



mp

mobility press
magazine

N. 272 - 8 Gennaio 2021

**Il Piano nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR):
probabilmente da discutere, sicuramente da realizzare.
Cantamessa, Cascetta, Claroni, D'Agostino, Donati, Giana,
Gibelli, Giuricin, Lepore, Marciani, Pellecchia, Pisticchio,
Ponti, Ruzziconi, Spirito, Vinella**



Servono progetti che creano opportunità, conversione ecologica, economia sostenibile

Massimo Marciani

(presidente Freight Leader Council)



In primis vorrei dire due parole sul metodo seguito per la predisposizione del Recovery Plan (Piano nazionale di resistenza e

resilienza, PNRR): sebbene sia evidente un certo sforzo per evidenziare iniziative green e digitali, la suddivisione per schede non fornisce alcun quadro d'insieme che le "metta a sistema" e quindi risulta difficile leggerne finalità e obiettivi in un'ottica di coerenza complessiva. Manca una visione, un modello di società, di economia, di mercato del lavoro come risultato finale derivante dall'applicazione delle misure in esso contenute. E questa mancanza rende di fatto impossibile entusiasinarsi per una possibile transizione che viene sempre evocata ma mai descritta. Nelle oltre 150 pagine del documento la parola logistica compare 9 volte e autotrasporto 3 volte.... Troppo poco per settori che bisognerebbe considerare assi portanti di un sistema economico maturo, come dimostrato anche durante questa pandemia e come più volte affermato dal Think Tank della Logistica che dall'inizio del periodo di emergenza sta fornendo spunti di riflessione ed indicazioni fattuali per il rilancio del settore.

Molto bene la dotazione di 4,1 miliardi allo sviluppo dell'intermodalità e della logistica integrata nella bozza del Piano con l'obiettivo principale di potenziare l'accessibilità ferroviaria ai maggiori porti marittimi italiani, Genova e Trieste. Siamo perfettamente d'accordo che in futuro le merci dovranno entrare

e uscire dai porti quanto più possibile attraverso il treno e per questa ragione è assolutamente indispensabile realizzare una rete retroportuale di terminali. La logistica ha infatti bisogno di terminali, ovvero di piattaforme che per vocazione e fattualità (e non per definizione giuridico amministrativo) svolgono di fatto la funzione di piattaforme logistiche multimodali e che sappiamo essere parte integrante del sistema portuale per aumentarne la capacità di lavorazione. Abbiamo necessità di integrare le tre reti logistiche necessarie allo sviluppo economico e alla ripresa del Paese - lungo raggio su ferro o via mare, medio e breve raggio quanto più intermodale possibile, ultimo miglio su gomma - identificando i punti di scambio, sovrapposti alla rete stradale e autostradale e in connessione con i porti e la ferrovia al fine di catturare le crescenti quote di traffico merci.

In un'ottica di ampliamento e liberalizzazione del mercato, riteniamo che i provvedimenti necessari nel piano Next Generation EU, inclusi quelli che riguardano il settore dei trasporti e della logistica, debbano essere focalizzati su iniziative volte ad aumentare la capacità del sistema, ovvero a favorire l'accesso delle imprese nei diversi ambiti di business. Ciò significa che occorre individuare progetti che possano generare opportunità per gli operatori, valore aggiunto e occupazione.

Non si riscontra nel Piano alcun complesso di strategie e di riforme adatte ad avviare un nuovo processo di crescita del Paese finalizzate a una conversione ecologica e a un'economia sostenibile, al di là dei titoli presenti sulle schede. A nostro avviso, una migliore impostazione del Piano dovrebbe prevedere la sostanziale differenziazione delle schede fra quelle che afferiscono l'hardware del sistema (es. raccordi, strade, porti, terminali, ferrovie, tunnel, etc.) da quelle dedicate al software del sistema (es. semplificazioni, digitalizzazioni, smaterializzazione dei documenti, creazione di nuove professionalità e competenze,

riqualificazione del personale, etc.). I primi attivano investimenti che aprono cantieri, i secondi stimolano la formazione continua e l'innovazione tecnologica.

Il tutto sempre in una visione sistemica e integrata del Paese: la logistica non è mai fine a sé stessa, è sempre al servizio dell'industria e questo Piano deve indissolubilmente saldare la rete produttiva con quella distributiva, affrontando anche tematiche lasciate da parte per troppo tempo come l'incentivazione della modalità franco destino per l'industria.

Rivedere gli assi strategici del Recovery e guardare a investimenti nel Mezzogiorno

Amedeo Lepore



“La discussione sul Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) si sta svolgendo su aspetti specifici e temi di natura politica più che sui limiti di

impostazione e sulle incertezze di elaborazione. Alcuni commentatori hanno provato a ricondurre il confronto su questi argomenti e l'intervento, certamente non ostile, del Commissario UE per gli Affari Economici ha sottolineato la necessità di “introdurre procedure straordinarie con leggi capaci di accelerare gli investimenti”. Gentiloni ha segnalato anche l'inderogabilità di spese mirate a investimenti e riforme, con l'intento di sollevare la questione cruciale della execution del Piano, scongiurando il blocco delle erogazioni successive alla sua approvazione ed “evitando di mancare un appuntamento storico”.

Stiamo parlando di un enorme sforzo dell'Unione Europea, compiuto in tempi molto ri-

dotti e concentrato in una massa di finanziamenti, che per l'Italia somma ai 209 miliardi di euro del Recovery Fund i 43 miliardi delle politiche di coesione. Guardando queste cifre, si comprende come non si tratti tanto di una quantità di risorse da rivendicare, quanto della loro destinazione a iniziative di qualità e del loro impiego a beneficio del Paese nel suo insieme. Questi fondi dovrebbero, per loro natura, essere aggiuntivi e assicurare una svolta in termini di ripresa e sviluppo, favorendo un cambiamento di paradigma nel funzionamento delle istituzioni, nella capacità di organizzazione produttiva e di trasformazione del sistema economico e sociale italiano.

I difetti di impostazione nella preparazione del PNRR sono evidenti: la mancanza di scelte definite di governance, l'assenza di procedure adeguate ai tempi di spesa, la debolezza dell'impianto delle riforme e la costruzione del programma a partire da una miriade di progetti esistenti, senza una chiara indicazione di impatto sull'economia.

Un malinteso realismo nell'approccio al Recovery Plan, che vorrebbe affrontare questa scadenza eccezionale come un aggiornamento di strategie pregresse, può far precipitare l'Italia in una condizione analoga a quella dell'avvio dell'età di crisi negli anni settanta, che segnò l'incapacità di cogliere la fine del modello fordista e la necessità di un nuovo tipo di sviluppo. Il Paese si attardò in una mera ristrutturazione dei settori industriali tradizionali, collocati soprattutto nel Nord, e non fu in grado di intraprendere una coraggiosa innovazione di sistema, trascurando perfino i traguardi conseguiti nel corso del miracolo economico. Eppure, la pandemia rappresenta l'occasione per un mutamento profondo. La gestione del Piano riguarda gli stessi contenuti programmatici e la loro applicazione: non è legata a una semplice cabina di regia a indirizzo monocratico, che si ripropone in forma di task force ogni volta che si tenta di sfuggire a scelte complesse di carattere politico. Una forma