

Il dopo Covid-19

RIPARTIAMO. INSIEME

Dalla cronaca alla storia, dalla paura del presente alla preoccupazione del futuro. L'Era Covid è una dura esperienza umana e professionale, dalla quale trarre spinta per ripartire con efficacia: inutile guardarci alle spalle se non per focalizzare le chiavi del Cambiamento. Globalizzazione, produzione differita, rinuncia al know-how sono le vittime di una rivoluzione socioeconomica che adesso vecchi e giovani, ricchi e poveri, imprenditori e dipendenti, affrontano. Ci siamo chiesti e abbiamo chiesto quali saranno le strategie per non ripetere gli errori che hanno reso il sistema vulnerabile e fallace. Un dossier prezioso, da leggere con attenzione

l'Italia affronta la più grande emergenza dal secondo dopoguerra e riscopre la strategicità di alcuni comparti. Quello sanitario, prima di tutto, e poi quello del trasporto. Insieme al personale medico, i trasportatori sono i nuovi eroi nazionali, invocati perfino dal Papa. È soprattutto grazie a loro che il Paese continua, pur tra mille difficoltà, ad andare avanti. È grazie a loro che ci si può continuare ad ap-

provvisionare di beni di prima necessità, alimentari e farmaci, con la certezza di trovare gli scaffali sempre pieni.

Il mondo del trasporto a questa ribalta non è abituato. I riflettori qui si accendono solo quando qualcosa non va come dovrebbe. I camion sono sempre quelli che inquinano, intasano le strade, causano incidenti.

"In questa situazione estremamente complessa

di Tiziana Altieri



“Non possiamo più sostenere un impianto bizantino di norme e regolamenti. Se riusciremo ad utilizzare la crisi per portare avanti politiche strategiche di questo tipo, allora il sacrificio non sarà stato invano”.

Massimo Marciani, presidente del Freight Leaders Council

e difficile - sottolinea **Paolo Uggè**, vicepresidente di Confcommercio e Confrtrasporto - il settore ha dimostrato concretamente la sua strategicità. Senza il trasporto il Paese si ferma. Dobbiamo essere capaci di trasformare questo momento per far crescere in tutti - mondo politico e mondo

economico - la consapevolezza della sua importanza”.

Un pensiero condiviso da **Maurizio Longo**, Segretario generale Trasportounito. “Abbiamo una speranza, che il Paese e specialmente la politica non ci consideri d’ora in avanti eroi per caso per poi tornare a dimenticare e calpestare i diritti e il ruolo di una categoria che svolge un servizio vitale per il suo Paese. E lo svolge senza strumenti di tutela, in un quadro normativo che li pone alla mercè dello sfruttamento, che limita la loro libertà e la loro sicurezza. Da mesi, da anni, chiediamo pochi interventi in grado di non trasformare le notti in incubi e le giornate in schiavitù sulle strade”.

La crisi, insomma, come occasione per un riscatto e, soprattutto, per un rilancio, come evidenzia **Massimo Marciani**, presidente del Freight Leaders Council, libera associazione privata che dal 1991 riunisce aziende leader della filiera della logistica. “Come ogni crisi l'emergenza che stiamo attraversando può rivelarsi anche un'occasione. Abbiamo il dovere di mantenere la lucidità necessaria per valorizzare quei settori, come la logistica, che in queste settimane stanno tenendo in piedi il Paese. La filiera deve essere messa in sicurezza, sburocratizzata e digitalizzata per essere più efficiente e attrarre giovani professionisti. È il momento per esempio di mettere in chiaro il valore del servizio per tutelare i lavoratori del sistema distributivo messo sotto stress per la carenza di autisti. Dobbiamo riuscire a comunicare che la logistica ha un valore e svolge un ruolo fondamentale per lo sviluppo dell'economia. Per questo i costi delle consegne relativi allo sposta-



L'officina: “Noi non ci fermiamo”



L'autotrasporto non si è mai fermato. Per garantire i servizi essenziali i camion devono continuare a macinare chilometri con i loro preziosi carichi. E non possono chiudere le saracinesche nemmeno le officine che si occupano della loro manutenzione e riparazione. “La paura c'è - ci spiega **Giuseppe Perrotta**, responsabile della Arduini & Nerboldi, officina autorizzata Man di Verona e Mantova - ma prevale il senso di responsabilità. In questo momento ciascuno deve fare la sua parte e il nostro ruolo è quello di garantire la massima mobilità ai mezzi di soccorso come a tutti i veicoli adibiti al trasporto di merci”. Con questa consapevolezza le due strutture venete hanno continuato a operare, mantenendo invariati orari e personale. “Nessuno - continua Perrotta - si è tirato indietro. Naturalmente abbiamo fatto tutto ciò che si poteva per garantire la massima protezione delle persone: utilizzo di mascherine e guanti e sanificazione degli ambienti di lavoro perché, comunque, la tutela della salute viene prima di tutto”. Gli ingressi in officina sono aumentati e un incremento lo hanno visto anche gli interventi 24/24 su strada per i quali la Arduini&Nerboldi è attrezzata.

“Molta della nostra clientela opera nei comparti agroalimentare e chimico, fra quelli che non hanno mai interrotto l'operatività e noi siamo stati al loro fianco”.

L'arte di arrangiarsi

Riparare ai tempi del Coronavirus però ha le sue difficoltà: l'approvvigionamento ricambi, per esempio. “Molti magazzini - ricorda ancora Perrotta - hanno chiuso, altri hanno interrotto i servizi di consegna quindi ci siamo dovuti riorganizzare. Fortunatamente in questa situazione si è rivelata vincente la presenza a Mantova, all'interno della medesima struttura, del magazzino di Maurelli. In molti casi però siamo ricorsi all'arte dell'arrangiarsi, un po' come si faceva un tempo. In pratica abbiamo recuperato ricambi da altri mezzi o gli abbiamo realizzati in loco pur di consentire ai veicoli di rimettersi su strada”. Cosa rimarrà di questa emergenza? “Sicuramente la capacità di trovare soluzioni in timing e in loco. E poi un nuovo spirito di squadra. In questi drammatici giorni si è rafforzato il senso di appartenenza oltre a quello del dovere”.

Come sarà il futuro secondo gli analisti

di Giuseppe Guzzardi

Indispensabile, pur scrivendo nel momento di massima crisi ed emergenza, tenere in considerazione le opinioni degli analisti economico-finanziari per comprendere i primi effetti della crisi pandemica.

Partiamo subito dal Pil. Una ricerca francese, assimilabile anche per l'Italia, Germania e resto d'Europa, asserisce che ogni mese - di lockdown (isolamento in italiano) vale una perdita del 35 per cento del Pil/mese. Tradotto su base annua, equivale a circa il 3 per cento (=un mese di lockdown), percentuale che per l'Italia, a causa della sua fragilità generale e all'incidenza che il turismo ha sulla generazione di prodotto interno, può arrivare al 4 per cento. Con due mesi di lockdown l'Italia si troverebbe quindi a perdere 8-10 punti di Pil, una recessione pesantissima.

E gli altri contesti economici? Certamente non meglio. Gli Stati Uniti vanno incontro a una recessione del 5 per cento (almeno, ma potrebbe arrivare al 10), e un dato su tutti fa paura, ed è

quello della richiesta di sussidi. Prima della crisi i disoccupati erano 280.000, minimo storico. Dopo una settimana di blocco le richieste erano volate a 3,5 milioni, dato più alto di qualsiasi altro periodo di crisi. In Cina l'indice PMI (Purchasing Manager Index, misura gli acquisti di materie prima e da trasformare industrialmente) è crollato in febbraio, comportando una flessione del Pil su base annua di circa il 3 per cento. Queste stime tuttavia non tenevano conto del fatto che anche Europa e Stati Uniti avrebbero dovuto fare i conti con il Covid-19, per cui alla fine, il Pil 2020 potrebbe ridimensionarsi a un comunque agevole più 8 per cento.

Torniamo all'Italia e per certi versi all'Europa. Alcuni trend appaiono definiti e ascrivibili a due possibili scenari.

Possibili scenari

Il primo è quello di un fine crisi intorno a fine maggio, con contestuale inizio della ripresa economica. In Occidente si potranno limitare i danni grazie al coinvolgimento delle banche centrali

e a pesanti interventi sull'imposizione fiscale, a vantaggio delle imprese. Il settore più penalizzato sarà quello del trasporto aereo e più in generale il turismo, con una flessione tra il 25 e il 35 per cento. Ma, e ciò ci tocca direttamente, altri due settori fortemente colpiti saranno la filiera di vendita di veicoli e il trasporto-logistica (-20 per cento).

Il secondo scenario è quello di una crisi Covid-19 che si trascina fino a dicembre. In questo caso sarebbero necessari altri sei mesi per una parvenza di ritorno alla normalità, pur considerando importanti politiche di sostegno fiscali, economiche e finanziarie. A titolo di confronto, la perdita per il comparto turismo sarebbe compresa tra il 50 e il 75 per cento. I settori di nostro interesse citati prima mostrerebbero una perdita doppia, ovvero il 40 per cento, che porterebbe buona parte del sistema, sia nella filiera di vendita che in quello del trasporto conto terzi, al collasso (ad eccezione della distribuzione e dei corrieri).

In tutto questo scenario è possibile indicare qualche comparto che invece trarrà vantaggio. In controtendenza, ossia che guadagna di più al perdurare della crisi, è il commercio on line. Nella prima ipotesi cresce del 25, nella seconda del 55 per

cento. Andranno bene la distribuzione alimentare (compreso fresco e refrigerato), e la filiera degli elettromedicali e della produzione di farmaci, per i quali si può già ipotizzare una crescita del 10 per cento.



La pneumologa: "Non abbassiamo la guardia"

L'imperativo di questi giorni è uno: stare a casa. Ma non tutti possono. Tra coloro che sono stati chiamati in trincea ci sono gli autisti a cui è demandato il trasporto di beni di prima necessità. Come possono difendersi dal Covid-19? Lo abbiamo chiesto a Maria Elena Altieri, specialista in pneumologia presso l'Ospedale Santa Corona di Garbagnate (Mi), punto Covid sul territorio lombardo.



I numeri ci dicono che Covid-19 non è certo una semplice influenza. Quanto è pericoloso?

"Generalmente i sintomi sono lievi, soprattutto nei bambini e nei giovani adulti, e a inizio lento ma circa 1 persona su 5 si ammala gravemente e presenta difficoltà respiratorie che richiedono il ricovero in ambiente ospedaliero".

Quali sono le persone più a rischio?

"Le persone anziane e quelle con patologie pregresse - quali ipertensione, problemi cardiaci o diabete - e i pazienti immunodepressi hanno maggiori probabilità di sviluppare forme

gravi della malattia. Covid-19 si è però dimostrato capace di provocare polmoniti anche in persone in buono stato di salute. Nessuno, insomma, è immune. Stando al numero di decessi rispetto ai contagiati, si ritiene che il virus della Covid-19 abbia un tasso di letalità medio pari al 2,3 per cento che aumenta progressivamente con l'età".

Come si possono difendere gli autisti?

"La trasmissione nella popolazione umana avviene nella maggior parte dei casi direttamente attraverso l'inalazione delle goccioline volatili emesse dagli individui contagiati, quando parlano, starnutiscono, tossiscono o respirano; in alternativa indirettamente attraverso il contatto fisico con mani, superfici o oggetti contaminati (ad esempio pulsanti, telefoni, maniglie, servizi igienici). Il virus, infatti, sopravvive fino a nove giorni anche su superfici inerti pur perdendo molta della sua carica virale. Sono premesse fondamentali per comprendere come difendersi: chi è costretto a recarsi al lavoro deve indossare i dispositivi di protezione individuale, mascherine e guanti, e lavarsi accuratamente (per almeno 45-60 secondi) e frequentemente le mani con sapone e acqua calda o con soluzioni a



base di alcol o cloro che si sono dimostrate efficaci contro il Covid-19. Importante poi non toccarsi occhi, naso e bocca. Ovviamente rimane fondamentale diradare il più possibile il contatto con altre persone e, comunque, mantenere sempre la distanza di sicurezza di almeno un metro".

Come eliminarlo dalle superfici inerti?

"È fortemente consigliabile la sanificazione ambientale. Nei luoghi di lavoro bisogna effettuare una pulizia frequente (almeno due volte al giorno) con acqua e detersivi seguita da disinfezione con ipoclorito di sodio allo 0,5 per cento sulle superfici toccate frequentemente, come i bagni, e allo 0,1

per cento sulle altre. Bisogna poi areare frequentemente i locali, cabina del veicolo inclusa".

C'è chi vive nel terrore di essere ammalato. Come riconoscere Covid-19?

"I sintomi più frequenti includono stanchezza, febbre e tosse secca. Alcuni pazienti possono presentare indolenzimento e dolori muscolari, congestione nasale, mal di gola o diarrea. Questi sintomi sono generalmente lievi e iniziano gradualmente. Nei casi più gravi, l'infezione può causare polmonite e sindrome respiratoria acuta grave. Il periodo di incubazione, ovvero il lasso di tempo che intercorre tra l'esposizione a un agente infettivo e la comparsa dei primi sintomi, può variare da 1 a 14 giorni; mediamente si attesta sui 5-7 giorni; durante questo periodo il soggetto è contagioso anche se asintomatico. Per sapere se si è positivi a Covid-19 c'è solo un metodo: il tampone".

Quali le armi contro Covid-19?

"Purtroppo a oggi non esiste alcun trattamento specifico contro Covid-19 e nemmeno un vaccino, bisognerà attendere circa un anno. Per questi motivi è indispensabile assumere dei comportamenti che riducono in maniera efficace il rischio di infezione".

mento delle merci devono essere identificati e accettati. Solo mettendo in chiaro questo aspetto, potremo rendere economicamente e socialmente sostenibili i lavori della filiera, compresi quelli legati all'home delivery".

I fatti drammatici degli ultimi tempi hanno però messo a nudo anche le mancanze di indirizzo politico delle quali è stato vittima il settore dell'autotrasporto italiano nel suo complesso negli ultimi anni: troppa dipendenza da vettori e conducenti stranieri con il rischio di mettere in ginocchio l'intero sistema economico come ricorda **Franco Fenoglio**, presidente della sezione Veicoli Industriali di Unrae. "Se il settore del trasporto non avesse dato il suo contributo nei giorni drammatici dell'emergenza ci sarebbe stato il crollo totale del paese. Mi aspetto che usciti da questa situazione non si spengano i riflettori sulla categoria, anzi la si metta al centro, come merita".



"Abbiamo una speranza, che il Paese non ci consideri d'ora in avanti eroi per caso per poi tornare a dimenticare e calpestare i diritti e il ruolo di questa categoria che svolge un servizio vitale per il suo Paese".

Maurizio Longo, segretario generale Transportounito

Quasi un invito a una maggiore autarchia anche nel settore dei trasporti.

Pochi autisti

La penuria di autisti nei giorni più difficili ha causato non pochi rallentamenti al sistema distributivo. "Io non credo che la questione sia economica - spiega **Uggè** - non tirerei fuori la questione salari. Certo è vero che quello del camionista non è più un mestiere appetibile e c'è carenza ma il vero problema, in fase emergenziale, rimane la tutela della salute personale. I driver non salgono a bordo perché hanno paura, quelli italiani come quelli stranieri a cui spesso si ricorre. Mancano i dispositivi di protezione personale e la committenza non facilita la vita. Sono state numerose le segnalazioni di servizi pubblici chiusi agli autotrasportatori anche all'interno delle piattaforme logistiche. Come Confrtrasporto abbiamo portato avanti una battaglia per cercare di garantire le migliori condizioni a chi ha continuato a mettersi al volante. E a proposito di tutela della salute pubblica ribadisco che la situazione è stata mal gestita dall'inizio. Già il 31 gennaio in Gazzetta Ufficiale era stato pubblicato un decreto per affrontare l'emergenza ma è passato in sordina. Si sarebbe dovuto da subito nominare un commissario speciale con pieni poteri per gestire questa situazione così drammatica".

C'entra la tutela della salute, ma non solo per **Fenoglio** che con Unrae sull'attrattività del mestiere del conducente ha lavorato parecchio. "Mi auguro che questa emergenza possa portare

a una rivalutazione di alcune figure, quella del driver prima di tutto. Il loro oltre che il mestiere più bello del mondo è un mestiere nobile, cosa succederebbe se si fermassero per più giorni? Non oso immaginarlo. E credo che non bisognerebbe dimenticare nemmeno chi si occupa della manutenzione e della riparazione dei mezzi che anche nei giorni più bui si è messo a disposizione, pur tra mille timori, per garantire la mas-

sima mobilità alle aziende di autotrasporto come ai veicoli d'emergenza".

Nodi al pettine

L'emergenza ha fatto venire, insomma, parecchi nodi al pettine. Le lunghe file al Brennero raccontano di un'Europa che mai sembra stata così poco unita. La libera circolazione delle merci, che dovrebbe essere garantita anche in piena



I logistici: "Nulla è come prima"

di Roberta Carati

"Chi hai di fronte ha paura della tua vicinanza e tu della sua. Questa cosa mi ha fatto riflettere, guarda come siamo combinati. Vai dal cliente che conosci da 17 anni e ti trovi a mantenere le distanze, niente caffè, niente strette di mano. C'era quello che se ne fregava e c'era l'esagerato, ma ormai la paura è venuta a tutti".

È la voce, filtrata dalla mascherina, di **Fabrizio Basili** (foto in basso a sinistra), logistico di 41 anni in forza al consorzio Sincro Marche, uno dei 24 che compongono la rete AsConAuto. In tempi normali, percorre con il suo furgone una media di 250-300 chilometri al giorno per consegnare ricambi originali agli autoriparatori della provincia di Ancona. Ma "in questi giorni di fine marzo macchine sulle strade se ne vedono poche, qualcuna che gira per lavoro e soprattutto mezzi di soccorso. Le 'mie' officine, che sono rimaste aperte per garantire riparazioni di urgenza, mi dicono di lasciare i ricambi fuori dal cancello". Non ha paura, Fabrizio Basili, "perché tutte le pre-



cauzioni che Sincro ci ha detto di prendere io le ho adottate da subito. Quando torno a casa, scarpe fuori, doccia igienizzante e poi posso abbracciare Lucia, la mia compagna. Tra qualche mese avremo un bambino...". Eppure, "anche se in questo momento preferirei stare con lei, mi darei volontario per la Croce rossa; desiderare di stare a casa tranquillo ci sta, ma non si può non vedere che cosa c'è fuori".

Ancora al volante

L'ha visto prima degli altri **Davide Tonelli**, 33enne cremasco (foto in basso a destra), collega di Basili ma alle dipendenze di Sincro Lodi, città che richiama immediatamente Codogno e la zona rossa. "In anticipo sul Decreto di blocco totale, le officine e carrozzerie avevano iniziato a chiudere spontaneamente. Si è lavorato per una settimana circa, ma con l'aumentare dei casi di contagio anche il consorzio ha sospeso le consegne". Non aveva creato problemi il fatto di doversi cautelare: "Invece che le classiche scarpe antinfortunistiche e i guanti per il carico e scarico della merce, mi sono adeguato subito alla mascherina e ai guanti di lattice". Più difficile rendersi conto di quello che stava realmente accadendo: "Nella testa non era scontato il passaggio, capire perché bisognava utilizzare queste protezioni. Nelle prime settimane le informazioni erano un po' discordanti, dalla banale influenza degli inizi si è capito dopo la gravità della situazione". E a quel punto è cambiato anche l'atteggiamento verso i clienti: "Non dare la mano ci metteva quasi in imbarazzo, ma dalla battuta sul calcio siamo passati presto al 'come stai, a casa tutti bene?'. I discorsi giravano sempre intorno alla salute". Logistico di professione, da un anno Davide Tonelli fa parte della Protezione civile Lo Sparviere di Crema. Le consegne dei ricambi sono ferme, ma su un furgone ci sale lo stesso. Per dare una mano.

crisi sanitaria, sembra un concetto che vale solo sulla carta. "Dopo Covid-19 - ribadisce il vicepresidente Confcommercio - nulla sarà come prima. L'emergenza ha evidenziato l'inesistenza di un'Europa Unita e la sua incapacità di coordinare gli interventi a livello centrale. Come ha sottolineato anche Ursula Gertrud von der Leyen, Presidente della Commissione Europea, è inaccettabile la chiusura dei confini. Ebbene ora chi

ha il compito di governare deve agire affinché si raggiungano nuovi e più stabili equilibri nell'Unione, contrariamente si darebbe ragione a chi ne sostiene l'inutilità, il che va evitato". Gli fa eco **Massimo Marciani**. "Le drammatiche file al Brennero ci hanno mostrato che cosa succede quando prevalgono sentimenti sovranisti e il coordinamento tra Stati non funziona. Dovremmo occuparcene per evitare che possa succedere ancora. La soluzione, l'unica, è quella di creare un'Europa vera, coesa. Avere un coordinamento europeo sarebbe stato utile anche per affrontare insieme agli altri Paesi l'emergenza più strettamente sanitaria. L'Unione Europea deve cercare di diventare sempre più una somma di Stati e regioni diversi con un'unica politica comunitaria, anche per ciò che riguarda la circolazione delle merci. Per farlo è importante fissare regole semplici, che andrebbero riproposte anche a livello nazionale".

E dall'Europa ci si aspetta anche un'iniezione di liquidità, indispensabile per la sopravvivenza



"Ora chi ha il compito di governare deve agire affinché si raggiungano nuovi e più stabili equilibri nell'Unione Europea, contrariamente si darebbe ragione a chi ne sostiene l'inutilità, il che va evitato".

Paolo Uggè,
vicepresidente Confcommercio

delle imprese. "Non basta la sospensione del Patto di Stabilità - tuona **Paolo Uggè** - devono essere trovate soluzioni valide affinché le aziende non siano costrette a chiudere per non aprire più. Gli Stati Uniti hanno iniettato nel sistema liquidità a non finire, e noi?".

Cura (poco) l'Italia

Il Ministero dei Trasporti sta cercando di fare la sua parte ma sono ancora troppe le domande che non hanno risposta, le incertezze su quello che sarà. Con grandi sforzi il settore è stato incluso nel Cura Italia, solo un piccolo passo. Il decreto per il comparto prevede la sospensione momentanea del pagamento di diverse imposte e contributi e la proroga alla circolazione dei veicoli da sottoporre alle attività di visita, prova e revisione fino al 31 ottobre 2020.

"In questo modo, il Governo - nota **Uggè** - cerca di alleggerire gli oneri di un settore che sta silenziosamente affrontando la lotta al Coronavirus in prima linea per permettere la continuità dei servizi minimi e l'approvvigionamento dei beni di prima necessità a tutti i cittadini, ma certo queste misure non basteranno".

"Delusi e insoddisfatti, - commenta **Massimo Bagnoli**, presidente della Fiap, Federazione Italiana Autotrasportatori Professionali - come ha sottolineato nel suo messaggio di ringraziamento la Ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti De Micheli, il lavoro è, soprattutto, l'impegno profuso dal settore dell'autotrasporto e della logistica è rilevante e deve continuare con la medesima forza e intensità nel prosieguo della gestione di questa crisi".

Soldi, soldi, soldi. Sono quelli che invoca anche **Franco Fenoglio**. "La moratoria non risolve i problemi. Fra sei mesi le aziende di autotrasporto si troveranno a dover saldare il dovuto ma come? L'attività si è ridotta drasticamente, l'export è fermo. Serve un fondo di garanzia che consenta agli operatori di guardare avanti e di fare fronte agli impegni presi o prestiti a trent'anni come suggerito da Confindustria".

La sofferenza del settore ricade a pioggia sull'intera filiera. "In questo momento - continua Fenoglio - anche le reti di vendita e le officine soffrono, i clienti non pagano o spostano i pagamenti. Intanto il circolante continua a invecchiare con ricadute sull'ambiente e sulla sicurezza. Come Unrae chiediamo incentivi, non a pioggia ma strutturali affinché le aziende possano guardare con maggiore fiducia al futuro. Purtroppo le prospettive per i costruttori di veicoli industriali sono estremamente preoccupanti. Il mercato in Italia potrebbe vedere una flessione quest'anno del 40-45 per cento".

Serbatoi di idee

L'attività associativa diventa fondamentale ai



tempi del Coronavirus. Le associazioni da una parte diventano un faro per le aziende alle prese con mille incertezze.

"Ora più che mai - sostiene il vicepresidente Confraporto, già sottosegretario ai Trasporti - dobbiamo essere un punto di riferimento, per questo non abbiamo mai smesso di operare, di agire per i nostri associati".

Dall'altro diventano serbatoi di idee. Luoghi in cui incanalare le migliori energie del Paese e prepararsi alla rinascita. "Il susseguirsi incalzante degli eventi legati all'evoluzione del Covid 19 - nota il presidente del Freight Leaders Council - ci ha convinto della necessità di accelerare il confronto interno al settore per preparare la ricostruzione. Che cosa dovranno fare le isti-



“Anche le reti di vendita e le officine soffrono, i clienti non pagano o spostano i pagamenti. Intanto il circolante continua a invecchiare. Come Unrae chiediamo incentivi, non a pioggia ma strutturali”.

Franco Fenoglio, presidente sezione Veicoli Industriali Unrae

tuzioni, le aziende e il sistema Paese per dare un senso strutturale a tutti i sacrifici che stiamo affrontando adesso? Dobbiamo sfruttare il dialogo che si è aperto sul Coronavirus tra governo e associazioni come un'occasione eccezionale per togliere lacci, lacciuoli, orpelli inutili e rendere il nostro sistema più semplice, immediato e diretto. Inoltre puntiamo a utilizzare gli eventuali finanziamenti che il governo dovesse mettere a disposizione per un piano Marshall di digitalizzazione. Dobbiamo tornare ad essere i protagonisti principali dell'innovazione nella logistica”. È in questo ambito che è nato Think Tank della Logistica (Ttl), progetto, che verrà coordinato proprio dal Freight Leaders Council. Sono già 40 i soggetti, tra associazione di rappresentanza del settore, centri studi, università, istituti di ricerca e statistica, che hanno aderito all'iniziativa, indicando un loro rappresentante che farà parte del gruppo di lavoro. Si comporrà invece, di 18 opinion leader, personalità di rilievo, esperti del settore, lo steering board che accompagnerà e vigilerà dal punto di vista scientifico sull'operato del Think Tank della Logistica. Le indicazioni del gruppo di studio, che dovrebbero essere pronte prima dell'estate, verranno sottoposte alle istituzioni e alla politica. Obiettivo: indicare le iniziative a sostegno di una

logistica più innovativa, competitiva e strutturata. “In un momento come questo - aggiunge **Rossella Panero**, presidente di Tts Italia, Associazione Nazionale per la Telematica per i Trasporti e la Sicurezza che ha da subito aderito al Ttl - non bisogna dimenticare in particolare il grande aiuto che gli ITS possono dare in termini di competitività del Paese. Abbiamo detto in più di un'occasione, e vale la pena ribadirlo anche ora, che il rilancio dell'Italia e dell'economia deve passare anche dalla piena implementazione della smart mobility. Tts Italia lavorerà affinché tutto questo sia tenuto in debito conto nella fase di ricostruzione portando a termine le iniziative già avviate come i nostri gruppi di lavoro sulla logistica e sul MaaS, ma anche aderendo a progetti finalizzati a migliorare la ripresa post-Covid 19 come il Think Tank della logistica”. “L'unica alternativa per il settore - fa sapere ancora **Massimo Marciani** - è quella di lavorare sulla sostenibilità, in termini sociali e ambientali. Credo che una volta riavviata l'economia, la transizione verso modelli a impatto ambientale zero sarà prioritaria”.

La luce in fondo al tunnel

Forse non sarà la stessa cosa per i veicoli: la crisi, con buone probabilità, rallenterà il passaggio a modelli a basso impatto visto che richiedono investimenti più elevati. Un rallentamento che però non preoccupa il rappresentante della sezione veicoli industriali di Unrae. “Ho sempre sostenuto che il passaggio all'elettromobilità sarà piuttosto lungo. Oggi non sarei preoccupato per un rallentamento degli ordini di veicoli ibridi o elettrici, sarei invece molto felice di poter lavorare al ricambio del circolante con euro 6 di ultima generazione”.

Anche se oggi vedere la luce in fondo al tunnel è difficile prima o poi le acque si calmeranno e arriveranno nuove opportunità anche per il nostro Paese.

“La Cina - evidenzia il presidente di Federlogistica **Luigi Merlo** - sta ripartendo e noi dovremmo essere pronti a recepire le merci nei nostri porti affinché non decidano di andare altrove, in quelli del Nord Europa per esempio. La rinascita potrebbe cominciare da qui. Se anche solo il 10 per cento delle navi venisse 'dirottato' in scali diversi dai nostri la perdita sarebbe di 1,3 miliardi di euro. Ecco perché è fondamentale lavorare da subito a una maggiore accessibilità del nostro Paese, a una riduzione della tassa di ancoraggio e dei canoni di concessione”. Semplificazione e sburocratizzazione sono fondamentali anche per **Marciani**. “Ministero, Albo e associazioni in queste settimane hanno svolto un grande lavoro per il nostro Paese, ma c'è ancora un aspetto su cui debbono intervenire: incidere sulla semplificazione normativa. Abbiamo bisogno di poche leggi e semplici, che spieghino alle persone cosa devono fare. Non possiamo più sostenere un impianto bizantino di norme e regolamenti. Se riusciremo ad utilizzare la crisi per portare avanti politiche strategiche di questo tipo, allora il sacrificio non sarà stato invano”.

Nessuno si lancia in congetture per il futuro. Difficile dire se l'Italia, primo tra i Paesi occidentali ad accusare il colpo del Covid-19, riuscirà ad alzarsi prima e magari a trarne un vantaggio. “Il mondo - conclude **Franco Fenoglio** - e questa crisi lo ha evidenziato molto bene, è interconnesso, nessuno vive in un'isola felice. Credo che ci si potrà rialzare solo tutti insieme”. Dello stesso parere il presiden-



“Alcuni committenti avrebbero preannunciato ritardi nei pagamenti per i servizi già svolti. Le difficoltà economiche non devono essere riversate su chi ha contribuito in modo determinante alla tenuta del sistema”.

Massimo Bagnoli, presidente Fiap

te del Freight Leader Council. “Il fatto che da noi questa fase si concluderà prima non è per niente vantaggioso, anzi. Il nostro Pil dipende molto dall'export e se le economie dei nostri partner commerciali non guariscono in tempi brevi, sarà penalizzante anche per l'Italia”. “Quando le acque si saranno calmate - ricorda ancora **Paolo Uggè** - potremo capire più chiaramente il quadro. In questo momento mi attendo solo maggiore responsabilità da chi guida le confederazioni delle industrie. Il sistema produttivo non può ignorare le esigenze di chi trasporta i loro prodotti”. Una chiamata al senso di responsabilità che viene anche da Fiap fortemente preoccupata per le segnalazioni ricevute da parte degli associati circa il fatto che alcuni committenti avrebbero preannunciato ritardi nei pagamenti per servizi di trasporto già svolti. “Viaggi - sottolinea il presidente - evidentemente già effettuati ai quali hanno fatto seguito le relative consegne, che hanno realizzato il loro risultato finale. Non è quindi plausibile che eventuali difficoltà economiche vengano imputate alla situazione critica attuale e riversate su chi ha contribuito in modo determinante alla tenuta del sistema”.

