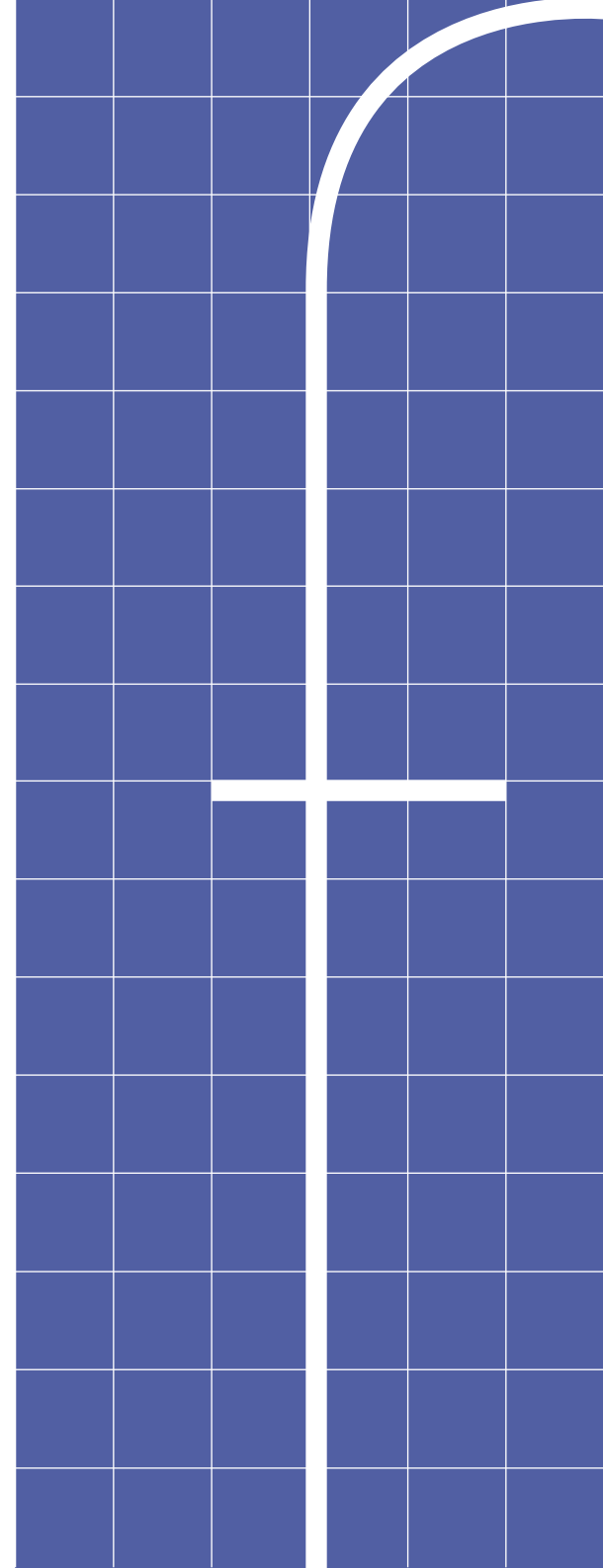


FOCUS: INFRASTRUTTURA ITALIA

Il gap logistico del Paese e la sfida del piano di ripresa e resilienza



Autori

Felice Adinolfi
Giuseppe Peleggi
Yari Vecchio
Gregorio Pauselli

Responsabile della ricerca

Riccardo Fargione

Il lavoro è disponibile on line all'indirizzo <https://www.divulgastudi.it>

Introduzione

Gli investimenti infrastrutturali creano sviluppo contribuendo alla crescita economica e sociale degli agenti economici e dei cittadini che ne fruiscono.

La spinta alla produttività, alla concorrenza, all'ampliamento dei mercati e alla cooperazione associata agli investimenti infrastrutturali è ampiamente riconosciuta, come è documentato il fatto che a maggiori dotazioni infrastrutturali corrispondano livelli di benessere più elevati. Allo stesso modo risulta evidente come le esigenze di infrastrutturazione siano a livello globale crescenti: da un lato le esigenze dei paesi in via di sviluppo di accompagnare la crescita e l'aumento della popolazione, dall'altro i paesi più ricchi, i cui commerci sono

sempre più integrati a livello globale e le cui infrastrutture risultano spesso obsolete e da aggiornare/adeguare. In particolare nel nostro Paese che, nonostante la sua forte verve commerciale, risulta prima in Europa in quanto a differenza tra domanda e offerta (investimenti) di interventi infrastrutturali. Questa speciale classifica del "gap infrastrutturale" risulta dalle stime del "Global Infrastructure Outlook", data-set che su iniziativa del G20 raccoglie dati sugli investimenti in infrastrutture a livello globale. Nel 2019 la differenza, su base annuale, tra le necessità di infrastrutturazione del Paese e gli investimenti effettuati è stata stimata come di poco inferiore ai 10 miliardi di euro. Ma non è questo l'unico indicatore a raccontarci di una situazione di

ritardo che pesa sul sistema produttivo nazionale. Anche il rapporto SACE sulla competitività dei settori produttivi, evidenzia, sotto diversi punti di vista, il ritardo dell'Italia rispetto ai principali competitor. Un gap che si traduce in un extra-costi nella cosiddetta "bolletta logistica" delle imprese italiane, pari a circa 13 miliardi di euro l'anno, con un aggravio per i nostri operatori economici superiore dell'11% rispetto alla media europea. Il riflesso sulle performance competitive è inevitabile e l'Italia si è collocata, nel 2019, al 30° posto nella classifica mondiale stilata dal Global Competitiveness Report (GCR), curato dal World Economic Forum, che monitora il livello di competitività delle economie mondiali ([Link](#)),

valutando anche il livello delle infrastrutture. Se guardiamo la posizione dei nostri principali competitor europei, l'Italia risulta molto indietro. Paesi Bassi, Germania, Francia e Spagna - presi a riferimento come benchmark in questo lavoro, occupano rispettivamente la quarta, la settima, la quindicesima la ventitreesima posizione.

Il ritardo infrastrutturale italiano ostacola lo sviluppo del potenziale economico del Paese, in particolare per i settori per i quali il sistema della logistica risulta cruciale. Come nel caso del sistema agroalimentare nazionale, che primeggia tra le manifatture nazionali per valori all'export, la cui capillarità territoriale (tanto dell'agricoltura che della

trasformazione), unita alla forte vocazione all'export, rende la questione logistica cruciale per sfruttare l'enorme potenziale ancora inespresso dal settore.

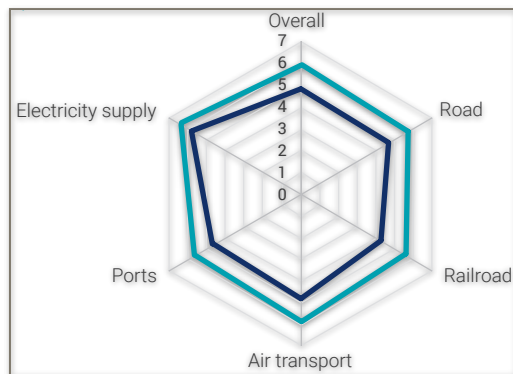
Questo sintetico focus ha l'obiettivo di inquadrare, attraverso alcuni numeri chiave, le principali distanze che separano la dotazione logistica del nostro paese da quelle di Paesi Bassi, Francia, Germania e Spagna, scelti come riferimento in ragione del loro rilievo economico sia generale, che specifico per il settore agroalimentare.

La qualità delle dotazioni infrastrutturali nazionali è al di sotto del livello europeo.

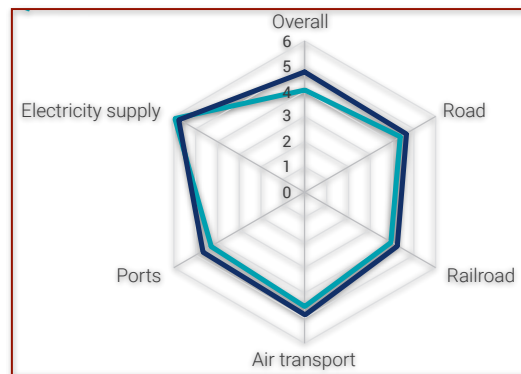
Secondo i dati del Global Infrastructure Outlook, il livello di infrastrutturazione dell'Italia soffre in quasi tutte le dimensioni infrastrutturali monitorate.

Il distacco rispetto ai principali competitor europei monitorati dal rapporto risulta evidente, in particolare nel giudizio complessivo. Nel dettaglio risulta evidente come il gap sia più profondo per quanto concerne il trasporto ferroviario, marittimo e stradale. Se il trend dovesse confermarsi nei prossimi anni le stime dell'Outlook prevedono che il gap di investimenti infrastrutturali dell'Italia potrebbe raddoppiare nell'arco dei prossimi vent'anni, per superare nel 2040 i 20 miliardi di euro.

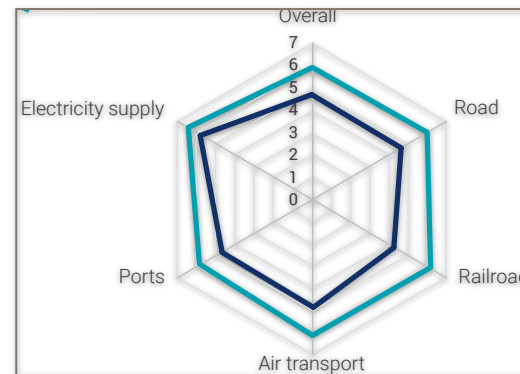
GERMANIA



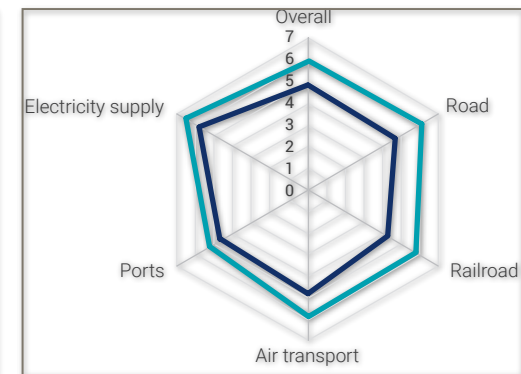
ITALIA



SPAGNA



FRANCIA



QUALITÀ DELLE INFRASTRUTTURE

(1-7) best

— Paese selezionato
— Europa


Fonte: World Economic Forum - The Global Competitiveness Index

Il quadro dei trasporti

L'analisi degli indicatori relativi alle quattro principali infrastrutture di trasporto restituisce un quadro poco incoraggiante per il nostro Paese.

L'Italia si colloca, infatti, al 20° posto nella classifica europea dell'efficienza dei servizi ferroviari, al 18° per i servizi portuali ed al 20° per i servizi del trasporto aereo.

E anche sul fronte della qualità dei servizi di trasporto stradale la situazione non è migliore, con l'Italia occupa la ventesima posizione del ranking infrastrutturale del sistema Europa, rispetto al quale l'Italia si presenta in ritardo presentando per tutti gli indici esaminati, valori inferiori rispetto alla media europea del vecchio continente.

Efficienza servizi ferroviari			Efficienza dei servizi portuali			Efficienza servizi trasporto aereo			Qualità delle strade		
1	Paesi Bassi	5,54	1	Paesi Bassi	6,3	1	Paesi Bassi	6,3	1	Paesi Bassi	6,18
2	Finlandia	5,5	2	Finlandia	6,19	2	Finlandia	6,19	2	Portogallo	6,05
3	Germania	5,45	3	Danimarca	5,69	3	Danimarca	5,83	3	Francia	5,96
4	Spagna	5,41	4	Estonia	5,57	4	Svezia	5,8	4	Austria	5,89
5	Austria	5,28	5	Belgio	5,56	5	Regno Unito	5,67	5	Spagna	5,63
6	Francia	5,13	6	Svezia	5,47	6	Germania	5,62	6	Svezia	5,57
7	Lussemburgo	4,87	7	Regno Unito	5,36	7	Spagna	5,6	7	Danimarca	5,55
8	Rep. Ceca	4,73	8	Germania	5,35	8	Belgio	5,6	8	Croazia	5,49
9	Estonia	4,68	9	Spagna	5,24	9	Lussemburgo	5,53	9	Germania	5,46
10	Regno Unito	4,61	10	Francia	4,98	10	Francia	5,5	10	Lussemburgo	5,34
11	Portogallo	4,58	11	Portogallo	4,97	11	Lettonia	5,5	11	Finlandia	5,26
12	Lituania	4,47	12	Irlanda	4,96	12	Irlanda	5,43	12	Cipro	5,22
13	Lettonia	4,47	13	Lettonia	4,83	13	Malta	5,39	13	Regno Unito	5,17
14	Svezia	4,44	14	Malta	4,71	14	Portogallo	5,36	14	Grecia	4,73
15	Danimarca	4,33	15	Slovenia	4,67	15	Grecia	5,25	15	Lituania	4,7
16	Slovacchia	4,12	16	Grecia	4,65	16	Rep. Ceca	5,2	16	Estonia	4,68
17	Belgio	4,09	17	Lituania	4,58	17	Cipro	5,14	17	Slovenia	4,66
18	Polonia	3,96	18	Italia	4,54	18	Austria	5,06	18	Irlanda	4,48
19	Irlanda	3,94	19	Croazia	4,47	19	Polonia	4,83	19	Belgio	4,39
20	Italia	3,9	20	Polonia	4,44	20	Italia	4,78	20	Italia	4,39
21	Ungheria	3,79	21	Cipro	4,24	21	Romania	4,68	21	Polonia	4,14
22	Bulgaria	3,32	22	Bulgaria	4,23	22	Lituania	4,64	22	Slovacchia	3,96
23	Slovenia	3,31	23	Romania	3,93	23	Slovenia	4,64	23	Rep. Ceca	3,95
24	Romania	3,06	24	Austria	n.d.	24	Croazia	4,6	24	Ungheria	3,89
25	Grecia	3,04	25	Lussemburgo	n.d.	25	Estonia	4,57	25	Bulgaria	3,52
26	Croazia	2,66	26	Rep. Ceca	n.d.	26	Bulgaria	4,43	26	Lettonia	3,45
27	Malta	n.d.	27	Slovacchia	n.d.	27	Ungheria	4,14	27	Malta	3,24
28	Cipro	n.d.	28	Ungheria	n.d.	28	Slovacchia	3,9	28	Romania	2,96
 Media Ue 15		4,67	Media Ue 15		5,33	Media Ue 15		5,56	Media Ue 15		5,33
Media Ue 28		4,33	Media Ue 28		5	Media Ue 28		5,18	Media Ue 28		4,78

Fonte: Elaborazione DIVULGA su dati Eurostat e World Economic Forum

Il trasporto stradale

In Italia il trasporto su strada rappresenta la principale modalità di spostamento delle merci. La rete stradale è scelta per movimentare circa l'88% delle merci, contro una media europea che supera di poco il 76%.

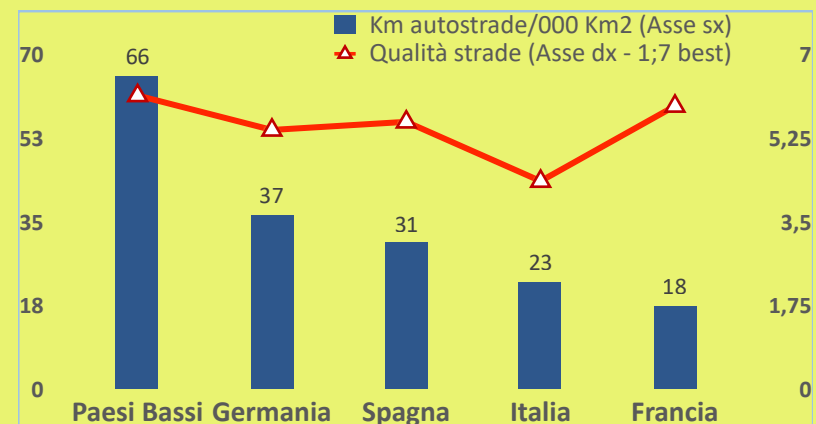
Questo nonostante nell'ultimo decennio il nostro Paese abbia registrato una contrazione del 3% dei volumi trasportati su gomma mentre, al contrario, l'Europa nel suo complesso ne ha visto l'incremento (+2%). Rispetto ai competitor selezionati per il confronto l'Italia si posiziona al secondo posto per intensità dei trasporti su strada, dopo la Spagna (95%) e prima di Francia (87,9%), Germania (74%) e Paesi Bassi (51%). A questa primato relativo all'intensità del ricorso al trasporto su gomma non corrisponde però lo stesso primato in termini di qualità delle infrastrutture viarie.

L'analisi dell'indice relativo la qualità delle strade colloca l'Italia nella parte bassa della classifica europea (al 20° posto) con una situazione peggiore solo per Polonia, Romania, Ungheria, Lettonia, Bulgaria, Slovacchia, Malta e Repubblica Ceca. Questo risultato non può essere (solo) riconducibile al volume della spesa destinata dal nostro Paese agli investimenti infrastrutturali. Nell'ultimo quinquennio disponibile (2013-2017) i dati Eurostat evidenziano come la spesa dell'Italia sia stata superiore a quella dei suoi competitor europei. In questo periodo l'Italia ha investito in media poco meno 13 miliardi, rispetto ai 9,2 della Francia, ai 7,4 della

Germania e ai poco più di 4 miliardi della Spagna. Una quota rilevante di questa spesa è, per l'Italia, assorbita dai costi di manutenzione della rete stradale (circa il 70%).

Va, infine, sottolineato che il nostro Paese continua a soffrire di un costante aumento dei costi del trasporto su gomma. Il costo per chilometro del trasporto pesante italiano è tra i più alti in Europa. In Italia per ogni Km percorso per lo spostamento delle merci su strada si sopporta un costo medio pari a 1,12 €/km con un valore superiore rispetto alla Francia (1.08 €/km) e alla Germania (1.04 €/km). La forbice si amplia se prendiamo a riferimento molti dei paesi dell'Europa dell'Est: in Lettonia il costo dell'autotrasporto è pari a 0,60 €/km, in Romania 0.64 €/km; in Lituania 0,65 €/km, in Polonia 0.70 €/km.

Incidenza e qualità della rete stradale. Confronto Italia, Paesi Bassi, Spagna, Francia e Germania



Fonte: Elaborazione DIVULGA su dati Eurostat e Word Economic Forum

Il trasporto via mare

L'Italia occupa un posto di rilievo nella portualità europea, ma gli investimenti dedicati risultano avere un peso relativo ancora troppo esiguo.

L'Italia occupa il secondo posto in Europa per merci movimentate nei principali porti (508 milioni di tonnellate) subito dopo i Paesi Bassi che hanno il primato con 607,5 milioni di tonnellate. Sul podio della classifica dei Porti europei al primo posto Rotterdam (439 milioni di ton) seguito da Anversa (214 milioni di ton) e Amburgo (117 milioni di ton). Seguono in ordine: Amsterdam (104 milioni di ton); Algeiras (90 milioni di ton); Marsiglia (74 milioni di ton); Valencia (65 milioni di ton) e Trieste (60,3 milioni di ton), unico porto

italiano presente nella top ten europea (8° nel ranking europeo nel 2019). Questa classifica considera tutte le diverse tipologie di merci movimentate.

L'innovazione in materia di infrastrutture a servizio del trasporto via mare è progredita molto velocemente negli ultimi anni e oggi le nuove generazioni di navi porta container possono trasportare, infatti, fino a 18 mila container che se fossero caricati su camion, formerebbero una colonna ininterrotta da Rotterdam a Parigi (440 km circa). Ma in questo processo di rinnovamento il sistema italiano della portualità sembra tenere un passo decisamente più lento rispetto ai porti del Nord Europa. In questi e in particolare nel porto di Rotterdam si sta concentrando gran parte della

movimentazione di prodotti. Gli investimenti complessivi in infrastrutture dedicate al trasporto marittimo in Italia (secondo vettore delle esportazioni dopo quello su terra) hanno beneficiato soltanto del 2% degli investimenti complessivi in logistica nel quinquennio 2013/2017, a fronte di una spesa media dei Paesi avanzati pari al 14 %.

Questa condizione va invertita per cogliere le opportunità economiche e commerciali associate allo sviluppo futuro del trasporto marittimo.

La Commissione Europea stima un aumento del 50% della merce gestita nei porti dell'UE entro il 2030. Tale aumento rappresenta un'opportunità di

crescita economica e di creazione di posti di lavoro (entro il 2030 si potrebbero creare tra i 110 000 e i 165 000 nuovi posti di lavoro), ma anche la possibilità di costruire un nuovo protagonismo commerciale nell'ambito del bacino mediterraneo, tornato ad essere centrale nelle dinamiche commerciali globali, come testimoniato dalle preoccupazioni che hanno accompagnato l'interruzione del canale di Suez avventa solo qualche settimana fa.

Il trasporto ferroviario e aereo

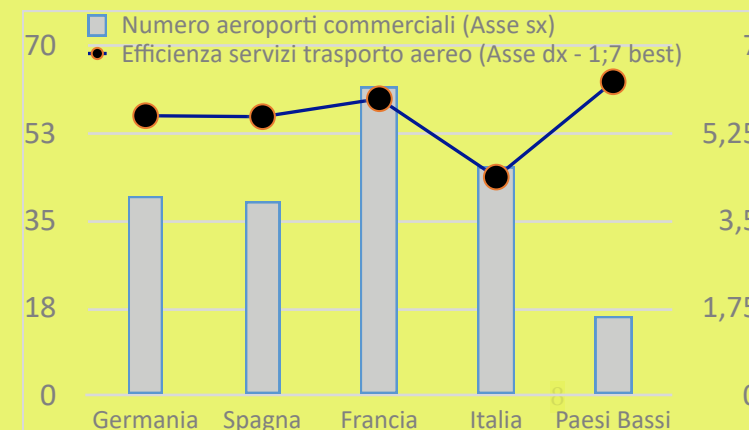
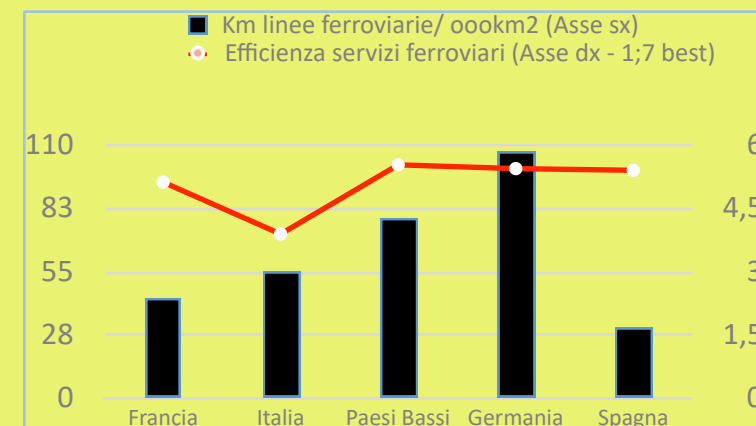
Per quanto concerne la rete ferroviaria, la Germania può contare sul doppio delle linee presenti in Italia (38,4 mila km contro i 16,7 mila dell'Italia). Un differenziale che appare ancora più chiaro analizzando il rapporto tra lunghezza della rete ferroviaria su Km² del Paese. In Italia si registrano 55km di linee ferroviarie ogni 1000km² con un indice pari alla metà di quello tedesco (107km su 1000km²). Nei Paesi Bassi, invece, sono presenti 78km di linee ferroviarie ogni 1000km², anche in questo caso con un valore decisamente superiore a quello italiano. Francia e Spagna detengono invece risultati inferiori con, rispettivamente, 44 km ogni 1000km² e 33 km ogni 1000km².

Per quanto concerne, invece, l'efficienza dei servizi associati alla rete ferroviaria l'Italia, anche in questo caso, si colloca nella coda del ranking europeo, occupando la posizione n.20. I Paesi Bassi occupano la prima posizione, la Germania la 3°, la Spagna la 4° e la Francia risulta in sesta posizione. Peggio dell'Italia solo Ungheria, Bulgaria, Slovenia, Romania, Grecia, Croazia, Malta e Cipro.

Riguardo al sistema aeroportuale, in Europa l'aeroporto cargo più importante per volumi movimentati è Francoforte, con 2,18 milioni di ton, seguito dall'aeroporto di Charles de Gaulle (2,12 milioni di ton.) e da quello di Schiphol, nei Paesi Bassi, in terza posizione (1,73 milioni di ton.). L'Italia con Malpensa si colloca nella 9° posizione della classifica con 0,58 milioni di ton. movimentate (di cui l'87% extra-UE). Guardando ai sistemi aeroportuali nazionali, l'Italia, anche in questo caso, non brilla sui parametri d'efficienza. Ventesima posizione del ranking europeo con Paesi Bassi, Germania, Spagna e Francia, che occupano rispettivamente la prima, la sesta, la settima e la decima posizione. Questo dato è solo in

parte controbilanciato dalla capillarità degli aeroporti commerciali (in tutto 46), che vede l'Italia dietro la Francia (62), la Germania (40), la Spagna (39) e i Paesi Bassi (16).

Incidenza e qualità di ferrovie e aeroporti. Confronto Italia, Paesi Bassi, Spagna, Francia e Germania



Il Piano di ripresa e resilienza

Il Piano Nazionale di Ripresa a Resilienza (PNRR) dedica un'attenzione particolare alla logistica, anche attraverso un intervento mirato per il settore agroalimentare. Nell'ambito della Missione 2 "Economia circolare e agricoltura sostenibile" l'Investimento 2.1 è orientato in modo specifico allo "Sviluppo della logistica per i settori agroalimentare, pesca e acquacoltura, silvicoltura, floricoltura e vivaismo".

Dall'analisi del Piano emerge l'intenzione di sfruttare tutte le nuove opportunità che la transizione porta con sé in uno dei settori di eccellenza dell'economia italiana. La dotazione finanziaria stanziata per questo investimento specifico (Investimento 2.1) è pari a 800 milioni di euro, che insieme ad altri interventi tra cui: il Parco agrosolare (Investimento 2.2) e Innovazione e meccanizzazione nel settore agricolo ed alimentare (Investimento 2.3) completano il ventaglio di interventi relativi la Misura 2 volta a sviluppare una filiera agroalimentare sostenibile, che potrà contare su una dotazione complessiva di 2,8 Miliardi di euro.

BOX: I TEMPI DELLE OPERE PUBBLICHE

Le risorse per lo sviluppo e l'efficientamento delle infrastrutture di trasporto da sole non bastano per garantirne la piena efficacia ed efficienza. Serve uno sforzo volto ad assicurare che tali risorse siano trasformate in tempi quanto più possibile ragionevoli in opere e infrastrutture al servizio del sistema economico. Un obiettivo necessario in particolar modo "oggi" con le risorse allocate dal PNRR da utilizzare entro il 2026. Secondo quanto emerge dai dati Banca d'Italia e dell'Agenzia della Coesione Territoriale, il tempo medio di attuazione delle opere infrastrutturali in Italia è pari a 4,5 anni, ma cresce progressivamente all'aumentare delle dimensioni progettuali. La durata di realizzazione sale a quasi 11 anni per le opere il cui valore supera i 5 milioni fino a raggiungere i 15,7 anni per

progetti di oltre 100 milioni di euro. Rispetto al 2014 i tempi di realizzazione dei progetti più grandi (oltre i 50 milioni di euro) sono aumentati, mentre, si riducono lievemente i tempi per opere inferiori ai 100 mila euro. La segmentazione territoriale evidenzia, inoltre, differenze apprezzabili tra aree del Centro Nord e Mezzogiorno.

Al Sud si osservano durate maggiori e un'incidenza più significativa dei tempi dedicati alle attività accessorie. Dall'analisi emerge inoltre in modo trasparente la problematica relativa i tempi intermedi tra le varie fasi di sviluppo che concorrono ad allungare i tempi di realizzazione dell'opera. Si tratta dei cosiddetti tempi di attraversamento (o interfase) che, secondo quanto riportato nel Rapporto dell'Agenzia della coesione territoriale, rappresentano il 54,3% del totale e raddoppiano dunque il periodo necessario per l'ultimazione delle opere.

Conclusioni: Infrastrutture e reti per accompagnare la transizione

La debolezza delle politiche globalmente finora adottate per la tutela ambientale e gli effetti derivati dai mutamenti climatici in atto richiedono di affrontare urgentemente anche le problematiche della sostenibilità e delle scienze della vita.

In tale contesto, oggi più di ieri, l'innovazione tecnologica rappresenta uno strumento indispensabile per intraprendere un percorso di sviluppo e di benessere più bilanciato sotto l'aspetto sociale e territoriale. Il problema è come coniugare in modo organico le azioni da intraprendere. I quadri programmatici sembra però tendano a convergere verso l'elaborazione di piani armonici con i criteri del Green New Deal. All'orizzonte pare preannunciarsi l'avvento di un nuovo paradigma economico indotto dalla nuova rivoluzione industriale. Un salto di questo tipo richiede forti balzi tecnologici nell'uso dell'energia, nelle reti di comunicazione, nei trasporti e nella logistica, balzi volti ad acquisire una maggiore efficienza "sostenibile", ovvero un saldo positivo tra risorse naturali consumate e rigenerate nei processi produttivi. La nuova economia digitale, con le sue mille accelerazioni, sta di fatto muovendo

verso la realizzazione di una piattaforma polifunzionale globale e integrata, ove stanno convergendo le tecniche di comunicazione, le fonti di energia rinnovabili (in specie solare ed eolico), i processi organizzativi della mobilità, dei trasporti e della logistica (veicoli elettrici, a guida autonoma, a idrogeno, ecc.). A breve sulla piattaforma, alimentata da energia verde, si assisterà allo sviluppo di algoritmi e applicazioni che analizzando enormi flussi di dati, raccolti da milioni di sensori, troveranno soluzioni sempre più efficienti e tese alla riduzione delle emissioni di carbonio (obiettivo Zero Carbonio per contenere l'effetto serra). Economia digitale, verde, circolare e quindi sostenibile: sono queste in sintesi le traiettorie programmate nei nuovi piani di sviluppo. Il nostro patrimonio infrastrutturale è adeguato, però, per accogliere i nuovi indirizzi, i nuovi stimoli, le nuove sfide?

Lo studio proposto offre una comparazione statica, un fotogramma, coi nostri maggiori partner comunitari, relativamente alle infrastrutture fisiche funzionali ai principali servizi/vettori (nave, treno, aereo, gommati) di mobilità delle merci e persone. Ne deriva un quadro poco lusinghiero che

solo in parte può godere delle attenuanti dettate dalle particolare morfologia del territorio, in special modo se si prova a zoomare sui tempi necessari alla realizzazione di un'opera o anche sull'efficienza che si rileva per le attività di manutenzione. Non solo, in molti casi è evidente l'assenza di un'adeguata politica di programmazione, di coordinamento finalizzato a migliorare l'utilizzo delle risorse disponibili. Valga per tutti la gestione della nostra portualità. L'Italia gode della posizione centrale del Mar Mediterraneo, ovvero di quel bacino acqueo che pur essendo il 5% circa dei mari globali è attraversato da circa il 25% del complessivo traffico mercantile. La nostra conformazione è quella di una banchina: il pontile naturale d'Europa. I nostri porti sono storici, abbracciati da meravigliose città ricche di arte, cultura e bellezza. Ottimi per la crocieristica un po' meno per le super navi porta-container (navi da 10/15 mila TEU, che possono arrivare anche a 18 mila TEU). In molti casi i fondali richiederebbero un'accorta gestione delle attività di dragaggio/drenaggio (solo Trieste e Cagliari hanno fondali rocciosi superiori ai 18/20 metri). Non sempre si è riusciti a trovare e organizzare adeguate aree di retroporto per lo stoccaggio dei container (Genova, ad esempio, il maggior porto italiano per traffico in TEU è cresciuta attivando il retroporto di Rivalta Scrivia, una cittadina piemontese che si trova a 70 Km dal mare). D'altra parte, però, i nostri porti non soffrono, affacciandosi nel Mediterraneo, delle oscillazioni prodotte dalle maree (che in alcuni porti nordeuropei possono raggiungere gli 8 metri), e vantare rispetto agli approdi nordici di viaggi/nave inferiori di 7 giorni per le merci destinate, ad esempio, in Baviera (sbarcando a Trieste piuttosto che ad Amburgo). La nostra politica del commercio marittimo non ha però mai favorito il "gioco di squadra" riflettendo anzi, spesso, i contrasti già vissuti cinque secoli prima con le Repubbliche marinare: mentre Livorno inventava la quarantena contro la peste (di 40 giorni in rada,

decisa con visita a bordo), Genova adottava un fermo di 20 giorni (Marsiglia zero). Zone rosse, arancioni, gialle, ecc., un modo già particolare di concorrenza commerciale.

Uscendo dal porto, e tornando alla questione più generale affrontata nello studio appare evidente che uno sviluppo coordinato della piattaforma polifunzionale necessita, in primis, della realizzazione di una potente e quanto più estesa capacità di connessione. D'altra parte, la possibilità di accesso e la diffusione delle innovazioni digitali sta diventando uno degli elementi portanti della democrazia e della tenuta sociale. Per questo motivo è fondamentale garantire la connettività, ad esempio, a tutte le aree rurali rispetto a quelle urbane, alle periferie rispetto alle zone centrali.

Una lezione derivata dall'emergenza sanitaria è infatti che la possibilità di accedere alla rete, di essere connessi, costituisce un elemento cardine per tutelare il mantenimento dei diritti sociali, di fruire dei servizi essenziali, di diffondere la conoscenza. Aumentare il livello della connettività deve essere uno degli obiettivi strategici prioritari.

L'efficientamento delle reti infrastrutturali richiede difatti lo sviluppo della piattaforma polifunzionale che può essere realizzata solo attraverso l'innesto dell'infrastruttura "madre", quella in grado di consentire il passaggio allo IOT (l'Internet delle cose). E' lo sviluppo della connettività che renderà possibile il passaggio della globalizzazione ad una evoluzione delle relazioni economiche sociali più sensibili alle realtà territoriali locali, una dinamica molto prossima, in sostanza, a quella che

il sociologo Zygmunt Bauman indicava con il termine “glocalizzazione”. Il suo sviluppo nelle aree rurali va pianificato e realizzato urgentemente, per mantenerle vive, per renderle più attrattive per le giovani generazioni, per aiutare anche la piccola e media imprenditoria della terra a crescere in un percorso di benessere e sostenibilità ambientale. Le aree rurali debbono essere aidate nell'utilizzo delle tecnologie future (diffusione della banda larga per consentire la trasmissione in 5G e poi in 6G). Solo così potremo recuperare e coinvolgere anche le zone in declino, le aree mai coinvolte nel circuito dello sviluppo del benessere. Dobbiamo contrastare la tendenza alla concentrazione nelle megametropoli rivitalizzando i territori rurali abbandonati o in via di abbandono.

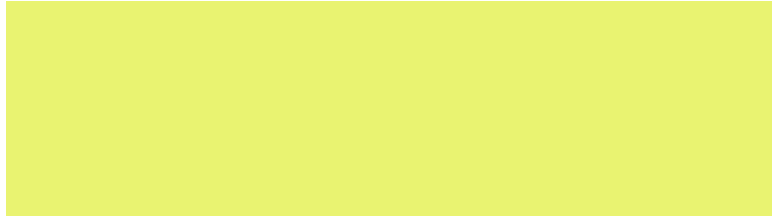
E' nell'ambito del combinato disposto dei ragionamenti svolti, delle luci ed ombre mostrate dalle continue innovazioni tecnologiche che va inquadrato lo sforzo di ammodernamento della nostra agricoltura.

La continua digitalizzazione delle imprese, dei servizi, dello Stato che stiamo verificando comporta di già una rivoluzione del vivere quotidiano. Per alcuni settori produttivi, come per alcune branche lavorative e professionali, l'impatto è già fortemente avvertito. In gioco c'è il prossimo futuro delle nuove generazioni, delle imprese, delle forze lavoro e della tenuta sociale. L'apparente stasi economica non deve trarci in inganno.

Viviamo il tempo della “forte competizione nascosta”, un momento decisivo il cui esito segnerà a lungo l'evoluzione dei singoli Paesi.

Bibliografia e Sitografia

- The Global Competitiveness Report 2019.
- World Economic Forum Global Competitiveness Report.
- Piano di ripresa e resilienza (PNRR).
- Rapporto Sace "Keep calm & Made in Italy. Un mondo di possibilità per l'export italiano, nonostante le incertezze".
- L'autotrasporto italiano tra crisi congiunturale, competizione internazionale e nuovi modelli di business (Contship italia Gorup)
- Banca d'Italia: https://www.bancaditalia.it/pubblicazioni/qef/2019-0538/QEF_538_19.pdf
- Comité National Routier https://www.cnr.fr/publications?filter_dynamique_publication=&date_filter_type=1&created=2018&created_from=2021&created_to=2013
- Agenzia della Coesione Territoriale: https://www.agenziacoesione.gov.it/news_istituzionali/tempi-di-realizzazione-delle-opere-pubbliche-online-il-rapporto-2018/





www.divulgastudi.it