



RASSEGNA STAMPA 17 novembre 2021

**LA GAZZETTA
DEL MEZZOGIORNO**

Il Sole **24 ORE**



1 Attacco

AUTORIZZAZIONI VIA FERME DA MESI, PERCHÉ?

IL TEMA

Le richieste, soprattutto per eolico e fotovoltaico, da mesi si accumulano e giacciono sospese. Responsabilità del Comitato o del dirigente D'Attoli?

CINZIA CELESTE

Sono diverse decine le procedure in sospeso per la valutazione di impatto ambientale presentate al settore ambiente della Provincia di Foggia. Questo almeno è quanto emerge consultando il portale online dedicato ai progetti da sottoporre a Via. La valutazione di impatto ambientale dei progetti è una procedura tecnico-amministrativa di verifica della compatibilità ambientale di un progetto, accerta cioè la compatibilità ambientale di un'opera. È finalizzata all'individuazione, descrizione e quantificazione degli effetti che un determinato progetto, opera o azione, potrebbe avere sull'ambiente, inteso come insieme delle risorse naturali di un territorio e delle attività antropiche in esso presenti. Per impatto ambientale si intende l'insieme degli effetti diretti, indiretti, secondari, cumulativi, sinergici, a breve, medio e lungo termine, permanenti e temporanei, a piccola e grande distanza, positivi e negativi indotti da un insieme o da singoli interventi sull'ambiente. L'impatto ambientale da non confondere quindi con inquinamento o degrado — mostra quali effetti può produrre una modifica, non necessariamente negativa, all'ambiente circostante inteso in senso lato. La Via è tra l'altro uno strumento volto a garantire la trasparenza delle decisioni pubbliche consentendo di definire un bilancio beneficio-danno, inteso non solo sotto il profilo ecologico-ambientale, ma anche sotto quello economico-sociale, finalizzato alla gestione ottimale delle risorse. È uno strumento che realizza la sostenibilità verificando per singolo progetto il suo inserimento ottimale nell'ambiente e realizzando la migliore mediazione tra esigenze funzionali di progetto ed impatto sull'ambiente; previene il danno ambientale, affermando il passaggio, da un sistema di ripristino (a valle) del danno ambientale, ad un sistema di prevenzione-prevenzione (a monte) degli impatti ambientali nella gestione del territorio e delle risorse naturali. In più favorisce la partecipazione di tutti gli attori sociali facendosi garante della condivisione delle scelte pubbliche. Protegge e migliora la qualità della vita, garantendo di mantenere integra la capacità riproduttiva degli ecosistemi e delle risorse, salvaguardando la molteplicità delle specie, promuovendo l'uso di risorse rinnovabili, garantendo l'uso plurimo delle risorse.

O almeno così dovrebbe essere sulla carta. Sono molteplici i progetti che necessariamente devono essere sottoposti a Via, dalla realizzazione di un campeggio, all'impianto di compostaggio, alla costruzione di un ufficio. Ma la Via in Capitanata è famosa perché viene chiesta nelle decine di procedure legate all'eolico e al fotovoltaico. La Via, come detto, è uno strumento posto sicuramente a salvaguardia dell'ambiente e della salute ma dovrebbe rappresentare un riferimento anche per le aziende: la certezza (anche nei tempi delle risposte) dell'attività amministrativa è una esigenza delle imprese, che non hanno voglia di perdere tempo dietro a lungaggini burocratiche. L'inerzia delle strutture danneggia molte volte anche l'economia di un territorio. Proprio su questo tema, non più tardi di 15 giorni fa, si è soffermato il presidente della commissione regio-



Pale eoliche

nale bilancio e programmazione **Fabiano Amati**. "Spero sia arrivato il momento di accogliere il grido dei giovani e porre fine al bla-bla di Puglia sulle fonti di energia rinnovabili, con 400 pratiche (moltissime dei quali in Capitanata, ndr) bloccate per fotovoltaico, eolico e biomasse, e la nuova ostilità sui parchi eolici offshore. E se serve, come credo, dobbiamo rapidamente modificare le norme del Piano paesaggistico territoriale". Sono 15 miliardi di watt complessivi, in progetti tutti candidati alla bocciatura in virtù di una norma del Ppr che può essere interpretata per respingere quelle richieste, ha ricordato il consigliere. Qual è la situazione in provincia di Foggia? Sempre stando a quanto riportato nel portale dedicato allo sportello telematico si sono stratificate nei mesi tutte le richieste di autorizzazione presentate, sono cioè ancora senza esi-

to. A studiare le carte presentate dalle aziende è il comitato Via, nominato dal Presidente della Provincia con incarico a durata triennale. L'ultimo è stato designato nel maggio 2018 da Francesco Miglio, ora opera in proroga ma presto dovrebbe essere rinnovato ed è composto da **Antonello Lattarulo** (impianti tecnologici/rifiuti), **Alfonso Filippo Filippetti** (infrastrutture/acustica), **Nicola Robles** (scienze ambientali), **Luca Salcuni** (geologia), **Vincenzo Catenazzo** (chimica), **Rolando Rubino** (urbanistica), **Vincenzo Rizzi** (scienze biologiche), **Giovanni Ruggiano** (impianti tecnologici), **Antonio De Feo** (avvocatura), **Ida Fini** (referente Soprintendenza).

I dieci componenti ricevono una retribuzione pari a circa 60-70 euro lordi a seduta e a quanto pare le riunioni si tengono il martedì e il giovedì di ogni settimana. Insomma, avrebbero



Palazzo Dogana



Pannelli fotovoltaici

tempo e modo di rilasciare i propri pareri e accelerare le pratiche per la definizione di un progetto, in senso positivo o negativo. Eppure in certi casi le richieste sono in attesa di risposta da quasi un anno. In realtà, le relazioni dei tecnici vengono inviate al dirigente del settore. Da un anetto è **Giovanni D'Attoli** che ha preso il posto di Stefano Biscotti. È questo che alla fine emette il verdetto in modo più o meno discrezionale. A questo punto resta da capire dove si annidano i ritardi: nel lavoro del Comitato o del dirigente? Che lavoro è stato fatto fino ad ora? Cosa ha prodotto il comitato e quanti pareri ha rilasciato? Secondo quale criterio vengono analizzati i progetti?

Una maggiore trasparenza in questo senso sarebbe auspicabile, anche per sgombrare il campo dai tanti dubbi che riguardano in particolare le Fer.

FORMAZIONE

ITS e opportunità derivanti dal Pnrr, le nuove figure professionali richieste dal settore della logistica



ONOFRIO D'ALESSIO

Data Analyst, sviluppatori, innovation manager. Sono questi i nuovi profili professionali più ricercati dalle imprese della logistica ed emersi dalla prima ricerca presentata nel corso di una giornata dedicata alla formazione, ai giovani e alle imprese organizzata a Roma da Alis, Its Logistica Puglia e Gi Group, alla presenza dei rappresentanti di oltre 20 ITS di tutta Italia appartenenti alla filiera della mobilità sostenibile. "Le aziende intervistate - ha spiegato **Luigia Tocci**, Direttore dell'ITS Logistica Puglia - hanno manifestato un crescente interesse verso l'integrazione digitale dei processi logistici e di trasporto intermodale mediante l'utilizzo di nuovi software, a fronte di una riqualificazione dei collabo-

tori o dell'inserimento di figure professionali specializzate che dovranno operare in questo nuovo contesto". Dal report è inoltre emerso che la digitalizzazione della supply chain, nonostante la sua complessità, rappresenta una delle priorità strategiche per le aziende del settore e, inoltre, che tra le tecnologie maggiormente utilizzate spiccano realtà aumentata, robotica, IoT, automazione, smart mobility. Numerosi i presidi e docenti delle scuole superiori che si sono confrontati sullo stato attuale e sul futuro dell'istruzione, nonché sulle potenzialità ed opportunità derivanti dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, che affida in particolare agli ITS un ruolo strategico per il Paese, destinando importanti risorse pari a 1 miliardo e 500 milioni. Focus principale dell'incon-

tro proprio sugli ITS, il percorso professionalizzante post-diploma che negli ultimi anni è riuscito a garantire alti tassi di placement (oltre l'80%) tra gli studenti e a favore dei quali si è più volte espresso, fin dal suo discorso di insediamento, il Presidente Mario Draghi. Nel corso della giornata è stata inoltre illustrata la ricerca sulla percezione del settore logistica tra gli studenti, da cui è emerso che sono i giovani prevalentemente originari del centro-sud e provenienti dagli istituti professionali, ad apprezzare e ambire maggiormente alla logistica come sbocco occupazionale. "La survey realizzata in collabora-

zione tra ALIS, Gi Group e ITS Logistica Puglia - ha affermato **Michele Savani**, Division Manager Logistics Sector di Gi Group - offre importanti indicazioni riguardo le aspettative degli studenti delle scuole superiori: oltre

Tra le tecnologie maggiormente in uso spiccano la robotica, la smart mobility e la realtà aumentata

1.200 ragazzi da tutta Italia ci hanno raccontato quali sono i settori per loro più attrattivi e quanto conoscono, in particolare, del settore logistico. I dati emersi ci aiutano a ragionare su come adottare politiche di orientamento coerenti in funzione della domanda di lavoro e su come costruire percorsi professionali che siano aderenti tanto alle necessità delle aziende quanto alle aspirazioni dei ragazzi. I risultati devono però anche far riflettere molto - ha aggiunto Savani - su come viene percepito il settore logistico e su quanto sia importante investire nella comunicazione dell'attuale immagine del comparto e delle opportunità che può offrire: in Italia questo settore vale circa il 7% del PIL, ma è ancora scarsa la conoscenza del valore economico generato dalle attività logistiche".

ISOLA 15, L'ORA DELLA CONFERENZA DECISORIA

GOLFO

Bonifica, il Ministero ha indetto la riunione per il 30 novembre su proposta di Eni Rewind. È la zona dove c'era lo stabilimento Enichem



La zona



Bonifica Eni Rewind

LUCIA PIEMONTESE

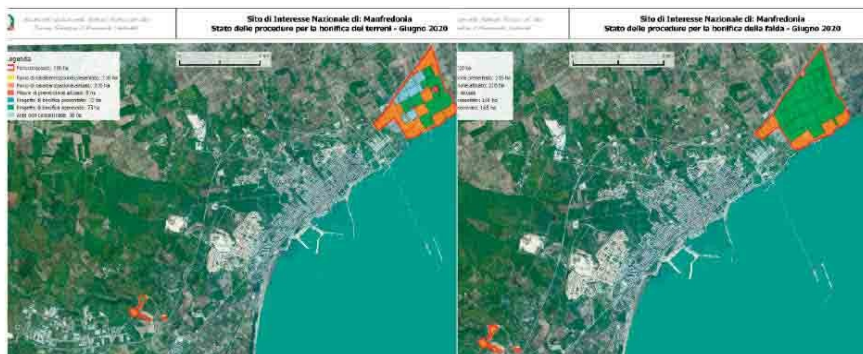
Il Ministero della Transizione Ecologica ha convocato per il 30 novembre prossimo la Conferenza dei servizi decisoria organizzata su istanza di Eni Rewind spa per l'approvazione del documento di Analisi di rischio sanitario ambientale dell'Isola 15, ubicata dove c'era lo stabilimento Enichem Agricoltura spa del Golfo. Il SIN, Sito di interesse nazionale, è tornato recentemente al centro dell'attualità politica sia per le questioni aperte relative alla bonifica da parte della spa sia per i progetti che interessano la zona (da Seasif all'impianto Ager di trattamento della plastica).

Come è emerso con chiarezza soltanto a settembre scorso, la bonifica dei terreni iniziata da Syndial e continuata da Eni Rewind ha riguardato solo 31 ettari dei 96 di loro proprietà; di questi, circa 28 sono stati bonificati, mentre restano da bonificare circa 2,5 ettari. Si tratta di una parte dei 216 ettari complessivi del SIN. Per la spa servono almeno altri 15 anni per ripulire la falda, nulla invece è dato sapere della bonifica a mare del SIN, né della zona non appartenente ad Eni Rewind.

Lo scorso 28 ottobre il Ministero ha pubblicato il rapporto periodico aggiornato a giugno 2021 sullo stato di avanzamento delle bonifiche nei SIN italiani e per quello di Manfredonia la percentuale di procedimento concluso resta al 18% per i terreni (sull'estensione totale del SIN) e 0% per la falda.

La Conferenza di servizi decisoria è stata indetta in forma semplificata e in modalità asincrona sulla base del documento trasmesso da Eni Rewind al MITE lo scorso 17 settembre, all'esito della Conferenza di servizi istruttoria del 26 aprile 2021 sul documento "Trasmissione aggiornamento analisi di rischio sito-specifica" per l'area dell'Isola 15 e della Conferenza di servizi istruttoria del 15 settembre 2021. Quest'ultima si era conclusa sostenendo che "relativamente alle matrici suolo e sottosuolo, il sito dell'Isola 15 non risulta contaminato". Il rappresentante di ISPRA fece presente che Eni Rewind "già svolge dei monitoraggi della falda che interessano anche l'Isola 15 in quanto previsti dal progetto di bonifica della falda approvato e in corso d'opera e, pertanto, non ritiene necessario prescrivere un ulteriore programma di monitoraggio". La spa confermò lo svolgimento dei monitoraggi sulla falda. La riunione si chiuse affermando che "sulla base di quanto emerso in sede di riunione e dei pareri tecnici formulati dagli enti, le attività istruttorie sull'analisi di rischio in oggetto possono ritenersi concluse positivamente".

Adesso c'è la fase successiva, quella della Conferenza di servizi decisoria. La comunicazione della dirigente del Ministero Luciana Distaso, datata 5 ottobre, è sta-



Lo stato di avanzamento per i terreni e per la falda

ta inviata ai Ministeri dello sviluppo economico e della salute, ai tre Comuni interessati (Manfredonia, Monte Sant'Angelo, Mattinata) e poi a Regione, Provincia di Foggia, Ispra, ASL, ISS, Inail e, per conoscenza, a Presidenza del Consiglio dei ministri - Dipartimento per il coordinamento amministrativo, Eni Rewind spa e Paolo De Salvia Costruzioni srl (titolare di una sub area).

Il MITE ha invitato le amministrazioni, in riferimento alle relative competenze, a chiedere entro 15 giorni integrazioni do-

documentali o approfondimenti al documento unitario "Analisi di Rischio sanitario ambientale ai sensi del D.lgs. 152/2006 e s.m.i. - Isola 15", nonché chiarimenti, come pure a trasmettere, entro il termine perentorio di 45 giorni, le proprie determinazioni relative alla decisione oggetto della Conferenza.

"Tali decisioni, congruamente motivate, devono essere formulate in termini di assenso o dissenso e indicano, ove possibile, le modifiche eventualmente necessarie ai fini dell'assenso. In assenza di so-

spensione del procedimento, tutti i destinatari della nota ministeriale sono sollecitati a partecipare alla riunione della Conferenza di servizi decisoria presso il Ministero dell'Ambiente, per il 30 novembre. Il MITE ha infine ricordato che "la determinazione motivata di conclusione della conferenza, adottata dall'amministrazione procedente all'esito della stessa, comprende a ogni effetto tutti gli atti di assenso, comunque denominati, di competenza delle amministrazioni e dei gestori di beni o servizi pubblici interessati".

Accordo nel Mezzogiorno sull'hub dell'innovazione

DOCUMENTO
**Piano per
incentivare
l'attività
di
informazione
agevolando
la denuncia**

Investimenti

Unione Industriali Napoli, Fondazione Mezzogiorno insieme a Campania Digital

Unione Industriali Napoli, Fondazione Mezzogiorno e Campania Digital Innovation Hub, hanno siglato un accordo quadro allo scopo di ottimizzare l'attività del Dih, gli investimenti del Pnrr e gli strumenti per le politiche di coesione nazionali ed europee.

Obiettivi finali sono: dare impulso a progetti diretti a ridurre il divario di infrastrutture economiche e sociali e a realizzare interventi di riqualificazione e rigenerazione del tessuto urbano. Ma è prioritario, per i promotori dell'Accordo Quadro (Maurizio Manfellotto per Unione industriali,

Antonio D'Amato per Fondazione Mezzogiorno e Gino Nicolais per il Dih) assistere le imprese, singole o raggruppate in rete o in filiera, per far sì che colgano tutte le opportunità di miglioramento competitivo generate dal Piano di ripresa e resilienza.

La notizia è emersa nel corso della seconda tappa del roadshow di presentazione del nuovo Accordo tra Confindustria e Intesa Sanpaolo per la crescita delle imprese. Dopo il primo appuntamento di Venezia, il secondo si è svolto a Napoli: Emanuele Orsini, vicepresidente per il credito di Confindustria, e Stefano Barrese, responsabile della Divisione Banca dei Territori di Intesa Sanpaolo, hanno presentato l'Accordo basato sul percorso congiunto «Competitività, Innovazione, Sostenibilità» che mette a disposizione delle imprese italiane 150 miliardi. «L'Accordo è un eccezionale volano per attivare investimenti privati in grado di generare un effetto moltiplicatore delle risorse del Pnrr e creare nuove prospettive di crescita sostenibile per il sistema produttivo», ha detto il vicepresidente di Confindustria, Emanuele Orsini.

—V.V.

*L'intervista***Fontana: "Il Pnrr
adesso ci impone
riforme più veloci"**

● a pagina 2

L'intervista

Fontana "Il Pnrr impone una svolta: subito le riforme"

di Antonello Cassano

**PRESIDENTE
CONFINDUSTRIA
SERGIO FONTANA**

*Ancora non si parla
per niente di alta
velocità sulla dorsale
adriatica: un caso
emblematico su cui
bisogna intervenire*

«La cera si consuma e la processione non cammina». C'è stato un momento in cui [Sergio Fontana](#), presidente di [Confindustria Puglia](#) e Bari-Bat, ha preso la parola nelle fasi conclusive del dibattito di Italiadomani, la prima tappa nazionale dell'evento voluto dal governo per presentare il Pnrr, il Piano nazionale di ripresa e resilienza, che si è tenuto a Bari - organizzato con uno stile da talk show, dunque con tem-

pi rapidi e partecipazione del pubblico (ma pur sempre un evento organizzato da Palazzo Chigi) - e ha tirato fuori quel detto popolare che gli sta molto a cuore, suscitando le risate del pubblico riunito nel teatro Piccinni. Una sorta di strappo al cerimoniale. Nulla di traumatico. Anzi, una parentesi a tratti anche divertente ma che ha portato i rappresentanti di governo presenti sul palco (il ministro della Transizione digitale, Vittorio Colao, e il sottosegretario alla presidenza del Consiglio, Roberto Garofoli) a confrontarsi con la durezza dell'attualità, mettendo da parte gli scenari sul futuro disegnati con il Pnrr.

Al netto del detto popolare, in realtà, il suo è stato un intervento duro.

«Volevo soltanto segnalare che su determinati aspetti come le Zes, le Zone economiche speciali (in Puglia ce ne sono due e saranno finanziate con 124 milioni di euro), si va a rilento. Quanti convegni abbiamo fatto su questo tema? A oggi non sono state fatte né le direttive applicative né le nomine dei commissari. Eppure sono state istituite con un decreto legge del 2017, rinominato "Misure urgenti

per il rilancio del Mezzogiorno". È assurdo che non si sia fatto ancora nulla. Ecco perché ora che lo stesso presidente Mario Draghi lavora sull'imperativo di spendere, subito e bene, le risorse che ci vengono assegnate. Non possiamo permetterci di cadere negli stessi errori del passato. Né fare il gioco delle tre carte».

In che senso?

«Sono stati annunciati i finanziamenti di opere come l'alta velocità Napoli-Bari. Ora sarebbe il caso di specificare che non si tratta di alta velocità, ma di alta capacità e che quell'opera è stata pensata nel 2004 e forse sarà completata nel 2026. Non è uno dei migliori esempi da citare. Ricordiamo poi che mentre sulla dorsale tirrenica le cose funzioneranno meglio grazie al

Piano, sulla dorsale Adriatica non si parla per niente di alta velocità».

Una sveglia al governo, quindi?

«Voglio essere chiaro. Io sono fiducioso perché siamo nel mezzo della tempesta ma abbiamo al timone una persona seria e valida come il premier Draghi e i ministri Daniele Franco, Giancarlo Giorgetti e Luciana Lamorgese, per citarne alcuni. Non abbiamo tipi da spiaggia o populistici a governarci. Siamo molto contenti che la barca venga gestita da persone competenti».

Lei in quell'intervento ha rilanciato anche la proposta di rendere stabile la decontribuzione per le imprese del Sud. Le hanno dato ascolto?

«Sulla decontribuzione abbiamo avuto un'apertura, però io vorrei che la misura fosse strutturale perché rappresenta un vantaggio effettivo per le imprese meridionali. Ecco perché la scelta del governo di partire da Bari per illustrare le potenzialità del Pnrr è un fatto estremamente significativo. Dico grazie al ministro Colao e al sottosegretario Garofoli per aver iniziato proprio da qui. Il Sud deve essere fondamentale nell'attuazione del Pnrr».

A Bari i due rappresentanti del governo hanno illustrato le potenzialità del Piano, anticipando l'arrivo di una montagna di denaro in Puglia: si è parlato molto di digitale e di sanità.

«Al di là di quello che arriverà con il Pnrr, c'è la prossima programmazione europea 2021-2027 da definire. La quantità di fondi che avremo la possibilità di spendere sarà enorme. Motivo per cui dobbiamo fare le riforme».

Il governatore Michele Emiliano ha chiesto di ottenere da Roma le risorse statali che avrebbero dovuto finanziare alcune opere e che ora saranno coperte dai fondi del Pnrr. Quelle risorse liberate potrebbero finanziare nuove opere come l'autostrada Bari-Lecce, dice Emiliano. Lei è d'accordo?

«A quello mi riferivo quando parlavo del gioco delle tre carte. L'importante è che non usino queste risorse con fondi sostitutivi. Se utilizzano il Pnrr per accelerare la spesa va benissimo. Ma dal fondo di coesione ci devono dare quanto ci spetta. Per cui sì, sono d'accordo con Emiliano e con i sindacati. Ci deve essere dato quello che ci spetta».



▲ L'evento al Piccinni La presentazione del Pnrr col ministro Colao e il sottosegretario Garofoli



Dalle strade al treno. Trasporti pericolosi verso intermodale e ferroviario

Trasporto intermodale strategico per trasferire le merci pericolose

Sviluppo sostenibile

Confronto Confindustria e Federchimica sul tema del trasporto merci

Nicoletta Picchio

Il trasporto intermodale e ferroviario hanno un'importanza strategica per il trasferimento delle merci pericolose. Un ruolo che va riaffermato, insieme ad una revisione complessiva della policy. Per raggiungere questi obiettivi occorre una dotazione infrastrutturale dedicata, in particolare con terminal e aree di sosta, e la concentrazione dei traffici in hub interconnessi e digitalizzati.

È il messaggio arrivato da Con-

findustria e Federchimica, che su questi temi ieri hanno organizzato un confronto on line. Accanto ad una nuova policy e a infrastrutture dedicate un ruolo centrale è quello della regolamentazione tecnica: la normativa italiana va adeguata agli standard europei. Non solo: bisogna prevedere misure e strumenti per promuovere e incentivare questa tipologia di trasporto.

Il webinar si è tenuto nell'ambito dell'Anno europeo delle Ferrovie, e, come ha sottolineato nell'intervento introduttivo Natale Mazzuca, vice presidente di Confindustria per l'Economia del mare, «sottolinea l'importanza del trasporto ferroviario e dell'intermodalità per la crescita e lo sviluppo sostenibile, specie per quanto riguarda le merci pericolose». Il primo ostacolo da superare, ha spiegato Mazzuca, è l'accessibilità infrastrutturale, dalle grandi reti alle piccole infrastrutture dell'ulti-

mo e penultimo miglio, per rispondere alle esigenze della logistica e della produzione industriale. Gli investimenti sono determinanti, ha insistito il vice presidente di Confindustria, e quindi vanno utilizzati i fondi del Pnrr, Piano nazionale di ripresa e resilienza, e del Pnic, Piano nazionale investimenti complementari, per potenziare e razionalizzare la catena del trasporto, favorire l'evoluzione tecnologica e l'efficienza dei processi e dei modelli organizzativi dei flussi di traffico in hub ferroviari interconnessi.

La promozione dell'intermodalità è «cruciale per ridurre le emissioni del settore del 90% entro il 2050», ha sottolineato Bernardo Sestini, vice presidente di Federchimica con la delega alla Sicurezza impianti, salute e logistica. «Tuttavia il trasporto ferroviario e intermodale strada-ferrovia, soprattutto delle merci pericolose, ha incontrato moltissime criticità che ne hanno scoraggiato l'utilizzo». Insieme a Confindustria, ha aggiunto Sestini, «abbiamo promosso un nuovo modello di trasporto basato su terminal specializzati nella movimentazione e gestione di merci pericolose, nei quali si possono agganciare importanti volumi di traffico e svolgere tutti i servizi necessari al trasporto, compreso il rilancio del traffico a carro singolo di merci pericolose, con il supporto della digitalizzazione».

Ambiente, ma non solo: «il trasporto delle merci su ferrovia è anche uno strumento decisivo per rafforzare l'intera catena logistica al servizio della produzione industriale italiana e migliorare la competitività delle industrie, rafforzare i porti e attrarre nuovi traffici», è il pensiero di Guido Ottolenghi, presidente del Gruppo tecnico Logistica e trasporti di Confindustria. Occorre impegnarsi su questi aspetti, Confindustria ha fatto in questi anni proposte a costo zero, «ora - ha concluso - auspichiamo che vengano prese in considerazione e attuate».



Streaming. Da sinistra Sebastiano Barisoni e Francesco Salemi; in alto Marco Oriani e Francesco Schlitzer

Rilancio delle Pmi, il Fondo di garanzia fattore chiave per sostenere le imprese

Digital event Radio24

Confronto in diretta streaming sugli strumenti per la ripartenza economica

Risollevarsi e ripartire per inseguire l'onda lunga della ripresa dopo il buio della pandemia: è l'imperativo di imprenditori, artigiani, professionisti. Ma come farlo? Molteplici le risposte che sono state fornite nel corso della Digital Round Table in diretta streaming di Radio 24 moderata da Sebastiano Barisoni, vicedirettore esecutivo di Radio 24 e conduttore di Focus economia.

Nel corso della tavola rotonda sono stati analizzati i principali strumenti di ausilio al sistema delle imprese, a cominciare dal Fondo di ga-

ranzia e lo si è fatto citando alcuni numeri del Rapporto sulle economie regionali di Banca d'Italia: dal 21 marzo 2020 al 10 novembre 2021 sono pervenute 2.515.329 domande per l'accesso al Fondo; dal 17 marzo scorso, con l'entrata in vigore del decreto Cura Italia, sino al 18 settembre sono state concesse oltre un milione di garanzie su prestiti per complessivi 76 miliardi, 17 dei quali relativi a operazioni interamente garantite. Per Francesco Salemi, Amministratore delegato Gruppo Nsa, i numeri evidenziano come il Fondo di garanzia sia stato uno strumento che nella pandemia ha consentito di salvare l'economia e le Pmi.

Marco Oriani, Direttore Dipartimento di Scienze dell'economia e della gestione aziendale Unicatt e Francesco Schlitzer, founder e managing director di Vera sono entrati nel dettaglio del funzionamento del Fondo di Garanzia e del suo im-

patto sui conti pubblici.

Pasquale Ambrosio, partner Kpmg, Guido Tirloni, associate partner Kpmg, Gaetano Stio, presidente gruppo Nsa, William Zuin, responsabile area organizzazione processi e controlli Nsa si sono concentrati sui nuovi modelli di monitoraggio e di valutazione del merito di credito e sul ruolo centrale svolto sul tema dall'Eba (l'European Banking Authority). Alberto Floreani, del Dipartimento di Scienze dell'Economia e di Gestione Aziendale dell'Università cattolica di Milano e Federico Papa, Presidente Nsa hanno dibattuto sul tema delle coperture assicurative previste dal sistema per le Pmi. Per quanto riguarda gli scenari per le imprese le banche e gli enti pubblici in vista della piena applicazione del Pnrr a intervenire sono stati Francesco Cerri, partner Kpmg e Giovanni Salemi, Amministratore delegato Ala.

«La logistica è prioritaria, serve svolta Industria 4.0»

Assemblea Confetra

Allarme di Nicolini sui nodi che ostacolano l'efficienza dei sistemi di trasporto

Servono campioni nazionali per presidiare gli interessi del Paese sui mercati globali

Marco Morino

«Il nostro Paese non ha mai messo tra le priorità una politica per la logistica». Guido Nicolini, presidente di Confetra (la confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica che quest'anno festeggia i 75 anni), approfitta dell'assemblea annuale dell'associazione, svoltasi ieri a Roma, per lanciare un appello alle forze politiche: oggi più che mai serve una politica industriale per la logistica, una logistica 4.0 che – sul modello di Industria 4.0 – si ponga l'obiettivo di accompagnare e far evolvere il settore. Dice Nicolini: «Non chiediamo sussidi. Non ci interessa sopravvivere. Chiediamo incentivi agli investimenti finalizzati al salto dimensionale, tecnologico, formativo e sostenibile delle nostre imprese». In un'economia interconnessa e per un Paese privo di materie prime e che esporta semilavorati e prodotti finiti, la competitività del settore logistico rappresenta un aspetto fondamentale della competitività dell'intero Paese, della sua manifattura, delle sue strategie di posizionamento nel commercio interna-

zionale e sui mercati globali.

Mancano degli autentici campioni logistici nazionali, che sappiamo reggere il confronto su scala globale e presidiare al meglio gli interessi economici del Paese. Si pensi alla Germania che schiera Db Schenker nel cargo ferroviario, il corriere espresso Dhl nelle spedizioni su strada e per via aerea, Eurokai nei terminal portuali, Hapag Lloyd come grande shipping line globale, Lufthansa Cargo leader nel trasporto aereo merci. Il primato logistico europeo e globale di quel Paese non è casuale. E non è fatto solo di ottime infrastrutture, vedi i porti di Amburgo e Brema, ma anche di grandi imprese tedesche multinazionali che sostengono legittimamente gli interessi dell'economia tedesca nel mondo. E che sono a loro volta considerate da quel Governo come patrimonio e asset strategico nazionale. Si pensi alla Francia con la compagnia di navigazione Cga-Cma, al gruppo danese Dsv (terzo spedizioniere al mondo), ai cinesi di Cosco. Non a caso l'Italia è solo 19esima nel Logistic performance index della Banca Mondiale (prima di noi, Germania, Francia, Belgio, Regno Unito, Austria).

Spiega in sostanza Nicolini: senza la costruzione di un ambiente favorevole alla logistica, il Paese nel migliore dei casi rischia di diventare un nastro trasportatore strumentale alle esigenze trasportistiche altrui. Oc-

corre semplificare il quadro regolatorio che sovrintende le attività di trasporto merci, potenziare i nodi logistici (porti, interporti, terminal, raccordi ferroviari), promuovere l'intermodalità, puntare sul consolidamento aziendale in un comparto che conta 110 mila imprese, un milione di addetti e che genera 80 miliardi di euro di fatturato annuo: il 9% del Pil del Paese. Spesso si tende a far coincidere il gap logistico col gap infrastrutturale, come se gli unici problemi della logistica in Italia fossero provocati dalla mancanza di infrastrutture o dalla loro carenza. In realtà non è così.

C'è da risolvere un problema dimensionale gigantesco. Circa l'85% delle imprese ha meno di 9 addetti e fatturate da microimpresa o piccola impresa. Con un tessuto imprenditoriale che ha questo profilo, anche la transizione digitale rischia di essere un miraggio. Così come serve una vera transizione burocratica, prima ancora di quella digitale o ambientale, almeno in Italia. Afferma Nicolini: «Siamo l'unico Paese Ue con oltre 400 procedimenti amministrativi e di verifica che oggi gravano sulla merce e sui vettori posti in capo a 19 diverse pubbliche amministrazioni e che ha pertanto l'assoluta necessità di introdurre uno sportello unico dei controlli, non solo doganali». Il ministro delle Infrastrutture Enrico Giovannini, presente ai lavori, garantisce l'impegno del governo: «Entro la prossima primavera puntiamo a varare un provvedimento quadro che affronti e provi a sciogliere i tanti nodi che frenano il settore, per accompagnare le imprese in un processo di crescita e consolidamento».



I 75 ANNI DI CONFETRA
Il presidente di Confetra, Guido Nicolini: l'associazione è nata nel 1946