioni interne** penetranti.



L'Italia non può permettersi di restare indietro: si parla di **innovazione tech** ma è necessario fare in modo che questa possa verificarsi davvero ed affinché ciò avvenga sono essenziali il **giusto contesto** e, soprattutto, le **menti adatte** a recepirne gli stimoli. Il PNRR dovrebbe dunque mettere al centro il capitale umano, valorizzandolo attraverso **formazione** e valore al **merito**, consentendo così ai tanti giovani talenti di lasciare il Belpaese ma di restare e sfruttare le proprie capacità, da sempre premiate all'estero, per risollevare l'Italia non soltanto dalla crisi ma anche dalle scelte sbagliate di una **politica miope**.

Fuochi mette anche in allerta rispetto ad un problema sostanziale: si produce dove è più conveniente, ma spesso a danno della **sicurezza** e degli eventuali **rischi presenti**, sicché si tende a dare maggior rilievo al processo economico, ove i prezzi dei prodotti vengono basati su **costi di trasporto** in molti casi irrealistici e non sufficienti a realizzare una diagnosi intelligente.

Per questo motivo, la **guerra in Ucraina** non ha fatto altro che spazzare via il velo di Maya su fragilità a cui non si pensava adeguatamente: è necessario che il mondo produttivo e quello della logistica valutino come rendere più efficiente la **catena di approvvigionamento**, ben oltre analisi superficiali di convenienza iniziale.

Da parte sua, **Betty Schiavoni**, presidente di ALSEA, ha ribadito con forza l'importanza di lavorare in sinergia tra imprenditori e *insider* del contesto logistico. Per Schiavoni vi sono ostacoli non indifferenti, rappresentati *in primis* dalla **pesantezza dell'organo burocratico**, il quale spesso blocca e affatica diversi progetti d'impresa, unito ad un impianto normativo che non consente facilmente **interventi correttivi**. Per questa ragione, il lato riformistico dovrebbe occupare un ruolo centrale, partendo anzitutto da fisco e giustizia.

Se non si dovesse portare a casa l'**obiettivo del PNRR** – sottolinea la presidente – il “dopo” comporterà implicazioni preoccupanti. Schiavoni cita, tra gli ostacoli principali, le **leggi** vigenti in Italia, che arrivano a se si considerano quelle regionali: *«Bisogna fare in modo che queste leggi siano interpretabili da tutti noi, senza il bisogno di avvocati, fiscalisti eccetera. Serve una modifica del Titolo V della Costituzione, è stato dimostrato da come hanno agito le Regioni sulla gestione del Covid, bisogna eliminare le materie concorrenti tra Stato e Regioni, superare i localismi, ma anche modificare le leggi sugli appalti: sbloccare e rendere certi gli appalti pubblici in sicurezza»*.

Guido Nicolini, presidente di Confetra, ha ribadito il ruolo cardinale che il settore della logistica e del trasporto gioca nel **rilancio dell'economia** del Paese. Per Nicolini, il tessuto industriale italiano è incentrato da sempre sull'eccellenza del prodotto, **conferendo poca importanza** alla logistica e al trasporto, di fatto non considerandoli un valore per la competitività della propria merce, privandosi così di circa **170 miliardi di euro** potenziali che vanno, al contrario, nelle casse degli stranieri.

Secondo il presidente, in definitiva, chi fa logistica non può pensare solo ai **trasporti** e chi produce solo alla **produzione** ma è invece importante promuovere un continuo dialogo tra i due fronti, a tutti gli effetti facce della stessa medaglia, con medesime **contraddizioni** e **potenzialità**.



Per raggiungere tali obiettivi è necessario, a detta dei diversi interventi, tornare a pensare da **nazione marittima**, mettendo il mare al centro, garantendo maggior coesione interna per accrescere la **competitività**. Secondo i relatori, il Mediterraneo è un essenziale. Il mare che circonda la Penisola è un punto d'incontro tra le due macro-aree portate a tema, e se non si perde di vista il mare, il **processo di crescita** richiesto dal mondo logistico e produttivo si manterrà costante.

Giuseppe Berutti Bergotto, ammiraglio della Marina Militare, ribadisce che per l'Italia il mare è a tutti gli effetti un patrimonio, una dimensione degna di preservazione, su cui è necessario investire in funzione delle **dinamiche di posizionamento internazionali**.

Gli investimenti verso tale direzione, a detta di **Vito Grassi**, vicepresidente e presidente del Consiglio delle Rappresentanze Regionali

e per le Politiche di Coesione Territoriale di Confindustria, non possono essere soltanto pubblici, poiché anche le aziende sono pronte a giocare la loro parte, dal momento che senza gli **investimenti privati** non può esserci vera crescita economica. Non esiste alcuna strategia di sviluppo che possa realizzarsi nel lungo periodo senza un rilancio intelligente del **settore infrastrutturale**, per tale motivo è necessario vigilare affinché la politica si comporti più da costruttore, scongiurando **interventi a pioggia** che si esauriscono nel giro di una legislatura, unicamente pensati per ottenere consenso elettorale.

Le proposte lanciate nella prima sessione di **SF&LmI 2022** guardano all'Italia con un'altra prospettiva: riportare il mare al centro del PNRR, rimodulandone le tempistiche, accorciare le **catene decisionali**, lavorare sulle **supply chain** e migliorare i contatti tra il mondo imprenditoriale e logistico. Questi sono i fattori decisivi di intervento. Il PNRR è solo un primo tempo di una fase molto più complessa che considera circa **un decennio di interventi**, per questo motivo va ripensato e adattato a livello temporale con grande attenzione.

Secondo più relatori, la contesa cui si sta andando incontro è legata alle **aree di produzione** e di **consumo** delle materie prime. L'Italia, più o meno consapevolmente, ha deciso di tornare al carbone, considerandola una **strada percorribile** ed affermando implicitamente che le rinnovabili non sono sufficienti per garantire l'intero **fabbisogno energetico** nazionale.

Tuttavia, il Belpaese non sarà mai davvero autosufficiente sulle **materie prime**. Per questa ragione occorre lavorare su una diversificazione logistica, guardando ai porti marittimi come veri e propri **hub energetici**, con *smart grid*, produzione in *reshoring*, posizionamento della produzione in prossimità.

Secondo il presidente di Federagenti, **Alessandro Santi**, questa è una ricetta che potrebbe renderci potenzialmente meno dipendenti da altri Paesi. Anche in questo caso resta l'accento sulla programmazione: va bene contare sui fondi del **PNRR** ma si tratta di **finanziamenti a debito**, che non possono essere utilizzati con leggerezza, senza avere ben chiara la direzione verso cui si vuole andare. Ad ogni modo, affinché possano essere posti su un percorso praticabile, è necessario che si ragioni in modo pragmatico sulle **implicazioni infrastrutturali** che questi comportano.

Non a caso, i panel successivi dell'evento si sono concentrati sull'importanza del completamento delle **grandi opere ferroviari e stradali**, vitali per il Nord-Ovest e per il Paese. Il rischio concreto, su cui gran parte della sala si trova concorde, è che le imprese non si sentano sufficiente stimolate a restare in Italia, portando via con sé – in operazioni *cross-border* – pezzi di **PIL**, **occupazione** e **gettito**

fiscale.



Su base statistica sappiamo che il **trasporto su gomma** resta la modalità prevalente, nonostante i costi crescenti e la perdita di competitività nei confronti delle imprese straniere, anche grazie alla forte componente di **export destinata alla UE** [pari al 53% secondo Uniontrasporti], in particolare verso **Francia** e **Germania**, mercati che assumeranno sempre maggiore importanza considerando la crisi russo-ucraina e le sue conseguenze.

Tuttavia abbiamo anche dati positivi: per la prima volta, nel 2021, l'export italiano ha superato quota **500 miliardi** di euro. Guardando al contesto in cui ciò è avvenuto, si possono ipotizzare risultati ancora migliori se pensiamo agli **interventi previsti**.

Ovviamente, la **Lombardia** può e deve essere un motore di crescita importante, implicando effetti a cascata su tutto il Paese. L'indagine presentata da **Uniontrasporti**, condotta su imprese manifatturiere e logistiche, mostra grande sofferenza delle aziende liguri rispetto alle **reti stradali**, ma soddisfazione in Lombardia e **Piemonte**. Il 50% delle imprese manifatturiere si dice pronto ad affrontare la **digitalizzazione**, contro solo il 30% di quelle di trasporti.

*«Occorre portare a compimento gli interventi in tempi rapidi, ma soprattutto certi», dice il direttore di Uniontrasporti **Antonello Fontanili**, che aggiunge: «Il Libro Bianco di Unioncamere per la Lombardia, assieme agli altri 18 in arrivo quest'anno, si concentrerà sugli interventi che possono dare una spinta. Non ci vogliamo sostituire alle Regioni, ma dare un contributo in modo che le opere non siano calate dall'alto».*

Il **Nord-Ovest**, tramite i giusti investimenti, può rappresentare un *driver* importante del Paese, interpretando un'unica voce che intuisca le necessità per rilanciare l'intero **sistema Italia** verso l'Europa. Ciononostante occorre ribadire che l'Italia ha di per sé già diverse marce, e di certo la progettualità nel PNRR non può concentrarsi unicamente su alcuni territori. Bisogna sì investire, ma occorre farlo con intelligenza: la **politica al Sud** non può limitarsi ad investimenti che vadano ad incentivare l'assistenzialismo ma è necessario che inizi a tracciare una strada per rendere il **Mezzogiorno più autonomo** e capace di valorizzare le proprie risorse.

Il tema lanciato dalla conferenza è chiaro: sappiamo dove vogliamo andare, abbiamo molte **idee** e **proposte**, e non ci sono dubbi che queste trovino terreno fertile quando vengono messi insieme esperti e attivisti di **settori così vivaci**, ma ciò non basta.

Non possiamo permettere che un'occasione del genere venga sperperata ciecamente, è necessario essere più "aggressivi" nei confronti della politica, **stimolando interventi** che non si muovano in modo accondiscendente ma vadano ben oltre, penetrando per davvero l'agenda istituzionale. Il rischio che le **idee ispiratrici** restino carta morta è alto: in passato è già successo ed è molto più semplice far sì che vengano attuate strategie legate maggiormente al **consenso elettorale** che al benessere di lungo periodo.

© **Riproduzione vietata**