

Con la collaborazione scientifica di



L'IMPATTO DEL CORONAVIRUS SUL SETTORE DEL TRASPORTO E DELLA LOGISTICA SOSTENIBILE

ALIS



ALIS





INDICE

INTRODUZIONE	2
LA RELAZIONE DEL PRESIDENTE DI ALIS GUIDO GRIMALDI	
SCENARIO	4
VIRUS E CRISI ECONOMICA, LA TEMPESTA PERFETTA	
IMPATTO	6
LA RESILIENZA DEL TRASPORTO E DELLA LOGISTICA	
FOCUS	11
RIFLESSIONI ED ANALISI SULL'IMPATTO DEL CORONAVIRUS SUL TRASPORTO MARITTIMO.	
RIPARTENZA	13
LE PROPOSTE DI ALIS PER UN'ITALIA <i>GREEN</i> IN MOVIMENTO	
CONSIDERAZIONI FINALI	16
PARTNER, NOTA METODOLOGICA E BIBLIOGRAFIA	17

1 INTRODUZIONE

LA RELAZIONE DEL PRESIDENTE DI ALIS GUIDO GRIMALDI

IL CLUSTER ALIS È STATO IN PRIMA LINEA DURANTE L'EMERGENZA. NON SI È MAI FERMATO.

Gli uomini e le donne del trasporto e della logistica sostenibile sono sicuramente tra gli eroi della pandemia, dopo i medici, gli infermieri ed il personale sanitario. Nonostante le difficoltà e le sfide che nei mesi scorsi le imprese del settore hanno dovuto affrontare, il cluster ha dato prova di compattezza, responsabilità e passione per il proprio ruolo nel sistema Paese. Senza il trasporto e la logistica l'Italia si sarebbe fermata senza poter assicurare i corretti rifornimenti a ospedali, farmacie e supermercati.

Ora la sfida più complessa. Quella dell'economia e della ripartenza per far tornare a correre il Paese, per superare la crisi peggiore dopo la Grande Depressione del 1929.

Il Centro Studi ALIS con la collaborazione scientifica dell'Università Parthenope di Napoli e della Svimez e di SRM, per meglio comprendere gli effetti del coronavirus sulla produttività delle imprese del trasporto e programmare al meglio le prossime tappe ed azioni associative, ha realizzato questo studio attraverso un'indagine conoscitiva tra gli associati del proprio cluster.

Dall'analisi emerge con forza la capacità di ALIS di resistere e di rinnovarsi anche nel momento più duro, ma soprattutto la volontà di ripartire più veloci di prima. La grande partecipazione delle imprese associate – di cui sono orgoglioso – è la più importante testimonianza di appartenenza alla nostra realtà associativa, ma anche la prova che le imprese hanno voglia di essere concretamente protagoniste nella risoluzione dei problemi.

Quest'analisi non è solo rivolta al passato per comprendere l'impatto della pandemia e del *lockdown*, ma essenzialmente volge il proprio sguardo al futuro del settore, dell'economia e del Paese.

Abbiamo cercato di stimolare idee, proposte, soluzioni. Abbiamo cercato di circoscrivere problemi, criticità e priorità. Ed infine abbiamo provato a sondare lo stato d'animo e la fiducia del cluster nel sistema Paese e nella sua capacità di riprendersi più o meno velocemente.

I risultati dello studio ci offrono – oltre i numeri che leggerete – l'immagine di un settore solido,

resiliente, capace di reggere l'urto perché governato da imprenditori e manager lungimiranti.

Soprattutto ci restituisce il *sentiment* degli operatori del settore che – nonostante le tante difficoltà ed i pochi aiuti rivolti al settore – guardano con fiducia alla ripresa sul lungo termine.

E' un segnale importante. Significa che il popolo del trasporto nei prossimi mesi sarà ancora una volta protagonista, anche nella ripartenza, con la stessa missione di sempre.

Internazionalizzazione delle imprese, continuità territoriale con le grandi isole, rilancio del Mezzogiorno e sostenibilità ambientale restano le nostre linee guida per il Paese.

Consapevoli del ruolo centrale di ALIS e delle aziende associate, auspichiamo una maggiore attenzione da parte delle istituzioni.

2 SCENARIO

VIRUS E CRISI ECONOMICA, LA TEMPESTA PERFETTA

La pandemia da coronavirus, fin dall'inizio, ha avuto un effetto particolarmente allarmante sull'intera economia mondiale, senza risparmiare nessun'area geografica.

Dagli Stati Uniti alla Cina, dai Paesi del Sud America all'Europa, il mondo si è trovato ad affrontare improvvisamente una nuova crisi economica dopo il crollo del 2008 che aveva colpito il sistema bancario-finanziario.

L'Italia, secondo le rilevazioni e le previsioni più autorevoli fornite da istituzioni, governi, organizzazioni internazionali e centri di ricerca, sarà senza dubbio uno dei Paesi maggiormente colpiti da questa "tempesta perfetta" scontando fragilità e ritardi accumulati nel tempo.

Per fronteggiare l'avanzamento del contagio e ridurre i rischi sanitari la maggior parte dei Paesi ha adottato strategie fortemente restrittive della mobilità e della vita sociale, determinando veri e propri *lockdown* con il ritorno anche in Europa dei confini e la sospensione dell'accordo di Schengen.

Il fermo prolungato delle attività produttive e delle attività commerciali ha già avuto un forte impatto sui consumi e di riflesso sul PIL globale, europeo e nazionale, sul mondo del lavoro e sull'occupazione giovanile.

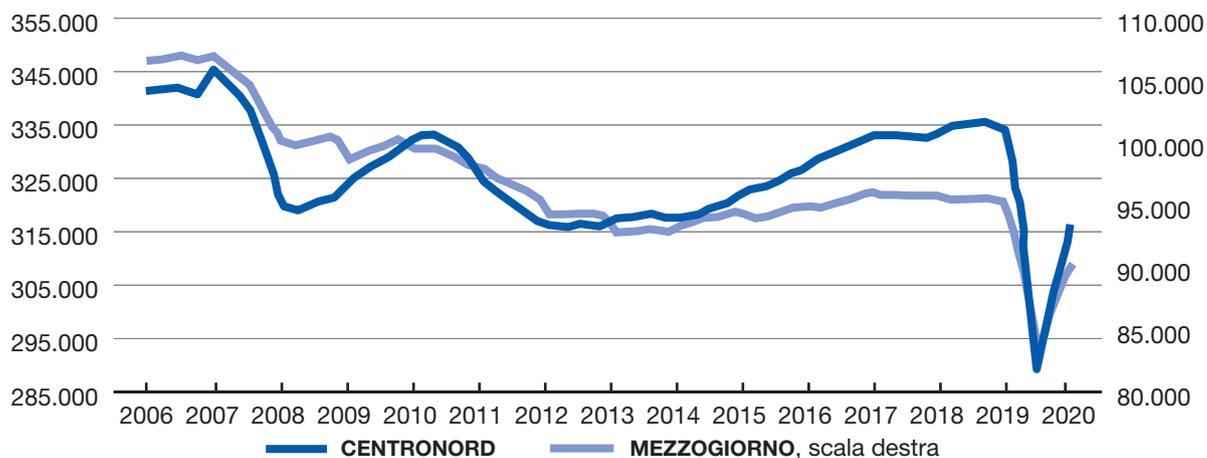
In particolare, tra i settori più colpiti dall'emergenza – specialmente durante i mesi di chiusure più consistenti – risultano esserci i settori del trasporto, della logistica e dei servizi connessi che secondo le stime più recenti valgono oltre il 9% del PIL nazionale a testimonianza del loro ruolo essenziale per il Paese.

Ma non solo. Il fermo della mobilità e del trasporto – conseguentemente – ha inciso pesantemente sia sul turismo, con tutto l'indotto economico che il settore in Italia produce, pari al 13% del PIL nazionale, sia sul mercato import/export. L'Organizzazione mondiale del turismo (OMT) ha stimato il calo del turismo internazionale con un dato che si attesterebbe nell'anno tra il meno 60-80% del flusso ed una perdita di oltre 1 miliardo di turisti internazionali.

Le previsioni sull'impatto della pandemia per l'Italia – elaborate nei mesi scorsi dalla Svimez, l'Associazione per lo sviluppo dell'industria nel Mezzogiorno – riportano un calo del Pil di circa l'8.4% per

il Paese con una perdita di oltre 47 miliardi al mese distribuita tra Centro-Nord (7mld) e Sud (10mld).

Dinamica del PIL nel periodo 2006-20. *Dati trimestrali, milioni di euro, valori a prezzi costanti 2010*



Il grafico mostra l'andamento del PIL nel 2020. Fonte: Svimez.

La Banca d'Italia – nella Relazione annuale sulle attività 2019 ed in particolar modo nelle Considerazioni finali del Governatore – si è concentrata sull'impatto della pandemia sull'economia italiana ipotizzando un crollo del PIL che oscillerebbe tra il -9% ed il -13% con gravi ricadute in termini di occupazione, ricchezza familiare, aumento della povertà e diseguaglianze tra aree geografiche e classi sociali.

Secondo le ultime stime del Fondo Monetario Internazionale (FMI) la crisi è un "colpo catastrofico al mercato del lavoro" e la contrazione dell'economia mondiale sarà senza precedenti (-4.9%).

E' questo il contesto macroeconomico globale e nazionale in cui caliamo l'analisi che ALIS ha condotto preoccupandosi di indagare quali siano state le difficoltà del settore durante i mesi più duri, la situazione attuale nella prima fase della ripartenza, il *sentiment* degli operatori sul futuro del settore e le richieste di intervento normativo che le imprese auspicano.

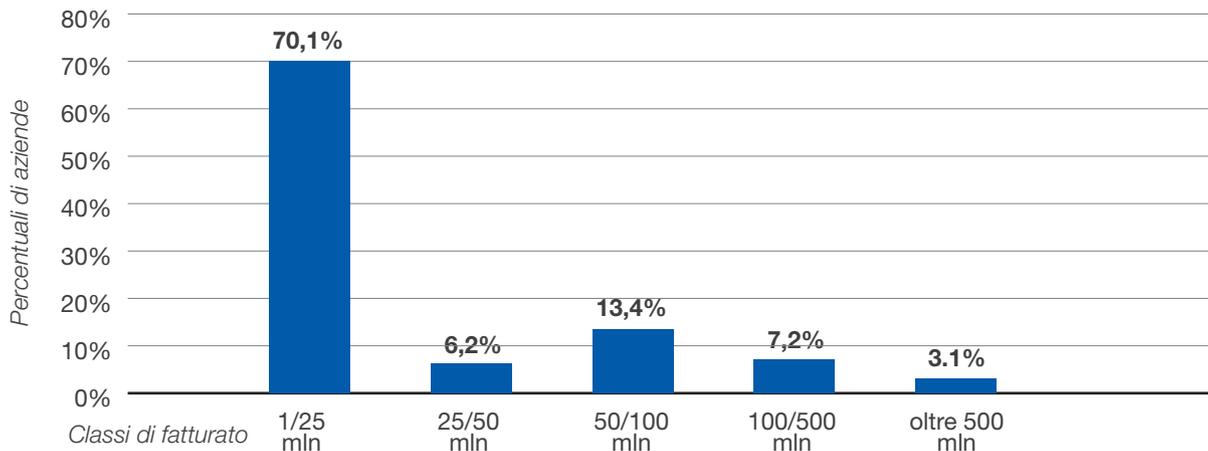
3 IMPATTO

LA RESILIENZA DEL TRASPORTO E DELLA LOGISTICA

Dallo studio realizzato da ALIS con la collaborazione scientifica dell'Università Parthenope e della Svimez emerge un panorama di aziende particolarmente compatto nelle risposte e nelle proprie considerazioni.

Il dato più importante riguarda – nei mesi di *lockdown* (marzo/giugno 2020) – la **riduzione del fatturato** sia in termini percentuali sia quantificato in milioni di euro.

Fatturato imprese campione nel 2019



Il 70% delle aziende ha subito un calo del fatturato inferiore al 30%, il 20.1% delle aziende ha registrato un calo tra il 30-50%. Soltanto il 6.4% ha registrato cali tra il 50-70% del fatturato ed il 3.5% del campione oltre il 70%.

Nello stesso periodo preso già in considerazione sopra non è eccessivamente differente la percentuale di perdita di **fatturato sul mercato estero** con quasi il 75% delle aziende che hanno perso meno del 30% di fatturato sul mercato estero e solo il 4% che ha visto ridursi la propria attività fuori dall'Italia oltre il 70%.

E' un dato che ancora una volta evidenzia come anche durante la fase più acuta della pandemia le aziende del trasporto e della logistica abbiano continuato ad assicurare la propria piena operatività anche a fronte di perdite consistenti, ritorni a vuoto e capacità di volumi di merci da muovere dimezzate.

Le percentuali – su un settore del trasporto e della logistica composto da campioni nazionali ed internazionali – non raccontano però appieno la drasticità delle perdite subite che complessivamente – per il solo campione preso in considerazione - superano ampiamente i 250 milioni di euro soltanto nel periodo di riferimento compreso tra marzo e giugno 2020.

Quest'ultima cifra – seppur consistente – è da considerarsi relativa soltanto al campione delle 100 imprese analizzate. In termini quantitativi e proiettando il dato sull'intero cluster del trasporto e della logistica – tenute presenti le percentuali di perdita stimate – le imprese del settore potrebbero aver perso complessivamente **oltre 20 miliardi di euro**.

Significativo – ancora – il dato che riguarda la **stima del fatturato annuo** complessivo in rapporto all'anno precedente.

Oltre il 75% dei rispondenti ritiene che il 2020 si chiuderà con un calo del 30%, determinato dalla ripresa delle attività produttive ed alla ripartenza dei consumi già nel secondo semestre del 2020.

Pesante il calo per il 17% delle aziende che stima di aver lasciato sul terreno causa pandemia tra il 30 ed il 50% del fatturato annuo.

ALIS ha un forte carattere di internazionalità dovuto da una parte ad una consistente presenza di imprese europee e dall'altra alla dinamicità delle aziende italiane del cluster che operano ogni giorno con continuità all'estero.

Per questo motivo, l'analisi non poteva non tener conto dei danni provenienti dalla mancata partecipazione a **fiere ed eventi** promozionali tanto in Italia quanto all'estero.

Per le aziende è stato un danno importante sia in termini di fatturato sia – soprattutto - in termini di marketing, visibilità, perdita di opportunità di lavoro e infine relazioni con nuovi potenziali clienti.

Un dato interessante riguarda la **cassa integrazione**.

Nel mese di **gennaio 2020** il 98.9% delle aziende non aveva dipendenti in cassa integrazione o ne aveva meno di 50, mentre soltanto l'1.1% delle imprese aveva posizionato oltre 51 dipendenti in cassa. Il dato suggerisce che le aziende del trasporto all'inizio dell'anno si trovavano in uno stato di salute particolarmente solido con pochi dipendenti in cassa integrazione.

Nel mese di **giugno 2020** le percentuali cambiano sensibilmente. Nella fascia 0-50 dipendenti in cassa integrazione (CIG) rimangono salde oltre l'87% delle imprese. Aumentano le aziende con 51 - 100 dipendenti sino al 6.4%. Mentre arrivano al 7.3% le imprese con dipendenti in CIG nella fascia comprese tra 101-500.

Analizzando i risultati possiamo affermare che le aziende del trasporto e della logistica non hanno fatto un ricorso massiccio all'uso dell'ammortizzatore sociale puntando a preservare il proprio capitale umano e la propria forza lavoro confidenti che nel giro di pochi mesi il volume dei traffici potesse riprendere i livelli precedenti alla pandemia.

Concentrando l'attenzione sempre sul periodo emergenziale è stato chiesto alle imprese quali siano state le **difficoltà maggiori** incontrate nell'operare sul mercato italiano sia per gli aspetti di organizzazione del lavoro sia sotto il profilo della gestione politico - istituzionale. In particolare alle aziende è stato richiesto di indicare un punteggio tra 1 e 10 per valutare – tra esempi dati – il grado di incidenza della criticità sull'attività lavorativa.

Le aziende hanno riportato all'unanimità una **diminuzione della domanda** come la peggiore criticità affrontata. E' stato evidenziato poi con decisione il dato relativo alla difficoltà a reperire **dispositivi di protezione individuale** per 71 imprese su 100 ed alla persistente **burocrazia** amministrativa per 63 rispondenti. Meno rilevanti la scarsa chiarezza della normativa in vigore, la scarsa conoscenza dei rischi e il ritorno delle barriere doganali.

Sul versante degli aiuti e del supporto alle imprese invece emerge un fronte imprenditoriale decisamente critico verso le **misure adottate dal Governo** soprattutto nella prima fase. Scarsi incentivi finanziari, mancanza di sgravi fiscali, problemi di liquidità dovuti alla difficoltà ad incassare le fatture scadute sono le criticità segnalate dalle imprese.

Sul lungo periodo invece è pressoché unanime (oltre l'80%) la percezione di un **aggravio di costi** da dover affrontare nei prossimi mesi in presenza di una lenta ripresa della domanda. Oltre il 30% delle aziende ha segnalato, inoltre, la possibilità che l'operatività completa del parco mezzi e degli stabilimenti non ritorni a regime.

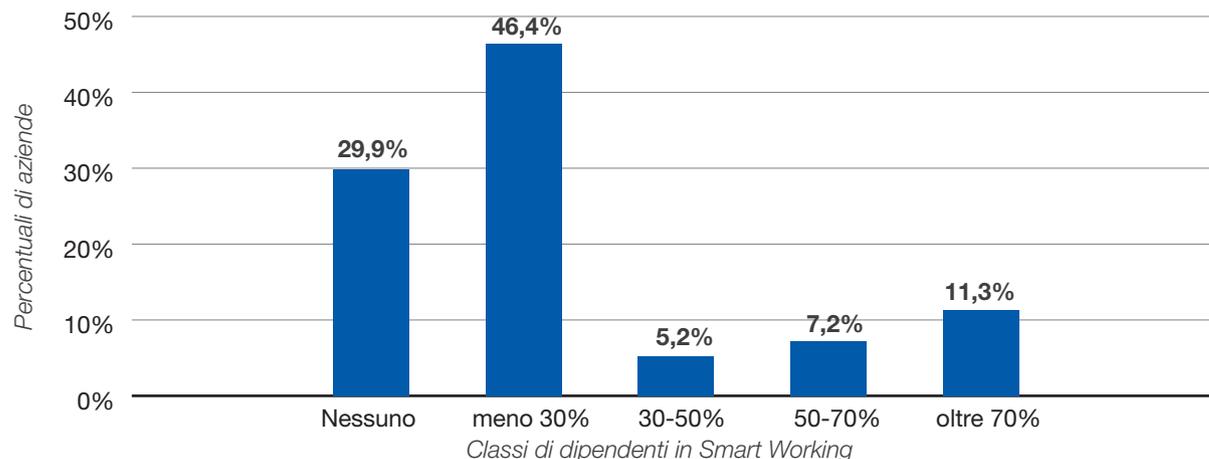
Sempre sul fronte della risposta all'emergenza interessante è la **capacità** dimostrata dal **cluster di innovarsi** sperimentando nuovi servizi, tecnologie e forme di organizzazione del lavoro.

Oltre il 60% delle imprese, dimostrando un'efficiente adattabilità ai cambiamenti organizzativi e normativi, ha risposto positivamente con una netta prevalenza per l'implementazione dello *smart working* (81.4%) e per la digitalizzazione dei processi aziendali (42.4%). Sorprendente il dato relativo all'aumento di produttività del lavoro (14.4%) come punto di forza della azienda durante la crisi sanitaria.

Si pensi all'uso rinnovato delle **videoconferenze** per organizzare il lavoro internamente all'impresa e per poter mantenere il contatto con clienti e mondo istituzionale. In questo ALIS è stata leader con un ciclo di videoconferenze istituzionali che hanno coinvolto esponenti della politica, delle istituzioni, delle rappresentanze sindacali, del mondo delle professioni e dell'accademia.

In particolare – per quanto riguarda lo *smart working* – nonostante le aziende del trasporto siano sempre state chiamate alla piena operatività, non essendosi mai fermate, è interessante il dato secondo cui l'11% delle imprese hanno avuto oltre il 70% dei dipendenti in lavoro agile. Soltanto il 30% delle imprese non ha avuto – nemmeno durante la fase più acuta della crisi sanitaria – nessun dipendente a lavoro da casa.

N. Dipendenti in smart working durante il lockdown



IL RAPPORTO CON LE ISTITUZIONI E LA POLITICA

L'81% delle aziende è insoddisfatto o molto insoddisfatto delle misure di contenimento, degli aiuti economici e delle innovazioni normative emanate dal **mondo politico ad ogni livello** (Governato, Parlamento, Regioni, Enti locali ed Enti pubblici). Un dato che testimonia che le imprese del settore si sono sentite scarsamente considerate dalle istituzioni. Solo il 18% si ritiene soddisfatto. Il messaggio è chiaro. Le imprese ritengono di essere state trascurate ed abbandonate dalla politica, nonostante abbiano consentito alla filiera essenziale del Paese di non interrompersi.

Infine il tema delle **prospettive future**.

Quanto sono **fiduciose** le aziende sulla completa ripresa economica del Paese? Il dato è in contrasto a seconda che ci si concentri sul breve o sul lungo periodo.

Sul **breve periodo** il 60% dei rispondenti è pessimista o poco fiducioso, mentre il 37% si dichiara moderatamente fiducioso. Residuali – al 3% - i molto fiduciosi.

Sul **lungo periodo** la fiducia sulla ripresa aumenta notevolmente. Oltre il 67% delle imprese è fiducioso sulla ripartenza dell'economia italiana. Il restante 33% rimane – anche sul lungo periodo – scettico.

4 FOCUS

RIFLESSIONI ED ANALISI SULL'IMPATTO DEL CORONAVIRUS SUL TRASPORTO MARITTIMO

Nell'ambito dell'analisi fin qui condotta merita particolare attenzione con un focus dedicato il settore del trasporto marittimo che – in questi mesi di crisi sanitaria – ha sempre più assunto un ruolo rilevante nella risposta a breve termine all'emergenza facilitando il trasporto di merci e prodotti vitali e consolidando la sua funzione in catene di approvvigionamento globali che hanno mostrato, in questa situazione di crisi, grandi fragilità.

Nonostante il difficile momento storico, la maggioranza dei porti è riuscita a rimanere aperta alle operazioni di carico/scarico consentendo l'accesso alle navi commerciali che trasportano attrezzature mediche vitali, prodotti agroalimentari, materie prime, carburante e beni manifatturieri essenziali per il funzionamento della società moderna.

Tanto premesso, l'impatto del Covid-19 sull'economia e il commercio mondiale sta comunque influenzando negativamente la domanda di shipping globale per il 2020, considerato che l'80-90% dell'import-export di beni è trasportato su nave.

Per il commercio internazionale il Fondo Monetario (FMI) prevede un crollo pari all'11,9% con un rimbalzo dell'8% nel 2021. L'UNCTAD stima una riduzione per l'anno in corso di circa il 20%. Secondo la società di analisi Clarksons la domanda di shipping globale dovrebbe ridursi del 5,6% nel 2020, mentre i volumi complessivi movimentati dai porti del 10%.

I dati a consuntivo dell'UNCTAD nei primi 3 mesi dell'anno mostrano una riduzione del 5% del valore del commercio mondiale di beni rispetto al precedente trimestre con una previsione del -27% per il periodo aprile-giugno. Nessuna area del mondo è stata risparmiata dal declino del commercio internazionale, tuttavia Asia e Pacifico sembrano aver contenuto la diminuzione.

Region	Q1 2020		April 2020	
	Imp	Exp	Imp	Exp
North America	-5%	-2%	-24%	-32%
Central and South America	-7%	-6%	-30%	-20%
Europe	-10%	-7%	-14%	-14%
Africa	-2%	4%	-21%	-36%
Middle East and Southern Asia	-3%	-6%	-23%	-40%
Central-western Asia	-5%	-11%	-18%	-27%
South-eastern Asia	-3%	-7%	-2%	-4%
Oceania	-4%	0%	-9%	0%

Fonte: SRM su dati UNCTAD

L'UNCTAD ha specificato che gli scambi commerciali sono stati particolarmente ridotti nei settori degli autoveicoli, dell'energy, dei macchinari e delle attrezzature dove è stata rilevata una forte diminuzione della domanda, mentre un impatto positivo è stato mostrato dai settori dei computer e degli accessori informatici e ancor di più da quelli delle attrezzature mediche e dei prodotti farmaceutici.

L'andamento degli scambi a livello mondiale inevitabilmente impatta anche sullo shipping nel bacino del Mediterraneo, considerato che i flussi di commercio marittimo tra le sue sponde rappresentano quasi il 25% del volume del traffico globale.

In conclusione, la pandemia ha messo in mostra la fragilità delle moderne supply chain, la vulnerabilità delle reti marittime, dell'efficienza e della connettività dei porti davanti a una crisi grande e non prevedibile. In quanto fattore vitale per il buon funzionamento delle catene di approvvigionamento internazionali, l'industria marittima può cogliere l'opportunità di cambiare il modo in cui opera.

Resilienza sembra essere diventata la chiave per governare la ripresa. Nel settore marittimo, la resilienza significa che i porti e le organizzazioni che dipendono dai porti possono adattarsi alle mutevoli condizioni e, quando si verificano interruzioni, possono riprendersi rapidamente e riprendere il loro business più forti di prima. A tal fine, l'accelerazione della digitalizzazione deve essere una priorità assoluta nell'era post-COVID-19.

Nell'ottica della resilienza occorre implementare soluzioni nuove e più integrate per favorire il rinnovamento organizzativo delle catene logistiche regionali, anche attraverso il potenziamento dei servizi short sea, la transizione industriale - compresa la delocalizzazione e la ri-regionalizzazione di alcuni sistemi produttivi - e, infine, il miglioramento delle capacità e delle qualifiche per affrontare tutti questi i cambiamenti.

5 RIPARTENZA

LE PROPOSTE DI ALIS PER UN'ITALIA *GREEN* IN MOVIMENTO

Nei mesi scorsi ALIS si è fatta promotrice della redazione di numerosi documenti tecnici con proposte, misure ed idee inviati alle istituzioni nazionali e locali. Anche attraverso una sua intensa attività mediatica ALIS ha fatto sentire con forza la voce del trasporto e della logistica.

Non solo. ALIS ha aderito all'accordo con ABI per l'estensione della moratoria bancaria anche alle grandi aziende colpite dal virus.

L'indagine realizzata è stata ancora una volta l'occasione per fare il punto con i propri associati, delle richieste di intervento di natura economica, fiscale o amministrativa che le aziende sentono necessarie.

L'analisi delle risposte evidenzia la forte richiesta di **decontribuzione** e **detassazione** e l'istituzione di un **credito di imposta** per le imprese che mantengano inalterati i livelli occupazionali precrisi.

Inoltre l'attenzione dei rispondenti si è focalizzata su altre misure come:

- Intervento sul costo del carburante, delle assicurazioni e dei pedaggi.
- Incentivi alla riconversione *green* dei parchi mezzi e sostegno alla mobilità sostenibile.
- Sburocratizzazione e digitalizzazione delle procedure amministrative.
- Piano strategico di investimenti sulle infrastrutture.
- Riduzione pressione fiscale.

In particolare sono due gli argomenti su cui le aziende del cluster sono decisamente sensibili: la **cassa integrazione** ed i **Mare/Ferro Bonus**.

Sul primo fronte l'eccessiva lentezza degli ammortizzatori sociali ha comportato un pesante esborso per quelle aziende che hanno anticipato la cassa ai propri dipendenti anche nei mesi in cui hanno sofferto la maggior riduzione degli incassi. Questo sistema di anticipazione ha avuto conseguenze dirette sulla mancanza di liquidità.

Il sistema di bonus, invece, nonostante siano stati rinnovati dal DL Rilancio, andrebbe potenziato e pagato con tempi più immediati per favorire l'intermodalità come regime ordinario di

RIPARTENZA

trasporto sostenibile.

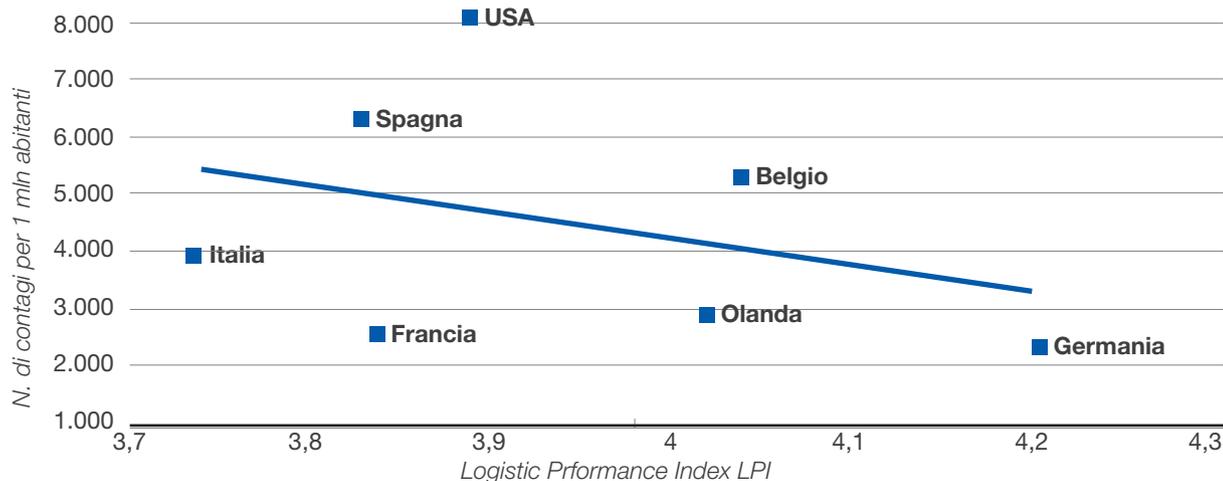
Il tema dell'**intermodalità** – centrale nella vita associativa di ALIS – è risultato determinante anche nell'analisi condotta sull'impatto del coronavirus, proprio come risposta alla pandemia ed agli effetti che essa ha portato nel settore.

Per gli operatori e le aziende potenziare l'intermodalità significherebbe:

- Ridurre il *gap* tra Nord e Sud con la creazione di nuove infrastrutture ferroviarie.
- Creare meno inquinamento con l'utilizzo del trasporto marittimo.
- Abbattimento dei costi del trasporto.
- Creazione di un'economia di scala *green*.

Questo ruolo centrale affidato all'intermodalità e il tema centrale dello sviluppo della *green economy* è una chiara indicazione di *policy* che viene dalle imprese. La sensibilità alle tematiche "verdi" del cluster ALIS come nuovo fattore dello sviluppo del Paese e come elemento chiave nella riduzione delle diseguaglianze anche all'interno della penisola è assolutamente in linea con le politiche pubbliche che chiede l'Unione Europea in tema di investimenti da attuare per poter accedere agli aiuti economici che verranno messi a disposizione.

Oltretutto – è stato rilevato – come proprio l'intermodalità e la logistica siano "nemici del contagio".



Elaborazioni SRM su dati World Bank e Worldometers

L'elaborazione grafica - riportando sugli assi sia il valore dell'indicatore LPI – Logistics Performance Index della World Bank che misura attraverso 6 parametri (infrastrutture, competitività marittima, dogane, tracking and tracing, tempi di logistica e competenze) l'efficienza e l'efficacia logistica di un Paese sia il tasso di contagio da coronavirus ogni 1 milione di abitanti - evidenzia come quanto più un Paese sia performante dal punto di vista logistico e intermodale, più facilmente riesca a tenere testa a shock economici.

Il grafico mostra, attraverso una semplice retta di regressione che la logistica è uno strumento che conferisce al Paese, come abbiamo ricordato più volte, resilienza e capacità di resistere; se poi questa è associata anche ad investimenti in sostenibilità, diretti a creare meccanismi che riducano l'impatto ambientale e le emissioni inquinanti diventa uno strumento "devastante" al servizio della competitività di una nazione.

Infine, anche in questa analisi, è emersa la mancanza di forza lavoro specializzata nel trasporto e nella logistica. E' stata proposta la creazione di un'Academy che possa traghettare gli studenti altamente qualificati e competenti direttamente nel mondo del lavoro.

6 CONSIDERAZIONI FINALI

In conclusione l'analisi condotta restituisce un quadro dettagliato della vita delle imprese negli ultimi sei mesi, i quali sono stati sia un vero e proprio *stress test* per il settore del trasporto e della logistica sia gravemente debilitanti per l'economia, l'industria e tutto il tessuto socio-produttivo del Paese.

L'Italia – come è stato ricordato – non aveva ancora recuperato pienamente le perdite subite durante la crisi finanziaria del 2008 ed una nuova crisi senza precedenti in pochi anni potrebbe risultare insuperabile per molte aziende, provocando un aumento esponenziale del tasso di licenziamenti e di nuovi disoccupati.

In questo scenario il settore del trasporto ha superato la sfida più dura ed è confortante, come emerge dall'analisi, uno scarso utilizzo dello strumento assistenziale della cassa integrazione nonostante il calo del fatturato sia stato consistente per l'intero cluster del trasporto e della logistica.

Più complessa, senza dubbio, la panoramica che viene fuori rispetto allo stato d'animo degli imprenditori e dei manager delle imprese. I rispondenti segnalando un forte pessimismo sul breve periodo rappresentano una diffusa consapevolezza della gravità del momento che richiede da parte delle istituzioni nazionale e locali scelte coraggiose, rapide e di visione.

Sono auspicabili interventi normativi, fiscali e amministrativi che si rivolgano a tutti, al sistema Paese e con rinnovata attenzione al cluster del trasporto e che consentano alle imprese, non tanto di poter essere sostenute economicamente con sussidi o forme di assistenza ma che finalmente consentano alle imprese di lavorare meglio per competere nel mercato globale.

Le imprese italiane richiedono di essere messe finalmente in condizione di poter partire alla pari con i campioni nazionali europei. E' in questa direzione che ALIS orienta la propria attività associativa, lavorando per stimolare scelte strategiche innovative, veloci ed incisive.

Se – nel breve periodo – non verranno attuate le politiche pubbliche necessarie a ridurre questo *gap*, la fiducia ed il credito delle imprese nei confronti della ripresa economica del Paese anche sul lungo periodo verrà irrimediabilmente compromessa.

7 PARTNER, NOTA METODOLOGICA E BIBLIOGRAFIA

L'analisi è stata condotta su un campione rappresentativo di **100 imprese** del cluster ALIS che operano nel trasporto marittimo (7.2%), ferroviario (9.3%), stradale (67%), aziende di logistica (35.1%), servizi connessi alla logistica (15.5%).

	MARE	GOMMA	FERRO	LOGISTICA E SERVIZI
ITALIA	4	67		26
UE		1	2	

La tabella mostra i settori di attività del campione analizzato.

	MARE	GOMMA	FERRO	LOGISTICA E SERVIZI
NORD	1	9		9
CENTRO	1	4		9
SUD	2	54		8

La tabella mostra la collocazione della sede operativa delle imprese campione.

I dati sono stati trattati ed aggregati in forma anonima tramite il software *Questback Essential*.

Il Centro Studi di ALIS nella fase di realizzazione del questionario si è avvalso della collaborazione scientifica del Prof. Marco Ferretti dell'Università degli Studi di Napoli Parthenope, del Prof. Adriano Giannola Presidente della Svimez – Associazione per lo sviluppo dell'industria nel Mezzogiorno, del Dott. Alessandro Panaro Responsabile del servizio Maritime & Energy di SRM e del Prof. Ennio Forte.

BIBLIOGRAFIA.

BANCA D'ITALIA, **Relazione annuale**. Roma, 29 maggio 2020 su www.bancaditalia.it

ORGANIZZAZIONE MONDIALE DEL TURISMO (OMT), **World Tourism Barometer May 2020 Special focus on the impact of Covid-19**, 7 maggio 2020 su www.unwto.org

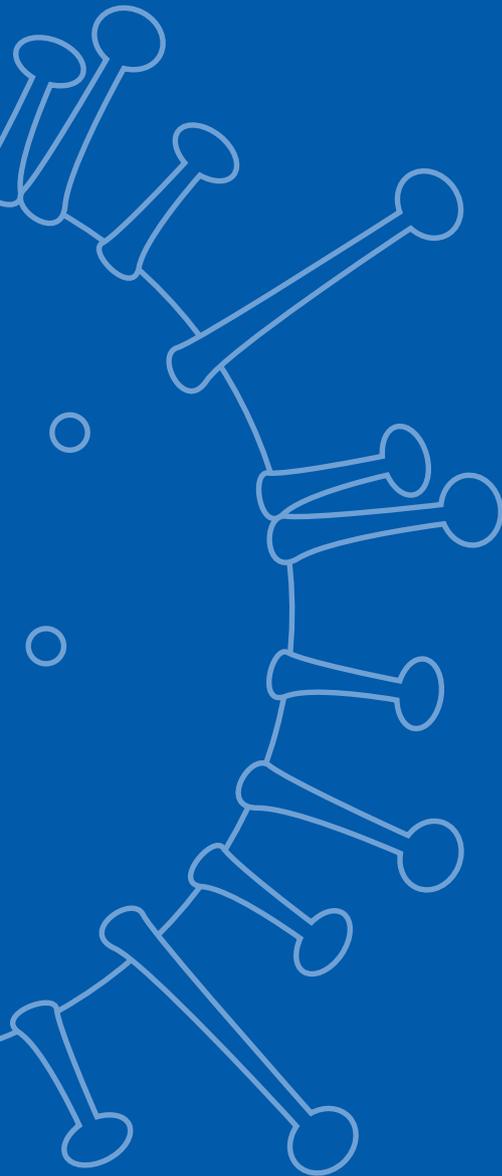
SVIMEZ, **Report su effetti corona virus al Centro-Nord e al Sud**, 9 aprile 2020 su www.lnx.svimez.info

FONDO MONETARIO INTERNAZIONALE, **World Economic Outlook Update**, June 2020 su www.imf.org

Progetto grafico
Marco Di Lorenzo

ALIS





ALIS
ITALIA
IN MOVIMENTO