



UCID

Unione Cristiana Imprenditori Dirigenti

**L'EVENTO DELLA PANDEMIA ED IL PIANO DI
RILANCIO NAZIONALE**

DALLE ANALISI ALLE PROPOSTE

COMMISSIONE NAZIONALE
ECONOMIA
E
CAPITALE UMANO

Il 18 luglio 2017 con l'insediamento alla presidenza di Riccardo Ghidella, che succede a Giancarlo Abete, viene costituita la "Commissione Impresa Finanza e Lavoro". La sua rappresentanza è affidata a Giuseppe Fischetti, consigliere del Comitato di Presidenza Ucid Nazionale. Sebbene il compito principale di tale Commissione sia quello di posizionare nel contesto economico in atto l'associazione Ucid sulla materia oggetto di delega, valorizzando così, ove possibile, le eccellenze presenti tra i soci Ucid attraverso la testimonianza d'impresa, ad essa viene richiesto prioritariamente di essere caratterizzata da un forte senso propositivo a seguito delle analisi intraprese.

Il 12 settembre dello stesso anno si insedia la prima Commissione in cui entrano a far parte alcuni soci rappresentativi delle sezioni UCID dell'intero territorio nazionale. Nasce in tale contesto il sostegno ad un progetto di legge, che diventerà il fulcro delle attività della commissione, per la valorizzazione del Capitale Umano che riconosca quest'ultimo come elemento da inserire nell'attivo patrimoniale del bilancio d'impresa.

A febbraio 2020 con l'avvento del nuovo presidente Gianluca Galletti, viene riconfermata la rilevanza strategica della "Commissione Impresa Finanza e Lavoro" che assume il nome di "Commissione Economia e Capitale Umano".

Grazie alle competenze di tutti i membri dell'attuale commissione, è stata possibile la realizzazione del documento che vi apprestate a leggere. Il fine è rispondente alla "Mission" che le è stata affidata: analizzare, testimoniare e proporre.

Commissione Nazionale "Economia e Capitale Umano"

Presidente:

Giuseppe Fischetti

Membri consiglieri:

Di Martino Alberto

D'Orazio Romolo

Francischelli Agostino

Girolomoni Giovanni

Gorgerino Federico

Marsilio Andrea

Rassu Antonio

Rivolo Pierfranco



UCID

Unione
Cristiana
Imprenditori
Dirigenti

COMMISSIONE
NAZIONALE
ECONOMIA
E
CAPITALE UMANO

Premessa

L'impatto della crisi pandemica ha reso evidente le criticità che caratterizzano l'economia italiana. La Comunità Europea ha disposto un consistente piano di aiuti economici per tutti i Paesi dell'Unione. Fra questi quello per l'Italia è molto consistente e potrà dare un grande impulso alla ripresa economica del Paese se i fondi saranno impegnati in qualificati progetti che dovranno essere adeguatamente gestiti. Anche per questo è importante che i diversi settori, soprattutto quelli che hanno valenza strategica, da cui dipende l'efficienza dello Stato, funzionino nel migliore dei modi.

La realtà attuale che appare tragica e a tratti "surreale", può e deve essere l'occasione per un miglioramento complessivo, che ci aiuti non a "tornare come prima" come molti erroneamente sostengono, ma a costruire una nuova dimensione dove l'uomo torni ad essere al centro di ogni processo. Una dimensione antropologica dove tecnologia, innovazione e finanza siano un mezzo e non il fine. Ma ciò deve avvenire al più presto, mettendo in atto le buone pratiche legate a progetti che tengano evidenza della realtà, delle trasformazioni avvenute e che guardino al futuro senza dimenticare i valori e le responsabilità che ognuno di noi è chiamato ad osservare in relazione al proprio ruolo.

E' da queste evidenze che la Commissione l'UCID ha iniziato il percorso per la realizzazione del presente documento, che si compone di due parti, la prima corredata da una serie di analisi mirate a rappresentare gli scenari di alcuni settori economici e la seconda in cui vengono evidenziate due proposte a valere sui fondi del Next Generation EU. Le analisi, volutamente descritte in un linguaggio abbastanza pratico, si prefiggono il compito di suscitare riflessioni che possono essere oggetto di ulteriori approfondimenti individuali.

La loro disamina è stata possibile grazie all'impegno dei membri della commissione che, oltre alle proprie competenze, hanno potuto far leva anche sull'esito dei confronti su tematiche afferenti sviluppatasi all'interno delle Sezioni o Gruppi Regionali dell'UCID. Nel merito della prima parte le **Analisi Tematiche** raccontano di:

- Il nuovo ruolo dell'impresa e dello stato;
- Istruzione - Ricerca e Capitale Umano all'interno del PNRR;
- La moda e le conseguenze legate al COVID-19;
- Il ruolo del mondo bancario e l'evento pandemia;
- Il Futuro dell'Automotive;
- Pubblica Amministrazione e COVID-19.



UCID
Unione
Cristiana
Imprenditori
Dirigenti

Le due proposte a valere sui fondi del Next Generation EU, che sono trattate nella sezione **Proposte PNRR**, sono il frutto del contributo offerto dalla sezione UCID Torino e del Gruppo UCID Piemonte e sono precedute da una breve presentazione necessarie ad una maggior comprensione dell'argomento e che riguardano:

- Infrastrutture per la mobilità (con i relativi documenti richiamati)
- Promozione dell'innovazione

L'obiettivo di questo lavoro è che, soprattutto la seconda parte, possa essere di supporto alla presidenza nazionale nell'auspicato confronto con le Istituzioni per contribuire al Piano di Rilancio Nazionale a cui riteniamo l'UCID debba essere presente, oltre ad essere oggetto di riflessione condivisa con tutti i componenti della società affinché si abbia un significativo e diffuso miglioramento sociale e civile che sono alla base dell'azione dell'Unione Cristiana Imprenditori e Dirigenti. Non da ultimo auspichiamo che la sua diffusione tra i soci iscritti dell'UCID possa contribuire a far nascere nuovi stimoli e nuove visioni nella cultura della gestione d'impresa, perché come si sa, tra le virtù di un buon imprenditore, vi è anche quella dell'essere un po' "visionario".

COMMISSIONE
NAZIONALE
ECONOMIA
E
CAPITALE UMANO

UCID

Unione
Cristiana
Imprenditori
Dirigenti



Parte Prima

ANALISI TEMATICHE

COMMISSIONE
NAZIONALE
ECONOMIA
E
CAPITALE UMANO

Via Adige, 26
00198 – ROMA
Tel.+39 06 863 23 058

Email:
commissioneimpresalavoro@ucid.it



UCID

Unione
Cristiana
Imprenditori
Dirigenti

IL NUOVO RUOLO DELL'IMPRESA E DELLO STATO

Il **capitalismo liberale** (capitalismo degli azionisti o Shareholders) ha dimostrato con tutta evidenza i propri limiti (abbiamo avuto esempi in cui il tentativo di trasferire parte di un sistema sanitario pubblico relativamente efficiente in un'industria medica privata - anche se con centri di assoluta eccellenza - si è rivelato un problema grave: *Prevenire eventi come una pandemia non è redditizio a breve termine*) e la transizione al **capitalismo degli stakeholders** e alla cosiddetta **economia civile** diventa una necessità imprescindibile.

Occorre però individuare in pratica come realizzare questa transizione, bilanciando interventi legislativi e partecipativi da parte dello Stato, incentivando la **partecipazione dei lavoratori** negli organi aziendali direttivi e di controllo, orientando i grandi investitori verso le corporation **sostenibili** nell'interesse di tutti diventando motori del cambiamento, riducendo le disuguaglianze promuovendo le **imprese sociali**, e incentivando i CITTADINI ad investire parte dei propri **risparmi in attività produttive** a sostegno delle PMI virtuose. (Cfr Riforma del Lavoro- Proposte UCID).

*Il programma di rilancio post-coronavirus consisterà nel mettere al centro di ogni decisione e di tutti i processi decisionali politici una nuova consapevolezza **sociale e ambientale**. (Yunus)*

Il virus ha rivelato la profonda interconnessione dei sistemi naturali, sociali ed economici. Per le imprese significa superare di molto lo stesso concetto di responsabilità sociale: occorre capire che il mercato dipende dai sistemi naturali, sociali ed economici. Dal punto di vista della governance delle aziende occorre che i costi deidanni ambientali e sociali vengano rendicontati per il calcolo dei profitti e per la valutazione del management e delle retribuzioni.

Questo deve essere compito dello stato legislatore, riformando opportunamente il diritto societario.

Gli investitori devono a loro volta basare le analisi finanziarie e i metodi di valutazione delle aziende sulle informazioni riguardanti i fattori **ambientali, sociali e di governance (ESG factors)**. Questo implica anche una completa trasformazione della finanza nel lungo termine.

COMMISSIONE
NAZIONALE
ECONOMIA
E
CAPITALE UMANO



UCID

Unione
Cristiana
Imprenditori
Dirigenti

COMMISSIONE
NAZIONALE
ECONOMIA
E
CAPITALE UMANO

Si evidenzia uno stralcio di un articolo pubblicato dal WEF che sembra particolarmente interessante e orientato alla pratica:

“Clearly, in the new environmental, social, geopolitical, and technological context of the 2020s, ESG&D issues are not only ethical or public-relations matters. They are essential to the exercise of fiduciary duty in the disposition of corporate resources. Still, realizing the full potential of stakeholder capitalism will require companies to translate its core principles into practice. That starts in the boardroom. Boards must transcend the traditional segmentation of shareholder and stakeholder considerations, exemplified by the concepts of shareholder value and corporate responsibility, by integrating them.

Integrated corporate governance is a departure from the mindset and associated practices of shareholder primacy and corporate social responsibility, both of which treat ESG&D factors as primarily non- or pre-financial matters. By contrast, an integrative approach takes a holistic view of shareholder and stakeholder interests by systematically internalizing ESG&D considerations into the firm’s strategy, resource allocation, risk management, performance evaluation, and reporting policies and processes.

If stakeholder capitalism is to be more than an optimistic vision, this integration and internalization must be better defined in operational terms, and such practices must be widely adopted by boards, whether their companies are publicly-, privately-, or state-owned. That is what it will take to give practical effect to the principles articulated in the World Economic Forum’s [Davos Manifesto 2020](#), the US Business Roundtable’s revised [Statement on the Purpose of a Corporation](#), and a growing number of regulatory frameworks around the world, such as the revised [UK Corporate Governance Code](#) and the [UK Stewardship Code 2020](#).

That is how companies can “walk the talk” of stakeholder capitalism.”

Di seguito invece, i commenti che tramite UNI erano state inviate alla Proposta ISO di una recente guida alla Governance delle organizzazioni:

“The global pandemic and economic crisis resulting from the Covid-19 is forcing us to re-examination of corporate governance principles and practices, together with the challenges posed to public governments.

More emphasis shall be paid to the role and responsibility of organizations towards environmental and social aspects, by integrating the ESG&D factors. In particular, this could be achieved by enhancing the human capital, individual and organizational know how, culture of innovation and resilience, data stewardship, supply chain management, given their ever increasing importance to financial short and long term performance and resilience of companies with respect to future possible big shocks like a pandemic.



UCID

Unione
Cristiana
Imprenditori
Dirigenti

In other words, we think that this guidance document should contribute in a more consistent and practical way to the transition from the traditional “shareholder model” focused on short-term financial benefits, towards a more comprehensive “stakeholder and human capital driven model” governance. A governance model that should be also applicable to different types and sizes of organizations.”

In definitiva il **Progetto** potrebbe riguardare la revisione delle politiche di incentivazione per le aziende che dimostrino l’integrazione delle metriche ESG nel modello di Governancee per gli investitori che si basino su analisi finanziarie e valutazioni basate su queste metriche, e la revisione e modifica della legislazione riguardante il diritto societario nella direzione della sostenibilità ambientale sociale e sviluppo delle risorse umane.

COMMISSIONE
NAZIONALE
ECONOMIA
E
CAPITALE UMANO



UCID

Unione
Cristiana
Imprenditori
Dirigenti

COMMISSIONE
NAZIONALE
ECONOMIA
E
CAPITALE UMANO

ISTRUZIONE, RICERCA E CAPITALE UMANO

L'Italia tenta il recupero sugli altri paesi europei attraverso il Piano Nazionale di Ripresa

L'emergenza sanitaria e la conseguente crisi economica mondiale hanno dato maggiore evidenza alla carenza del sistema Italia in merito alla preparazione e allo sviluppo del cosiddetto *capitale umano*, cioè quella "ricchezza produttiva costituita da lavoro, abilità e conoscenza", secondo la definizione data dalle Nazioni Unite nel 1997.

Tale carenza pone il paese "al quart'ultimo posto in UE nell'indice DESI (Indice di digitalizzazione dell'economia e della società), e dall'ultimo posto sulle competenze digitali."

Con quest'inciso il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza - PNRR (al momento disponibile in bozza del 12 gennaio) illustra come il Paese intende impiegare i notevoli finanziamenti provenienti dal *Recovery Fund* europeo noto come EU Next Generation.

Il PNRR verte su tre assi strategici: digitalizzazione e innovazione, transizione ecologica e inclusione sociale e si articola in 6 Missioni, che rappresentano aree "tematiche" strutturali di intervento: 1. Digitalizzazione, innovazione, competitività e cultura; 2. Rivoluzione verde e transizione ecologica; 3. Infrastrutture per una mobilità sostenibile; 4. Istruzione e ricerca; 5. Inclusione e coesione; 6. Salute.

Relativamente al punto "Istruzione e ricerca", per quanto non è dato sapere quanto degli altri punti verta sull'aspetto delle competenze, il Governo indica l'intenzione di una spesa pari a circa 28 miliardi divisi in 16,72 mld€ nel "Potenziamento delle competenze e diritto allo studio" e 11,77 mld€ nella voce "Dalla ricerca all'impresa".

Gli scopi sono "Colmare il deficit di competenze che limita il potenziale di crescita del nostro Paese e la sua capacità di adattamento alle sfide tecnologiche e ambientali", "Migliorare i percorsi scolastici e universitari degli studenti; agevolarne le condizioni di accesso per accrescere l'incentivo delle famiglie a investire nell'acquisizione di competenze avanzate da parte dei giovani" e "Rafforzare i sistemi di ricerca e la loro interazione con il mondo delle imprese e delle istituzioni." (fonte PNRR 12.1.21)

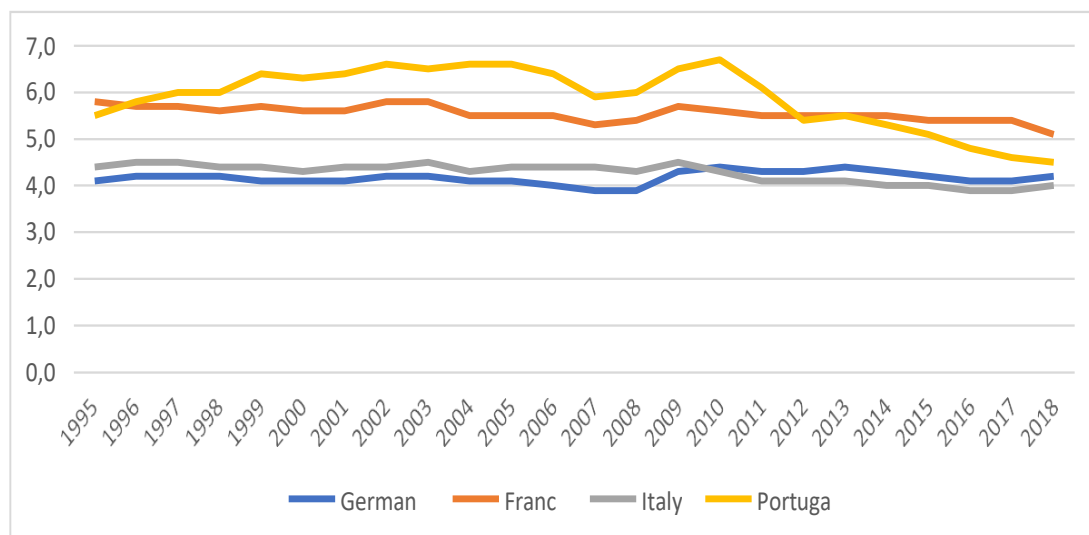


Saranno sufficienti? Da che situazione partiamo e cosa fanno gli altri paesi europei? Un breve confronto con i piani nazionali al momento reperibili può agevolarci la lettura. Nello specifico, oltre al PNRR dell'Italia, abbiamo preso in considerazione quelli della Germania, Francia e Portogallo.

Mentre è chiaro l'ammontare di risorse a cui Francia, Italia e Portogallo attingeranno (rispettivamente 100 miliardi di euro, 223,91 e 31), meno esplicito è l'ammontare di risorse cui la Germania vuole avere accesso. Il PNRR tedesco propone investimenti per 29,31 miliardi di euro, che è quindi l'ammontare totale cui faremo riferimento nella nostra comparazione.

Tra i quattro paesi considerati, l'investimento in istruzione italiana in rapporto al PIL, da metà degli anni 90 ad oggi, si attesta più o meno ai livelli della Germania (intorno al 4-4,5% del PIL), ponendosi leggermente sopra la spesa tedesca fino agli anni della crisi del 2008, per poi scendere all'ultimo posto tra i quattro paesi dal 2010 in poi. Francia e specialmente Portogallo, mostrano investimenti in istruzione molto più alti, superiori al 6% del PIL per il Portogallo e sopra il 5% per la Francia. Mentre la spesa della Francia è rimasta più o meno costante anche dopo gli anni della crisi del 2008, quella del Portogallo ha subito una forte caduta, arrivando a valori inferiori a poco più del 4% del PIL.

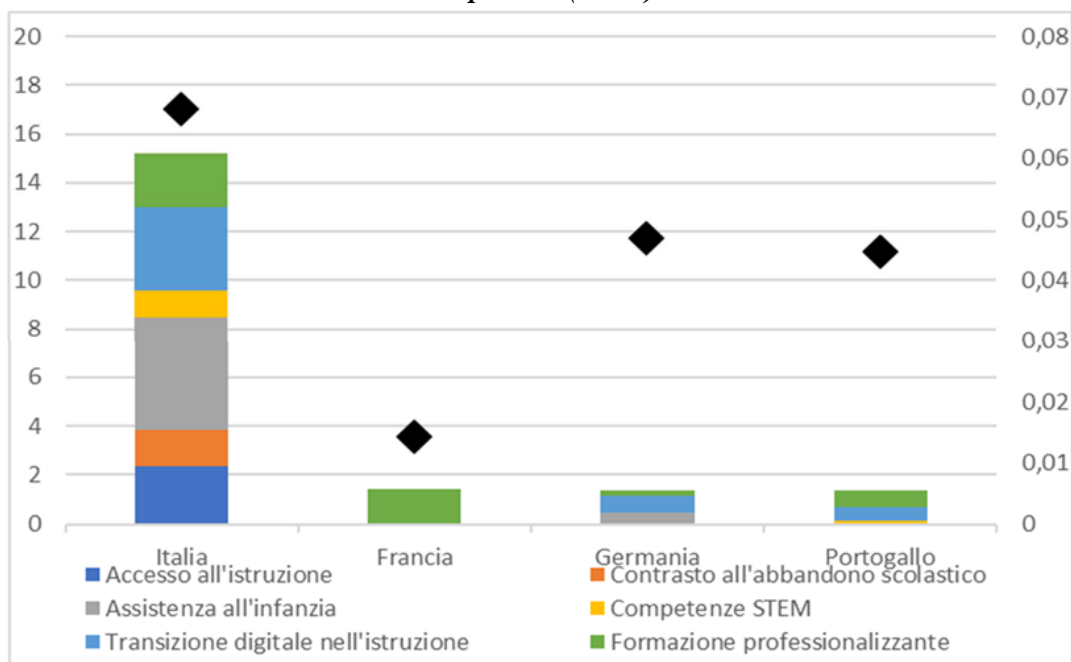
Spesa per istruzione in rapporto al PIL 1995-2018



Fonte: Eurostat

I PNRR presentati sono molto diversi tra loro per quanti riguarda le voci e le misure proposte. Partendo dal PNRR italiano, le voci relative a investimenti in istruzione (ricerca esclusa) sono state raggruppate nelle seguenti categorie: accesso all'istruzione, contrasto all'abbandono scolastico, assistenza all'infanzia, competenze STEM, transizione digitale nell'istruzione e formazione professionalizzante. In generale, sia il piano francese che quello tedesco presentano poche voci relative all'istruzione, mentre oltre alla transizione verde e digitale, pongono molta attenzione agli aiuti all'impiego, quello francese, e agli aiuti al settore automobilistico quello tedesco.

Investimento in istruzione e nelle competenze (mld/€)



Fonte: PNRR, elaborazione propria

L'Italia risulta essere il paese che più investirà in istruzione, seguito da Portogallo, Germania e Francia (legenda di destra). In Italia le due voci prominenti sono l'investimento in competenze STEM e l'assistenza all'infanzia, seguite dall'investimento in formazioni professionalizzanti e dalla transizione digitale nell'economia. Le formazioni professionalizzanti risultano essere quasi la totalità degli investimenti in Francia e metà degli investimenti in Portogallo (l'altra metà si focalizza su transizione digitale e competenze STEM).

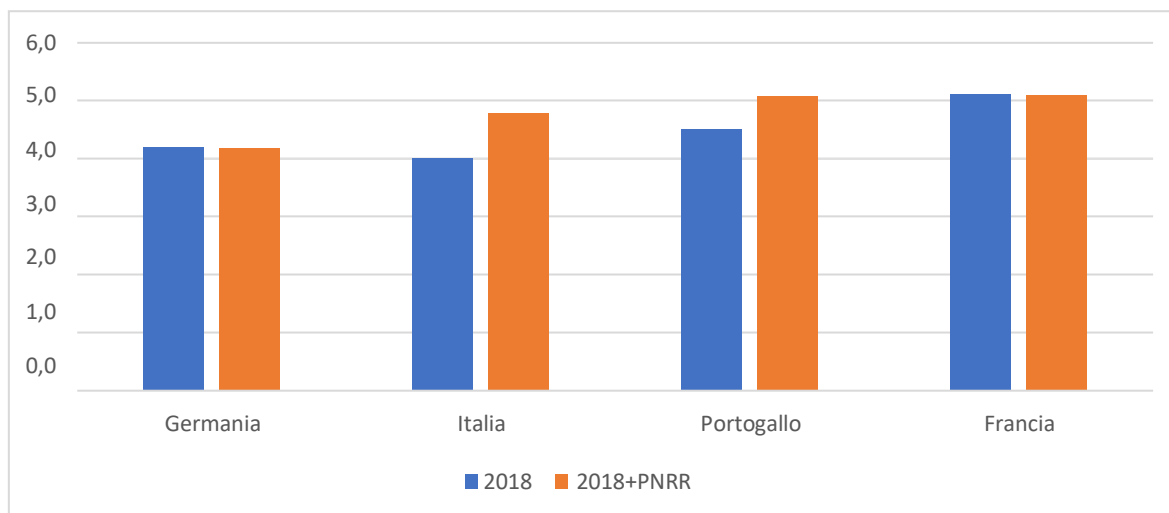


UCID

Unione
Cristiana
Imprenditori
Dirigenti

La formazione professionalizzante risulta invece essere una voce marginale in Germania, dove l'investimento riguarda soprattutto la transizione digitale nell'istruzione. Un'ultima rilevazione interessante riguarda come questi investimenti vanno ad incidere sulla spesa per istruzione. Se ipotizziamo che la spesa per istruzione senza i fondi del PNRR rimanga costante ai livelli del 2018 (ultimo dato disponibile) e ne calcoliamo la percentuale rispetto al PIL (del 2019, ultimo disponibile a livello EU), vediamo che l'Italia, non solo supererebbe la Germania, ma si andrebbe ad attestare ai livelli di investimento solo leggermente inferiori a quelli della Francia.

Spesa per istruzione in rapporto al PIL quando viene aggiunto la componente di investimento previsto nel PNRR



Fonte: Eurostat, elaborazione propria

Note: Il valore del PIL si riferisce al 2019 a prezzi dell'anno precedente, la spesa per istruzione al 2018

L'intero sistema economico mondiale, sostiene che la ripresa e lo sviluppo economico ha nel capitale umano la sua principale componente; esso è considerato l'elemento di raccordo tra l'istruzione e il sistema delle imprese. I dati sopra esposti così come analizzati, evidenziano per l'Italia un forte ritardo sull'accesso all'istruzione, mentre per Francia e Portogallo la presenza di una base di istruzione più avanzata.

Ciò consente a quest'ultimi il vantaggio di poter concentrare maggiori risorse verso la formazione professionalizzante a cui far seguire quelle dedicate alla trasformazione digitale, come dimostra di voler fare la Germania, a conclusione del processo necessario allo sviluppo di un maggiore capitale umano.

COMMISSIONE
NAZIONALE
ECONOMIA
E
CAPITALE UMANO



UCID

**Unione
Cristiana
Imprenditori
Dirigenti**

A tal riguardo, il premio nobel Heckman (2003), sosteneva che l'incremento del capitale umano non è un fenomeno meramente meccanico poiché non dipende esclusivamente e automaticamente dai costi macroeconomici dell'istruzione e neanche dalla quantità complessiva di anni di istruzione dei cittadini di un Paese.

**COMMISSIONE
NAZIONALE
ECONOMIA
E
CAPITALE UMANO**

Via Adige, 26
00198 – ROMA
Tel.+39 06 863 23 058

Email:
commissioneimpresalavoro@ucid.it

UCID

Unione
Cristiana
Imprenditori
Dirigenti

COMMISSIONE
NAZIONALE
ECONOMIA
E
CAPITALE UMANO



GLI EFFETTI DEL COVID-19 NEL SETTORE MODA

La fashion industry, uno dei settori strategici del nostro Paese ha accusato colpi mortali e messo alla prova le grandi *Maison* infliggendo gravi disagi e perdite alle migliaia di micro e piccole imprese che sostanziano il know how del settore.

Il settore tessile è stato colpito in pieno dalla pandemia, e la stagione estiva 2020, a causa del lockdown di marzo, non è mai partita.

La Moda rappresenta la seconda industria italiana. Nel 2019 produceva 100 miliardi. Oggi almeno 35 miliardi sono andati in fumo e le prospettive non sono delle migliori. Anche in questo settore che caratterizza il nostro made in Italy, la maggior parte delle aziende ha beneficiato della rogatoria sui mutui, della cassa integrazione ed i lavoratori non possono essere licenziati. Ad essi si aggiunge lo stop delle cartelle esattoriali e la sospensione (per un certo periodo) dei contributi previdenziali.

Gli aumenti dei contagi, l'incertezza circa le probabili restrizioni della circolazione delle persone e le altalenanti chiusure delle attività commerciali ha comportato la sofferenza finanziaria dell'intero settore; le aziende a cui erano stati consegnati i prodotti, in molti casi avevano già anticipato finanziariamente i costi a cui non sono seguiti i ricavi. I tanto agognati ristori non sono stati in grado di sostenere gli operatori del settore sia finanziariamente sia moralmente contribuendo a sollevare i quesiti di sopravvivenza all'evento pandemico in atto.

Sarebbe stato sufficiente, erogare le risorse sulla base delle esigenze finanziarie delle aziende, sulla base di business plan credibili e con un buon potenziale a medio-lungo periodo, anziché limitarsi ad un calcolo algebrico del calo del fatturato in un periodo dato. Questo perché dettato dalle caratteristiche di un settore come quello del Fashion, dove si fatturano gli ordini acquisiti nell'anno precedente ed il fatturato non sempre è un indicatore preciso della reale situazione.

Va evidenziato, tuttavia, come l'emergenza COVID abbia acceso il faro sulle lacune strutturali del sistema: scarsa digitalizzazione, struttura finanziaria debole, poca managerialità. La Moda non è da identificarsi solo con le grandi *Maison* milanesi ma anche dalle migliaia e migliaia di micro e piccole imprese che sostanziano il *know how* di questo settore.



UCID

Unione
Cristiana
Imprenditori
Dirigenti

Queste aziende dovranno cambiare passo, riorganizzare i processi interni e digitalizzando le principali fasi, in modo da guardare con speranza ad un futuro di medio- lungo periodo. Chi non coglierà questa dinamica, è destinato a scomparire”.

Bisogna fare in fretta. Si tratta di contemperare le esigenze di sopravvivenza di un settore vitale con la salvaguardia della salute delle persone.

Accelerare le procedure per i fondi del *Recovery Fund* significa passare alla fase operativa organizzando senza indugi, ad esempio un *corridoio commerciale* che possa riportare in Italia grandi *buyer* internazionali con tutte le cautele del caso.

COMMISSIONE
NAZIONALE
ECONOMIA
E
CAPITALE UMANO



IL MONDO DELLE BANCHE E LA PANDEMIA

Nell'attuale panorama economico, così mutevole e incerto, è essenziale oltre che strategico fermarsi a riflettere sulla natura e sul ruolo delle banche che, da tradizionale strumento di credito e raccolta del risparmio, sono oggi chiamate a volgersi verso una dimensione più umana e sociale.

Innanzitutto, un primo suggerimento: non continuiamo a ragionare con gli schemi del sistema bancario del passato, anche recente. I cambiamenti in atto nel settore (novità normative, differenti dimensioni e *governance* degli istituti) e nel mercato dei capitali, delle aziende, degli utenti privati (ampio utilizzo del *home* e del *remote banking*) hanno stravolto completamente le regole del gioco cui eravamo abituati. Indietro sicuramente non si torna!

Le prime grandi riforme risalgono agli anni Novanta. Molti ricorderanno la legge "Amato" (n. 218 del 1990) che incentivava la trasformazione degli istituti pubblici in società per azioni sottoposte al controllo delle fondazioni bancarie (per liberarle da "lacci e laccioli", secondo la nota espressione di Guido Carli).

La legge attribuiva alle fondazioni scopi filantropici e *no profit*, di utilità sociale e promozione dello sviluppo economico. Alle banche sarebbe spettata invece, esclusivamente, l'attività finanziaria e di credito verso i privati, le imprese, gli enti pubblici. Di qui prese avvio la stagione delle fusioni, scissioni e trasformazioni varie degli istituti bancari, chiamati a distribuire e garantire utili ai propri azionisti (le fondazioni stesse e i privati) secondo una fredda logica di massimizzazione dei profitti. Questa netta suddivisione sta subendo non poche variazioni imposte dai cambiamenti epocali in corso, a cui si aggiunge la pandemia da Covid-19.

Le fondazioni per poter continuare a sostenere i settori *no profit* della cultura, dell'istruzione e della sanità dovrebbero diversificare le proprie iniziative, investendo ad esempio in società *start up* innovative con la compartecipazione di privati. Anche perché non possono più fare affidamento solo sugli incassi dei dividendi sugli utili derivanti dalle partecipazioni nelle banche, visto il blocco della loro distribuzione imposto dalla Banca Centrale Europea ad inizio 2020.

D'altra parte, anche le banche stanno assumendo una nuova funzione sociale. La stessa BCE, emettendo liquidità attraverso i LTRO (*Long Term Refinancing Operation* - piano di rifinanziamento a lungo termine), le investe del compito di trasferire enormi quantità di denaro a favore delle aziende e delle famiglie a condizioni molto favorevoli e margini ridotti, assumendo e mantenendo a loro carico, comunque, il rischio di credito (cioè il rischio di non essere rimborsate a scadenza da parte del debitore).



UCID

Unione
Cristiana
Imprenditori
Dirigenti

Per mitigare parzialmente tale rischio gli istituti acquisiscono garanzie da parte dello Stato attraverso gli enti SACE e SIMEST sui finanziamenti in corso di erogazione; tali garanzie agevolano il conto economico degli istituti, ma aggravano ulteriormente la responsabilità civile e penale a carico dei deliberanti. La banca in tal caso è infatti corresponsabile con lo Stato sulle eventuali insolvenze sul credito, per cui non può prescindere dall'effettuare istruttorie complete ed attente sulle erogazioni del denaro.

Questo aspetto delicato (che si aggiunge ai rischi operativi e di mercato nonché ad altre incombenze quali il rispetto della normativa antiriciclaggio) rallenta però i tempi di erogazione dei finanziamenti. L'idea che sia sufficiente chiedere soldi per ottenerli, anche in periodi di pesante crisi, come quello in corso, non ha alcun fondamento!

Un ulteriore campo in cui si giocherà il futuro delle banche riguarda le politiche di investimento nei settori dell'economia sostenibile, di tutela dell'ambiente e delle istanze sociali, privilegiando una visione a medio-lungo termine, non perdendo di vista l'economicità che deve essere comunque perseguita per la tenuta patrimoniale, economica e finanziaria della banca stessa.

Per ora tutte le banche continuano a finanziare i settori economici tradizionali basati sul petrolio e altre fonti energetiche fossili e quindi sulla produzione di motori a combustione. Non possono smettere di farlo! Pensiamo ad esempio all'attività agricola che necessita di trattori per produrre coltivazioni ed alimenti. Gradualmente tuttavia si deve pensare di modificare gli investimenti verso aziende che investono maggiormente in sviluppo, ricerca e produzione di motori elettrici.

Tali modifiche strategiche presuppongono competenze e tempi lunghi di realizzazione che possono essere supportati soltanto da banche di grandi dimensioni, dotate di *governance* e strutture di capitale solide e liquide, capaci di fare importanti investimenti. Pertanto la fase di aggregazione e fusione frabanche, in particolare in Italia, dovrà inevitabilmente continuare.

Gli istituti di piccole dimensioni (banche di credito cooperativo, piccole casse di risparmio) per quanto siano (o appaiano) più prossimi e vicini al cliente, necessiteranno senza dubbio di aggregarsi, per migliorare il proprio funzionamento e resistere ai grandi cambiamenti e rischi di settore. Per concludere, il sistema bancario si trova di fronte a sfide enormi e molto imprevedibili, come imprevedibili sono i cambiamenti in molti settori della produzione, della trasformazione, dei servizi, del sociale e dell'economia in generale!

COMMISSIONE
NAZIONALE
ECONOMIA
E
CAPITALE UMANO



UCID

Unione
Cristiana
Imprenditori
Dirigenti

FUTURO DELL'INDUSTRIA AUTOMOTIVE

Tra le opportunità da cogliere con i fondi messi a disposizione dell'Europa a seguito della crisi recata dalla pandemia, spicca fortemente quella legata al mondo dell'industria Automotive. Anche se la ricaduta di un tale investimento avrebbe ripercussioni positive importanti per il nostro Paese, è doveroso pensare agli investimenti in questo importante settore, in una logica di sviluppo controllato nel pieno rispetto delle esigenze dell'uomo e dell'ambiente.

In tale dimensione i fenomeni di prevenzione dei rischi hanno forte rilevanza e nello specifico vanno tenuti in considerazione i seguenti fattori:

1. La sempre più stringente **necessità di riduzione drastica dei fattori inquinanti** che impattano sull'ambiente sia per quanto riguarda il clima (CO₂, effetto serra) che la qualità dell'aria (Ossidi di Azoto NO_x e Polveri sottili Pm₁₀) con la conseguente imposizione di obiettivi di riduzione della CO₂ ambiziosissima da parte delle istituzioni europee.
2. L'individuazione come scelta prioritaria della **mobilità elettrica** come unica soluzione senza approfondire punti di forza e di debolezza, opportunità e minacce delle possibili ricadute di tale scelta sul tessuto industriale non soltanto dell'auto e dell'inquinamento a livello globale. Scelta ideologicamente e affrettatamente supportata dal governo italiano.
3. L'evoluzione tecnologica verso i sistemi a **guida autonoma** col conseguente **sviluppo della sensoristica e dei sistemi integrati intelligenti**, che tra l'altro comportano utilizzo di materie prime pregiate e dipendenti da Paesi stranieri, e la tendenza alla concezione di mobilità come servizio.
4. Infine e soprattutto l'**emergenza coronavirus** che inevitabilmente inciderà profondamente su tutto il **sistema di politiche industriali, interconnesso con quelle ambientali, sociali e dei trasporti**, sulla "governance" delle organizzazioni e sull'organizzazione del lavoro.

Per quanto riguarda la situazione esistente va anzitutto considerata la peculiarità del nostro territorio da salvaguardare, e in particolare, come anche sottolineato di recente dal Presidente di Federmeccanica, la necessità di valorizzare le eccellenze della nostra industria manifatturiera, la stretta collaborazione con le competenze universitarie.

COMMISSIONE
NAZIONALE
ECONOMIA
E
CAPITALE UMANO



UCID

Unione
Cristiana
Imprenditori
Dirigenti

Tuttavia le nostre competenze sono forti soprattutto sui componenti di tipo più tradizionale sui veicoli, (motori termici, trasmissioni, sistemi frenanti), ma non sono da trascurare anche quelle sui motori elettrici di vario tipo, e sui recenti sistemi di sicurezza e assistenza alla guida già in produzione sulle auto o di prossimo obbligatorio impiego dal 2022.

Purtroppo il posizionamento è molto debole sulle tecnologie innovative di più grande impatto sul futuro dell'auto, in vista dell'elettrificazione e della guida autonoma: batterie per la trazione elettrica, software e sensori per la guida autonoma, tecnologie veicolo-rete.

Occorre pertanto pensare con assoluta urgenza a veri e propri progetti di reindustrializzazione e di conversione alla transizione produttiva, che non sarà possibile senza un impegno concreto governativo in Italia e che deve coinvolgere l'Europa.

Infatti i grandi problemi relativi alla transizione investono tutta l'industria automotive a livello europeo, e già esistono accordi tra costruttori e singoli governi e progetti a livello di Commissione europea per affrontare il problema con l'obiettivo sia di valorizzare le specificità europee sia di mantenere la leadership mondiale nel campo dell'innovazione e ricerca.

A questo proposito l'alleanza FCA-Peugeot, comunque la si consideri, rappresenta un vantaggio per la nostra industria, che oltre agli investimenti di primo impianto dovrà puntare soprattutto sulla componentistica, sulle infrastrutture dedicate e sull'innovazione per essere competitiva in Europa.

Il Piano nazionale di Rilancio si dimostra un'importante opportunità, utilizzando le ingenti risorse messe a disposizione a seguito dell'emergenza COVID 19, per implementare un programma urgente più ampio a livello nazionale di investimenti in ricerca e innovazione, dove l'Italia è storicamente in ritardo, oltre che metterci in condizione di attrarre investimenti stabili da aziende estere più sviluppate nei settori delle nuove tecnologie necessarie per la riconversione dell'industria automotive.

A ciò deve aggiungersi il seguire con la massima attenzione e partecipazione i progetti Europei già in atto: ad esempio Bruxelles ha approvato il progetto per la produzione di batterie innovative in Europa, denominato IPCEI Batterie 1, a cui partecipa anche l'Italia, con l'obiettivo di creare una catena del valore delle batterie integrata nell'Unione Europea, dalle materie prime avanzate alla produzione di sistemi di batterie, alla riconversione e al riciclaggio. (IPCEI = Important Project of Common European Interest).

COMMISSIONE
NAZIONALE
ECONOMIA

E
CAPITALE UMANO



UCID
Unione
Cristiana
Imprenditori
Dirigenti

Un altro punto importante da segnalare e che va a vantaggio anche della politica industriale europea, è l'attenzione alla necessità di assicurare, per quanto riguarda lo sviluppo dei sistemi di trazione, una “**neutralità tecnologica**” utilizzando le diverse esperienze specifiche dell'industria europea dei trasporti, per assicurare di offrire il meglio secondo le necessità degli utilizzatori compatibilmente con le esigenze del clima e qualità dell'aria.

In conclusione è evidente che lo sviluppo del settore automotive passa attraverso investimenti mirati ed un programma nazionale ed europeo di politica industriale specifico, capace di aiutare le imprese a fare sistema. L'attuale situazione economica che vede la pandemia quale comune nemico da abbattere per progettare nuovi orizzonti di ripresa di sviluppo e benessere, crea l'opportunità per condividere Know how e competenze, ottimizzare i costi negli investimenti in formazione del personale, in attività di Ricerca e Sviluppo, considerando sia le ricadute in altri settori industriali trainati dall'auto sia quelle in termini sociali ed ambientali

Tale programma può e deve anche riconsiderare, definendola chiaramente nel caso di specie, la curva di introduzione della Propulsione elettrica, che dovrà tener conto nel rispetto dell'ambiente delle possibilità offerte anche dal miglioramento delle attuali tecnologie e di tecnologie alternative (progetto idrogeno).

Il tutto sostenendo il fronte del lavoro, che nelle fasi di transizione spesso è soggetto a cali di livello occupazionale. Tale condizione, che rappresenta un rischio fisiologico, può essere mitigata utilizzando opportuni ammortizzatori sociali con obbligo di formazione sui nuovi skills e incentivando fin da subito programmi di formazione continua in azienda rivolti alla riconversione.

COMMISSIONE
NAZIONALE
ECONOMIA
E
CAPITALE UMANO



UCID

Unione
Cristiana
Imprenditori
Dirigenti

PUBBLICA AMMINISTRAZIONE E COVID-19

L'impatto della crisi sanitaria ancora in atto ha reso sempre più evidente gli elementi di criticità che caratterizzano l'economia italiana almeno dagli anni Novanta, a cominciare dai quali il nostro è stato l'unico grande Paese europeo a conoscere un ritmo di crescita sempre più ridotto. In termini di PIL pro-capite, con la crisi da COVID-19 l'Italia è tornata ai livelli di fine anni Ottanta.

Uno degli elementi caratterizzanti tale dinamica è certamente da rintracciarsi nella bassa produttività del lavoro che contraddistingue sia il settore industriale che quello dei servizi. E tra i servizi, la produttività in Italia ha avuto un andamento sfavorevole principalmente nelle attività professionali e scientifiche e nelle amministrazioni pubbliche.

Tutte le riflessioni che in questo periodo di crisi sanitaria si sviluppano intorno ai temi economici hanno come esito quello di rimarcare la necessità, oltre che l'opportunità, di affrontare con determinazione il tema della riforma della Pubblica Amministrazione, elemento centrale per la crescita del Paese; una riforma che deve necessariamente essere indirizzata ad invertire il trend negativo che dagli anni Novanta caratterizza la produttività del lavoro nel settore pubblico, nella consapevolezza che gli output della Pubblica Amministrazione rappresentano un input produttivo per tutti i settori economici.

Una analisi del Centro Studi Confindustria "UN CAMBIO DI PARADIGMA PER L'ECONOMIA ITALIANA: GLI SCENARI DI POLITICA ECONOMICA" (Autunno 2020) riporta i dati raccolti dall'indagine Doing Business della Banca mondiale che mostrano, in modo evidente, la minore efficacia della PA italiana rispetto a quella di altre economie europee. I temi considerati nello studio sono i più vari: i tempi necessari ad avviare un'impresa, quelli per ottenere un permesso di costruire e il rispetto di un contratto. In tutti i casi il posizionamento del nostro Paese risulta nettamente inferiore rispetto a quello dei principali Paesi europei.

Risulta quindi quanto mai necessario avviare una seria riflessione su quali debbano essere le linee di intervento strategiche di una riforma della PA che abbia l'obiettivo di recuperare quella capacità decisionale, progettuale e gestionale fondamentali per la ripresa del Paese, ancor più in questo momento di crisi pandemica.

COMMISSIONE
NAZIONALE
ECONOMIA
E
CAPITALE UMANO



UCID

Unione
Cristiana
Imprenditori
Dirigenti

Peraltro, l'attivazione dei finanziamenti europei derivanti dalla crisi in atto non potrà che realizzarsi attraverso una efficace ed adeguata organizzazione pubblica che, allo stato attuale, risulta invecchiata nella composizione del personale, impoverita di competenze, destrutturata, non al passo con l'evoluzione tecnologica in atto.

Proprio in questo periodo di crisi sanitaria ci si è resi sempre più conto una tale PA ha creato non pochi disagi per le persone e le imprese, sul tema ad esempio della corresponsione dei ristori e della Cassa integrazione COVID-19, delle autorizzazioni in materia edilizia e di inizio di attività di impresa, degli adempimenti in materia di previdenza e, da ultimo, di organizzazione della campagna vaccinale.

Le iniziative di riforma della PA intraprese nel corso dell'ultimo trentennio non hanno certamente determinato un cambiamento del paradigma scaturente dal contrasto tra il mondo delle imprese e dei cittadini, da un alto, e quello della burocrazia, dall'altro; si ha conseguentemente la necessità di recuperare quella credibilità ed autorevolezza proprie dell'azione pubblica.

Tra le diverse proposte di riforma, per ora rimaste solo in una dimensione teorica, si annovera quella che fa riferimento al cosiddetto Piano Colao, consegnato nel giugno scorso al Presidente del Consiglio dei ministri dalla task force guidata dall'attuale ministro per la Innovazione tecnologica e la transizione digitale Vittorio Colao.

Tra i diversi settori analizzati e per i quali sono state individuate criticità e avanzate proposte vi è quello della Pubblica Amministrazione, trattando alcuni temi specifici, tra i quali:

- **La trasparenza delle prestazioni erogate:** attraverso il tracciamento obbligatorio di indicatori chiave della performance delle singole amministrazioni obbligando le stesse a pubblicare il proprio ranking (posto) sui canali ufficiali e a pubblicare annualmente un report di sintesi della performance, creando anche meccanismi di incentivazione e penalizzazione diretti al miglioramento del servizio.

COMMISSIONE
NAZIONALE
ECONOMIA
E
CAPITALE UMANO



UCID

Unione
Cristiana
Imprenditori
Dirigenti

COMMISSIONE
NAZIONALE
ECONOMIA
E
CAPITALE UMANO

- **L'autocertificazione e il silenzio-assenso** con l'ampliamento delle casistiche per l'autocertificazione con divieto di richiesta di documentazione specifica laddove la autocertificazione è contemplata.
- **La semplificazione e velocizzazione delle procedure di procurement** attraverso la professionalizzazione delle stazioni appaltanti, la loro aggregazione, la completa digitalizzazione delle procedure d'appalto.
- **L'utilizzo dei dati individuali di survey (sondaggio)**, fonte amministrativa e big data ai fini statistici e di ricerca, tema sul quale l'Italia è in forte ritardo e per il quale viene proposto di introdurre il concetto di utilità sociale del trattamento dei dati ai fini statistici e di ricerca.
- **La digitalizzazione**, supportando gli enti nel processo di trasformazione digitale, anche attraverso un ricambio generazionale dei dipendenti delle amministrazioni e la promozione anche tra i cittadini dell'uso generalizzato della piattaforma Pago PA, App.IO, SPID e CIE.
- **Il piano di migrazione al cloud**: partendo dalla assoluta necessità di rendere completamente interoperabili le banche dati di ciascuna PA, viene proposta la promozione della migrazione al cloud per garantire un rilevante risparmio di risorse e maggiore sicurezza
- **Il rafforzamento della "cyberdifesa"** per dotare l'Italia di un sistema di eccellenza, in grado di prevenire, monitorare, e adottare misure di difesa adeguate ai migliori standard internazionali
- **Il piano competenze Procurement ICT**: rilevata l'esigenza principale di rendere più efficaci ed efficienti gli acquisti di beni e servizi informatici della PA, viene proposta tra le altre cose la creazione di un'unica unità dedicata al procurement di servizi ICT con competenze specifiche.
- **Le risorse umane**: partendo dalla considerazione che il blocco del turnover ha gradualmente innalzato l'età media del personale della PA e che è necessario introdurre maggiori professionalità con competenze tecnico-organizzative orientate all'innovazione, viene proposta la creazione di una Agenzia nazionale per il reclutamento del personale.
- **La formazione continua**: partendo dalla considerazione delle sempre più scarse risorse dedicate al tema della formazione del personale, viene proposto lo stanziamento di maggiori risorse per favorire la formazione continua attraverso anche l'utilizzo di piattaforme di e-learning.



- **Il rafforzamento della formazione della dirigenza:** partendo dalla considerazione per cui il nostro Paese presenta un forte ritardo nel ricorso a pratiche manageriali evolute, nell'adozione delle tecnologie digitali e nell'innovazione organizzativa soprattutto nell'ambito della dirigenza pubblica, viene proposto di avviare azioni formative di tipo manageriale e di introdurre meccanismi di incentivazione per attività di mentoring e coaching.
- **La sostenibilità della PA:** viene proposto di rendere sistematiche le azioni già intraprese per la gestione energetica, dei rifiuti, della mobilità, delle risorse umane, dell'acquisto di beni e servizi, alla luce dell'Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile e degli indirizzi politici dell'Unione Europea.

Anche alla luce delle proposte del Piano Colao possiamo tracciare qualche considerazione finale sul tema della riforma della PA, considerata ormai da tutti fondamentale per la ripresa del Paese, soprattutto in questo momento di crisi sanitaria. Certamente alla base di tutto dovrà esserci un cambio di visione, mettendo da parte il concetto di burocrazia improduttiva e introducendo un forte orientamento ai risultati (fornire servizi ai cittadini) e alla valorizzazione del capitale umano.

Risulta quanto mai evidente la opportunità del ricorso allo *smart working* come modalità innovativa per il funzionamento dell'amministrazione pubblica; ciò richiedendo una forte trasformazione digitale sia in termini di competenze professionali che di tecnologie introdotte, nonché nuove assunzioni per dotarsi di più competenze e di forza lavoro giovane. Inoltre sarà certamente importante introdurre un modello di cultura manageriale mediante una classe di dirigenti dotati delle giuste capacità e competenze, scelti in maniera meritocratica e valutati in relazione ai risultati conseguiti.

In definitiva, la prospettiva di un futuro migliore per il nostro Paese, colpito in maniera forte dalla crisi pandemica, non potrà che passare attraverso una profonda riforma della Pubblica Amministrazione, che veda nella valorizzazione del capitale umano e nella trasformazione digitale dei processi i suoi assi portanti e strategici.



UCID

**Unione
Cristiana
Imprenditori
Dirigenti**

Parte Seconda

Proposte PNRR

**COMMISSIONE
NAZIONALE
ECONOMIA
E
CAPITALE UMANO**

Via Adige, 26
00198 – ROMA
Tel.+39 06 863 23 058

Email:
commissioneimpresalavoro@ucid.it



UCID
Unione
Cristiana
Imprenditori
Dirigenti

Negli ultimi mesi l'UCID Sezione di Torino attraverso la Commissione Formazione ha lavorato sulle tematiche del Recovery Plan producendo due proposte, "Infrastrutture per la mobilità" e "Promozione dell'innovazione", con l'auspicio che siano accolte nei piani da presentare alla Commissione Europea.

Nella proposta "Infrastrutture per la mobilità" si propone di unire il Sud al Nord dell'Italia e all'Europa con reti di trasporto efficienti in modo che possano essere completate in 6 anni esponendo i necessari criteri di fattibilità. Si espongono standard organizzativi per il trasporto delle merci mirati a semplificare l'operatività e a favorirne la gestione automatizzata quale fattore determinante in modo da prevedere il migliore utilizzo appena completato l'investimento.

Un sistema di trasporto e anche organizzativo, come quello prospettato, spalancherebbe le porte di un mercato europeo per i bassi costi del trasporto e per i tempi ottimi: un carico di pomodorini può arrivare in Germania in una dozzina di ore mentre oggi non esiste materialmente la possibilità. Anche il turismo se ne avvantaggerebbe non poco perché le reti ferroviarie "Alta Velocità/Alta Capacità" possono consentire il trasporto di merci, anche in grande quantità, di notte e di giorno essere disponibili per i passeggeri. Senza parlare dell'inquinamento se si pensasse di usare i tir, oltre a costi e tempi che normalmente sarebbero almeno il doppio in presenza di adeguate strade e autostrade che ora non esistono.

L'altra proposta, "Promozione dell'innovazione", ha l'obiettivo di promuovere diffusamente la creazione di imprese innovative fondamentali per lo sviluppo della società attuale. I risultati potrebbero essere molto interessanti. Prendiamo ad esempio cosa fece Amadeo Giannini, figlio di emigrati italiani in California, a partire da inizio del secolo scorso. Fu lui che inventò il microcredito e il finanziamento alle startup di cui usufruirono la Walt Disney per i primi cortometraggi di Topolino e per il primo lungometraggio "Biancaneve e i sette nani", il film "Il monello" di Charlie Chaplin, i film di Frank Capra. Basti pensare all'importanza che hanno assunto le startup della California e la crescita della banca per il microcredito da lui creata: la Bank of America che ancora oggi è una delle maggiori banche al mondo.

Negli Stati Uniti esiste la NVCA (National Venture Capital Association), un'organizzazione che coinvolge tutte le principali aziende statunitensi e che genera, tramite le startup di successo, quasi tre milioni di posti di lavoro all'anno che sono circa la metà di quelli creati complessivamente. I partecipanti alle startup non di successo vengono comunque assunti dalle aziende aderenti all'NVCA e vanno a ruba perché sono quelli con la migliore formazione sul campo.

COMMISSIONE
NAZIONALE
ECONOMIA
E
CAPITALE UMANO



UCID

**Unione
Cristiana
Imprenditori
Dirigenti**

Entrambe le proposte sono state condivise da professori del Politecnico di Torino che si occupano delle specifiche problematiche e sono in linea con le indicazioni del Presidente Draghi: elencare progetti non basta: “Selezioneremo progetti e iniziative coerenti con gli obiettivi strategici, prestando grande attenzione alla loro fattibilità nell’arco dei sei anni del Programma e chiariremo il ruolo del Terzo settore e del contributo dei privati al Programma Nazionale di Ripresa e Resilienza attraverso i meccanismi di finanziamento a leva (fondo dei fondi)”.

**COMMISSIONE
NAZIONALE
ECONOMIA
E
CAPITALE UMANO**

Via Adige, 26
00198 – ROMA
Tel.+39 06 863 23 058

Email:
commissioneimpresalavoro@ucid.it



UCID

Unione
Cristiana
Imprenditori
Dirigenti

Infrastrutture per la mobilità

Sommario

1. Presentazione proposta.....	2
2. La proposta	3
2.1. Aspetti caratterizzanti.....	3
2.2. Utilizzo del Finanziamento	3
3. Modalità di attuazione del progetto finanziato.....	3
3.1. Priorità di attuazione.....	3
3.2. Gli standard organizzativi.....	4
3.3. Considerazioni	4
4. Conclusioni	4

COMMISSIONE
NAZIONALE
ECONOMIA
E
CAPITALE UMANO



UCID

Unione
Cristiana
Imprenditori
Dirigenti

Adeguate infrastrutture per la mobilità sono un fattore essenziale per la crescita e per uno sviluppo sostenibile. A pag. 16 le recenti LINEE GUIDA sul PNRR (scaricabile dal link <http://www.politicheeuropee.gov.it/media/5378/linee-guida-pnrr-2020.pdf>) riportano:

Le **Infrastrutture per la mobilità** richiedono investimenti e una maggiore efficienza dei processi autorizzativi. Investimenti sono necessari innanzitutto per migliorare l'intermodalità tra i diversi sistemi e le diverse reti di trasporto, anche nell'ottica di una maggiore resilienza e sostenibilità ambientale, nonché per garantire il raggiungimento dei livelli essenziali delle prestazioni.

Nell'ambito di questa missione, il Governo intende puntare, in primo luogo, sulla rete ferroviaria AV-AC ad alta velocità di rete per passeggeri e merci con il completamento dei corridoi TEN-T. Altri interventi riguarderanno la rete stradale e autostradale con un'attenzione particolare per ponti e viadotti. Saranno, inoltre, introdotte anche in questo settore le tecnologie informatiche con la formazione degli *Smart District*. Infine, alcuni interventi saranno finalizzati alla promozione dell'intermodalità logistica integrata per le merci, di una mobilità a supporto del turismo lento e sostenibile, con specifico riferimento alle ferrovie turistiche.

A luglio del 2019 su questo argomento, in particolare sulla TAV, come UCID è stato pubblicato anche sul quotidiano Avvenire un articolo in cui venivano documentate le forti riduzioni di tempi e di costi di cui si sarebbe avvantaggiato specialmente il traffico delle merci orientate all'esportazione. Avvalendosi del piano Next Generation EU ora si propone la realizzazione di una rete ferroviaria AV/AC (Alta Velocità /Alta Capacità) per le merci che colleghi almeno i principali interporti italiani (allegato Infografica_interporti.pdf) cosicché sia opportunamente servito l'intero territorio nazionale. Oggi il problema è che, essendo l'Italia un paese tutt'altro che pianeggiante, la velocità media dei treni merci non supera 60 Km/ora. L'obiettivo è creare una infrastruttura ferroviaria secondo gli standard europei delle reti TEN-T, in modo da permettere ai treni merci di viaggiare ad almeno 120 Km/ora fino a raggiungere la velocità di 200 Km/ora che è possibile se in piano. Non bisogna infine sottovalutare gli aspetti logistico/organizzativi che devono accompagnare tale realizzazione.

I benefici consisterebbero:

- 1) Forte riduzione dell'inquinamento dovuto al trasporto su strada
- 2) Importanti riduzioni dei tempi e dei costi di trasporto anche mirati all'esportazione equindi promozione di quest'ultima di quest'ultima.
- 3) Creazione di molti posti lavoro diffusi in tutta Italia
- 4) Promozione dei distretti industriali/alimentari di cui è ricca l'Italia
- 5) Promozione della mobilità delle persone anche a fini turistici.

COMMISSIONE
NAZIONALE
ECONOMIA
E
CAPITALE UMANO



2. La proposta

2.1. Aspetti caratterizzanti

Gli aspetti caratterizzanti la proposta, come più avanti meglio dettagliato, sono:

- 1) Ottenere il finanziamento per una attività basilare del trasporto, cioè realizzare le linee ad AV/AC (Alta Velocità/Alta Capacità)
- 2) Proporre standard organizzativi che ne ottimizzino l'utilizzo

Le percorrenze proposte sono orientate a collegare gli interporti italiani (quantomeno i principali) magari anche favorendo la loro crescita nonché promuovendo la nascita di nuovi. In particolare si propongono tre direttrici (che possono essere modificate/integrate anche in fase esecutiva):

- a) Completamento della dorsale AV/AC tirrenica nel sud Italia
Catania-Salerno (escluso ponte sullo stretto di Messina): circa 500Km con congiunzione diretta agli interporti di Catania e Salerno
- b) Realizzazione della dorsale AV/AC adriatica della Penisola
Da Bari a Padova (Bari, Foggia, Pescara, Jesi, Bologna, Rovigo, Padova): circa 850 Km con congiunzione diretta agli interporti di Bari, Pescara, Jesi, Bologna, Rovigo, Padova
- c) Realizzazione collegamento da Firenze/Prato a Ventimiglia (Firenze, Livorno, Genova, Savona, Ventimiglia): circa 400 Km con congiunzione diretta agli interporti di Prato, Livorno, Vado Ligure.

Complessivamente si tratta di 1.750 Km con un costo di 70 €miliardi, calcolati in base al costo chilometrico medio di 40 €milioni. Il 50% di tale somma (35 €miliardi) verrebbero impegnati sotto la voce sussidi del Recovery Fund (su 82 €miliardi per l'Italia) e il rimanente 50% sotto la voce prestiti del Recovery Fund (su 127 €miliardi per l'Italia).

2.2 Utilizzo del finanziamento

Il finanziamento verrebbe utilizzato esclusivamente per la stesura dei binari nei percorsi indicati secondo i criteri di realizzazione della rete TEN-T. Sono escluse tutte le attività collaterali quali, ad esempio, le linee ferroviarie complementari, il miglioramento dei collegamenti stradali agli interporti, ai parcheggi, ai depositi, come pure ai servizi di accoglienza per gli autisti dei camion ma anche l'adeguamento della lunghezza dei binari di carico/scarico allo standard europeo di 750 m (spesso sono più corti di 100 o 200 metri). Questo sarebbe a carico delle varie autorità competenti, a partire da quelle regionali, il cui compito sarebbe quello di completarle e/o ampliarle per assicurare il migliore servizio possibile.

Nel finanziamento sono compresi i costi per la gestione informatica ottimale delle merci.

UCID

Unione
Cristiana
Imprenditori
Dirigenti

COMMISSIONE
NAZIONALE
ECONOMIA
E
CAPITALE UMANO



3. Modalità di attuazione del progetto finanziato

3.1. Priorità di attuazione

Per ottimizzare i tempi l'intera realizzazione andrebbe divisa in lotti da attuare in parallelo in modo che il tutto sia completato in tempi anche inferiori a 7 anni. La progettazione verrebbe messa in atto fin dai primi mesi del 2021 in modo che i lavori possano iniziare sempre nel 2021. La priorità va data ai lotti con tratte in località non pianeggianti.

Qualora i fondi si rivelassero abbondanti si potrebbero finanziare altri tratti (es. Palermo- Catania) o infrastrutture collaterali. Se invece i fondi fossero insufficienti si potrebbero escludere le parti terminali verso Ventimiglia (che potrebbero essere finanziate con altri fondi) e comunque avrebbero la priorità il completamento della dorsale AV/AC tirrenica nel sud Italia e la realizzazione della dorsale AV/AC adriatica.

3.2. Gli standard organizzativi

Per favorire una operatività ottimale del sistema di trasporto è opportuno standardizzare il più possibile gli aspetti organizzativi e strumentali. La maggior parte delle merci possono viaggiare in contenitori per cui è opportuno privilegiarne uno standard. Ad esempio adottare i container standard ISO da 20 piedi (altezza 2.591 mm, larghezza 2.438 mm, lunghezza

6.058 mm) da depositare sui carri pianale standard (lunghezza pianale 18660 mm). In questo modo su ciascun carro merci stanno esattamente 3 container. Peraltro questo tipo di container sono quelli adottati nei trasporti navali e sono impilabili (fino a 9) e questo può essere utile nei depositi. Questo non esclude altri tipi di contenitori, ad esempio per animali vivi o per materiali preziosi, che però è bene prevederli come eccezione.

Altri tipi di standard sono quelli gestionali che devono essere strutturati in modo da produrre il minimo dei tempi di attesa. Uno è quello legato alla gestione informatica dei container (vedasi un esempio nell'allegato TAV e AI.pdf) al fine di governare tempestivamente l'arrivo, il trasporto e la consegna. Un altro è la gestione dello "Sportello Doganale".

La cosa importante è che questa tipologia di processi automatizzati siano uniformi in tutti gli interporti, perché utilizzano le stesse applicazioni informatiche. Inoltre è bene che le funzionalità informatiche siano utili e accessibili agli utilizzatori diretti e indiretti dei servizi interportuali, in modo da facilitarne l'utilizzo ma anche per segnalare eventuali potenziali disfunzioni o miglioramenti, nell'ottica di favorire il miglioramento continuo.



UCID

Unione
Cristiana
Imprenditori
Dirigenti

COMMISSIONE
NAZIONALE
ECONOMIA
E
CAPITALE UMANO

3.3. Considerazioni

Con la modalità di utilizzo dei fondi, descritto precedentemente, si raggiungono due obiettivi:

- Le attività di realizzazione non sono condizionate da progetti collaterali che spesso finiscono per allungare significativamente i tempi, correndo il rischio di perdere i finanziamenti perché non utilizzati entro i 7 anni previsti;
- La tempestiva messa in opera dei binari è elemento di proposta e di stimolo per le varie autorità competenti, per finanziare e completare le locali infrastrutture collaterali (magari utilizzando i fondi spesso previsti per attività analoghe ma non correlati alla linea AV/AC). La proposta, che non può che essere di indirizzo in questa fase, andrà articolata più dettagliatamente tenendo conto delle specificità locali e degli investimenti in corso o previsti.

4. Conclusioni

Come già sottolineato in altre occasioni, tanto più è efficiente il sistema interportuale nel suo insieme e tanto più si promuove la crescita dell'imprenditorialità diffusa creando reti di imprese e quindi facendo crescere i già numerosi distretti industriali/alimentari presenti in Italia. Ciò è sempre più fondamentale per lo sviluppo dei territori, per la crescita delle relazioni e della stabilità sociale.

Un altro aspetto da non sottovalutare è che la presenza di due direttrici del traffico parallele, una a destra e l'altra a sinistra della Penisola, sono una modalità per gestire il disaster- recovery del "sistema trasporti". Se infatti nel malaugurato caso di terremoto una direttrice venisse interrotta, le merci e le persone potrebbero viaggiare nell'altra direttrice, con qualche ritardo ma non sarebbero bloccati, evitando così l'aggiunta di altri danni a quelli sempre molto consistenti che il sisma produce.



UCID

Unione
Cristiana
Imprenditori
Dirigenti

COMMISSIONE
NAZIONALE
ECONOMIA
E
CAPITALE UMANO

La TAV e la gestione dei traffici merci intermodali con l'AI

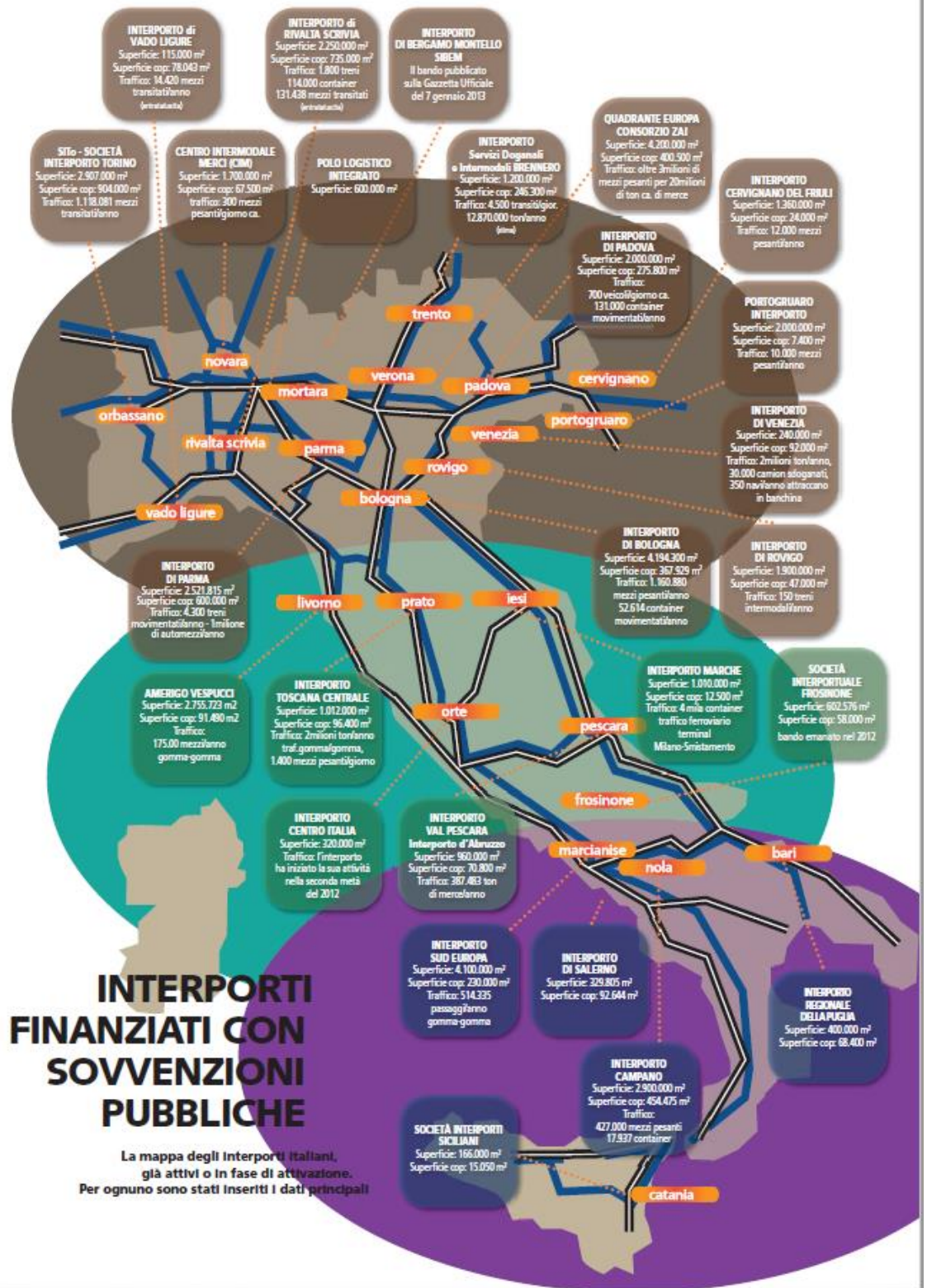
Per l'utilizzo efficiente del sistema di trasporto merci per ferrovia è necessario avere scali merci (i cosiddetti "Interporti") in cui possa avvenire l'acquisizione dai tir e la distribuzione dei carichi ai tir, nonché organizzare i convogli ferroviari per ottimizzare i tempi di fermata che altrimenti rischiano di essere molto lunghi. La legge 240/90 definisce l'interporto come "un complesso organico di strutture e servizi integrati finalizzati allo scambio di merci tra le diverse modalità di trasporto, comunque comprendente uno scalo ferroviario idoneo a formare o ricevere treni completi ed in collegamento con porti, aeroporti e viabilità di grande comunicazione".

Un interporto ha decine di binari affiancati di cui un numero limitato vengono riservati alla composizione dei cosiddetti "treni diretti". I treni in arrivo vengono attestati negli altri binari e i vagoni di questi vengono spostati sul "treno diretto" in base alla destinazione verso cui parte, quando completo, per tale destinazione e non fa fermate intermedie se non per sganciare rapidamente vagoni in coda al treno con merci per quelle zone. In questo modo le merci raggiungono la destinazione in un numero minimale di ore. Perché il tutto possa funzionare è necessario avere un sistema automatizzato di gestione che operi in tutta rete con modalità uniformi e con adeguate standardizzazioni, a partire dai container.

Per organizzare i treni è necessario che si conosca prontamente la destinazione di ciascun container. Per questo si usano dei "tags" (etichette) in grado di essere immediatamente leggibili e i dati che emergono possano essere subito processati. Il sistema più utilizzato fin dagli inizi di questo millennio è l'RFID (Radio-Frequency Identification) proprio nella gestione delle merci, della catena distributiva e nella logistica in generale. Queste informazioni possono essere acquisite dai Management Information Systems (quali l'intelligenza artificiale o semplicemente AI) e trasmessi tramite Electronic Data Interchange (EDI). Dato che la gestione delle merci negli interporti dipende largamente da adeguate e tempestive comunicazioni con l'esterno -quali le compagnie di spedizione, gli agenti, le autorità doganali, ecc.- le tecnologie EDI unite a quelle GPS (General Position System) insieme all'identificazione automatica RFID hanno un ruolo determinante.

E' perciò evidente quanto sia importante una AI che permetta di ottenere nel più breve tempo possibile "treni diretti" possibilmente mono destinazione. Non solo, importante è gestire la merce deperibile e quella in arrivo. Infatti se si può sapere che, ad esempio, fra 10 minuti arriveranno i vagoni con i container che completano un treno diretto, questo non sarà fatto partire anche se è urgente.

Insomma con l'AI si può non solo organizzare ma anche programmare la gestione informando tutti gli interessati, a partire dai destinatari, dello stato del trasporto. In un contesto in cui un interporto può gestire 5.000 container al giorno non vi sono alternative per minimizzare i tempi di ricomposizione dei treni che così, nella media, non supereranno qualche ora. In questo modo lo scalo ricevente potrà, in brevissimo tempo, rendere disponibile i container ai tir, anch'essi predisposti, che saranno in grado di fare le consegne localmente in un tempo minimale.





UCID

Unione
Cristiana
Imprenditori
Dirigenti

Promozione dell'innovazione a partire dai giovani

Sommario

1. Presentazione proposta	2
2. La proposta	3
2.1. L'obiettivo	3
2.2. Gli aspetti economici	3
2.3. Sull'utilizzo dei fondi	4
3. Conclusioni	4

COMMISSIONE
NAZIONALE
ECONOMIA
E
CAPITALE UMANO



UCID

Unione
Cristiana
Imprenditori
Dirigenti

COMMISSIONE
NAZIONALE
ECONOMIA
E
CAPITALE UMANO

1. Presentazione proposta

L'economia dipende sempre di più dalla capacità di innovare e questo significa promuovere l'intraprendenza diffusa a partire dai giovani che devono perciò avere una adeguata formazione. A pag. 14 le recenti LINEE GUIDA sul PNRR (scaricabile da <http://www.politicheeuropee.gov.it/media/5378/linee-guida-pnrr-2020.pdf>) riportano:

Con riferimento alla **competitività e resilienza del sistema produttivo** occorre agire su diverse leve per rafforzare e modernizzare la capacità operativa delle imprese del nostro Paese, seconda manifattura in Europa e dotata di aree di eccellenza. In primo luogo, è necessario favorire i processi di trasformazione digitale delle imprese italiane, potenziando gli strumenti per la transizione del sistema produttivo e completando il processo di infrastrutturazione digitale. L'Italia deve ambire ad essere un Paese innovatore, *leader* nelle tecnologie di frontiera, e a tal fine è indispensabile una crescita sensibile degli investimenti privati in R&S, che colmi un *gap* strutturale e di lungo termine con le principali economie europee.

Recentemente il Prof. Zamagni⁽¹⁾ ha sottolineato un aspetto fondamentale: occorre passare dal modello della cosiddetta "alternanza scuola-lavoro" alla "convergenza scuola-lavoro". In questo senso, sono molto importanti le Start-up perché coniugano l'innovazione con la formazione sul campo e, anche in caso di insuccesso come avviene nella maggior parte dei casi, le persone maturano capacità manageriali e imprenditoriali che sono decisamente utili e perciò sono normalmente molto richieste dalle aziende. Per questo l'iniziativa importante è promuovere il Venture Capital, anche attraverso facilitazioni economiche, in modo che diventi un fattore strutturale.

Dovendo comunque far fronte ai cambiamenti derivanti dall'innovazione che producono, non raramente, significativi problemi (quali perdita del lavoro, chiusura dell'attività) è fondamentale promuovere in parallelo le pratiche dell'Economia Civile, come suggerito nell'enciclica Caritas in Veritate, in cui ciascuno - a partire dai giovani - deve essere portatore di una cultura per la quale ci si impegna continuamente a crescere e a far crescere coloro con cui si interagisce, siano esse persone o imprese, in modo che tutti possano beneficiarne creando un benessere diffuso.

I benefici:

- 1) Crescita dell'economia con la creazione di nuovi business che sostituiscono quelle che andranno scomparendo
- 2) Diffusione del benessere minimizzando se non eliminando l'esclusione sociale

Nota 1: Docente di Economia all'Università di Bologna e Presidente della Pontificia Accademia delle Scienze Sociali



2. La proposta

2.1. L'obiettivo

L'obiettivo è quello di incentivare il Venture Capital mirato al finanziamento delle Imprese Innovative siano esse Startup, che vogliono lanciarsi sul mercato, o piccole Imprese che desiderano espandersi mettendo in atto, appunto, idee innovative.

La tipologia di Venture Capital che si vuol promuovere è quella che fa capo a organizzazionistrutturate come i Venture Capitalist e i Corporate Ventures, ma anche i Venture Incubatorse i Club Deals. Questo tipo di organizzazioni non solo erogano il finanziamento, ma forniscono supporto nelle scelte strategiche. Infatti il Fondo di Venture Capital normalmenteentra nel capitale sociale dell'Impresa Innovativa con una quota di minoranza, ma significativa, e solitamente nomina un rappresentante nel consiglio di amministrazione. Si crea così una partnership che è particolarmente proficua fin dalle prime fasi, quando si tratta di definire e implementare il business plan, supportando l'imprenditore in ambito fiscale, legale, amministrativo e nella gestione delle risorse umane. Inoltre potrà offrire possibilità alternative alla crescita quali joint venture, acquisizioni, fusioni e sosterrà l'Impresa Innovativa migliorandone l'immagine, sia agli occhi del mercato che delle banche, anche per qualificare un management sempre più capace ed eventualmente attraendone di nuovo.

Il Venture Capitalist normalmente esce dalla compagine societaria quando l'Impresa Innovativa è diventata di successo, con utili importanti e buone proiezioni di crescita. Cedendo le quote azionarie ottiene ritorni dell'investimento molto significativi che vanno in parte a compensare le perdite derivanti dalle Imprese Innovative che sono finite nell'insuccesso anche economico e che sono di gran lunga la maggioranza.

2.2. Gli aspetti economici

Gli aspetti caratterizzanti la proposta sono:

- Venga istituito un Fondo Integrativo per i finanziamenti fatti dai Venture Capitalist ottenuto dal Recovery Fund
- Si assume che il numero annuale di Imprese Innovative finanziate siano mediamente 600 l'anno (oggi sono abbastanza meno ma si ritiene che possano crescere)
- L'importo finanziato dal Venture Capitalist per ciascuna Impresa Innovativa, durante tutte le fasi di crescita, sia mediamente di € 400.000=
- Al Venture Capitalist venga proposto un contributo per ciascun finanziamento, prelevato dal Fondo Integrativo, pari a una percentuale che va dal 20% al 40% dell'importo totale finanziato
- La percentuale di cui al punto precedente sia determinata attraverso una graduatoria basata su quanto le capacità del Venture Capitalist hanno prodotto sul tessuto sociale(ad es.: ricollocazione delle persone componenti le Startup non di successo, promozione della sussidiarietà nell'ottica dell'Economia Civile)



UCID

Unione
Cristiana
Imprenditori
Dirigenti

- naturalmente a fronte ritorni positivi dall'investimento ed eventualmente coinvolgendo le Imprese Innovative di successo. L'obiettivo è ricostituire almeno parzialmente il Fondo Integrativo in modo da creare un sistema che il più possibile si autoalimenta.

Sulla base di quanto sopra verrebbero richiesti e impegnati 500 €milioni sotto la voce sussidi del Recovery Fund (su 82 €miliardi per l'Italia). Tale cifra è stata determinata moltiplicando il contributo medio (per ciascun finanziamento) di circa €120.000 per 600 contributi per 7 anni.

Nel finanziamento rientrerebbero anche i costi di funzionamento dell'Ente gestore del Fondo Integrativo che, oltre all'assegnazione del contributo per ciascun finanziamento, si occuperebbe di valutare l'operatività dei singoli Venture Capitalist sulla base delle modalità operative che li hanno relazionati con le Imprese Innovative, inclusa quelle a cui è stato negato il finanziamento. Questo permetterebbe di creare la graduatoria precedentemente citata e sarebbe utile ai Venture Capitalist favorendo il loro miglioramento continuo e quello del sistema.

2.3. Sull'utilizzo dei fondi

Qualora i fondi si rivelassero abbondanti per l'attuazione di quanto esposto si potrebbero finanziare corsi di formazione per il personale delle Imprese Innovative, per esempio in campo amministrativo, nella gestione delle risorse umane, nel marketing. Oppure si potrebbero finanziare gli Incubatori, che in genere sono uno spazio fisico, dove le Startup possono trovare gli strumenti e l'assistenza operativa necessaria per iniziare a operare.

In particolare è vitale finanziare l'aspetto marketing sull'importanza del venture capital mirato a diffondere sempre più il modello dell'impresa innovativa in tutto il territorio italiano coinvolgendo le università ma anche, per esempio, le imprese e le scuole secondarie. Va fortemente sottolineata la validità di una cultura che forma manager di qualità mentre promuove l'innovazione e la crescita civile ed economica. Se invece i fondi fossero insufficienti si potrebbero ridurre il contributo medio per ciascun finanziamento prelevato dal Fondo Integrativo.

COMMISSIONE
NAZIONALE
ECONOMIA
E
CAPITALE UMANO



UCID

Unione
Cristiana
Imprenditori
Dirigenti

COMMISSIONE
NAZIONALE
ECONOMIA
E
CAPITALE UMANO

3. Conclusioni

Ormai da decenni i modelli di business e, in generale, l'economia occidentale ma anche quella mondiale, cambiano rapidamente. Sempre più il presupposto per rilanciare l'economia e il lavoro sono l'innovazione e l'intraprendenza diffusa a partire dai giovani.

Quanto più in un territorio si produrrà conoscenza e competenza innovativa, tanto più quel territorio diventerà di riferimento per la crescita dei sistemi di impresa e ovviamente dovrà essere al passo con la formazione. Ma, allo stesso tempo, dovrà essere chiaro a tutti che non bisogna puntare alla massimizzazione del proprio profitto a qualsiasi costo per diventare sempre più ricchi, senza preoccuparsi più di tanto degli altri e del contesto sociale. In questo modo, nel tempo, si creano quei meccanismi basati sulla rendita che finiscono per danneggiare ampi settori della società perché creano crisi economiche che, con la globalizzazione, possono addirittura impattare sul mondo intero.

Per questo è fondamentale che la promozione dell'innovazione si accompagni alla diffusione delle pratiche dell'Economia Civile. Ciascuno deve essere portatore della cultura per cui ci si impegna continuamente a crescere e a far crescere coloro con cui si interagisce, siano esse persone o imprese, così da affrontare in modo ottimale le continue evoluzioni del mondo del lavoro e tutti possano beneficiarne creando un benessere diffuso e una cultura con il seme della legalità a partire dal contrasto alla corruzione e all'evasione fiscale