



MAGAZINE

il Messaggero Marittimo



**AGORÀ** confetra 2020

## CONNESSI O DISCONNESSI?

IL COMMERCIO GLOBALE, LA LOGISTICA, L'INDUSTRIA, IL LAVORO:  
L'ITALIA E LE SFIDE DEL MONDO POST COVID



supplemento al numero odierno | Ottobre 2020 | sped. abb. post - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n.46) art. 1 comma 1 C1/LI/000



# L'ITALIA E LE SFIDE DEL MONDO POST COVID

Redazione:  
Massimo Belli  
Vezio Benetti  
Stefano Coppola  
Giulia Sarti

Impaginazione e grafica:  
Barbara Bargagna

# SOMMARIO

**4**

**GUIDO NICOLINI**

**11**

**NANDO PAGNONCELLI**

**16**

**ENZO AMENDOLA**

**18**

**VITO GRASSI**

**20**

**MAURIZIO LANDINI**

**24**

**TAVOLA ROTONDA  
A CURA DI MARCO MORINO**

**32**

**PAOLA DE MICHELI**

# ASSEMBLEA ANNUALE RELAZIONE DEL PRESIDENTE

**Guido Nicolini**



Un'edizione di Agorà palesemente diversa dalle precedenti: non siamo riuniti nel "nostro" Tempio di Adriano, non possiamo stringerci la mano, scambiare impressioni de visu, guardarci da vicino negli occhi.

Ci manca la nostra socialità. Ci manca in generale, e ci manca quella della nostra comunità. Ma abbiamo ritenuto più prudente procedere con un digital event anche perché l'altissimo numero di adesioni e di registrazioni – oltre 600 – avrebbe reso impossibile la presenza fisica, per di più con il distanziamento. Non per questo sarà tuttavia un appuntamento meno interessante. Anzi.

Un live streaming per definizione deve essere smart, stringato nei tempi, incalzante nel ritmo.

Io stesso rinuncio alla tradizionale "Relazione introduttiva" del Presidente, e mi limito a porre alcuni temi ed alcune questioni che saranno poi sviluppate nel corso dei lavori di stamattina.

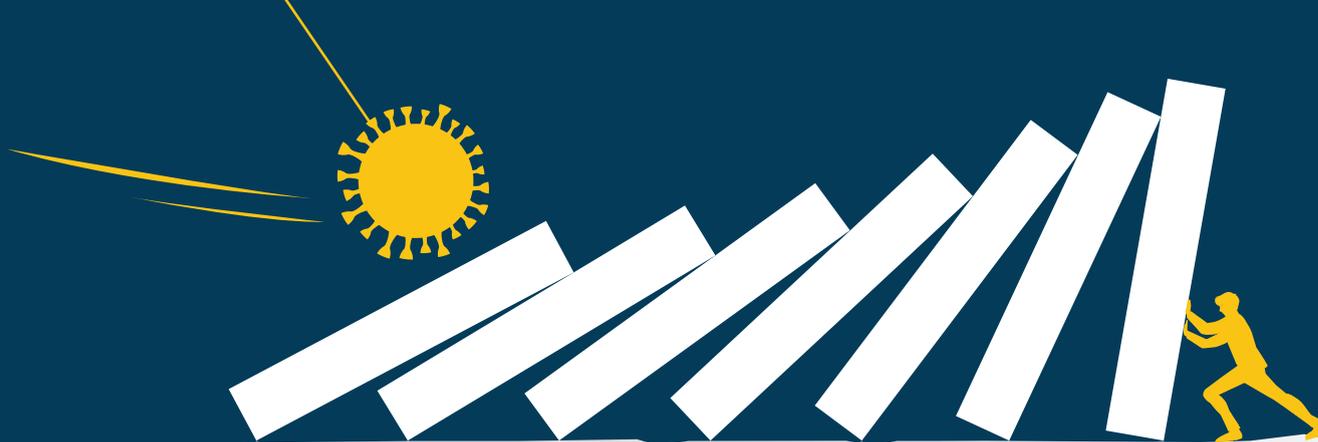
## **"Connessi o Disconnessi"**

rappresenta un quesito quasi amletico nella forma. Certamente decisivo per le sorti del Paese, nella sostanza.

Una prima considerazione, a tal riguar-

do: l'Italia, su troppi indicatori macroeconomici qualificanti, era già prima del Covid, purtroppo, fanalino di coda in Europa, tra i grandi Paesi dell'Unione, nel G7 e nel G20. Si pensi al Pil, stagnante tra lo 0 e lo 0,2% praticamente dal 2008. Si pensi all'occupazione, ed in particolare a quella giovanile e femminile, che sfiora o tocca nel Paese - e nel Mezzogiorno in maniera particolare - percentuali a due cifre da quasi 20 anni. Si pensi agli investimenti privati o ai consumi che, nel 2019, erano ancora sotto il livello del 2007. Nessuno, in buona fede, può non riconoscere al Governo una buona gestione dell'emergenza sanitaria, ed i dati sui contagi ancora in queste ultime settimane stanno lì a dimostrarlo. Le stesse misure economiche adottate in emergenza per consentire la sopravvivenza dell'economia nazionale – soprattutto nei quasi tre mesi più duri di lockdown parziale o totale, a inizio anno – hanno certamente sostenuto un sistema economico, produttivo, sociale già di gran lunga più debole ed esposto di altri da oltre un quindicennio. Ancora una volta, i numeri non mentono. Nel secondo





trimestre dell'anno, il più drammatico, il Pil è crollato del 12,4% in Italia, del 13,8 in Francia, del 18,5 in Spagna, del 20,4 nel Regno Unito. La nostra economia, complessivamente, ha retto meglio il colpo. La stessa produzione industriale ha conosciuto un rimbalzo significativo già a Maggio e Giugno, attestandosi poi a Luglio al +7%. E' vero che abbiamo perso da Gennaio ad oggi, secondo l'Istat, 800 mila posti di lavoro. Prevalentemente nel lavoro atipico e nei settori della consulenza e delle libere professioni. Ma è pur vero che, con un crollo del Pil di oltre 12 punti e senza gli ammortizzatori sociali straordinari messi in campo, la perdita di unità occupate avrebbe potuto essere di circa 2 milioni. Una carneficina sociale che avrebbe ingenerato tensioni difficilmente gestibili. Dico questo perché al netto di limiti ed errori che pure sono stati compiuti, penso al DL Liquidità prima della conversione parlamentare o al DL Semplificazioni a nostro avviso troppo appiattito sul tema del Codice Appalti, i 100 miliardi messi in campo dal Governo con i Decreti Legge Cura Italia, Rilancio e Agosto, hanno certamente tamponato una situazione non semplicemente difficile, ma grave e drammatica.

Con un grande limite. Enorme. I tempi di implementazione ed attuazione di tali misure che – anche quando giuste e sostenute dalle parti sociali – sono

“atterrate” sull'economia reale in tempi troppo lunghi e con meccanismi il più delle volte burocratici e farraginosi. Così come abbiamo lodato l'abolizione secca della rata Irap di Giugno – il 40% dei 676 milioni complessivi, su un gettito totale di 12 miliardi, che il nostro settore ogni anno versa per sostenere tale imposta di scopo – non possiamo non denunciare come, imprese già stremate da lockdown e crollo dei volumi, abbiamo dovuto pure sobbarcarsi per mesi l'anticipo della Cassa Integrazione ai lavoratori a causa di lungaggini amministrative e di un modello di governance istituzionale degli ammortizzatori stessi obsoleto ed inadeguato. Questo esempio mi serve per introdurre la seconda riflessione.

Al Paese non basterà fare uno sforzo immane per tornare ai livelli pre-Covid, perché essi erano già livelli di crisi e sostanziale stagnazione. Il Paese deve sfruttare tale drammatica fase storica per riprogettarsi integralmente. Gli oltre 200 miliardi del Recovery Plan nazionale dovranno servire a ripensare i fondamentali economici, produttivi, sociali, la struttura amministrativa, quella fiscale e di finanza pubblica del Paese.

Lo abbiamo spiegato al Presidente Conte ed a tutti i ministri presenti nel corso degli Stati Generali dell'Economia svolti lo scorso Luglio a Villa Doria



Pamphilj. Ovviamente per quanto riguarda il nostro settore. Ma non solo.

Abbiamo bisogno di infrastrutture, certo. Ed è già grave il fatto che dopo oltre 20 anni – in alcuni casi 30 – si stia ancora parlando di Terzo Valico, Torino-Lione, Napoli-Bari, Asti-Cuneo, Salerno-Reggio Calabria, potenziamento di diversi hub portuali e aeroportuali merci, trafori alpini ed opere per completare il Piano Ten-T Network Europe legato ai Corridoi intermodali, interventi in ambito portualità e retroportualità. Ma diamo per scontato che queste opere, tra l'altro anche grazie alla riprogrammazione voluta dalla Ministra De Micheli con Italia Veloce, debbano farsi senza più alcun indugio. Noi tutti le sosteniamo, da tempo, da sempre, con forza. Abbiamo dedicato alle infrastrutture utili per la logistica ed il trasporto merce la nostra prima Agorà, nel 2018. Il Paese si è impegnato a completare tali opere a più riprese anche in sede internazionale, la Conferenza Stato Regioni ed il Parlamento le hanno approvate, sono parte integrante dei Documenti di pianificazione nazionale: Contratti di Programma di Rfi ed Anas, Piano Aeroporti, Piani Operativi Triennali delle AdSp. Si facciano. Punto.

Però dobbiamo parlare anche di altro, perché su un tema voglio essere chiaro: i problemi logistici dell'Italia non sono semplicemente e perfettamente sovrapponibili a quelli infrastrutturali. Il gap logistico del Paese – ricordo per inciso, 70 miliardi di euro l'anno – non dipende solo dal gap infrastrutturale. E questo "altro" per noi ha tre nomi: semplificazioni, politiche industriali per il settore, riduzione del cuneo fiscale. Avere una politica complessiva per la logistica, significa avere un quadro normativo e regolatorio che aiuta, fluidi-



fica e sostiene il trasporto di merci, dati, passeggeri. In Italia contiamo 133 procedimenti amministrativi in capo a 17 diverse pubbliche amministrazioni solo per i controlli merce in ambito portuale. Se estendiamo la mappatura ad autotrasporto, interporti, magazzini, cargo ferroviario e cargo aereo, arriviamo ad oltre 450 procedimenti amministrativi – che riguardano sia merci che vettori - in capo a 35 pubbliche amministrazioni diverse e non coordinate tra loro. La media europea è inferiore a 80, e quasi ovunque almeno i 2/3 dei controlli sono esclusivamente posti sotto il coordinamento dei Custom Office nazionali. Deve essere chiaro che così non saremo mai competitivi perché, per il mondo normale, il tempo di trasferimento delle merci è oggi il fattore com-





petitivo più abilitante. E noi abbiamo amministrazioni eccellenti ed a forte livello di digitalizzazione, come Dogane, ed Amministrazioni - la gran parte purtroppo - che sono ferme ancora al pennino con il calamaio ed alla materialità dei controlli sia fisici che documentali. Per non parlare dei ritardi che il Paese sconta in termini di 5G, reti immateriali, banda ultra larga, autostrade digitali. Eppure anche i ragazzi ormai sanno che sul trasporto dati, sugli Smart Data, sull'Internet of Things, sulle tecnologie blockchain, sull'Intelligenza Artificiale, si fonderanno sempre più i business connettivi, e quindi logistici, del futuro. Gli oneri burocratici ed i ritardi digitali sulla logistica pesano per circa 30 di quei 70 miliardi complessivi. A nostro avviso

con il DL Semplificazioni si è persa una grande occasione per iniziare ad introdurre almeno alcuni primi, semplici, elementi di semplificazione per il Settore. In questo senso parlavo di un Provvedimento troppo schiacciato sulle modifiche al Codice Appalti. Abbiamo presentato alcune proposte, tre e a costo zero, anche sul DL Agosto. Speriamo vengano accolte.

A partire dalla necessità di introdurre nell'ordinamento civilistico italiano il contratto commerciale delle spedizioni e della logistica.

Ma avere una politica per la logistica significa anche aiutare le nostre imprese a stare sui mercati internazionali. Abbiamo lanciato l'idea di una Servizi 4.0, un provvedimento gemello di Industria 4.0, che aiuti il comparto a crescere. Serve un quadro coerente e semplice di incentivi, agevolazioni, supporto agli investimenti innovativi, alla formazione permanente, ai partenariati pubblico privato, all'internazionalizzazione, all'aggregazione tra imprese, alla costituzione di Centri di Competenza per il trasferimento tecnologico.

Siamo l'unico Paese europeo a non avere "campioni nazionali" in ambito logistico: si pensi al confronto con la Germania che con Eurokai Contship, Dhl, Hapag Lloyd, Lufthansa Cargo e DB Schenker presidia l'approvvigionamento e l'export di merci e mercati strategici via porti, mare, terra, gomma, ferro e spedizioni. Discorso simile potremmo fare per la Francia, l'Olanda, il Regno Unito, la Danimarca, la Svizzera. Per non parlare di Cina e Stati Uniti. Insomma, ciò che altrove è scontato da decenni, in Italia non è neanche ancora tema di dibattito nell'agenda economica e istituzionale del Paese.

Delle circa 90 mila imprese logistiche



italiane invece, di ogni segmento della supplychain, oltre l'85% ha meno di 5 milioni di fatturato e meno di 10 addetti di media. E meno male che molte aziende multinazionali straniere sono presenti ed operano nel nostro Paese, apportando valore e competitività al nostro sistema economico. Ma ciò ovviamente non basta a consentire all'Italia di avere un ruolo da protagonista sui mercati globali e nel commercio internazionale. Abbiamo bisogno di un robusto tessuto di Pmi logistiche nazionali e di grandi imprese nazionali del settore: le nostre aziende vanno aiutate a crescere ed a consolidarsi. Qui non parliamo di "misure verticali" – ferrobonus, marebonus, incentivi all'autotrasporto, sconti sui canoni concessori ecc. – che, al massimo, aiutano il settore a sopravvivere. Chiediamo più coraggio e più visione strategica perché gli interessi del Settore Logistico coincidono con gli interessi economici nazionali.

Infine, la "quarta gamba del tavolo": urge una politica fiscale che soprattutto sul costo del lavoro aiuti ad alleggerire il conto economico delle imprese. Il nostro è un Settore labour intensive per definizione. Le nostre aziende sono fatte di corrieri, autisti, macchinisti, portuali, driver, operatori di magazzino, oltre che da quadri, data scientist, manager, addetti alle scorte, manutentori delle flotte, lavoratori delle officine. Abbiamo 800 mila addetti diretti ed 1,5 milioni se si conta il primo cerchio dell'indotto: il costo del lavoro è quasi sempre la principale voce di costo dei bilanci delle nostre aziende. Durante il lockdown siamo rimasti sempre aperti e operativi, seppur con contrazioni di traffici significativi: 20% il calo medio dei volumi trasportati. Su 450/480 milioni di tonnellate merci che il Paese movimentava ogni anno in entrata ed in uscita,

significa circa 80 milioni di tonnellate in meno. In fatturato, fa più o meno 18 miliardi di perdite rispetto agli 85 miliardi del 2019. Ma le nostre aziende sono rimaste aperte per garantire il trasporto di ogni modalità di merce consentita, e quindi abbiamo potuto fruire pochissimo degli ammortizzatori sociali. Ci si renderà conto che con 1/5 dei volumi in meno ma con quasi il 100% del costo del lavoro rimasto uguale, le aziende vivono una situazione di grande difficoltà. Ora è il momento di ridurre in maniera significativa il "cuneo fiscale lato imprese", altrimenti non ne verremo fuori. E questa richiesta vorremmo avanzarla di intesa con le tutte le altre principali Confederazioni datoriali e di intesa anche con il Sindacato. Far guadagnare di più i lavoratori e far risparmiare un po' di soldi alle aziende, anche al fine di liberare risorse per investimenti e formazione, dovrebbe essere un sacrosanto impegno comune.

Ai colleghi del sindacato, di cui poi avremo il piacere di sentire una parte importante, vorrei lanciare un messaggio. Come voi crediamo nell'unicità del Ccnl. Solo un grande contratto inclusivo, in quanto stipulato dalle forze datoriali e sindacali più rappresentative, può fornire risposte alle esigenze organizzative delle imprese e certezza di diritti ai lavoratori.

Solo un grande contratto può stoppare la concorrenza sleale dei contratti pirata che, come ci dice il Cnel, si sta facendo sempre più agguerrita. Se allora l'unicità del Ccnl è un valore da preservare affrontiamo il rinnovo con senso di responsabilità focalizzandoci sulle misure che possono aiutare le imprese e i lavoratori a superare le ripercussioni della pandemia. Fare come se nulla fosse sarebbe un boo-



merang che rischierebbe di innescare una conflittualità che non gioverebbe a nessuno.

Sono convinto della serietà dei nostri interlocutori e sono certo che, come è nella tradizione della Confetra, sapremo trovare con il buon senso le soluzioni che meglio si adattano alla straordinarietà del momento.

Consentitemi infine di ringraziare il Ministro Provenzano, con il quale abbiamo condotto – e vinto – la battaglia per l'estensione del Credito di Imposta anche al Settore Logistico, a partire ovviamente dalle Zes. Ma non solo per le Zes.

Il Ministro Amendola, con il quale abbiamo condiviso giornate e notti di lavoro quando, all'inizio della pandemia, i nostri mezzi venivano arbitrariamente bloccati alle frontiere da incomprensibili scelte dei Paesi europei confinanti e non solo confinanti.

La Ministra De Micheli, che è stata al nostro fianco su mille vertenze e mille difficoltà: dallo sblocco dei Codici Ateco, per consentire alle nostre imprese di operare in deroga al lockdown previsto dai diversi Dpcm che si sono succeduti, all'introduzione del Settore Logistico – nell'articolo 61 del DL Cura Italia – tra le filiere strategiche e di rilevanza nazionale.

Passando per l'apertura dei magazzini della committenza per decongestionare porti e hub logistici e dal paziente lavoro di mediazione da lei svolto per addivenire alla stipula del Protocollo sulla Sicurezza.

Così come non dimenticheremo l'impegno del Ministro Speranza per ripristinare i voli aereo cargo già dall'1 Febbraio dopo la proclamazione del blocco dei

voli diretti Italia – Cina, o quello del Ministro Patuanelli sull'estensione al nostro settore di tutta una serie di misure incentivanti a sostegno degli investimenti innovativi e della crescita dimensionale delle imprese.

Cerchiamo di fare rappresentanza in maniera equilibrata, con un sano strabismo che guarda sia agli interessi diretti delle nostre imprese e del nostro Settore, sia al più complessivo interesse generale del Paese. Diamo merito e riconoscimento per le azioni del Governo che ci convincono, ma siamo anche netti nel denunciare le scelte che – a nostro avviso ovviamente – non vanno nella giusta direzione.

Con grande chiarezza e limpidezza, conduciamo una interlocuzione con il Governo e con i Gruppi Parlamentari di maggioranza e opposizione sempre sul merito dei Provvedimenti, e mai condizionata da elementi politici.

In estrema sintesi, e concludo: chiediamo oggi all'Esecutivo una nuova stagione di politica economica che consideri la Logistica, nella sua accezione più ampia e trasversale, come il pilastro intorno cui costruire il rilancio del Paese. Logistica competitiva per noi significa infrastrutture materiali e digitali, imprese strutturate innovative e competitive, semplificazioni procedurali su controlli di merci e vettori, politiche fiscali premianti, ed una visione ambiziosa del ruolo dell'Italia nel commercio internazionale e nella geo economia degli scambi.

Come sempre, non faremo mancare il nostro contributo di analisi, idee e proposte.



fedit FEDESPEDI Assologica A.N.T.E.P.  
 Assohandlers ANASPED ASSITERMINAL  
 FER CARGO Unione Interporti Riuniti  
 RTI fisi  
 ASSO FORALE ASSOCAD  
 ASSOESPRESSI ASSEFERRE  
 ASSOFERR

# AGORÀ confetra 2020

IN COLLABORAZIONE CON:



# INTERVENTO DEL PRESIDENTE IPSOS **Nando Pagnoncelli**

## **La reputazione del settore logistico in epoca di Covid**



Il Presidente di Ipsos, Nando Pagnoncelli, ha presentato i risultati del progetto di ricerca congiunto con Confetra sulla reputazione del settore logistico.

“Il Covid ha cambiato molto le opinioni dei cittadini sul settore della logistica e del trasporto.

Riguardo all'emergenza, tra di essi c'è disorientamento sulla situazione attuale e quella futura: un terzo ritiene che il peggio sia passato, il 27% che debba ancora arrivare, il 22% che siamo all'apice dell'emergenza, mentre il restante 20% non sa rispondere”.

Di certo c'è però l'incertezza sul futuro: quasi tre italiani su quattro ritengono molto o abbastanza probabile l'arrivo di una seconda ondata di contagi da Covid.

Alla luce di questa situazione, prima di andare avanti nell'indagine sulla percezione attuale, andiamo a rivedere alcuni elementi del settore della logistica che avevamo analizzato lo scorso anno durante l'Agorà.

C'erano degli aspetti che mostravano un chiaroscuro rispetto al settore: esprimendo un'opinione su alcuni settori, risultava che logistica e trasporti stavano nella parte bassa della graduatoria di importanza.

I tratti di immagine prevalenti sul trasporto avevano connotazioni negative quali obsoleto, inaffidabile, inefficace, costoso.

Quando si parlava di logistica le risposte erano più positive e ci si riferiva ad essa con termini come indispensabile, veloce.

Ma quel che ci aveva colpito di più in quell'indagine, era che solo un italiano su quattro conosceva almeno uno dei primati che il



# LA NOTORIETA' DEI PRIMATI NEL SETTORE TRASPORTI-LOGISTICA

La ricerca realizzata da Ipsos in occasione dell'Agorà 2019

## Il 24% dichiara di conoscere almeno un primato

CONOSCITORI



### TRAFFICO MARITTIMO PER CAMION E TIR

L'Italia è il primo Paese europeo, ed il secondo al mondo dopo il Giappone, per traffico MoS, cioè per trasporto marittimo via traghetto per camion e TIR.

11%



### AEROPORTO DI ROMA FIUMICINO

Risulta essere il primo al mondo per qualità dei servizi complessivi.

10%



### DOGANE

Le Dogane italiane sono le seconde al Mondo per livello di digitalizzazione e tempi dei controlli sulla merce

8%



### LOGISTICA TRAINO PER GLI INVESTIMENTI IMMOBILIARI

Il settore logistico è il primo settore per investimenti immobiliari. Circa il 15% di tutti gli investimenti immobiliari nel 2018 sono stati destinati a magazzini merci, centri di distribuzione, interporti, cargo village

8%



### LOGISTICA, MOTORE DEL PIL

La logistica italiana produce il 9% del PIL del Paese, seconda solo alla manifattura (18.8%)

8%

© Ipsos

Base: totale intervistati n=981 interviste: rilevazione ottobre 2019



settore della logistica e trasporto italiano può vantare: essere il primo Paese europeo, ed il secondo al mondo dopo il Giappone, per traffico Mos, cioè per trasporto marittimo via traghetto per camion e Tir, avere un aeroporto come quello di Roma Fiumicino, il primo al mondo per qualità dei servizi complessivi, ed essere posizionati al secondo posto mondiale con le Dogane italiane per livello di digitalizzazione e tempi dei controlli sulla merce.

Altro primato che riguarda la logistica è quello che la rende il primo settore per investimenti immobiliari. Circa il 15% di tutti gli investimenti immobiliari nel 2018 sono stati, infatti, destinati a magazzini merci, centri di distribuzione, interporti, cargo village.

Perfino un primato di cui andare molto fieri, ovvero che la logistica italiana produce il 9% del Pil del Paese, seconda solo alla manifattura (18.8%), era conosciuto solo dall'8%.

La ricerca 2019 evidenziava, in sintesi un deficit conoscitivo da parte dell'opinione pubblica.

Da qui si è partiti per mettere a punto un piano di ricerca su un campione di oltre 1250 persone, rappresentativo della popolazione adulta italiana.

Le loro interviste, avvenute nella prima metà di Febbraio, prima della fase acuta del Covid, sono state seguite da un ascolto delle conversazioni in rete da Gennaio 2019 a Giugno 2020, con quasi 900 mila contenuti per arrivare a una fase di indagine presso gli osservatori privilegiati: policy maker, accademici, giornalisti, rappresentanti dei corpi intermedi, intervistandoli a Giugno 2020.

Quella che ne è venuta fuori è una percezione generale del settore logistico che viene considerato fondamentale, strategico e indispensabile per il sistema economico del Paese.

Se da un lato viene ritenuto affidabile e nel complesso efficiente, con standard migliorati rispetto al passato, dall'altro lo si pensa come in ritardo e frenato nel suo sviluppo e potenzialità perché penalizzato da un Sistema paese inadeguato per infrastrutture e da un mercato che punta in primo luogo a contenere i costi.



C'è poi l'idea che sia un settore poco valutato e sostenuto dalle istituzioni e, all'interno del sistema produttivo, considerato secondario, quasi ancillare.

Terzo elemento importante è l'immagine riduttiva e penalizzante, del tutto antitetica rispetto al peso che riveste, reputata poco capace di comunicare e poco visibile.

**In questo quadro, l'irruzione del Covid ha permesso al settore di disporre di un'immagine decisamente più visibile mettendo in luce la sua affidabilità e la sua centralità.**

Si riconoscono gli sforzi messi in atto dagli operatori per garantire efficienza a fronte di un aumento delle richieste e questo ha permesso di definire ora un'immagine maggiormente aderente alla realtà, con una più alta consapevolezza della sua importanza.

I trasportatori sono stati addirittura definiti eroi nella fase emergenziale e riconosciuti anche dalle massime cariche istituzionali, fino al Pontefice.

Per quel che riguarda "l'ecosistema internet", in un anno e mezzo, da Gennaio 2019 fino all'arrivo della pandemia, si era avuta una stabilità nel numero delle conversazioni e dei contenuti che avevano a che fare con la logistica per poi avere un picco nel periodo del suo conclamarsi.

L'importanza strategica del settore della logistica e dei trasporti si rende evidente quando viene inserito nel Dpcm del 22 Marzo 2020 tra i codici Ateco essenziali per il nostro Paese.

A questo punto dobbiamo necessariamente sottolineare il divario significativo tra come oggi si presenta il settore e come invece potrebbe essere.

Per il primo aspetto esso ricopre un ruolo chiave nell'economia del Paese,

imprescindibile su vari fronti, dalla distribuzione di prodotti al consumo, all'approvvigionamento di materie prime ai settori produttivi e, più in generale, all'import e all'export nazionale.

Si considera un elevato potenziale di crescita che risiede soprattutto nelle peculiarità del nostro Paese ossia una collocazione geografica favorevole e un'economia fortemente vocata all'esportazione.

Grazie ai buoni standard prestazionali a livello di copertura territoriale, la tempestività e la qualità del servizio, si ritiene godano di una sostanziale affidabilità.

Ma, guardando al confronto con gli altri paesi europei, si pensa che esso non sia pienamente sfruttato e valorizzato, apparendo arretrato in termini di sviluppo e più debole sul piano competitivo.

Il pensiero comune è che ci siano ampi margini di miglioramento, processo ostacolato, però, da fattori di tipo endogeno ed esogeno al settore stesso.





## FATTORI ESOGENI

Quelli esogeni consistono nel fatto che hanno da fare con carenze e ritardi sul piano infrastrutturale e con un retaggio culturale, ovvero una scarsa cultura della logistica in ragione della peculiarità del nostro sistema imprenditoriale basato su imprese piccole e medie incentrate più sulla produzione che sul trasporto. Si pensa, inoltre, che il freno, sia tirato da una limitata considerazione a livello politico culturale.



## FATTORI ENDOGENI

Tra i fattori endogeni si colloca, invece, l'idea di un sistema debole e frammentato, con una cultura di scarso senso imprenditoriale affiancato dalla carenza di risorse umane perché poco attrattivo, con una sottovalutazione del ruolo e della prestazione dovuta a un mercato che si orienta verso l'abbattimento dei costi.

Le aziende spesso tendono a considerarlo come una funzione "a sé stante" anziché parte integrante della filiera produttiva, con una scarsa capacità di fare lobbying e proporsi in modo unitario. Quando nella nostra indagine chiediamo "...se lei dovesse consigliare a qualcuno di cercare lavoro, a quali settore lo indirizzerebbe?", la logistica e le spedizioni vengono citate da circa il 24% e, più o meno sullo stesso livello si trovano altri settori come la moda, il chimico farmaceutico.... Mentre, invece, il trasporto e le merci si posizionano all'ultima posizione con il 9% delle citazioni. Abbiamo sottoposto all'attenzione degli intervistati anche un altro aspetto: quello degli investimenti nel settore. Nell'opinione pubblica prevale la convinzione che sia un comparto su cui si investe poco, soprattutto a confronto con gli altri paesi europei.



Questo limitato investimento, nelle convinzioni delle persone interpellate, ha come contro altare l'idea che questo tipo di investimenti sia ritenuto importante dalla quasi totalità della popolazione.

È chiaro, in sintesi, che un miglioramento futuro del posizionamento del settore deve passare attraverso obiettivi diversificati che riguardano una pluralità di target.

La popolazione deve essere più e meglio informata in modo che sia possibile promuovere una percezione della logistica più veritiera e aggiornata. Anche nel mondo imprenditoriale serve una maggiore consapevolezza del ruolo che essa riveste come snodo nevralgico dell'intera filiera produttiva. Nei confronti delle istituzioni è altresì importante agire affinché la strategicità del comparto logistico possa ottenere maggiore considerazione e riconoscimento, così come avvenuto durante la fase acuta del lockdown.

Infine non va sottovalutato l'intervento nel mondo della scuola e della formazione perché si possa adeguare l'offerta alle esigenze del settore con percorsi formativi ad hoc, ma soprattutto aumentandone l'attrattività.

Fra gli operatori del settore serve promuovere una cultura imprenditoriale più solida e diffusa, ma anche gli organismi di rappresentanza devono cercare di creare una maggiore sinergia, in modo da conseguire una visione più unitaria dell'intero comparto.



# INTERVENTO DEL MINISTRO AFFARI EUROPEI

## **Enzo Amendola**



### **Pianificare investimenti nel nostro sistema economico**

Il 21 Luglio 2020 abbiamo firmato un accordo a livello europeo che allinea le grandi istituzioni comunitarie, come la Commissione, la Bce e il Consiglio europeo, per fornire una risposta di politica fiscale di natura unitaria idonea ad affrontare la recessione e pianificare un programma di investimenti su lungo periodo.

Abbiamo poi firmato l'accordo per il nuovo piano di bilancio europeo 2021-2027 e il Next Generation Eu, un fondo alimentato a bond di 750 miliardi, per investire su una transizione che sia innanzitutto ecologica e digitale, che aiuti il sistema produttivo e renda più forte e resiliente la nostra economia.

Questo accordo permette all'Italia, non soltanto di affrontare, con gli stanziamenti posti fin'ora in bilancio, il tema della coesione sociale e della protezione dei cittadini colpiti dalla crisi sanitaria che sta continuando a produrre i suoi effetti sull'economia del Paese, ma anche di pianificare una politica di investimenti e trasformazione del nostro ecosistema economico e produttivo affinché tutti gli operatori concorrano a costruire una politica basata sulla fiducia, sugli investimenti tecnologici e sulle infrastrutture di mobilità e logistica che renda più competitivo il Paese.

Abbiamo già iniziato a discutere a proposito degli elementi di riforma interna dell'Unione europea, dovrà trattarsi di provvedimenti che risultino capaci di modificare le politiche tradizionali, come il mercato interno e le sue regole, la politica industriale, le infrastrutture digitali che, nell'insieme, costituiscono uno dei grandi motivi di investimento della Ue.

Per questo l'Europa si sta predisponendo per una diversa dimensione, anche per quello che riguarda la libera circolazione delle merci e delle persone, un tema che ci ha preoccupato e che,





all'inizio della crisi Covid, ha provocato molti problemi anche al nostro Paese. Ciò in alcuni passaggi è stato inaccettabile, ora la gestione della crisi e la funzione di coordinamento a livello di Commissione e governi, è oggetto di uno studio diverso.

L'Europa, come l'Italia, deve affrontare la sfida senza pensar di poter agire nelle stesse condizioni pre Covid: servono regole chiare e scritte ed è evidente che a livello europeo le decisioni adottate delineano una ricchezza di occasioni in termini di possibilità di modifica degli assetti regolatori che ci hanno svantaggiato, soprattutto c'è bisogno di una concorrenza basata su regole comuni per tutti i ventisette.

Questa è la sfida che ci attende nei prossimi mesi: riuscire ad organizzare una strategia di investimenti comuni capace di elevare il dato medio italiano, che era più basso della media europea, e riesca a progredire nei negoziati per modificare elementi di regolazione dei mercati, della concorrenza e degli investimenti sulle infrastrutture che non erano all'altezza della nostra produttività già ante-

riormente al Covid.

Questo è l'impegno del Governo.

Il fondo Next Generation ha proprie linee guida europee che si trovano in sintonia con quelle inviate al parlamento, per questo servirà una interlocuzione con le categorie a partire dal 15 Ottobre che ci porterà a presentare il piano ufficiale con i progetti ufficiali dal Gennaio 2021. A fianco della programmazione per il bilancio 2021-2027 c'è una sfida enorme: concentrare il lavoro su obiettivi concreti che abbiano effetti sulla crescita del Paese, sulla produzione, sul Pil e sull'indice dell'occupazione femminile e giovanile che, a livello europeo, ci vede in preoccupante ritardo.

Su questo ci incontreremo per analizzare, discutere e dialogare con la Ministra De Micheli compiendo uno sforzo collettivo che deve mobilitare il Paese per giungere all'appuntamento del Gennaio 2021, che dia ristoro al Paese e lo rilanci nella suo processo di modernizzazione, di crescita della giustizia sociale e verso una più concreta applicazione ai diversi settori del mondo economico e produttivo.

# INTERVENTO DEL VICEPRESIDENTE CONFINDUSTRIA



## Vito Grassi

**Senza una logistica  
competitiva, il manifatturiero  
non ha spazio**

L'intervento di Vito Grassi, Vice Presidente di Confindustria è stato introdotto da Marco Morino che ha esordito ricordando come in Italia la cultura legata all'industria si sia sempre preoccupata poco del modo in cui il prodotto finito raggiunge i mercati per poi chiedere a Grassi come sia possibile far comprendere il concetto basilare secondo cui, se non si dispone di una logistica apprezzabilmente competitiva, non si potrà neppure pensare ad avere lo spazio per una manifattura concretamente sviluppata.

Grassi, dopo aver ringraziato per l'invito a partecipare ad Agorà, ha sostenuto con soddisfazione che oggi, nel settore logistico, si è avuto un importante recupero nella considerazione internazionale e ciò è rilevato non soltanto dai chiarissimi ed eloquenti risultati della ricerca di Pagnoncelli, evidenziati anche dall'intervento del Premier Giuseppe Conte, ma anche dal fatto che già prima la Ministra De Micheli aveva inserito tra i codici strategici più significativi per l'attività del Paese, proprio quelli della logistica.

Nelle aree Zes, grazie al Ministro Provenzano, si era raccolta finalmente la possibilità di inserire il codice Ateco tra le attività che potevano accedere alle contribuzioni. Esistono diversi segnali indicanti che il settore della logistica e, più in generale, di tutti i servizi coinvolti nella tematica del manifatturiero, attribuiscono spazi sempre maggiori ai grandi brand della borsa mondiale dove, nelle prime posizioni, possiamo trovare oggi molte più società di servizi rispetto a qualche anno fa.

L'industria manifatturiera e la logistica sono sempre state inscindibilmente legate ed interconnesse, esse partono insieme per



poi procedere parallelamente verso un miglioramento progressivo dell'efficienza della produzione e della consegna dei beni. Oggi, dunque, registrare questo segnale di fiducia e di accresciuta reputazione ci incoraggia a sperare che anche sulla manifattura possa riversarsi lo stesso tipo di valutazioni

La relazione del Presidente Nicolini ci vede facilmente d'accordo, poiché i punti sulla semplificazione e sull'abbattimento del cuneo fiscale sono cavalli di battaglia imprescindibili che portiamo avanti da molto tempo. Il Covid ha avuto l'effetto di alterare ed accelerare un po' tutti i processi, noi reputiamo che, anche dal punto di vista delle azioni industriali, si possa oggi ragionare su un mutamento di passo, sul modo di muoverci secondo schemi rinnovati. Il Covid ha portato nella logistica e, praticamente, in ogni altro settore, una diversità sostanziale nel sistema organizzativo, basti pensare al così detto smart working, che solo in pochi casi ha alle spalle un'organizzazione veramente smart e, spesso, costituisce una modalità per continuare a lavorare in un momento di emergenza.

Questa forma, per diversi aspetti nuova, oggi va, per così dire, a sistema, sta cambiando un po' la vita a tutti. Noi riteniamo che la fabbrica, con tutte le sue componenti, ivi comprese le organizzazioni sindacali e le istituzioni, potrà tornare a ragionare per tradurre e declinare in tutte le sue forme il messaggio che viene prepotentemente fuori dalla crisi: nessuno può farcela da solo.

Dobbiamo tutti lavorare per un efficace rilancio del Paese, ma non per ristabilire le condizioni pre-Covid, perché se oggi nessuno può dirsi soddisfatto dei dati macro economici, va ricordato che anche prima della pandemia la situazio-



ne non era tale da stare troppo allegri. Una volta che avremo ottenuto dall'Europa gli strumenti per ridurre il divario tra il Meridione ed il Settentrione d'Italia e per sopperire alla carenza di infrastrutture che frenano in particolare il Mezzogiorno e il settore logistico, credo che ci troveremo di fronte a un'occasione davvero storica, nella quale non occorrerà fare troppi distinguo sulla quantità delle risorse, ma, se mai, sull'impiego e sulla qualità di impiego di quelle risorse. E' questo, più di ogni altro, il tema che dovremo dibattere, su cui fare veramente quadrato per conseguire un'auspicabile unità di intenti e per agire nell'ambito di una visione unitaria e condivisa delle nostre prospettive di sviluppo.

# INTERVENTO DEL SEGRETARIO GENERALE CGIL



**Maurizio Landini**

**integrazione di sistemi**

Maurizio Landini, segretario generale della Cgil, per essere stato a lungo segretario della Fiom, in particolare del settore manifatturiero, è un profondo conoscitore del mondo industriale quindi può tracciare un'analisi delle ragioni per cui la logistica non riesce a polarizzare la stessa attenzione che si appunta, invece, sull'industria.

Per quali motivi in Italia la logistica è sempre stata sottovalutata e non la si è mai trattata con politiche industriali di sostegno, come è stato fatto per il comparto industriale con il provvedimento "Industria 4.0" di cui, invece, la logistica non gode? Ora, come ha accennato il presidente Nicolini, la logistica ha chiesto un provvedimento analogo con servizi 4.0 per aiutare la crescita, soprattutto nel digitale.

**Il grande ritardo delle imprese logistiche italiane, spesso di piccole dimensioni, è anche un ritardo digitale. Allora, segretario, lei che viene dall'industria, dalla metalmeccanica, cosa può dire sulla logistica?**

Anzitutto ringrazio Confetra per questa possibilità di confronto e di discussione. Ci troviamo ad un passaggio molto importante per il nostro Paese, per il nostro sistema industriale, ma anche per la vita delle persone, credo che sia giunto il momento del confronto e della discussione per prendere le decisioni e per non cadere in scelte sbagliate, visto che siamo in una situazione che, sotto molti punti di vista, considero irripetibile. Oggi il nostro Paese può avere a disposizione sia le risorse sia il tempo per poter fare scelte mai fatte da anni.

Sono d'accordo con una cosa che il presidente Nicolini ha detto nella sua relazione e che, se ho ascoltato bene, era un tema che emergeva anche da tutto il lavoro molto prezioso e importante del dottor Pagnoncelli. Uno dei punti che io vedo è che c'è la necessità di fare sistema. Questo comporta un cambiamento per tutti noi. Ad essere onesti, non si tratta di chi ha capito tutto e chi deve ancora capire, e ciò, da un certo punto di vista, significa avere che



un'idea di politica industriale e di politica economica in cui fare sistema non è un banale slogan, ma diventa una pratica con cui noi dobbiamo ragionare ed agire, anche perché, secondo me, è un errore continuare a pensare che c'è un sistema manifatturiero e che c'è un sistema logistico.

In realtà, infatti, siamo di fronte al fatto che, o si costruisce una concezione dei sistemi - come si dice adesso - di filiere produttive, di filiere industriali, dato che lo stesso prodotto ha mutato la sua concezione, o si sarà perduta una grande occasione. Se noi ragioniamo su cos'è il prodotto oggi - lo dico in modo classico e faccio questo esempio per rendere chiaro il concetto - vediamo che il prodotto non è più l'auto, il camion, la moto, la nave, il prodotto è la mobilità.

Il prodotto è come si spostano le persone, come si spostano le merci, come costruisci la città, la sostenibilità ambientale....., quindi, oggi parlare sia di infrastrutture, che è un tema che dobbiamo affrontare, sia parlare di che cosa vuol dire una integrazione dentro il sistema della mobilità, ma anche una integrazione tra i diversi sistemi, oltre che parlare di formazione e di progettazione, significa non parlare di realtà che tra di loro restano scollegate. Pur non banalizzando i caratteri che ogni attività porta con sé e che occorre conoscere ed approfondire, dovremmo essere in grado di capire cosa sta succedendo. Ma fare sistema, secondo me, vuol dire avere proprio questa nuova dimensione. Tanto più che oggi è la tecnologia digitale che attraversa qualsiasi attività economica, sociale e umana; tutti, in questi mesi di pandemia, abbiamo vissuto questo fenomeno e anche la velocità e l'accelerazione con cui si è mosso e muove, come esso determina l'opportunità di fare sistema, perché uno degli elementi con cui sicuramente siamo chiamati a fare i conti è la tecnologia digitale.

Loro dei nostri giorni è la gestione dei dati, il possesso delle informazioni, la capacità di farle circolare e la velocità con cui si le mette assieme e si fa sistema in questa direzione. Di tutto questo dobbiamo ragionare, non di come aver paura di affrontare questa situazione, ma di come vogliamo governare questo processo.

La logistica non è semplicemente l'e-commerce, ma, se guardiamo anche i cambiamenti e i comportamenti delle persone, è indubbio che l'accelerazione e l'uso delle tecnologie digitali nell'acquisto dei beni e nella vita delle persone non faranno dei passi indietro. Il tema, quindi, è come si ridisegnano tali contesti. Tra questi c'è anche la formazione, che non riguarda solo gli autisti e che, in ogni caso, è un problema reale.

Non bisogna guardare solo alla formazione, ma anche alle condi-



zioni di lavoro per capire perché c'è difficoltà a trovare persone che vogliono fare questo lavoro. La formazione e la conoscenza oggi diventano un elemento trasversale, sia per come riformiamo la scuola, sia per come la formazione e la conoscenza, diventano un diritto soggettivo e permanente lungo tutto l'arco della vita lavorativa delle persone e come questa competenza sia in grado di produrre un valore aggiunto che può qualificare la costruzione di sistemi d'impresa. Questo, fra l'altro, è uno fra i problemi che dobbiamo affrontare.

Continuiamo a dire che siamo un Paese fondato sulle Pmi - ed è assolutamente vero - ma il punto che abbiamo di fronte è come noi facciamo sistema, come costruiamo rete e aumentiamo la dimensione delle imprese, come siamo in grado di raggiungere un'integrazione tra il nostro sistema di imprese. Questo credo sia uno dei problemi che abbiamo di fronte, per il quale serve una politica industriale. Sicuramente l'industria 4.0 è stata un'intuizione, ma, se andiamo a vedere i dati, l'80% dei finanziamenti è concentrato nel Centro Nord del Paese e la maggioranza di questi investimenti è stata fatta dalle imprese di maggior dimensione e da quelle che già esportavano e avevano una certa struttura.

Quindi, se impariamo da questa esperienza, non basta dire semplicemente facciamo il 4.0 anche negli altri settori; parlando di logistica dobbiamo immaginare l'Italia come il polo logistico del Mediterraneo, non solo perché fa circolare merci e persone, ma perché può diventare anche un polo di valorizzazione culturale e storico dei nostri beni.

Prima, se non ho capito male, il presidente Nicolini faceva un esempio di come si usano poco i porti e di come le merci arrivano in Italia dopo essere state scaricate in porti esteri: parlare di

logistica, di mobilità e della creazione di valore aggiunto vuol dire che nei nostri scali marittimi, oltre all'adeguamento dei fondali per far arrivare le grandi navi, uno dei problemi è che, se non vogliamo diventare semplicemente soggetti che trasportano, ma diventare soggetti che danno valore aggiunto alle merci in arrivo, dobbiamo investire nelle grandi aree retroportuali.

Ad esempio c'è un vecchio progetto per collegare il porto di Genova con Alessandria di cui si discute da anni e che non viene realizzato. Quindi, dato che stiamo vivendo una fase in cui pare sussistere anche una stabilità di Governo e della possibilità di avere una quantità di risorse economiche europee senza precedenti, alle quali, con le dovute riforme, si potrebbero anche aggiungere risorse nazionali, penso che questa sia un'occasione che non dobbiamo assolutamente disperdere.

Per concludere, vedo almeno tre obiettivi importanti da raggiungere. Il primo è costituito dalle infrastrutture. Questo è il momento di operare tutta una serie di investimenti, di intervenire in maniera molto forte sulle ferrovie, sui porti e, naturalmente, anche sulla viabilità per superare le strozzature esistenti.

Sapendo che, quando facciamo queste scelte, dobbiamo avere anche un'attenzione verso l'ambiente poiché per i fondi europei, come ha ricordato la presidente Ursula von der Leyen, si avranno dei condizionamenti e dei vincoli rispetto anche alle finalità con cui vengono erogati ed agli obiettivi che si vogliono realizzare.

Parallelamente a questo c'è sicuramente da vedere come si costruisce un sistema logistico integrato che sappia creare valore aggiunto, una rete fra le imprese e una dimensione d'impresa, perché nel mondo ci sono grandi gruppi e grandi multinazionali.





Si presenta quindi un problema sia per chi fa l'imprenditore, sia per le politiche pubbliche che vengono adottate in questa direzione, sia per quale possa essere il ruolo pubblico anche per le imprese che svolgono una funzione nel sistema logistico.

A tale proposito penso a tutta la questione che può riguardare un grande gruppo come Poste Italiane; dall'altro canto, in termini sindacali, ho apprezzato molto il richiamo contenuto nella relazione del presidente Nicolini sul ruolo della contrattazione collettiva e sul ruolo del contratto nazionale. La piccola impresa e la frammentazione a volte hanno portato a una grande precarietà nel settore e, in alcuni casi, ad una competizione tra le persone che per vivere lavorano nella logistica, una competizione giocata, non sulla qualità dei servizi forniti, ma, in alcuni casi, sui minori diritti o sui minori costi.

Sicuramente oggi occorre fare un ragionamento in cui anche la contrattazione collettiva e i contratti nazionali diventano uno strumento non esclusivamente di regolazione e tutela dei diritti delle persone e della corretta competizione tra imprese, con regole chiare e trasparenti, ma anche come strumento di regolazione e di integrazione della crescita del settore, che non si configuri in una inaccettabile guerra commerciale.

Ciò significa affrontare anche la questione fiscale. Come organizzazioni sindacali abbiamo delle proposte, ma questo è un tema che andrà affrontato a parte.

Infine, oggi siamo sicuramente di fronte a un processo di cambiamento. La logistica non è semplicemente un servizio dell'industria, ma un pezzo integrato con il sistema industriale, senza il quale non andremmo da alcuna parte; recuperare i ritardi del nostro Paese vuol dire cambiare una cultura. Mi permetto di dire che c'è sicuramente un cambiamento, anche sindacale, ma penso ci sia anche un cambiamento di cultura imprenditoriale e di cultura politica del Governo, nel senso di fare politica industriale, il che non significa semplicemente dare incentivi, ma individuare priorità, settori su cui intervenire e fare quella sana politica industriale che in questi anni non è stata perseguita.

# TAVOLA ROTONDA CONDOTTA DAL GIORNALISTA



**Marco Morino**

**Il Sole 24 ore**

A conclusione dell'intervento di Nando Pagnoncelli, è iniziata la seconda parte dell'assemblea Confetra, ovvero l'Agorà, condotta dal giornalista Marco Morino de "Il Sole 24 Ore", dove il settore della supply chain si è confrontato con i principali stakeholder istituzionali.

Guardando il sondaggio Ipsos - ha esordito Morino - colpisce il fatto che il trasporto merci si trovi in ultima posizione come attrattiva occupazionale, il che spiega molti dei diversi fenomeni della logistica. Il settore dell'autotrasporto merci è caratterizzato da una disperata domanda di autisti che non riesce a soddisfare. Si stima, infatti, che in Italia, nei prossimi anni, usciranno dal mondo del lavoro circa 15mila autisti e non se ne troveranno altrettanti pronti a sostituirli. Quindi avremo 15mila posti di lavoro disponibili senza, però, che sia facile trovare chi li occuperà.

Come abbiamo visto nel sondaggio, il trasporto merci è proprio l'ultimo nella classifica e questo ci dice come è percepita la logistica dall'opinione pubblica.

Comunque il trasporto su gomma resta la modalità prevalente e dominante per la spedizione e la consegna dei prodotti, quindi se questo settore è già colpito dalla prospettiva di mancanza di mano d'opera, è evidente che qualche difficoltà c'è.

La logistica ha sempre avuto gravi problemi di immagine migliorati, in qualche modo, grazie al lockdown, frangente in cui, finalmente, si è compresa l'importanza strategica di un settore che ha mantenuto in piedi il Paese. Senza la logistica avremmo davvero chiuso. Basti pensare soltanto alle spedizioni farmaceutiche e a quelle alimentari che sono state garantite esclusivamente dalle imprese della logistica.





Ma adesso - ha chiesto Morino rivolgendosi al Presidente Nicolini e a Pagnoncelli - cosa deve fare la logistica per non disperdere il patrimonio di consapevolezza che così faticosamente si è conquistata in questi mesi?

Il Presidente Nicolini ha ricordato che Confetra, da oltre due anni, ha cambiato regime rispetto a prima della sua nomina. "Abbiamo notato quanto fosse scarsa la conoscenza di cosa fossero le imprese di logistica in Italia, soprattutto nell'opinione pubblica, non certo fra gli operatori e gli addetti ai lavori che, invece, ne sono pienamente coscienti. Quindi ringrazio Ipsos per aver condotto questo sondaggio, per di più in piena pandemia. Confetra è impegnata nel far comprendere cos'è la logistica, data la scarsa conoscenza che di essa ha il comune sentire. È chiaro che l'opinione pubblica è importante, ed è importante che diventi più consapevole circa il funzionamento del mondo del trasporto delle merci che noi rappresentiamo. Faccio un esempio semplice, la penna che ho in mano, senza la logistica non sarebbe arrivata sul mio tavolo. Le diverse componenti della penna possono essere state costruite in diversi Paesi, poi sono state assemblate e il prodotto finito è stato spedito ad un

magazzino e da qui al negozio dove il consumatore finale ha potuto acquistarla. Può sembrare un esempio banale, ma questa è la realtà.

Per questo abbiamo chiesto a Pagnoncelli di svolgere questa indagine, perché, se anche i decisori pubblici e l'opinione pubblica condividono i passaggi che devono essere effettuati, possono, comunque, essere più attenti al nostro settore.

Questo studio ha evidenziato che dopo la pandemia la percezione della logistica è migliorata. Credo che le connessioni materiali e immateriali siano temi di scottante attualità e noi dobbiamo cogliere l'occasione per non continuare ad essere il Paese fanalino di coda del nostro settore.

E, dunque, anche per questo che ci siamo posti l'obiettivo di incontrarci, parlare con le nostre associazioni e con le altre che fanno sempre parte del mondo della logistica, per cercar di giungere ad una maggiore condivisione tra le nostre organizzazioni, come hanno suggerito anche gli elementi del sondaggio, poiché, magari, su dieci argomenti su cui potremmo discutere con le altre associazioni di settore, solamente su due, tre, quattro di questi ci potremmo trovare d'accordo. Ma se almeno quelli li



porteremo avanti assieme condividendoli anticipatamente, potremo evitare anche che nelle istituzioni si crei quella confusione sulle richieste avanzate in modo diverso dalle varie associazioni. Faremo uno sforzo anche in questa direzione. Abbiamo già stabilito degli incontri proprio per cercare di essere disponibili noi per primi sperando che siano a disposizione anche le altre associazioni. Stiamo cercando, anche se a fatica, di trovare maggiori intese anche con il mondo produttivo, perché è evidente che il mercato chiede solo di pagare meno. Però c'è un altro problema che ci impedisce di avere una forza maggiore come Paese, il famoso concetto della vendita franco fabbrica.

Ovviamente le aziende pensano a produrre, ma senza la logistica, non potrebbero ricevere le materie prime, né le loro merci potrebbero essere consegnate nelle destinazioni dei vari Paesi. Però sarebbe necessario uno sforzo comune in più per le gestioni del settore trasporti e non solo verso il valore della produzione. Anche in questo senso stiamo continuando ad avere incontri con Confindustria per cercare di costruire qualcosa che ci permetta di essere più competitivi, non solo come aziende di logistica, ma anche e sopra tutto come Paese perché, se riusciremo ad essere più competitivi e vendere le nostre merci decidendo noi come, quando e con chi caricarle e spedirle, forse otterremo qualcosa di più”.

Rivolgendosi poi a Pagnoncelli, Morino ha ricordato che l'economia italiana è costituita in gran parte da Pmi, a cominciare dal settore manifatturiero; anche nella logistica ci sono aziende che stentano ad arrivare a nove addetti, costituendo un elemento di debolezza.

## **Pagnoncelli, cosa pensa che debba fare la logistica per "bucare lo schermo", per farsi accettare anche dal mondo delle istituzioni con la stessa attenzione con cui vengono presi in considerazione altri settori produttivi?**

“Credo - ha risposto il Presidente di Ipsos - che le leve da muovere siano sostanzialmente tre.

La prima è la leva comunicativa. Questa è molto importante affinché attraverso una comunicazione adeguata, sull'onda anche della positività che abbiamo vissuto nei mesi del lockdown, si possa restituire una corretta immagine del settore, si possano fornire elementi di conoscenza ai cittadini che ignorano tutta una serie di caratteristiche di questo comparto e possano essere rimossi anche diversi pregiudizi. Una comunicazione di questo tipo, per poter conseguire l'obiettivo, comporta l'adozione di una certa continuità di messaggio e una sua varietà.

La seconda leva ha a che fare con la frammentazione del settore: ci troviamo di fronte a due elementi critici, da un lato il tema della cultura imprenditoriale, dall'altro il ruolo della rappresentanza.

Abbiamo concluso una ricerca sul valore dei corpi intermedi e dal confinamento è emersa una novità, cioè che dopo anni di messa in discussione di chi ci rappresenta e, a volte, addirittura dalla delegittimazione dei corpi intermedi, noi vediamo che i cittadini in condizioni di difficoltà chiedono adesso proprio ai corpi intermedi di poter svolgere il loro ruolo di rappresentanza, sia per tutelare i vari interessi, sia nell'ottica dell'interesse più generale del Paese.

Dunque la seconda leva è quella di fare sistema riducendo la frammentazione. Il



che significa essere consapevoli che è necessario cercare compromessi alti nell'interesse generale del settore e del Paese.

Terza leva per me importante è costituita dalla formazione. Da un lato occorre curare il rapporto con la scuola e la formazione generale per renderla più aderente alle richieste del settore in sempre più forte evoluzione, dall'altro per renderlo sempre maggiormente efficiente ed attrattivo. Fare il camionista non è dequalificante, però, sebbene tale attività comporti un certo stile di vita non propriamente... comodo, tuttavia crea anche diversi tipi di opportunità. Valorizzare le professioni passa per una certa formazione”.

Nicolini si prende una pausa, il tempo per rendere pubblica la lettera ricevuta dal Presidente del Consiglio, Giuseppe Conte, in occasione di Agorà 2020.

“Credo - continua Nicolini - che sia molto importante il fatto che il capo del Governo abbia messo per scritto l'attenzione dell'esecutivo verso il settore della logistica.

Mi auguro sia un buon viatico per i futuri incon-

## La lettera del Presidente del Consiglio Giuseppe Conte a Confetra



*Il Presidente  
del Consiglio dei Ministri*

Gentile Presidente,

La ringrazio per il cortese invito ad intervenire al *digital event* “Connessi o disconnessi? Il commercio globale, la logistica, l'industria, il lavoro: l'Italia e le sfide del mondo post Covid”, organizzato per il prossimo 23 settembre dalla Confetra, da Lei autorevolmente presieduta, in occasione dell'Assemblea Pubblica Annuale.

Purtroppo, la particolare intensità dell'attività istituzionale di questo momento, non mi consente di partecipare ma, ciò nonostante, desidero esprimere il mio ringraziamento per l'impegno costante da sempre profuso dall'intero Sistema associativo Confederale.

I temi trattati sono di scottante attualità. La grave crisi che sta investendo il mondo intero per effetto della pandemia dovuta alla Covid-19, ha evidenziato il valore strategico delle connessioni materiali e immateriali, delle competenze, delle tecnologie, del capitale umano nel mondo del lavoro che cambia. Inoltre, l'interessante studio condotto da IPSOS su come è cambiata la generale “percezione” della logistica e del trasporto merci attraverso il *lockdown*, evidenzierà l'importanza del costante sviluppo dell'intero settore.

Il nostro Paese non si dovrà trovare impreparato di fronte a queste sfide ed in tal senso il Governo è preteso a porre la massima attenzione.

L'occasione mi è particolarmente gradita per inviare a Lei e a tutti i Suoi ospiti, il mio più caloroso saluto e l'augurio di buon lavoro

Giuseppe Conte

tri e per le esigenze a cui andremo incontro sperando che vengano accolte le proposte di piccola semplificazione che abbiamo avanzato, perché già sarebbero di aiuto in questo frangente portando poi avanti le varie istanze che abbiamo presentato e che ci auguriamo possano trovare un accoglimento, almeno parziale. Senza semplificazioni non possiamo essere competitivi. Come facciamo se già ci sono aziende che preferiscono altri porti non italiani per il fatto che offrono un'operatività molto più veloce? Molte merci giungono in Italia, attraverso la pianura Padana, ma non vengono tramite i nostri porti e infrastrutture. Questo è un problema che potrebbero risolvere a zero costi e in brevissimo tempo.”



**Quanto il caos sulle autostrade liguri ci ha danneggiato? Quanto male ha fatto alla logistica, al di là del miliardo speso per il sistema economico nel Nord Ovest, dal punto di vista dell'immagine con compagnie di shipping che hanno sconsigliato ai clienti di andare a Genova?**

- **Nicolini:** “Certamente male ne ha fatto, ma non solo per il problema delle autostrade dove non c'è stata programmazione e condivisione di interventi, con quattro vie di accesso alla città chiuse. Preso più ad ampio raggio, il problema riguarda anche certe piccole, ma importanti situazioni, come i dragaggi nei porti, che in tutto il resto d'Europa vengono effettuati senza troppi problemi mentre qui in Italia non si riesce ad eseguirli da alcuna parte. Lo stesso avviene per molte piccole infrastrutture che con spese irrisorie riuscirebbero a sistemare ad esempio molte situazioni riguardo al così detto ultimo miglio stradale per avere accessi più agevolati in un Paese che vuole essere tra i primi in Europa. Tutti elementi che non si spiegano o si spiegano male in tutto il resto d'Europa. Speriamo che con il piano “Italia veloce”, si riprendano gli investimenti su alcune infrastrutture necessarie”.
- **Morino:** Veniamo al Mezzogiorno. Se c'è un'area in ritardo in Europa e in Italia è proprio quella. Secondo lei in questo momento quale è la priorità logistica per il nostro Meridione?
- **Grassi:** “Dire che il Sud ha carenze di infrastrutture proprio nel campo logistico è cosa del tutto superflua. Lo denunciavamo e lo rivendichiamo da anni, secon-

do me è questa una delle vere ragioni della disparità territoriale di cui soffre il nostro Paese.

Il Mezzogiorno è stato oggetto di interesse per la posizione strategica che occupa in un'Italia che sta diventando un vero polo logistico del Mediterraneo. L'idea di partire da lì c'è da tempo, ma sconta molte difficoltà.

Su questo tema, però, non siamo all'anno zero, la regolamentazione delle Zes ci fa ben sperare che almeno sia condivisa la logica nazionale di valorizzare le aree retroportuali, i collegamenti con esse e, quindi, i collegamenti anche su ferro.

Il tema della Zes unisce lo sviluppo produttivo con quello logistico, incrementa investimenti pubblici e incentiva quelli privati, consente modelli di partenariato pubblico-privato che non vediamo l'ora siano realizzati affinché possano essere veramente un grande trampolino di lancio per tutto il nostro territorio.

Si è intervenuti sulla Governance, ma anche i poteri conferiti ai commissari si interfacciano in modo poco efficiente con la sovrapposizione di funzioni e competenze.

Appreziamo negli intenti il decreto semplificazioni, ma vogliamo vedere tempi di risposta che siano certi e contenuti, soluzioni per il numero di autorizzazioni in corso e per il lungo iter di accesso ai contributi da parte delle aziende logistiche.

Oggi le Zes rappresentano un progetto avviato e potrebbero essere la strada giusta per rispondere veramente alla carenza di infrastrutture e dare segnale forte di speranza a nuove generazioni di imprenditori per trattenerli sul territorio. Se definiremo regole chiare, capaci di superare anche le inevitabili incertezze applicative oltre a quelle generali, con le Zes conseguiremo ulteriori vantaggi, cioè sarà possibile sperimentare anche



in altre aree i modelli di semplificazione. Sarà, insomma, possibile stabilire un prototipo di sperimentazione in scala, una ricerca applicata che decolli o, almeno, lo speriamo.

Oltre a questo problema, che avrà comunque una soluzione, il Mezzogiorno dovrà cavalcare la rivoluzione digitale, partendo dall'istruzione e dalla formazione, attrezzando ogni studente per recuperare il dislivello digitale tra aziende.

Anche in questo nel Mezzogiorno pos-

siamo trovare esempi verso i quali il mondo universitario ed imprenditoriale è stato trascinato dall'alta formazione digitale in contro tendenza con la narrazione che accompagna i nostri territori. O si fa sistema per condividere questo ineludibile obiettivo o è difficile uscire dallo schema che in questi anni ha fatto da padrone”

Morino ha poi rivolto un'ultima domanda a Maurizio Landini:

### **“Sul Recovery Fund lei è ottimista o pessimista, servirà a dare l'auspicata scossa o sarà un'occasione sprecata?”**

- **Landini:** “Sono molto pragmatico e ottimista. Di sicuro ci sono soldi che non ci sono mai stati e quindi sarebbe interesse di tutti usare l'intelligenza per spenderli bene. Dobbiamo poi discutere su cosa vuol dire spenderli bene. Il Governo dovrà coinvolgere le parti sociali e bisognerebbe evitare di avere centinaia di progetti slegati fra di loro, ma dovremo individuare delle priorità ed avere degli assi strategici su cui investire in un'idea complessiva di sistema.

Ciò non significa avere 21 Regioni, 21 politiche industriali, 21 sistemi sanitari; abbiamo bisogno di pensare in modo diverso. Sul lavoro bisogna investire sulla qualità, basta con la precarietà. Sarebbe anche ora di combattere i contratti pirata e di investire sui contratti nazionali. Un altro tema specifico che potrebbe agevolare gli investimenti è la riforma fiscale combattendo l'evasione e riducendo la tassazione sul lavoro dipendente. Attenzione, però, non parlo solo di una riforma del cuneo fiscale

Guardando all'Europa c'è anche un problema di politica fiscale europea da attuare per combattere i dumping che provengono da sistemi fiscali diversi. Quindi, per concludere, mi definirei pragmaticamente ottimista”.

### **Cosa può fare il sindacato per favorire la svolta digitale nelle micro imprese della logistica?**

- **Landini:** “La pandemia ha dato nuovo spazio alle organizzazioni di rappresentanza perchè i lavoratori hanno paura e il ruolo della contrattazione può essere importante. Vorrei inoltre che



dentro i contratti nazionali di lavoro fosse introdotto, nell'orario, uno spazio settimanale di aggiornamento e studio per completare un processo di formazione.

Da contrastare in maniera decisa i contratti pirata che vanno contro le imprese perchè quelle che fanno seriamente il loro lavoro devono combattere anche questo problema. Quando poi si parla di verticalizzazione del sistema logistico credo che il ruolo contrattuale sia decisivo

La pandemia ha fatto emergere il valore della logistica ma anche quello delle persone che lavorano nel settore. Senza il loro costante impegno, anche quelli meno retribuiti, non avremmo avuto i risultati scaturiti nella fase più difficile”.

### **70 miliardi di gap logistico che pesano su economia italiana, 30-40 legati ad oneri burocratici**

- **Grassi:** “A proposito di semplificazione credo che tutti quelli che fanno il nostro mestiere pensino che l'eccesso di controlli non aiuti la semplificazione.

Quello messo in piedi potrebbe e potrà avere un impulso ancora maggiore solo se si va verso processi di digitalizzazione anche dell'amministrazione pubblica. Nel tema logistico l'industria 4.0 ha effetto importante non tanto nelle piccole aziende, ma nelle medie: se il progetto di archiviazione, di magazzini digitali non accompagnasse il percorso di carico e scarico, i processi di consegna sarebbero più lunghi. Quindi il 4.0 è già dentro la logistica. I processi di digitalizzazione nell'amministrazione pubblica potrebbero essere la vera rivoluzione percepita da tutta la popolazione e non solo dagli operatori”.

### **Landini, cosa chiederebbe alla Ministra?**

“Usare bene il tempo e fare riforme necessarie con le parti sociali a partire da un confronto con i sindacati ma anche con la rappresentanza delle imprese e del Paese.

Servono tavoli rapidi di confronto per definire le priorità e le riforme come ad esempio quella fiscale, quella della scuola, sanità e dall'altra parte la questione sul rinnovo dei contratti”.



## DOMANDE DI IMPRENDITORI ED ASSOCIAZIONI DEL SETTORE ALLA MINISTRA DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI, PAOLA DE MICHELI.

### **Marco Migliorelli Vice Presidente di Confetra**

Nel contesto dei trasporti marittimi di container, i prodotti italiani in export e quelli in import sono acquistati e venduti "franco fabbrica". Questo significa che negli scambi internazionali le nostre aziende affidano il trasferimento delle merci in import ed in export, rispettivamente al venditore ed al compratore straniero. In entrambi i casi i vantaggi economici legati al ciclo logistico rimangono all'estero.

Ci sono attenzioni a questo fenomeno e indicazioni di sostegno o garanzie che possano stimolare la migrazione verso condizioni di vendita da invertire rispetto a quelle attuali? Siamo, inoltre, consapevoli che di contro si perderà un'opportunità di crescita del Pil e delle nostre aziende, oltre a favorire il consolidamento all'estero dell'attività logistica oggi concentrata su pochi players internazionali?

### **Luca Becce Presidente di Assiterminal.**

Si sta vivendo con una tensione positiva l'opportunità che il Recovery Fund offre al nostro Paese, ma viviamo con altrettanta preoccupazione la percezione di una forte inefficienza del nostro sistema: incapacità di spendere, procedure troppo lente e sistemi che stanno rivelandosi totalmente inadeguate a governare un sistema complesso, dove anche la velocità e la qualità degli investimenti hanno un ruolo fondamentale.

La riforma Delrio è inattuata, non ha fatto passi avanti alcun processo di integrazione e relativamente ai temi fondamentali di gestione del Governo del sistema portuale. Le chiediamo quali sono le intenzioni del Ministero in questo senso, quali iniziative intendete

mettere in campo per tornare ad avere un sistema che rispondendo ai criteri da cui muoveva il Piano nazionale infrastrutture e logistica ha bisogno di efficienza e rapidità per funzionare.

### **Luca Abatello, CEO di Circle**

Oggi servono infrastrutture immateriali. La nostra esperienza dimostra che la semplificazione dei processi logistici e doganali e di ultimo miglio ferroviario è a portata di mano e offre occasioni irripetibili di efficientare il trasporto, favorendo l'intermodalità nella supply chain e un supporto alla proposizione dell'Italia quale porta di accesso al centro Europa. Cosa è mancato secondo lei fino ad oggi per arrivare a una completa digitalizzazione in ambito logistico e a quali azioni sta pensando il Governo per raggiungere questo obiettivo?

### **Bruno Pisano Presidente di Assocad.**

E' nota l'importanza della questione doganale per l'efficientamento dei flussi logistici nel mercato globale, così come gli enormi sforzi ed i risultati ottenuti dall'Agenzia delle Dogane in termini di semplificazione dei flussi operativi, vanificati in parte dalla carenza di organico. Le difficoltà create dal Covid rischiano di raggiungere livelli preoccupanti dal 2 Gennaio con l'entrata in vigore di Brexit con l'aumento dell'import-export.

Una valida risposta è rappresentata dalla asseverazione delegata agli operatori professionali in tema doganale. L'asseverazione che ha dato enormi risultati in altri ambiti della PA è rimasta lettera morta per il mondo doganale. Per questo motivo chiediamo l'immediata attuazione della legge 213/2000 nell'interesse dei flussi logistici e dell'intero Paese.



# INTERVENTO CONCLUSIVO DELLA MINISTRA INFRASTRUTTURE E TRASPORTI



**Paola De Micheli**

L'onore e l'onere di concludere l'Agorà di Confetra sono stati lasciati alla Ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti Paola De Micheli, il cui intervento si potrebbe riassumere in due parole: realismo e concretezza.

“Quello che abbiamo affrontato durante il lockdown – esordisce la Ministra in video conferenza - è stato un periodo quanto mai complesso, durante il quale abbiamo dovuto immaginare, costruire e, addirittura, inventare soluzioni e percorsi in cui nessuno si era mai avventurato”.

Abbiamo cercato di condividere le decisioni con gli operatori del settore, anche se a volte ciò non è stato possibile né sufficiente. Il Ministero - spiega - ha fatto veramente di tutto, sia pubblicamente che attraverso le decisioni governative, per dare un segnale della strategicità del settore della logistica e rendere il più possibile manifesto il ruolo che essa ricopre nel Paese adottando ogni misura necessaria, come quella di accordare sospensioni fiscali.

Adesso è indispensabile dividere in due tempi la strategia futura distinguendo opportunamente la fase emergenziale da quella di un'azione di medio lungo periodo.

“Ci troviamo ancora nella prima fase, anche se diverse continuano ad essere le emergenze, come quella dell'obbligo del distanziamento, che condiziona non poco la produttività. Nella seconda fase si inserisce, invece, il Recovery Fund, ma non soltanto: una serie di interventi può già essere intrapresa, a prescindere dalle risorse che verranno destinate all'Italia”.

Una delle questioni da prendere in considerazione per poter garantire competitività è certamente quella legata alle dimensioni aziendali che, per la Ministra, hanno bisogno di essere sostenute da politiche non solo verticali ma anche orizzontali.

Per quanto riguarda le seconde, la De Micheli elenca quattro fronti sui quali lavorare:

1. Intervenire sulla politica fiscale
2. Investire sulla digitalizzazione
3. Affrontare con decisione la questione della riforma burocratica
4. Aprire un confronto con il mondo del lavoro per qualificarlo e riorganizzarlo

Per quanto riguarda il primo punto, il Ministero è impegnato a fondo nella prossima fase della riduzione del cuneo fiscale: “Nel primo passaggio abbiamo guardato alla riduzione delle imposte sui lavoratori esclusivamente a favore di questi ultimi, perché la priorità del momento era quella”.

La digitalizzazione: gli investimenti devono riguardare soprattutto le aziende più piccole in modo da renderle capaci di accedere all'opportunità di disporre di una infrastruttura importante come quella digitale.

C'è poi la questione annosa e spinosa della burocrazia: “Sento parlare da più di un decennio – sottolinea - di una riforma. Io voglio essere più concreta e realistica puntando a interventi mirati verso il settore con operazioni più semplici e con più possibilità di realizzazione”.

L'ultimo punto riguarda il confronto con il sindacato per difendere davvero il lavoro e migliorare le condizioni della sua organizzazione in tutta la filiera logistica. “Abbiamo la precisa esigenza di qualificare, riorganizzare e riconoscere economicamente tutto questo, con un'analisi meticolosa sul lavoro che cambia che ci aiuti a guardare il mondo che troveremo, una volta usciti dalla pandemia, quando saremo nel pieno degli investimenti del Recovery Fund”.

Quello sarà davvero il momento in cui saper leggere e governare i cambiamenti costituirà l'obiettivo da mantenere nel medio periodo.

**“Ciò che faremo nei prossimi giorni deve essere guidato dalla ragionevolezza e dalla realizzabilità con un piano infrastrutturale che sia a sostegno della logistica”**

Quello che è stato lanciato con il piano “Italia Veloce” – prosegue la Ministra - è basato proprio sui due principi citati. Le prime opere da finanziare saranno quelle che reputiamo essere maggiormente utili per la competitività delle aziende logistiche, una priorità fornita da indicatori numerici che consentono di indicare, ad esempio, quali porti potranno diventare più competitivi con il Nord Europa.

In questo scenario non si potrà non prendere in considerazione



la sostenibilità ambientale e la cantierabilità, insomma, tutto ciò che possa rendere realizzabile il piano.

“Lo ripeto: il concetto del realismo deve ispirare il nostro agire, con futuri investimenti sulla sostenibilità del trasporto, da quello urbano delle merci al cargo aereo, fronti su cui l'Italia deve impegnarsi al massimo e dove può e deve dare ancora moltissimo.”

Prima di concludere, la Ministra De Micheli ha parlato anche di intermodalità, riferendosi ad opere legate a porti e aeroporti che, grazie al Recovery Fund, potranno essere realizzate in otto anziché in quindici anni. “Lo stesso tempo ancora necessario per collegare i corridoi ferroviari al Nord Europa”.

Questo disegno complessivo garantirà alla logistica quel sostegno infrastrutturale e quel modello organizzativo per il quale è necessario prepararsi e attivarsi nei prossimi dodici mesi.

**“Se gli investitori vedranno che a disegni prospettici si affianca la concretezza di una costante azione quotidiana, si ingenererà quella fiducia che è fondamentale per farci uscire dalla crisi economica”.**

“Agli addetti ai lavori del settore – conclude - vorrei chiedere l’impegno per un aiuto vicendevole per essere all'altezza della nuova fase che ci attende, mettendo in campo il “di più” di innovazione che potremo raggiungere, con un forte senso di responsabilità”.



## Art. 99 Costituzione italiana

*Il Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro è composto, nei modi stabiliti dalla legge, di esperti e di rappresentanti delle categorie produttive, in misura che tenga conto della loro importanza numerica e qualitativa.*

*E' organo di consulenza delle Camere e del Governo per le materie e secondo le funzioni che gli sono attribuite dalla legge.*

*Ha l'iniziativa legislativa [cfr. art. 71 c.1] e può contribuire alla elaborazione della legislazione economica e sociale secondo i principi ed entro i limiti stabiliti dalla legge.*

## Art. 1 Statuto Confetra

*E' costituita con sede in Roma, la Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica (CONFETRA).*

*La Confederazione, che ai sensi dell'articolo 2, comma 1, rappresenta i settori della logistica, del trasporto e della spedizione nonché quelli ad essi connessi e ausiliari, è autonoma, indipendente e apartitica, favorisce il processo di sviluppo della società italiana, contribuendo all'affermazione di un sistema imprenditoriale innovativo, internazionalizzato e sostenibile. La Confederazione sostiene altresì gli istituti della "democrazia economica" e gli strumenti del partenariato economico-sociale, ispirando la propria azione ai principi contenuti negli articoli 18, 41 e 99 della Costituzione oltreché a quelli descritti nel Codice Europeo di Condotta Partenariale.*



**confetra**

Confederazione Generale Italiana  
dei Trasporti e della Logistica