

ECONOMIA ITALIANA

Fondata da Mario Arcelli

L'Italia dopo il Covid: le sfide da vincere

2021 / 1

 **LUISS**

CASMEF Centro Arcelli
per gli Studi Monetari e Finanziari

UNIVERSITÀ CATTOLICA del Sacro Cuore

CESPEM

Centro Studi di Politica economica
e monetaria "Mario Arcelli"

Economia Italiana

Fondata da Mario Arcelli

COMITATO SCIENTIFICO

(Editorial board)

CO-EDITORS

GIUSEPPE DE ARCANGELIS - Sapienza, Università di Roma

ALBERTO PETRUCCI - LUISS Guido Carli

PAOLA PROFETA - Università Bocconi

MEMBRI DEL COMITATO *(Associate Editors)*

CARLOTTA BERTI CERONI

Università di Bologna

LORENZO CODOGNO

London School of Economics and Political Science

GIUSEPPE DI TARANTO,

LUISS Guido Carli

STEFANO FANTACONE

Centro Europa Ricerche

EMMA GALLI

Sapienza, Università di Roma

PAOLO GIORDANI

LUISS Guido Carli

GIORGIA GIOVANNETTI

Università di Firenze

ENRICO GIOVANNINI

Università di Roma "Tor Vergata"

ANDREA MONTANINO

Cassa Depositi e Prestiti

SALVATORE NISTICÒ

Sapienza, Università di Roma

FRANCESCO NUCCI

Sapienza, Università di Roma

ANTONIO ORTOLANI

AIDC

ALESSANDRO PANDIMIGLIO

Università degli Studi "Gabriele d'Annunzio" Chieti - Pescara

BENIAMINO QUINTIERI

Università di Roma "Tor Vergata"

PIETRO REICHLIN

LUISS Guido Carli

FABIANO SCHIVARDI

LUISS Guido Carli

MARCO SPALLONE

Università degli Studi "Gabriele d'Annunzio" Chieti - Pescara

FRANCESCO TIMPANO

Università Cattolica del Sacro Cuore

MARIO TIRELLI

Università Roma Tre

GIOVANNA VALLANTI

LUISS Guido Carli

DIRETTORE RESPONSABILE: GIOVANNI PARRILLO

ADVISORY BOARD

PRESIDENTE

PAOLO GUERRIERI - SAPIENZA, UNIVERSITÀ DI ROMA

CONSIGLIO

FEDERICO ARCELLI, Center for International Governance Innovation

RICCARDO BARBIERI, Tesoro

CARLO COTTARELLI, Università Cattolica del Sacro Cuore

SERGIO DE NARDIS, Sep-LUISS

GIORGIO DI GIORGIO, Editrice Minerva Bancaria

ANDREA FERRARI, AIDC

EUGENIO GAIOTTI, Banca d'Italia

MARCO VALERIO MORELLI, Mercer

ROBERTA PALAZZETTI, British American Tobacco Italia

VLADIMIRO GIACCHÈ, Banca del Fucino

MAURO MICILLO, Intesa Sanpaolo

STEFANO MICOSSI, Assonime

ROBERTO MONDUCCI, ISTAT

LUCA PETRONI, DELOITTE

CLAUDIO TORCELLAN, Oliver Wyman

ALBERTO TOSTI, Sara Assicurazioni

Economia italiana

Fondata da Mario Arcelli



FONDAZIONE
DI PIACENZA E VIGEVANO



AIDC
Associazione Italiana
Dottori Commercialisti

numero 1/2021

Pubblicazione quadrimestrale

Roma

ECONOMIA ITALIANA

Rivista quadrimestrale fondata nel 1979 da Mario Arcelli

DIRETTORE RESPONSABILE

Giovanni Parrillo, Editrice Minerva Bancaria

COMITATO DI REDAZIONE

Simona D'Amico (*coordinamento editoriale*)

Francesco Baldi

Nicola Borri

Stefano Marzioni

Rita Mascolo

Guido Traficante

Ugo Zannini

(*Pubblicità inferiore al 70%*)

Autorizzazione Tribunale di Roma n. 43/1991

ISSN: 0392-775X

Gli articoli firmati o siglati rispecchiano soltanto il pensiero dell'Autore e non impegnano la Direzione della Rivista.

I *saggi* della parte monografica sono a invito o pervengono a seguito di call for papers e sono valutati dall'editor del numero.

I *contributi* vengono valutati anonimamente da due referee individuati dagli editor o dalla direzione e redazione tra i membri del Comitato Scientifico.

Le *rubriche* sono sottoposte al vaglio della direzione/redazione.

Finito di stampare nel mese di giugno 2021 presso Press Up, Roma.

www.economiaitaliana.org

Editrice Minerva Bancaria srl

DIREZIONE E REDAZIONE Largo Luigi Antonelli, 27 – 00145 Roma
redazione@economiaitaliana.org

AMMINISTRAZIONE EDITRICE MINERVA BANCARIA S.r.l.
presso Smart Accounting Srl, Viale di Villa
Massimo, 29 - 00161 - Roma -
amministrazione@editriceminervabancaria.it

Segui Editrice Minerva Bancaria su: 

Sommario

L'Italia dopo il Covid-19: le sfide da vincere

EDITORIALE

- 5 L'Italia dopo il Covid: le sfide da vincere
Riccardo Barbieri Hermitte, Francesco Nucci

SAGGI

- 17 A simple method to estimate firms liquidity needs during the Covid-19 crisis with an application to Italy
Fabiano Schivardi, Guido Romano
- 51 Gli impatti delle misure di tutela del lavoro nel 2020
Elia Viviano
- 73 The Resilience of Global Value Chains during the Covid-19 pandemic: the case of Italy
Simona Giglioli, Giorgia Giovannetti, Enrico Marvasi, Arianna Vivoli
- 125 L'Italia dopo il Next Generation EU: scenari a confronto
Lucia Cossaro, Lorenzo Forni, Stefania Tomasini

CONTRIBUTI

- 163 Covid shock, debito pensionistico e debito pubblico
Ignazio Visco

RUBRICHE

- 189 Dopo la pandemia, il ruolo delle Fondazioni di origine bancaria
Francesco Profumo
- 197 “Un futuro migliore” è più verde, più consapevole, più equo e più
innovativo
Roberta Palazzetti
- 203 Le sfide per l’Italia dopo il Covid: per un’amministrazione moderna
e amica del cittadino
Andrea Ferrari
- 209 Considerazioni per niente cupe su trasporti e transizione green
Mariano Bella
- 219 Le sfide dell’Italia dopo il Covid. Come abbiamo affrontato
l’emergenza e cosa abbiamo imparato. Il caso Sara Assicurazioni
Alberto Tosti, Marco Brachini
- 225 L’impatto della pandemia sull’andamento dei prestiti alle imprese
e sui crediti deteriorati
Elisa Coletti

Considerazioni per niente cupe su trasporti e transizione green

Mariano Bella *

Il PNRR potrebbe essere davvero un progetto collettivo di quelli che migliorano stabilmente una nazione. Di quelli che in Italia non si vedono da tanto tempo. Alcuni dubitano anche sul fatto che si siano mai visti. Ma, concedendomi un po' di romanticismo sociale, voglio immaginare che la piena partecipazione dell'Italia all'Unione europea e alla moneta unica sia stato, sì, un grande progetto, da rinnovare e vivificare, oggi, nell'impegno del processo di riforma, supportato dalla fruizione dei fondi derivanti da NGEU. Molto orientato, questo sforzo, alla transizione verde che, non casualmente, coinvolge *in primis* il mondo dei trasporti.

* Direttore Ufficio Studi Confcommercio, m.bella@confcommercio.it

Ora, se non c'è dubbio alcuno sul senso della decarbonizzazione, ve ne sono parecchi sull'impostazione un pizzico ideologica di tante azioni e altrettanti propositi che incrociano la vulgata mediatica e la definizione di programmi d'intervento che condividiamo con la Commissione europea.

Ho avuto il piacere di curare uno studio¹, sponsorizzato da Confraspporto e uscito qualche mese fa, proprio su questi temi. E qualche riflessione mi pare piuttosto attuale, specialmente nell'ottica di sostenere che il Piano di ripresa e resilienza, per diventare un condiviso e partecipato progetto collettivo, debba essere scevro da pregiudizi, i quali ultimi ne ridurrebbero l'indispensabile consenso da suscitare sia presso l'opinione pubblica sia presso i legittimi portatori di interessi.

La decarbonizzazione nel recente passato

La prima questione è: ma davvero non abbiamo fatto nulla per l'ambiente negli scorsi decenni e tutto il lavoro per costruire un mondo migliore appartiene al nostro futuro? Non si direbbe, a guardare qualche dato ufficiale (tab. 1). L'Italia ha ridotto le emissioni di gas climalteranti o CO₂ equivalente (anche GHG, Greenhouse Gases), dal 1991 al 2017, di oltre il 20%, a prescindere, quindi, dall'ulteriore calo conseguente alla crisi pandemica. Non è vero che partiamo da zero.

¹ Fonti, dati, elaborazioni e bibliografia relativi al materiale trattato in questo articolo sono estesamente presentati e discussi in M. Bella (a cura di), 2020, *Trasporti e logistica: analisi e prospettive per l'Italia*, Il Mulino, Bologna.

Tabella 1 Alcune evidenze su dinamiche e livelli delle emissioni di CO₂ equivalente

Italia	Germania	eurozona
var. % 1991-2017 delle emissioni		
-20,4	-26,9	-17,8
grammi per euro di PIL - anno 2017		
236	275	252
tonnellate per abitante - anno 2017		
6,8	10,8	8,3

Elaborazioni su dati Eurostat ed European Environment Agency (EEA)

E poi ce la siamo cavata anche meglio dell'eurozona (e molto meglio dell'Unione europea), ma nel tasso di riduzione siamo dietro la Germania che, però, in termini di emissioni per euro di PIL e per abitante ci sopravanza.

Siccome c'è il fondato sospetto che gli altri giganti mondiali facciano ancora peggio dell'Europa, si può immaginare che se le cose vanno globalmente male bisogna distinguere i vari contributi nazionali e stringere dove si è laschi e premiare dove si è stati severi con la dimensione emissiva. Visto che si parla di equità, c'è un'equità anche nella distribuzione degli obiettivi e dei costi della transizione verde.

Consideriamo semplicemente il rapporto tra emissioni e prodotto lordo nel confronto internazionale. In Italia per fare un euro di PIL emettiamo 236 grammi di CO₂, la Germania sta a 275, l'eurozona a 252. Ancora più eclatanti sono i conteggi per abitante: 6,8 tonnellate a testa in Italia, 10,8 in Germania, 8,3 nell'eurozona. Livelli e dinamiche vanno apprezzati sempre assieme, dunque.

Il ruolo dei trasporti

Contributi alle emissioni e loro dinamiche sono piuttosto eterogenei tra nazioni. E all'interno di esse i vari settori produttivi affliggono il pianeta in modo molto differenziato.

I trasporti sono costantemente sotto accusa. Se guardiamo all'eurozona, sempre negli ultimi 27 anni un solo settore, tra i grandi comparti emissivi secondo le classificazioni ufficiali, ha aumentato la CO₂, proprio il settore dei trasporti (tab. 2).

Tabella 2 **Dinamiche e quote di GHG per settori emissivi (Italia vs. eurozona)***

	var. % 91-17		quote %	
	Italia	eurozona	Italia	eurozona
Totale GHG	-20,4	-17,8	100,0	100,0
Energia	-16,6	-22,8	35,1	35,1
Trasporti	-2,7	14,8	24,3	23,6
- <i>Veicoli pesanti</i>	-29,7	18,4	4,6	5,9
Residenziale	-10,5	-22,0	12,6	9,6
Manifattura	-37,2	-28,2	20,5	22,7
Rifiuti	5,5	-34,5	4,5	2,9

* al netto della somma dei contributi provenienti dai settori "agricoltura" (+) e *land use* (-).

Elaborazioni su dati Eurostat ed European Environment Agency (EEA).

In Italia, invece, sempre secondo le medesime fonti ufficiali, i trasporti hanno ridotto le proprie emissioni di circa il 3%. Dentro questo 3% di riduzione i veicoli pesanti su strada hanno ridotto il proprio contributo alla CO₂ di quasi il 30%. Fermiamo un punto: ci saranno tante ragioni per questo fenomeno - la

parcellizzazione dei carichi e, soprattutto la tecnologia pulita, mentre la dinamica del valore aggiunto settoriale non c'entra perché è crescente - ma quello che conta è semplicemente la riduzione netta di emissioni. In Europa invece il trasporto pesante ha accresciuto il contributo emissivo di oltre il 18%. Dunque, Italia meno 30%, eurozona +18% (inclusa l'Italia, peraltro). Qui vengono in mente due pensieri: il primo, malizioso, è che qualcuno potrebbe metterci il carico - appunto - sostenendo che sovra-tassare il trasporto - come accade in Italia - funzioni, ma sbaglierebbe. Non è così, poiché la tassazione è capricciosa e irrazionale: i veicoli che tecnicamente inquinano meno sono tassati in proporzione di più - come dirò tra un attimo - e, quindi, quest'effetto non ci sarebbe comunque. Il secondo pensiero è che visto che una determinata quantità di CO₂ in eccesso nell'ambiente fa danni a prescindere da chi la emette, il rigore e lo stigma sulla questione potrebbero essere equamente distribuiti su tutti i comparti emissivi, a cominciare da energia e riscaldamento domestico, agricoltura, gestione dei rifiuti, dove sotto-performiamo (tab. 2). Il PNRR, se vogliamo farvi riferimento, appare piuttosto attento alla dimensione emissiva anche dei settori diversi dei trasporti. E questo è un bene. Forse, però, quando tratta specificamente il trasporto tradisce un pregiudizio antico: decarbonizzare vorrebbe dire più ferrovia, ovunque e a tutti i costi. Ora, poiché le quote modali, forse da secoli, sono costantemente sbilanciate sulla strada, per decarbonizzare si potrebbe sfruttare il gettito derivante dai combustibili per agire più efficacemente attraverso differenti azioni su altri settori (tanto le quote modali si sposterebbero comunque pochissimo). Con minori costi in termini di benessere sociale.

Tasse e trasporto pesante

E qui l'imposizione può giocare un ruolo decisivo, ma, allo stato attuale del dibattito pubblico, di difficile interpretazione. Sentiamo quotidianamente che bisogna eliminare o ridurre i sussidi ambientalmente dannosi. E chi potrebbe non essere d'accordo su questo. Vogliamo costruire un mondo più pulito e sussidiamo chi inquina?

Disgraziatamente, però, la tassazione sui trasporti nel complesso, e in particolare sul trasporto pesante su gomma, eccede il valore delle esternalità che produce. Pertanto aumentarla, attraverso la cosiddetta "riduzione dei sussidi dannosi" contraddice le più elementari norme per disegnare interventi economicamente efficienti.

Per esempio, un camion euro 6 per un litro di carburante consumato paga un'accisa netta di 40,3 centesimi contro il dovuto, in termini d'imposta internazionalizzante, di 13,1 centesimi. I conti sono fatti senza considerare l'iva e assumendo un costo della CO₂ triplo rispetto al prezzo di mercato. È leggermente ipocrita immaginare di ridurre i rimborsi ai trasportatori o di portare l'accisa sul gasolio ai livelli dell'accisa sulla benzina. O, meglio, è ipocrita farlo passare come strumento di una strategia ambientale. Si potrebbe invece ammettere che la complicata finanza pubblica italiana ha bisogno di sempre maggiori risorse: e di conseguenza, si potrebbe affermare nitidamente, per fare un esempio, che una percentuale del bilancio pubblico destinato all'istruzione secondaria superiore sia pagato dai trasporti e, in particolare, dagli autotrasportatori. La politica si indurrà, in tale ipotesi, di provvedere a coagulare il necessario difficile consenso, ma sarebbe un bel passo in avanti verso la tanto agognata - a parole - trasparenza dell'azione pubblica. Temo non succederà, almeno a breve.

Le infrastrutture contano

Gli investimenti in infrastrutture sono, poi, un pezzo decisivo di qualsiasi transizione: digitale, verde, sociale. Senza capitale pubblico di base, semplicemente la vita dei cittadini, prima che delle imprese, con i loro investimenti, appare ingiustamente difficile.

E il PNRR, coerentemente, se ne occupa con adeguate risorse dedicate, superando il mito delle grandi opere - talvolta pure utili - per approdare al più ragionevole concetto delle opere necessarie. Ma ciò che conta per l'agognata crescita economica non è soltanto la quantità di infrastrutture bensì la loro effettiva funzionalità in termini di accessibilità di una nazione come di una regione o di un territorio al suo interno. È chiaro, però, che le infrastrutture materiali giocano, comunque, un ruolo centrale per l'accessibilità.

E visto il ritardo di crescita dell'Italia nel complesso e del Mezzogiorno del Paese rispetto alle altre macroregioni, i deficit logistico-transportistici hanno importanti implicazioni in termini di produttività, assieme agli altri pilastri della crescita di lungo termine (come il funzionamento della burocrazia, il capitale umano e il capitale sociale).

Sul tema accenno a due esercizi, sviluppati nel citato lavoro, uno riguardante la dimensione internazionale, l'altro quella regionale dell'Italia. Ci si chiede, nel primo caso, quanto un miglioramento dell'accessibilità complessiva, per esempio ai livelli della migliore mitteleuropa, farebbe guadagnare al nostro PIL e, nel secondo caso, quanto giovamento, sempre al PIL, potrebbe derivare dal portare tutte le regioni al livello della migliore in termini proprio di accessibilità logistico-transportistica (tenendo conto, naturalmente, che la trasferibilità degli indici può essere solo parziale per oggettive differenze geografiche).

I risultati quantitativi indicano che queste auspicabili trasformazioni trainate da un processo di infrastrutturazione territoriale sia materiale sia immateriale, ad

aggiustamento completato - in altre parole, nel nuovo equilibrio - porterebbero tra 67 e 91 miliardi di maggiore prodotto all'anno (ai prezzi attuali). Sarebbe un po' come vivere in un'Italia semplicemente migliore, più produttiva e inclusiva, visto che si ridurrebbero le differenze tra il prodotto medio dei residenti nelle diverse regioni italiane.

Da entrambi gli esercizi emerge che in termini di crescita di lungo termine l'unico fattore che conta più dell'accessibilità territoriale è il capitale umano. Queste evidenze sono coerenti con i risultati della letteratura sulle determinanti dello sviluppo.

Il sistema portuale

Anche nel caso della portualità italiana vale la pena di denunciare la dolorosa distanza tra il mito che aleggia nel discorso pubblico e la realtà dei fatti economici.

A un serio test empirico sopravviverebbe ben poco della suggestione dell'Italia come "piattaforma logistica del Mediterraneo". L'Italia avrebbe tutte le carte in regola per esserlo, ma non lo è affatto. I numeri raccontano un'altra storia. Solo un esempio. Tra il 2011 e il 2019 il volume delle merci che ha attraversato il Canale di Suez è cresciuto del 48,8% mentre quello del sistema portuale italiano nel complesso è diminuito dello 0,8%. Buona parte del traffico aggiuntivo in entrata da Suez si è diretto verso gli scali collocati lungo le coste occidentali del bacino del Mediterraneo (il traffico complessivo dei porti iberici è cresciuto del 37%).

Si rinuncia, insomma, a un capitale da valorizzare - penso anche alla perdita di quote di mercato nel traffico di transhipment - e così facendo ci si impantana in una palude nella quale si può solo affondare: perché i porti sono legati a qualsiasi

fliera produttiva e a qualsiasi altra modalità di trasporto e se non funzionano i primi le altre devono caricarsi di impegni e promesse che poi non possono soddisfare.

In attesa che l'opportuna recente riforma della portualità dispieghi pienamente i suoi benefici effetti, bisogna reagire per rilanciare il nostro sistema dei porti con la cooperazione tra la componente imprenditoriale e quella pubblica, anche per risolvere alcune questioni critiche come la scarsa connettività della rete trasportistica nazionale e la complessità amministrativa: la burocrazia, la legislazione "pericolosa" - col suo oscuro corredo di normative secondarie che espongono al rischio di commissione di illeciti amministrativi - e la conseguente paura, impediscono di spendere le risorse impegnate. Tra l'altro l'innovazione tecnologica che fortunatamente interessa il comparto sta sostanzialmente modificando il contenuto del lavoro - da lavoro fisico a lavoro intellettuale - in cui la conoscenza teorica sta ponendo in secondo piano il valore dell'esperienza diretta. Sono tutti temi da affrontare con urgenza e determinazione. Parte di essi sono nell'agenda del nostro Piano di ripresa e resilienza.

Alla fine, è vero che nulla è perduto ed è falso che nulla è stato fatto. Ma è altrettanto vero che senza un'intensificazione del processo di riforme strutturali e di investimenti, siamo destinati a proseguire nel percorso di declino la cui meta è la marginalizzazione non solo economica, ma anche politica, del nostro Paese.

PARTNER ISTITUZIONALI



BUSINESS PARTNER



Deloitte.



SOSTENITORI

Assonebb
Banca Profilo
Cassa Depositi e Prestiti
Confcommercio
Confindustria Piacenza
Gentili & Partners
ISTAT
Kuwait Petroleum Italia

Leonardo
Natixis IM
Oliver Wyman
SACE
Sisal
TIM
Ver Capital

Per attivare un nuovo abbonamento
effettuare un **versamento** su:

c/c bancario n. 10187 Intesa Sanpaolo
Via Vittorio Veneto 108/b - 00187 ROMA
IBAN IT92 M030 6905 0361 0000 0010 187

intestato a: **Editrice Minerva Bancaria s.r.l.**

oppure inviare una **richiesta** a:

amministrazione@editriceminervabancaria.it

Condizioni di abbonamento ordinario per il 2021

	Rivista Bancaria Minerva Bancaria bimestrale	Economia Italiana quadrimestrale	Rivista Bancaria Minerva Bancaria + Economia Italiana
Canone Annuo Italia	€ 100,00 causale: MBI21	€ 60,00 causale: EII21	€ 130,00 causale: MBEII21
Canone Annuo Estero	€ 145,00 causale: MBE21	€ 80,00 causale: EIE21	€ 180,00 causale: MBEIE21
Abbonamento WEB	€ 60,00 causale: MBW21	€ 30,00 causale: EIW21	€ 75,00 causale: MBEIW21

L'abbonamento è per un anno solare e dà diritto a tutti i numeri usciti nell'anno.

L'abbonamento non disdetto con lettera raccomandata entro il 1° dicembre s'intende tacitamente rinnovato.

L'Amministrazione non risponde degli eventuali disguidi postali.

I fascicoli non pervenuti dovranno essere richiesti alla pubblicazione del fascicolo successivo.

Decorso tale termine, i fascicoli disponibili saranno inviati contro rimessa del prezzo di copertina.

Prezzo del fascicolo in corso **€ 25,00 / € 10,00** digitale

Prezzo di un fascicolo arretrato **€ 40,00 / € 10,00** digitale

Publicità

1 pagina **€ 1.000,00** - 1/2 pagina **€ 600,00**

Editrice Minerva Bancaria
COMITATO EDITORIALE STRATEGICO

PRESIDENTE

GIORGIO DI GIORGIO, Luiss Guido Carli

COMITATO

CLAUDIO CHIACCHIERINI, Università degli Studi di Milano Bicocca

MARIO COMANA, Luiss Guido Carli

ADRIANO DE MAIO, Università Link Campus

RAFFAELE LENER, Università degli Studi di Roma Tor Vergata

MARCELLO MARTINEZ, Università della Campania

GIOVANNI PARRILLO, Editrice Minerva Bancaria

MARCO TOFANELLI, Assoreti

ECONOMIA ITALIANA 2021/1

L'Italia dopo il Covid: le sfide da vincere

Questo numero di Economia italiana, guest editor **Riccardo Barbieri**, capo economista del Tesoro, e **Francesco Nucci**, professore di economia alla Sapienza, è dedicato alle sfide che attendono il nostro Paese nella fase di ripartenza dopo la crisi pandemica.

I primi due saggi analizzano l'impatto della crisi Covid-19 sulla liquidità delle imprese (**Schivardi e Romano**) e sull'occupazione (**Viviano**), e consentono anche di valutare la congruità degli interventi di sostegno attuati dal Governo durante la prima fase della pandemia. Il saggio di **Giglioli, Giovannetti, Marvasi e Vivoli** mette in luce come la maggiore partecipazione di un Paese a catene globali del valore (*Global Value Chains*) costituisca un elemento di mitigazione dello shock pandemico. Il saggio di **Cossaro, Forni e Tomasini** analizza il piano di rilancio varato a livello europeo con il NGEU. Gli autori sottolineano che le risorse del NGEU avranno solamente effetti temporanei sulla crescita se non saranno accompagnati da incisivi interventi di riforma.

Il contributo di Ignazio **Visco** tratta principalmente del debito pensionistico e delle variabili che ne determinano la sostenibilità nel lungo periodo. Il tema è analizzato anche in rapporto a quello del rientro post-crisi del debito pubblico, tracciando uno scenario di medio termine in cui è possibile riportare il rapporto debito/PIL al livello pre-pandemico nei prossimi dieci anni.

Arricchiscono il volume, cogliendo vari aspetti della ripresa dalla pandemia, le riflessioni di **Profumo, Palazzetti, Ferrari, Bella, Tosti e Brachini, Coletti**.

“Nella fase di uscita dalla crisi – concludono gli editor - si profila dunque l'opportunità di rilanciare l'economia italiana. Per coglierla appieno, sarà necessario privilegiare il cambiamento anziché la difesa dell'esistente e riallineare gli incentivi all'offerta di lavoro, agli investimenti e alla creazione di imprese. Il passaggio dagli interventi emergenziali alle riforme richiederà tempismo e determinazione: è una sfida difficilissima, ma possibile”.

ECONOMIA ITALIANA nasce nel 1979 per approfondire e allargare il dibattito sui nodi strutturali e i problemi dell'economia italiana, anche al fine di elaborare adeguate proposte strategiche e di *policy*. L'Editrice Minerva Bancaria è impegnata a riprendere questa sfida e a fare di Economia Italiana il più vivace e aperto strumento di dialogo e riflessione tra accademici, *policy makers* ed esponenti di rilievo dei diversi settori produttivi del Paese.