

Sistemi di Logistica

TRIMESTRALE ON LINE DI ECONOMIA DELLA LOGISTICA E DEI TRASPORTI DIRETTO DA ROCCO GIORDANO

SISTEMI DI LOGISTICA

Anno X - n. 1
Marzo 2017
Rivista trimestrale on line
Registrazione del Tribunale
di Napoli
n. 61 del 10.06.2008

Direttore editoriale
Rocco Giordano

Direttore responsabile
Umberto Cutolo

Comitato scientifico
Alberto Amatucci
Luigi Battistelli
Andrea Boitani
Giacomo Borruso
Agostino Bruzzone
Giulio Erberto Cantarella
Fabio Carlucci
Loreto Colombo
Fabrizio Dallari
Giulio Maternini
Giuseppe Moesch
Pasquale Persico
Lanfranco Senn
Stefano Zunarelli

Segretaria di Redazione
Lisa Russo

Redazione
via Risorgimento, 46
80028 (Grumo Nevano)
Napoli
Tel. +39 081 8332871
Fax +39 081 3951646
segreteria.giordanoeditore@
gmail.com

Editore
Giordano Editore
via Santa Brigida, 6
80132 Napoli
Tel. +39.081.8332871
Fax +39.081.3951646
www.roccogiordanoeditore.eu

EDITORIALE

- 2 **La logistica per arrestare l'emarginazione dell'Europa**
[Rocco Giordano]

POLITICA DEI TRASPORTI

- 4 **La "Cintura" e la "Via" della Cina**
[Bruno Maçães]

- 10 **Italia, Svizzera e Cina sempre più vicine**
[Giorgio Colato]

- 12 **Verso l'utopia del possibile**
[Pasquale Persico]

- 18 **Campione d'Italia: investimenti e fiscalità**
[Raffaele Maria de Lipsis]

TRASPORTO FERROVIARIO

- 21 **Le Alpi non sono più una barriera**
[Andres Bühler e Remigio Ratti]

TRASPORTO MARITTIMO & PORTI

- 29 **Scambi commerciali Italia-Cina la modalità mare**
[Luca Antonellini]

INFRASTRUTTURE

- 36 **Gli interporti italiani, un network al servizio del territorio**
[Umberto Ruggerone]

TELEMATICA

- 39 **Tecnologie innovative per le connessioni globali**
[Riccardo Di Matteo]

I TRASPORTI SEMPRE PIÙ TEMA DI POLITICA ECONOMICA

La logistica per arrestare l'emarginazione dell'Europa

di ROCCO GIORDANO

L'ambito di interesse della politica economica anche per i trasporti e la logistica in Europa è sempre più finalizzato ad assicurare l'evoluzione e lo sviluppo dei mezzi e dei sistemi più adeguati a orientare e sostenere le politiche delle imprese che producono beni e servizi in particolare servizi logistici.

La domanda di trasporto in molti Paesi, come l'Italia, negli anni non è stata "governata" in modo tale da dirigerla verso modalità atte a sviluppare economie di scale, ossia in modo da ottenere anche minori costi sociali. Allo stesso tempo dal lato dell'offerta l'applicazione di tariffe sociali, ha determinato un degrado della produttività ed ha condotto a *deficit* considerevoli. Allo stato alla luce delle criticità si vanno definendo: politiche per il mercato, prezzi non regolamentati e richiesta di un forte aumento della produttività in un contesto dove la facilità di accesso al mercato ha consentito la formazione di un sistema di offerta dei servizi: parcellizzato e sottocapitalizzato!

Adesso è necessario capitalizzare la rete ed i servizi e gestirli in una logica di sistema che opera per il mercato.

L'accento a questo punto va spostato sulle convenienze della scelta del modo di trasporto, e quindi sullo studio delle condizioni poste dal lato della domanda e sulle prestazioni, dal lato della offerta.

Questo spostamento di prospettiva sta determinando sul piano pratico due principali esigenze: rivedere tutti gli aspetti fisici e funzionali delle reti e dei servizi di trasporto, in termini di sistema, per favorire lo sviluppo dell'intermodalità soprattutto sulle direttrici internazionali del Brennero e del Gottardo e in prospettiva Torino-Lione. Per questi obiettivi è sempre più richiesto il concorso di capitali privati. L'Unione Europea sta operando attraverso un programma per i trasporti anche se "lento" orientato a realizzare una maggiore integrazione tra la politica dei trasporti e la politica del territorio.

Per predisporre condizioni d'offerta caratterizzate da maggiore efficienza ed efficacia rispetto a queste esigenze, nei trasporti si va perseguendo una diverticalizzazione del processo attraverso il quale l'offerta viene resa disponibile sul mercato. Si assiste ad un radicale mutamento di prospettiva, con la riorganizzazione del sistema basata sulla specializzazione funzionale per ambiti territoriali e cioè: trasporto a breve - trasporto a medio raggio - trasporto a lungo raggio internazionale e sulla integrazione modale.

Gli obiettivi principali della economia della UE sono fondamentalmente:

- a.** migliorare l'integrazione dei Paesi Membri ed in particolare delle aree periferiche;
- b.** migliorare e potenziare le integrazioni tra la vecchia Europa e i nuovi Paesi Membri in particolare con quelli dell'Est e del Mediterraneo;
- c.** realizzare un sistema di trasporto rispondente alle esigenze di tutela dell'ambiente, con particolare attenzione alle forme di trasporto relativamente ecologiche ed a basso consumo energetico.

Nella valutazione degli effetti territoriali associabili agli interventi sui trasporti, la connettività sta assumendo una importanza fondamentale: ai fini di una maggiore diffusione dello sviluppo, perché l'aumento della connettività delle reti di trasporto è la condizione fondamentale per assecondare la formazione di strutture territoriali interdipendenti, rafforzando quelle relazioni tra le grandi città e le aree a maggiore sviluppo, come l'area centro padana; questo ai fini di una maggiore competitività del Sistema-Paese. Alle variazioni di connettività dovute ad uno sviluppo ineguale dei trasporti conseguono le principali strozzature che penalizzano la funzionalità e l'efficienza delle relazioni di scambio sia nazionali, che internazionali.

La connettività delle reti, sul piano concettuale e non teorico richiede che siano chiari i processi di sviluppo della "nuova" geografia funzionale rispetto alla quale vengono a determinarsi facilités anche per il trasferimento delle merci e della logistica.

In questo quadro si vanno definendo importanti investimenti soprattutto sui nodi logistici, sui porti ed aeroporti.

Sintetizzando si registra:

- La mancanza, o non rispondenza, delle infrastrutture di sistema necessarie ad organizzare il ciclo delle attività richiesto dalla globalizzazione degli scambi;



→ La mancanza di aziende strutturate, capaci di sostenere le politiche della domanda della industria manifatturiera, che punta a concentrarsi sempre più sul *core business* e ad esternalizzare tutte le altre attività sotto il vincolo di affidabilità ed efficienza.

Pertanto, in qualsiasi logica si voglia formalizzare una nuova *governance* di questo complesso sistema, le *policies* devono essere orientate a superare questi *handicap*, ovvero bisognerà essere capaci di abbandonare il metodo di guardare al nostro sistema economico come alla luna con il microscopio! Occorre avere una visione globale degli scambi e la flessibilità necessaria soprattutto sul piano delle regole.

Il quadro che viene presentato a livello comunitario è finalizzato soprattutto a valutare il “passaggio” dalle criticità dell’attuale assetto delle reti e dei servizi alle politiche economiche di sistema valutando scenari secondo un Piano coordinato degli interventi, di scala comunitaria.

Le penalizzazioni riscontrate, in misura pressoché analoga, negli ambiti territoriali indagati dell’area di studio, soprattutto nella fascia del Mediterraneo in termini di accessibilità, sono fondamentalmente determinate da un processo di diffusione dello sviluppo insediativo e produttivo sul territorio, al quale corrisponde una organizzazione di reti dei collegamenti che finisce per canalizzare i flussi su pochi grandi assi!

Nell’ambito di questo modello strutturale dello sviluppo, le criticità del sistema trasportistico-logistico hanno finito per coinvolgere sempre più non solo le reti, cioè le infrastrutture lineari, ma anche i nodi, nei punti in cui non c’è formazione di rete e di sistema.

La lettura dei processi evolutivi intervenuti sul territorio appare molto preoccupante nel momento in cui la forte circolarità esistente tra infrastrutture e sviluppo sembra essersi “spezzata” per la mancanza di investimenti degli ultimi anni, interrompendo anche il ciclo di contributo dei trasporti al PIL.

L’interruzione della circolarità tra infrastrutture e sviluppo nell’area europea in particolare nell’area di studio mediterranea ha generato rilevanti “diseconomie esterne” da congestione, inefficienze nei processi, tempi morti nella catena delle attività, ecc.

Il tema centrale resta pertanto l’accessibilità per gli interventi di potenziamento, ma anche la connessione dei sistemi (connettività) attraverso gli interventi programmati per i diversi ambiti geo-economici. Occorre per questo attraversare il territorio con un livello di dotazione infrastrutturale coerente con le problematiche e le esigenze dello sviluppo dell’area per i corridoi, per le relazioni internazionali, ma soprattutto di reti di connessione di nodi più importanti per la logica di sistema.

In un processo globale che vede sempre più intensificare le relazioni tra Far-East ed Europa i “corridoi” di trasporto e le nuove politiche di intervento sono le aree di intervento per le quali si rendono necessarie alleanze strategiche ed operative per una nuova politica organizzata di gestione dei servizi logistici e di trasporto per:

1. arrestare “l’emarginazione” di molte aree dell’Europa dallo scenario internazionale ed allo stesso tempo ampliare l’area di influenza “logistica”;
2. consentire una nuova mobilità ai viaggiatori e alle merci migliorando il livello di capacità delle reti, riportando le ferrovie, i porti e gli aeroporti ad un livello di maggiore competitività, potendo operare in una logica di sistema dal momento che vengono eliminate e superare tutte le criticità evidenziate.

I temi sono stati trattati in un incontro trilaterale a Campione d’Italia il 3 dicembre u.s. Italia-Svizzera-Cina un’ampia sintesi degli interventi è riportata all’interno di questo numero della Rivista. ●

Rocco GIORDANO

r.giordanoeditore@gmail.com



COME LA CINA GUARDA IL MONDO

La “Cintura” e la “Via” della Cina: destinazione Europa

di BRUNO MAÇÃES

L'articolo di Bruno Maçães delinea uno “spaccato” di possibili rapporti UE-Cina. L'articolo è stato tradotto in italiano da Marco Silvestri della Redazione di Sistemi di Logistica.

L Nei due discorsi separati nell'autunno 2013, il Presidente cinese Xi Jinping ha presentato un'audace strategia di sviluppo, che è rivolta a più di 60 paesi in Asia, Europa e Africa orientale e per un totale di investimenti stimato in migliaia di miliardi di dollari.

L'iniziativa ha una componente di terra e una di mare, conosciute rispettivamente come la Cintura Economica della Via della Seta e la Via Marittima della Seta del Ventunesimo-Secolo. L'abbreviazione preferita in Cina per l'iniziativa congiunta è Cintura e Via, chiamate anche Una Sola Cintura, Una Sola Via, mentre all'estero è spesso indicato come la Nuova Via della Seta. A differenza della Via della Seta originale, tuttavia, il nuovo progetto non è mirato prevalentemente alle infrastrutture di trasporto ma piuttosto alla integrazione economica. L'iniziativa non tenta di separare la produzione e il consumo – la visione della Via della Seta originale – ma piuttosto di separare i diversi segmenti della filiera produttiva. Essa tenta di creare una serie di strumenti politici e istituzionali con cui la Cina può iniziare a riorganizzare le catene globali dei valori e marcare la sua impronta sulle norme che regolano l'economia globale.

L'Europa non può ignorare questo progetto cinese che costituisce un punto di riferimento fondamentale. La reazione dell'Unione europea all'iniziativa avrà un impatto decisivo in merito al tipo di modello di integrazione economica che verrà adottato attraverso le terre di frontiera che separano l'Europa dalla Cina e, infine, nel super continente Eurasiatico nel suo complesso. La risposta dell'Europa alla Cintura e alla Via dovrebbe perseguire una strategia continuativa di contrattazione, contenimento e bilanciamento, dal momento che questo è il modo più appropriato per promuovere i valori e gli interessi europei.

UN PROGETTO ECONOMICO?

I commenti e le analisi dell'Iniziativa Cintura e Via hanno fatto frequente riferimento alla Via della Seta, nome – questo – che definiva la vecchia rete di itinerari di trasporto effettuato da cammelli, che univa l'Europa e l'Asia dal tempo dell'Impero dei Parti fino agli inizi dell'età moderna. Nelle dichiarazioni ufficiali cinesi, tali allusioni tentano indubbiamente di trarre vantaggio dalle suggestive evocazioni associate al suddetto nome e da una sensazione che la Cina, paese inventore e custode del segreto della fabbricazione della seta, fosse anche la grande potenza che alimentava e proteggeva l'antica integrazione euroasiatica.

Tuttavia, questi riferimenti hanno contribuito a creare l'impressione che la nuova iniziativa sia essenzialmente relativa alle infrastrutture di trasporto. Molti osservatori hanno reagito con perplessità a questo concetto. Dopo tutto, se la Cina cercasse di ampliare e rinnovare gli impianti portuali negli Oceani Indiano e Pacifico, questo potrebbe avere una notevole valenza economica ma difficilmente sarebbe una soluzione rivoluzionaria.

Al contrario, se il vero cuore dell'iniziativa di oggi fosse la componente terrestre, la Cintura Economica della Via della Seta, e se il relativo obiettivo fosse di sostituire i trasporti marittimi con una nuova rete di strade e ferrovie attraverso le steppe, i deserti e le montagne dell'Asia Centrale, ci troveremmo di fronte ad un progetto che sarebbe effettivamente rivoluzionario ma, purtroppo, senza alcuna redditività economica. Il trasporto ferroviario, anche se più veloce del trasporto marittimo, sarà sempre molto più costoso, e alcuni economisti ritengono che i costi di trasporto sono un grave ostacolo per l'espansione del commercio globale.

A causa di tutto questo, la Cintura e la Via hanno acquisito un notevole elemento di mistero. Gli osservatori della Cina si sono interrogati sulle finalità che il nuovo progetto poteva avere, su quali argomenti le dichiarazioni ufficiali stessero eludendo e sul perché Pechino avrebbe lanciato un'iniziativa politica così imponente la cui razionalità economica, tuttavia, rimaneva nel migliore dei casi dubbiosa. È stato forse concepito come uno stratagemma di marketing? O doveva forse essere spiegato secondo gli arcani principi di quella vecchia disciplina geopolitica?

Nei miei colloqui con esperti e funzionari cinesi, il messaggio ricorrente è quello che interpretare la Cintura e la Via in termini geopolitici è fuorviante. Esistono diversi motivi perché



*La cintura e la via
le finalità sono
un mistero?*





*La geo-politica
non è rilevante
tra grandi potenze*

le autorità Cinesi stanno ora facendo un tentativo coordinato di proteggere l'iniziativa dalla logica delle rivalità di potere della competizione.

In primo luogo, le autorità Cinesi sono consapevoli che la Cintura e la Via dal momento che vengano attratte da una tale logica, la realizzazione del progetto sarebbe molto più difficile o addirittura, nelle sue aspirazioni più ambiziose, impossibile. Una lettura geopolitica dell'iniziativa attiverebbe i campanelli di allarme in Russia e negli Stati Uniti e creerebbe una resistenza da parte dei paesi lungo le nuove rotte, sconvolgendo così il delicato equilibrio che è necessario per evitare che un piano complesso che coinvolge molte e diverse parti tra loro collegate possa fallire.

In secondo luogo, molti analisti in Cina, soprattutto nelle università, considerano la geopolitica e l'idea della rivalità tra grandi potenze come un prodotto della cultura occidentale di cui la Cina può sicuramente fare a meno.

In terzo luogo, l'obiettivo principale della politica cinese rimarrà per lungo tempo l'avanzata dello sviluppo e della crescita economica. Qualunque altra strada costituirà una distrazione dall'obiettivo essenziale, che è quello di ottenere il massimo beneficio economico dalla Cintura e dalla Via.

Non sorprende, pertanto, che il solo documento ufficiale cinese che espone la visione generale dell'iniziativa esclude interamente la geopolitica, anche nelle forme più moderate di espansione della potenza cinese. Pubblicato nel marzo 2015 con il titolo goffo di "Visione e Azioni sulla Costruzione Congiunta della Cintura Economica della Via della Seta e della Via Marittima della Seta del 21° Secolo," il libro offre una visione di una maggiore integrazione economica tra economie reciprocamente complementari. Tale integrazione è destinata a promuovere il "flusso ordinato e libero dei fattori economici, un'efficiente destinazione delle risorse e una profonda integrazione dei mercati".

Questi riferimenti costituiscono delle indicazioni importanti rispetto allo scopo finale dell'Iniziativa Cintura e Via è una profonda integrazione economica attraverso lo sviluppo delle catene dei valori globali. È molto importante notare che l'iniziativa dovrebbe rispettare le regole del mercato. Mentre non sono mai state prese in considerazione valutazioni geopolitiche; il contenuto del documento Visioni e Azioni è stato attentamente controllato e rivisto per renderlo in effetti un piano di attività commerciali.

Tuttavia, pur rifuggendo dalla geopolitica, il documento sviluppa una teoria di integrazione economica che si basa fermamente sul potere politico. Le dichiarazioni più ambiziose probabilmente riguardano il coordinamento delle politiche economiche: "I Paesi lungo la Cintura e la Via possono completamente coordinare le loro strategie e politiche di sviluppo economico, sviluppare programmi e misure per la cooperazione regionale, negoziare per risolvere i problemi relativi alla mutua cooperazione e fornire congiuntamente sostegno politico per l'attuazione della cooperazione funzionale e dei progetti su larga scala".

Le autorità cinesi, formate alla teoria marxista, hanno familiarità con l'idea di un sistema mondiale che articola le relazioni di potere economico e la dipendenza nel cuore dell'economia globale. Modelli di specializzazione e vantaggi comparativi determinano il posto che ogni paese occupa nell'economia globale e, di conseguenza, i livelli di prosperità assoluta e relativa che esso può sperare di ottenere. L'economia globale non riflette una situazione di parità di condizioni ma piuttosto un sistema organizzato in cui alcuni paesi occupano posizioni privilegiate e altri, come la Cina, cercano di salire a vette più importanti.

Gli amministratori cinesi condividono con i loro omologhi occidentali la premessa che la globalizzazione economica e finanziaria ha reso difficile per un singolo paese perseguire una visione economica specifica. Ma i cinesi sono meno propensi a rinunciare a tutte le forme di pianificazione economica rispetto al ridefinire le regole del gioco della globalizzazione. Una priorità identificata nel documento di Visione e Azioni è quello di migliorare la "divisione del lavoro e della distribuzione delle catene industriali". Quando si tratta di divisione del lavoro lungo la catena di valore della produzione industriale, posizioni e preferenze che riflettono gli interessi nazionali dei Paesi nelle regioni della Cintura e della Via possono differire o anche contraddirsi a vicenda. In tali casi, gli osservatori non dovrebbero affatto illudersi che la Cina, come Paese promotore dell'iniziativa, sia in una posizione unica per perseguire i propri interessi.

LA "CINTURA" E LA "VIA" E LE CATENE GLOBALI DEL VALORE

Modelli di specializzazione internazionale e divisione del lavoro sono particolarmente rilevanti nell'era delle catene globali del valore. Oggi, pochissimi prodotti sono fabbricati in un unico paese. Le importazioni di manufatti di un paese sono, con buona probabilità, beni intermedi - vale a dire, materie prime, componenti o semilavorati - che un paese utilizza per produrre i propri prodotti. Questi potrebbero essere prodotti finiti o nuovi segmenti in una rete globale di produttori e fornitori. Catene di valore globale possono diventare così



complesse che le importazioni possono anche contenere valori aggiunti che hanno avuto origine nel paese di importazione. In Cina, quasi il 7% del valore totale dei beni intermedi importati riflette un valore aggiunto che ha avuto origine in Cina. Per prodotti elettronici, le importazioni cinesi di prodotti intermedi contengono oltre il 12% del valore aggiunto nazionale cinese.

Con l'emergere delle catene globali del valore, l'approccio mercantilista che vede positivamente le esportazioni e negativamente le importazioni inizia a sembrare controproducente e persino contraddittoria. Se un paese impone dazi doganali elevati e ostacoli sulle importazioni di beni intermedi, le sue esportazioni saranno le prime a soffrire. Come dimostrato da una serie di studi dall'Organizzazione per la Cooperazione e lo Sviluppo Economici, le imposte nominali sulle esportazioni complessive costituiscono una misura incompleta ai fini della creazione di efficaci barriere tariffarie. L'onere effettivo per un esportatore è meglio misurato dalle tariffe sul valore aggiunto interno delle esportazioni, e queste tariffe possono essere più alte dei dazi sulle esportazioni complessive in misura di diversi ordini di grandezza. Le imprese nazionali, pertanto, necessitano di un accesso affidabile alle importazioni di merci di classe mondiale e di input di servizio atti a migliorare la loro produttività e la capacità di esportare. In questa nuova epoca, vale la pena di pensare oltre i confini nazionali. Quando input intermedi tendono ad attraversare le frontiere molte volte, anche piccole tariffe e "colli di bottiglia" alle frontiere hanno un effetto cumulativo, e le misure di protezione contro le importazioni aumentano i costi di produzione e riducono la competitività delle esportazioni di un paese.

Questi sono tutti buoni argomenti per la liberalizzazione del commercio, ma si consideri che cosa succede alla capacità di un paese di organizzare la produzione secondo le linee più efficienti. Se le merci sono prodotte interamente in un solo paese, quel paese ha il controllo totale sull'intero processo. Quando le merci vengono prodotte in paesi diversi e sono il risultato combinato di una complicata divisione del lavoro in ogni catena del valore, la situazione si complica. Quello che un paese vorrebbe raccogliere è di scegliere i migliori segmenti in ciascuna catena di valore. La politica industriale si rivolge sempre più alle attività piuttosto che alle industrie, ma per questo, un governo dovrebbe ottenere accesso alle leve della politica industriale di altri paesi, per essere in grado di organizzare la produzione attraverso l'intera catena del valore. Un paese ha molto più da guadagnare spostandosi in segmenti di valore superiore in una catena di fornitura rispetto all'aumento della produttività in un segmento già occupato.

Pertanto, se la Cina vuole focalizzare la sua attenzione su alcuni specifici segmenti di una determinata catena di valore, esse ha bisogno di alti livelli di complementarità in altri paesi. Queste si svilupperanno solo se sono state realizzate adeguate infrastrutture di trasporto e comunicazione e se quei paesi attuano corrette decisioni di politica economica. Un esperto cinese mi ha detto che l'Iniziativa Cintura e Via Road è il primo esempio di politica industriale "transnazionale". A tal riguardo ha detto: "In passato, ogni politica industriale è stata di stampo nazionale". Ha ragione, dal momento che anche l'Unione Europea, dopo aver creato un'ambiziosa struttura transnazionale di regole e istituzioni, decise poi di abbandonare la politica industriale sulla base del fatto che tale politica non poteva essere riprodotta a livello transnazionale. Ciò evidenzia lo scontro tra modelli diversi di integrazione.

L'immagine della Via della Seta originale è particolarmente fuorviante in questo contesto, come indicato dall'inclusione delle parole in minuscolo "cintura" e "via" nei nomi delle due componenti del Progetto. L'elemento terra è denominato una cintura per indicare che il suo obiettivo finale è la creazione di un corridoio economico densamente integrato piuttosto che una rete di trasporti che collega due punti. La via marittima intende adattare il trasporto di mare ai nuovi schemi del commercio globale.

Le reti di trasporto e le comunicazioni sono senza dubbio una preconditione per lo sviluppo di catene globali del valore. Ma l'elemento cruciale è l'insieme delle decisioni di politica industriale in base alle quali i paesi cercano di muoversi in nuove catene o segmenti in una catena di valore già occupata. Per evitare la trappola del reddito medio – una situazione in cui un paese diventa bloccato con il suo precedente modello di crescita dopo aver raggiunto un certo livello di reddito – e accelerare il processo di spostamento in segmenti di valore superiore, la Cina vuole che la sua politica industriale sia sufficientemente coordinata con quella dei paesi che occupano altri segmenti e catene. In cambio, la Cina può offrire finanziamenti a buon mercato e la sua esperienza di un modello economico che ha riscosso molto successo nel promuovere l'industrializzazione e l'urbanizzazione in tempi straordinariamente veloci.

In pratica, l'industria cinese potrebbe aver bisogno di fornitori affidabili di parti o beni intermedi o potrebbe tentare di costruire impianti di assemblaggio all'estero per evitare le tariffe di importazione, pur mantenendo la maggior parte della filiera produttiva in Cina. Potrebbe inoltre provare a creare nuove opportunità di esportare materie prime o merci intermedie



Le reti di trasporto e le comunicazioni sono preconditioni per lo sviluppo di catene globali del valore





*La reazione dell'UE
alla cintura e alla VIA
ignora l'impatto
sull'economia a lungo
termine del progetto*

prodotte in Cina o, al contrario, garantirsi la fornitura di materie prime per la propria industria su una base stabile. Data l'importanza che i servizi hanno ottenuto per l'integrità delle catene globali del valore, l'aumento delle esportazioni di servizio costituirà anche un obiettivo strategico per la Cintura e la Via.

Prendiamo il caso dell'industria siderurgica. Colpita da un calo dei prezzi dell'acciaio, le prestazioni dell'industria siderurgica della Cina sono nettamente diminuite. L'industria ha generato un fatturato di 7,2 trilioni di yuan (\$ 1,1 trilioni) nel 2015, in diminuzione del 13,9% sull'anno precedente, e un profitto totale di 97,2 miliardi di yuan (\$ 14,3 miliardi), in diminuzione del 60%. I responsabili politici cinesi sono consapevoli del fatto che alcune delle industrie dovranno essere trasferite all'estero, e hanno iniziato a guardare all'Asia centrale, con i relativi costi di produzione inferiori, come possibile destinazione. Mentre i governi e il settore privato nella regione investono nello sviluppo di energia, infrastrutture di trasporto e costruzioni residenziali, la domanda di prodotti di acciaio in Asia centrale è prevista espandersi nei prossimi anni, ma i produttori cinesi devono competere con i produttori d'acciaio russi, turchi e ucraini che beneficiano di regimi di scambio più facilitati. Questi concorrenti perderebbe questo vantaggio se le aziende cinesi installassero impianti di produzione di acciaio in paesi dell'Asia centrale, che sono ricchi di risorse minerarie e hanno basso costo del lavoro. Nel quadro integrato della Cintura Economica della Via della Seta, nuove infrastrutture di trasporto potrebbero sia incrementare la domanda di acciaio sia preparare il terreno per la Cina per l'importazione di acciaio dall'Asia centrale a mano a mano che essa si muove verso segmenti della catena del valore e prodotti di alta qualità.

IL RUOLO DELLE INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO

In poche parole, le infrastrutture di trasporto giocano un ruolo ausiliario per l'integrazione della politica finanziaria, commerciale e industriale. Questo concetto viene menzionato in quasi ogni paragrafo del documento di Visione e Azioni così come in molti documenti tecnici pubblicati dal 2014 dai diversi ministeri cinesi.

L'attenzione della Cina sugli itinerari di terra può sembrare contro intuitiva. Da porto a porto, i trasporti via mare saranno sempre più economici dei trasporti via terra. La tendenza dell'industria è quella di puntare verso prezzi sempre più bassi mentre le tariffe per la spedizione di container toccano i minimi storici. I vettori più grandi continuano ad aggiungere nuove super-navi alle loro flotte, con ordini piazzati qualche anno fa per la costruzione di queste unità che devono essere consegnate indipendentemente dal fatto che le compagnie committenti ora le vogliano o no. In questo ambiente, sarebbe assurdo aspettarsi che le nuove ferrovie possano intaccare il trasporto di merci a lunga distanza. Ancora, in un contesto di prezzi di trasporto storicamente bassi, vengono create nuove opportunità per sviluppare catene globali di valore complesse, e le catene di valore esistenti vengono riconfigurate a terra, e non in mare, attraverso l'apertura di nuovi insediamenti industriali. Quando l'organo ufficiale del partito comunista cinese Qiushi ha esaminato i primi successi della Cintura e della Via, ha enfatizzato la costruzione di 46 nuove zone industriali analoghe.

Più recentemente, Cina ha apertamente sostenuto l'importanza di un modello di sviluppo comune raggiunto attraverso la consultazione politica. La prima relazione intermedia sulla Iniziativa Cintura e Via, creato dalla Renmin University e pubblicato in settembre 2016, ha concluso che "progressi significativi sono stati compiuti sull'Iniziativa in termini di progettazione di livello superiore, coordinamento delle politiche, connettività delle infrastrutture, commercio senza ostacoli, integrazione finanziaria, così come sugli sforzi locali della Cina". Il rapporto ha continuato sostenendo che "una serie di progetti chiave è in corso, con un impegno per il raggiungimento di sviluppo comune e crescita condivisa attraverso consultazione congiunta. La Cina, insieme ai paesi e alle regioni lungo le rotte della Cintura e della Via, sta costruendo una Via della Seta giovane, sana, intelligente e pacifica, che sta imprimendo uno slancio per la crescita di queste economie e portando grandi opportunità di sviluppo condiviso".

REAZIONE DELL'UE ALLA "CINTURA" E ALLA "VIA"

L'impatto del progetto Cintura e Via sull'economia europea è considerato piuttosto leggero – probabilmente positivo se l'iniziativa è focalizzata sul miglioramento delle infrastrutture di trasporto, modestamente negativo se l'integrazione commerciale con la Cina riduce le esportazioni europee in Asia centrale e meridionale. Tuttavia questa opinione ignora sia l'ambizione e l'impatto a lungo termine del progetto, una volta che il suo scopo è stato correttamente compreso.

Finora, l'UE ha fatto piccoli sforzi per sviluppare attivamente una posizione comune sul progetto. Il dibattito sulla questione nei circoli europei è stato scadente e quasi esclusivamente di natura tecnica. Per collegare le strategie di investimento, evitare duplicazioni ed esplorare possibili sinergie, la Commissione europea ha creato una piattaforma di connettività tecnica.



Un documento intitolato “Elementi per una nuova strategia UE nei confronti della Cina,” pubblicato dalla Commissione nel giugno 2016, menziona la Cintura e la Via solo in un paio di brevi passaggi e poi afferma che “l’obiettivo dovrebbe essere aiutare a costruire reti di infrastrutture transfrontaliere interoperabili e sostenibile in paesi e regioni tra l’UE e la Cina”.

Il modo in cui l’UE dovrebbe reagire al progetto Cintura e Via per una maggiore integrazione eurasiatica dipende molto da come gli europei interpretano quel progetto. Se l’iniziativa fosse vista attraverso la fuorviante lente di pure infrastrutture di trasporto e comunicazione, sarebbe opportuno per l’UE condividerla con poche o nessuna riserva. Tale iniziativa sarebbe abbastanza rispondente agli obiettivi strategici dell’UE di promuovere la connettività, riducendo gli ostacoli al commercio internazionale e allo scambio, e aiutando a riunire culture e paesi diversi.

Un rapporto del 2016 del Consiglio Europeo sulle Relazioni Estere intitolato “Assorbi e Conquista” si spinge fino a sostenere che solo adottando la strategia della Cintura e della Via, la Cina ha già divulgato il suo gioco, nel senso che essa ha accettato il modello di integrazione dell’UE basata su quadri istituzionali e accordi legali globali. “Semplicemente intraprendendo ampi sforzi multilaterali di integrazione,” hanno scritto gli autori con riferimento non solo alla Cintura e alla Via, ma anche all’Unione Economica Euroasiatica, “i cinesi e i russi hanno scelto di competere sul terreno dell’UE”. Naturalmente, come gli autori hanno poi ammesso, i progetti della Cina tenderanno anche di rivaleggiare con quelli dell’UE, ma dal momento che i primi (progetti) sono solo copie, il modello europeo alla fine vincerà. Agli occhi europei, tutte le strade portano a Bruxelles, anche la Cintura e la Via.

Ma la Cintura e la Via non è un progetto di trasporto e comunicazioni, e il suo successo non sarà misurato da un indice quantitativo della velocità di connettività. Piuttosto, l’iniziativa tenta di modificare le regole di organizzazione dell’economia mondiale, soprattutto concedendo alla Cina una serie di strumenti con cui essa può riordinare le catene globali del valore. Fino ad ora, queste catene di valore sono state coordinate principalmente da grandi multinazionali attraverso complesse reti di relazioni con i fornitori e varie modalità di “governance”, inclusa la proprietà diretta delle consociate estere.

I Paesi europei hanno beneficiato enormemente di essere la sede di alcune di queste multinazionali. Ma la questione che si trovano ad affrontare non è principalmente in relazione alle perdite nelle quali incorreranno quando le aziende cinesi cominceranno ad essere meglio rappresentato in segmenti di alto livello di catene di valore importanti. La questione principale è quale insieme di regole disciplinerà il modo in cui queste catene sono organizzate.

Il modello cinese è quello di condurre questo processo organizzativo il più possibile a livello politico, attraverso accordi stipulati direttamente tra i governi nazionali. La maggior parte delle grandi multinazionali cinesi non sono semplicemente statali ma sono gestite in modo efficace per raggiungere obiettivi e strategie definite all’esterno dell’azienda e attraverso canali politici. Alcune di queste aziende dimostrano questo in maniera chiara quando evitano di affrontare cause legali sostenendo l’immunità sovrana. La Aviation Industry Corporation della Cina, una società statale per l’industria aerospaziale e difesa, ha utilizzato questa immunità due volte in un solo anno.

La maggior parte del lavoro analitico sulle catene globali del valore è ancora recente e c’è ancora molto da imparare circa il modo più efficace e più equo per organizzarle. I modelli esistenti possono risultare fundamentalmente imperfetti, ma sarebbe ingenuo pensare che non esistano modelli rivali che lottano per la predominanza o che il modello cinese Cintura e Via non sia una mossa particolarmente audace a plasmare quella lotta fondamentale in un certo modo. Quando l’UE riduce la sua reazione all’iniziativa relativa al problema tecnico di collegare i progetti europei e cinesi in una piattaforma di connettività progettata per migliorare le sinergie economiche, essa sta ignorando la questione, profondamente politica, di quale modello di integrazione eurasiatica dovrebbe prevalere, o quale combinazione di diversi modelli possa essere concordata. Ad esempio, mentre le autorità cinesi parlano spesso di un principio di non interferenza, esse significano non interferenza nella capacità dello stato di perseguire obiettivi collettivi, piuttosto che il concetto liberale di non interferenza nei piani di vita individuale. Per la Cina, la politica industriale – la canalizzazione di sviluppo industriale e l’innovazione in direzioni predeterminate – è il punto cruciale della politica economica; si tratta di un approccio in cui solo pochi responsabili politici europei ora credono.

La questione dei diversi modelli politici ed economici può essere decisa solo da chi ha potere, influenza, e leva finanziaria. Da parte sua, l’UE dovrebbe adottare una strategia continuativa di contrattazione, contenimento e bilanciamento.

Contrattazione collettiva significa che l’UE dovrebbe adottare una posizione negoziale che efficacemente tenti di correggere l’asimmetria per la quale le imprese cinesi sono libere di acquistare partecipazioni in aziende europee ma le imprese europee rimangono bloccate fuori dai mercati di capitali cinesi. Se la Cina vuole beneficiare del riconoscimento come un’economia di mercato, dovrà cambiare gradualmente alcuni degli elementi fondamentali



*Il rapporto Europa-Cina
resta asimmetrico tutto
a favore della Cina*





*La sfida dell'Europa
resta senza risposta
e racchiusa
nella dizione "la vecchia
via della seta"*

della sua cultura economica, in particolare quelli che si frappongono alla distinzione tra potere politico ed economico.

Contenimento significa che l'UE deve aumentare la propria presenza nei paesi che hanno il ruolo decisivo di porte d'ingresso e nodi di collegamento lungo le nuove rotte che collegano l'Europa e l'Asia. Attualmente, Russia e Cina sono attivamente impegnate a mantenere o espandere la loro influenza in paesi come l'Azerbaïjan e Kazakistan, mentre l'UE tende a rendere la sua presenza contingente in merito a richieste irrealistiche di trasformazione politica. Trattati di investimento ambizioso con un numero selezionato di paesi aprirebbero la porta a maggiori investimenti in entrambe le direzioni e a scambio di attività, che affermano un importante valore europeo: diversificazione dalla dipendenza economica da un singolo attore.

Infine, bilanciamento significa che l'UE dovrebbe essere in grado di influenzare gli sviluppi in Cina promuovendo altri accordi di libero scambio con attori globali come l'India, Giappone e Stati Uniti. Le norme e gli standard derivanti da tali accordi avranno un peso enorme in Cina e possono essere in grado di anticipare gli sforzi della Cina per esportare in modo efficace la sua cultura economica in periferia e, in definitiva, nel super-continente Euroasiatico nel suo complesso.

Il fatto che il punto focale iniziale della Cintura e della Via sia nell'immediata periferia della Cina non dovrebbe far perdere di vista il fatto che l'Europa è la sua destinazione finale. Questo concetto è evocato dall'uso di un nome – la Nuova Via della Seta – le cui associazioni ricordano le vecchie reti di commercio che collegavano l'Atlantico al Pacifico. Questo nome è per molti aspetti ingannevole, ma ha il vantaggio di ricordare agli osservatori della Cina che la Cintura e la Via è soprattutto una sfida per l'Europa – una sfida a cui gli europei devono ancora dare una risposta. ●

Bruno Maçães

bmacaes@ceip.org

***Bruno Maçães**, ha conseguito il dottorato in scienze politiche presso la Harvard University nel 2007. Ha insegnato alla Yonsei University di Seoul e Bard College a Berlino. Nel 2008 è stato assegnista di ricerca presso l'American Enterprise Institute di Washington, DC, dove il suo lavoro si è concentrato sulle implicazioni politiche della rivoluzione biotecnologica. È stato socio presso la Carnegie Europe. La sua ricerca si concentra sull'integrazione europea e la politica estera, la politica commerciale, e le tendenze della globalizzazione. È stato il sottosegretario per l'Europa nel governo portoghese dal luglio 2013 al novembre 2015. È stato decorato da Spagna e Romania per il suo lavoro nel governo.*



LA SFIDA DELL'EUROPA RESTA SENZA RISPOSTA E RACCHIUSA NELLA DIZIONE "LA VECCHIA VIA DELLA SETA"

Italia, Svizzera e Cina sempre più vicine grazie al futuro Osservatorio di Confine

di **GIORGIO COLATO**

Una delegazione di imprenditori della Provincia di Zhejiang, nella Regione di Wanhzu dal 3 al 6 dicembre si è incontrata a Campione d'Italia per stabilire relazioni bilaterali permanenti e creare una sede di rappresentanza cinese a Campione d'Italia e a Shanghai per la rappresentanza europea.

C'è stato un fitto programma di convegni, visite e appuntamenti tra Campione d'Italia, Chiasso, Como e Merone alla vigilia dell'apertura dell'Alptransit.

Nell'imminenza dell'apertura del tunnel ferroviario svizzero di Alptransit, la galleria ferroviaria più lunga del mondo con i suoi oltre 57 km, la **Giordano Editore**, società che edita pubblicazioni specializzate per la logistica e la mobilità delle persone e delle merci, unitamente alla **Buehler Consulting**, società di consulenza svizzera e la **FAI Federazione Autotrasportatori Italiani** di Como e di Lecco, in collaborazione con l'Associazione "Amici di Como" e con il patrocinio del **Comune di Campione d'Italia** e del **Casinò di Campione d'Italia**, hanno organizzato una serie di incontri per la visita in Italia di un'importante delegazione cinese di imprenditori ed investitori capitanata da **Zhu DeWen** nella sua veste presidente di un fondo privato internazionale.

Scopo della visita è creare un "Osservatorio di confine" dove esperti italiani e svizzeri potranno incontrarsi e studiare insieme soluzioni da proporre alla Confederazione Svizzera e all'Italia per migliorare gli scambi commerciali, culturali e scientifici con la Cina e nel contempo creare interesse sulle iniziative europee in Cina. Esperti italiani e svizzeri hanno già dato adesione a partecipare alle giornate volute da **Giorgio Colato**, nella sua veste di Presidente nazionale dell'Istituto di formazione IMR/FAI e da **Song Xianhua**, consulente esperto di marketing aziendale in Cina ed in Italia.

Il primo appuntamento internazionale si è tenuto nella mattinata di sabato 3 dicembre al Casinò di Campione d'Italia con una tavola rotonda sul tema dei collegamenti intermodali tra l'Italia, l'Europa e il resto del mondo.

Si è discusso della difficile connettività delle reti nazionali e internazionali e delle politiche finalizzate a migliorare gli scambi.

"L'attenzione sempre più incisiva sul tema dei collegamenti ai valichi alpini è dovuto al fatto che queste infrastrutture, sia ferroviarie sia stradali, presentano una capacità non sufficiente a soddisfare la domanda di trasporto merci attesa nel prossimo decennio solo perché non operano in una logica di funzionalità di sistema" commenta Giorgio Colato, Presidente territoriale FAI.

La partecipazione di Florio Bernasconi, vicesindaco di Campione d'Italia, di Andrea Camesasca componente della giunta della Camera di Commercio di Como ha dato ampio spazio alla rappresentazione delle capacità del territorio a sostenere una politica di scambi di scala globale.

I lavori sono stati coordinati dal professor Rocco Giordano, già estensore del Piano nazionale della logistica con gli interventi di esperti svizzeri ed italiani.

Nel pomeriggio, sempre a Campione d'Italia, si è tenuta la tavola rotonda con la delegazione cinese, sugli aspetti economici e i riflessi per il mondo imprenditoriale e commerciale dopo l'introduzione delle nuove norme per le merci provenienti dalla Cina e gli scenari aperti dopo l'elezione di Donald Trump alla presidenza americana.

Autorevoli gli interventi di relatori come Raffaele Maria De Lipsis, Presidente emerito del Consiglio di Stato e le riflessioni di docenti delle principali Università italiane e svizzere: il professor Andrea Boitani della Cattolica di Milano, il professor Pasquale Persico della Università di Salerno, il professor Rocco Giordano Unitelma Roma. Tutti gli interventi trattati hanno avuto come comune denominatore: scambi commerciali, geografia dei flussi, politiche di scambi culturali e scientifici.

Campione d'Italia, per la sua posizione splendida - ha concluso Giorgio Colato - è a pochi chilometri da Lugano e da Milano ed è la sede ideale per un Osservatorio internazionale sulle politiche di scambi commerciali e culturali.

Sarà un "incubatoio di idee e un cenacolo culturale" dove confrontarsi nell'interesse dei rap-



*Campione d'Italia
a pochi chilometri
da Milano e Lugano
sede dell'Osservatorio*



porti Europa e Cina, con l'opportunità di lavorare per una cultura comune grazie alla collaborazione tra rappresentanti delle più importanti Università italiane. ●

Giorgio COLATO

colato.giorgio@gmail.com

***Giorgio Colato**, è Presidente dell'Istituto Mario Remondini, scuola di formazione professionale per l'autotrasporto, già Vicepresidente del Comitato Centrale Albo Autotrasportatori del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e della Consulta Generale per l'Autotrasporto e la Logistica.*



GLI STRUMENTI DELL'ECONOMISTA SONO VECCHI RISPETTO AI PROBLEMI NUOVI

Verso l'utopia del possibile, la città bastevole per la risarcitura tra Europa e Mediterraneo, tra Europa e Cina

di PASQUALE PERSICO

Le difficoltà dell'economista stanno che sono diventati obsoleti i suoi strumenti: → legge di Okun, ancora insegnata, se il PIL aumenta dell'1% anche l'occupazione aumenta dell'1%, ma anche se l'aumento è del 5 anche l'occupazione aumenta del 5. La rivoluzione digitale e la globalizzazione hanno rivoluzionato il ciclo della produzione e le nuove tecnologie sono labour saving e capital saving. La variabile investimento si lega all'organizzazione innovativa e questo richiede una rivoluzione del sociale e delle istituzioni, rompendo il legame tra creazione di valore manifatturiero ed occupazione.

Il secondo paradigma si chiama moltiplicatore Keynesiano e dice che se aumenta la spesa pubblica aumentano gli investimenti e l'occupazione, gruppi politici ed istituzioni del mercato hanno allargato il concetto portando inflazione e debito a redistribuire finanza ai nuovi monopolisti del potere. Il risparmio rimane la variabile morale da coltivare, mentre l'indebitamento di comunità deve essere più evidente, da tempo io parlo di finanza di città e di welfare di popolazione per allargare la prospettiva di una chiara trasparenza nell'uso della finanza e del prestito per l'investimento.

Il terzo paradigma riguarda l'idea che l'abbassamento del salario di ingresso serva a fare occupazione, i casi di caporalato dimostrano che questo principio di flessibilità adorato dagli economisti liberali uccidono la dignità del lavoro, il salario minimo legato ad un servizio di comunità o di formazione è strada nuova per ridare al lavoro ed alla pausa creativa la loro dignità di appartenenza, ma non basta occorrono nuovi investimenti sul potenziale territoriale o di sistema /scientifico, culturale, manifatturiero etc.) **Le azioni di risveglio citate da Aldo Bonomi a proposito dell'elogio del Margine vanno in una direzione giusta se la rete delle comunità provvisorie di nuova urbanità o nuovo umanesimo guadagnano soggettività politica ed ispirano una nuova politica economica della città e dell'altra città, a civiltà plurale.**

Moltiplichiamo i laboratori membrana delle comunità a forte vocazione sostenibile, aperte e con la visione di area vasta, capaci di riconoscersi nel potenziale territoriale fino ad elaborare o inventare una nuova identità senza perdere memoria.

Le reti delle infrastrutture, la rete delle città metropolitane e la rete dei territori definiti altra città, con altre densità non devono separarsi in termini di politica economica sebbene l'asimmetria o complessità sia un valore.

LA SOGGETTIVITÀ POLITICA ED ISTITUZIONALE DELL'INDUSTRIA COME FATTORE D'AGGREGAZIONE GLOBALE

Alcune premesse necessarie

a) La posizione verso l'Europa

Volendo ricordare come fa il prof. Guido Rossi la diversità dei capitalismi esistenti nell'attuale fase della globalizzazione dell'Europa e del pianeta, non si può non assegnare un ruolo alla politica europea perché, attingendo a fonti storiche precise, illuminismo e rinascimento, alimenti un modello di democrazia capace di interpretare il trade-off tra ragioni dell'economia finanziaria e ragioni delle comunità in cammino.

Uscire dalla democrazia debole rafforzando il progetto politico dell'interazione europea è la speranza necessaria a cui dover dedicare gli sforzi del prossimo decennio.

La raccomandazione da fare agli Stati ed alla Germania in particolare è quella di abbandonare l'idea di un'Europa che somigli più a se stessi (vedi il concetto di un'Europa tedesca) e lavorare affinché il paradigma identità e diversità sia pienamente riconosciuto e interpretato (Germania europea ed orientale, Italia europea ed orientale, etc.).

La crisi globalizzata sta portando in tutti i Paesi del mondo riforme profonde che incidono non solo sulla vita economica dei cittadini ma anche e soprattutto sulla loro vita sociale e con rinuncia a diritti acquisiti.

E così, negli Stati Uniti d'America e in Europa si parla di capitalismo, come se ne parla in Russia e in Cina, o nei Paesi emergenti, Brasile ed India.

La ragione sta nell'identica struttura del suo strumento principale, che sono le grandi Corpo-



*La diversità
del capitalismo globale
si gioca tra la economia
finanziaria e le regioni
delle comunità
in cammino*





La democrazia e i diritti del cittadino sono traballanti

rations. La differenza è data solo dall'attributo che viene accostato al sostantivo: capitalismo finanziario, capitalismo di Stato, capitalismo industriale, che con vaghe approssimazioni definiscono i tre capitalismi esistenti.

Dove la speculazione e la finanza controllano lo Stato, come succede in questo momento nelle democrazie occidentali, la stessa democrazia e i diritti dei cittadini sono traballanti.

Le "deregolamentazioni" e le "privatizzazioni", che hanno costruito il terreno sul quale il capitalismo finanziario è stato legittimato prima ed esploso fino a vivere adesso una fase di crisi usuraia.

Il nostro Paese vede la situazione generale in continuo peggioramento, mentre le consolatorie dichiarazioni ufficiali si riducono a promesse non mantenibili né di crescita, e neppure di sicuri pareggi di bilancio, indifferenti all'aumento della disoccupazione, al fallimento delle imprese, e alla distruzione dello stato sociale.

Ora l'adesione agli appelli di uscita dall'euro è il messaggio fuorviante sposato anche da economisti di chiara fama (vedi Krugman) ne converrà aderire al manifesto di 400 noti economisti americani sulla necessità dello stato liberale

Chi ha una visione lunga del futuro dell'industria e della sua capacità di contribuire al valore dei territori e delle regioni deve assolutamente respingere questa ipotesi di politica economica e/o industriale a favore di un progetto politico di riproposizione del ruolo irrinunciabile dello sviluppo industriale nella formazione dei valori etici, sociali e economici di un territorio. Già altri hanno sostenuto con dovizia di argomentazioni che l'abbandono dell'euro provocherebbe una sorta di disastro finale nelle economie occidentali e nella finanza mondiale.

La moneta unica di un'Europa si salva solo se continua nel suo processo di unificazione, affiancando all'euro una politica fiscale e monetaria unitaria e una forte spinta verso una vera Europa federale e delle regioni ad area vasta. Quella sopra indicata è allora, piaccia o non piaccia anche ai politici e agli intellettuali, l'unica strada per fare uscire l'Europa dalla crisi; un'Europa coesa per una politica non solo monetaria, ma fiscale e culturale, potrà essere seriamente concorrenziale con gli Stati Uniti d'America, soprattutto nell'eliminazione delle disuguaglianze sociali e nella qualità della vita, finalità contrarie alle logiche del capitalismo finanziario, una politica capace di dialogare anche ad oriente con nuovi paradigmi.

Un modello federalista e solidale chiama anche le imprese a nuove responsabilità, fino a contrastare i fenomeni di federalismo all'americana che alimenta divisioni territoriali e non incoraggia i fenomeni di ricomposizione del ciclo produttivo che invece sono necessari ad un'Europa ancora con voglia d'industria.

b) La necessità di mantenere un tasso d'accumulazione vitale nel settore manifatturiero ed in quello delle infrastrutture.

Una recente indagine dell'Ufficio Mediobanca su 2032 imprese società, rappresentative della migliore realtà industriale del paese, non solo mostra la difficoltà di superare la crisi ma individua nel Roi basso, relativamente al settore finanziario, la variabile chiave su cui intervenire per una risalita del tasso di accumulazione ed aspirare ad una inversione della crescita economica. L'Italia secondo paese manifatturiero d'Europa deve mostrare nuovamente la sua capacità di coprire in termine di rendimento sia il costo dei mezzi propri ma anche il costo del debito d'espansione, diversamente la parola declino industriale assumerà significati nefasti per l'intera economia italiana. La ricerca mostra che il Roi medio delle imprese è 5,8% e non raggiunge quel 7,2% che è la soglia di coperture remunerativa dei capitali propri dopo aver coperto gli oneri finanziari. Negli ultimi anni sarebbe stato più remunerativo investire in BTP decennali (rendimento di oltre un punto e mezzo in più). Il settore del Made in Italy soffre meno nel panorama complessivo ma gli oneri del debito sono diventati insostenibili, facendo peggiorare il rapporto tra debito e patrimonio aziendale ed il ruolo subordinato delle imprese rispetto alle banche è aumentato. La perdita di competitività complessiva è evidente e la morsa costi finanziari e altri costi più del costo del lavoro continua a disporre una perdita di ricchezza, nel senso che il manifatturiero stenta a produrre ricchezza aggiuntiva e/o innovativa. L'Export è in ogni caso cresciuto in termini di incremento ma non di quota di mercato estero mentre crollava la domanda interna

Da questa breve analisi si evince la necessità di portare in correlazione positiva ROI e ROE per evitare l'effetto spiazzamento definitivo.

Se la Cina vede nell'EUROPA un potenziale tecnologico e di Know How e decide di investire in Europa ed in Italia, vuol dire che anche il tasso di accumulazione manifatturiero Italiano ha una probabilità di risalita se solo un politica industriale e/o di sviluppo viene impostata con creatività sufficiente. Nel libro *Non c'è Sud senza Nord* Carlo Trigilia rilancia in tema del ritardo strutturale in una chiave diversa, accenna alla presa di coscienza politica necessaria per considerare il Sud potenziale necessario al Nord in termini di competitività complessiva non solo per le risorse della green economy ma soprattutto per una maggiore integrazione sulle reti della conoscenza e dei saperi.



Un visione nuova deve rilanciare l'ipotesi di un settore manifatturiero che rilanci la possibilità di creare valore e ricchezza in ambiti territoriali allargati, non tanto nella visione dei distretti industriali ma nell'attribuire alle aree vaste di programma una nuova capacità di cucire il potenziale delle regioni economiche di riferimento, rompendo la dicotomia urbanizzazione come città e campagna come altro dallo sviluppo ed affidando al concetto di città-paesaggio il compito di investire in una nuova forma di fabbrica territoriale che tenga nel sistema produttivo il valore etico della produzione di ricchezza legato a saperi e valori di cucitura del tessuto sociale ed istituzionale.

Un celebre istituto di studi internazionali, il McKinsey Global Institute ha voluto cogliere i cambiamenti destabilizzanti della "prima grande globalizzazione".

Questa cosiddetta prima globalizzazione, grande nel senso di maggiore velocità inattesa, spinta dal capitalismo a forte valenza finanziaria a dominazione globale, ha provocato anche un'urbanizzazione più veloce, che pur essendo un fenomeno costante connesso allo sviluppo delle città ed allo sviluppo in generale, ha raggiunto livelli inimmaginabili.

Il fenomeno urbano rende evidente lo spostamento di peso dei fattori dello sviluppo verso i paesi emergenti. Dal Nord al Sud del Mondo da Occidente verso est (vedi il data base MGI City scope).

Le previsioni demografiche, economiche e sociali indicano che il Pil prodotto a livello globale sarà poggiato o generato dalle future 440 città emergenti rispetto alle città che hanno sostenuto e sostengono lo sviluppo o il reddito corrente.

Per l'Italia perfino Milano, Roma e Torino, le prime città d'Italia, perdono peso e posizioni.

In definitiva il centro di gravità si risposta, quasi a volere tornare anche nei luoghi che fino al 1500 erano stati protagonisti, verso l'Asia con la variante di altri paesi emergenti (BRIC e nuovi paesi).

Ed allora cosa devono fare le aree vaste e le città intermedie del territorio italiano in questo nuovo scenario nazionale ed internazionale?

La risposta non è facile, occorre impegnarsi per trovare nuovi dispositivi, istituzionali, politici, economici e sociali che colgano le nuove opportunità che ogni metamorfosi contiene, per eliminare i timori (quelli che sentiamo da tempo ed ogni giorno) di non avere la capacità di uscire dalle difficoltà.

Deve nascere un approccio resiliente basato sulla base sociale di riferimento, la base sociale che si prende carico della trasformazione possibile. Si tratta di ipotizzare che le difficoltà dei territori e delle città in crisi di identità possano essere superate se dalla città per progetti si riesce a passare al concetto di Città rigenerativa che presuppone la identificazione di una nuova base sociale che sia presupposto di una nuova tessitura territoriale in grado di produrre valore economico e valore sociale, in definitiva nuovi tessuti di comunità, beni economici e beni comuni a-specifici e specifici, devono nascere o manifestarsi

Spesso, l'accesso, attraverso una molteplicità di reti economiche (chiare o scure), tecnologiche e sociali, istituzionali o informali, per inserirsi nei processi di globalizzazione, ha prodotto ruoli urbani subordinati o fortemente dipendenti. Il territorio si è destrutturato e in alcuni casi frammentato, la rete dei servizi al consumo ha fatto da padrone mentre la deindustrializzazione ha proposto vuoti e problemi sociali ancora non risolti. Il valore del territorio ha subito un decrescita dovuta alla perdita di identità produttiva e sociale. Ma il valore del territorio dovrebbe essere incarnato sulle persone e sulle istituzioni che possono riconoscere il territorio come potenziale ecologico su cui costruire il futuro possibile.

Molte storie campane possono essere invece raccontate come storie in cui il valore del territorio è stato distrutto o compromesso con un processo di metamorfosi da Campania Felix a Campania infelix.

La fertilità compromessa deve essere ripristinata ed il tema del valore del territorio riemerge nella nuova competizione possibile della seconda globalizzazione.

Saper vedere e sentire il territorio, con chi e per chi e perché, sono le nuove domande da farsi?

Spostare la risposta dal solo versante economico è il grande lavoro da programmare.

Superare la crisi significa perciò andare oltre questa crisi del valore economico ed imboccare nuove vie sperimentali e creative.

I conti vanno fatti con la cultura del limite, una pianificazione umile ed aperta deve nascere, il limite è finanziario, sociale ed istituzionale.

Emerge il grande tema della sostenibilità profonda dei territori, della nuova generatività nell'approccio al progetto di città d'area vasta.

Per stare bene, gli esseri umani hanno bisogno di una serie di attività e di prospettive di sviluppo, attribuire alla loro personalità un senso, un'anima, bisogna allontanare ogni sensazione di estraneità al luogo dove si vive e/o lavora.

Per queste ragioni, per la commissione formatasi in Francia, con Stiglitz, Sen e Fitoussi, bisogna passare da una sistema di misurazione e di riferimento del benessere che allarghi il concetto corrente di Pil (prodotto interno lordo).



Emerge il grande tema della sostenibilità profonda dei territori che vanno governati con l'approccio di area vasta





Aprire un laboratorio
istituzionale
per un repertorio
ragionato sulle priorità
e la quantità dei servizi
per il benessere
territoriale

Nell'elenco dei beni materiali ed immateriali da produrre si deve tener conto:

- a) Standard di vita materiale;
- b) Livelli sanitari e di assistenza alla persona;
- c) Qualità dell'istruzione ed educazione continua;
- d) Qualità e quantità di lavoro accessibile;
- e) Diritti politici e di accoglienza civica;
- f) Governance partecipata ed orizzontale;
- g) Qualità dei servizi ecologici diffusi e dello standard di sicurezza ambientale e civile.

Allora il benessere territoriale dipende in maniera decisiva da alcuni specifici beni relazionali e da altrettanti beni immateriali oltre che da beni materiali.

L'attuale crisi del settore industriale, troppo legato alla spesa pubblica, la crisi fiscale dello stato che non favorisce investimenti in Ricerca e formazione, l'attività innovativa relegata dentro i modelli di autoapprendimento, non consentono di vedere l'intero comparto dell'industria e della ricerca come il vero motore da mettere in moto.

Le università vivono una crisi strutturale senza precedenti e le risorse comunitarie più che essere utilizzate su settori strategici hanno una funzione sostitutiva della finanza corrente.

Uno slancio verso il coordinamento delle azioni che dovranno avere una selettività forte nella scelta delle aggregazioni da finanziare, deve essere prontamente organizzato.

Liberare le imprese dalle trappole esistenti è necessario: meno burocrazia, meno peso fiscale, meno tempo autorizzativo e soprattutto eliminazione delle rendite parassitarie cedute ai settori malavitosi, alle rendite fondiari e alle banche.

Particolare attenzione deve essere rivolto all'artigianato e alla sua evoluzione riposizionando quello tradizionale nelle nuove politiche urbane e rafforzando quello legato alle arti applicate che hanno la prospettiva di sviluppo più probabile.

Le imprese e la ricerca hanno bisogno di una nuova soggettività politica ed il presidente della Confindustria nazionale dovrà farsi carico di inseguire questa necessità istituzionale, oggi troppo chiusa sulla richiesta di politica industriale sui fattori e non sulla produttività globale del fare.

Aprire un laboratorio istituzionale su questi temi, fare un inventario e un repertorio ragionato del potenziale del settore manifatturiero è operazione necessaria.

VALORE DEL TERRITORIO E TIPOLOGIA DI SPENDING REVIEW

Con il termine spending review si intende il complesso processo che porta alla revisione della spesa dopo un'analisi orientata al raggiungimento di specifici obiettivi. La spending review, pertanto non è neutra.

Va inserita dentro contesti storici precisi e contestualizzata come processo che avvantaggia o svantaggia territori e componenti sociali. In questo senso essa ha bisogno di una revisione organizzativa dello stato per avere vera efficacia nel tempo lungo.

Nella forbice dello spread e della spending review proprio il territorio, inteso come ambiente dove è possibile produrre valore e paesaggio, è la componente trascurata. Le culture politiche che lo rappresentano non hanno dato grande prova di maturità e lungimiranza. Non a caso si prospetta una ripresa dell'accentramento alle decisioni di spesa fino ad un definitivo arretramento delle posizioni legati al federalismo europeo delle regioni a solidarietà ampia. Il ritorno alla verticalità dei temi dello sviluppo con l'attacco definitivo ad ogni processo orizzontale per mero approccio di potere potrebbe provocare la morte o la frammentazione definitiva delle ragioni dell'area vasta come approccio allo sviluppo.

Lo stesso attacco burocratico alle ragioni dell'esistenza delle province è più un segnale in questa direzione che una vera riorganizzazione dello stato per aree vaste (oltre la visione politica dell'attuale struttura territoriale).

I territori sono cambiati, non esistono più quelle definizioni che hanno accompagnato gli economisti industriali negli ultimi anni, distretti, terza Italia, quarto capitalismo, Nec (nord-dest centro), Nord e Sud.

I nuovi confini concettuali sono ancora da definire riscoprendo come sovrapporre regioni ecologiche a quelle amministrative, regioni economiche a quelle fisiche e geografiche, regioni politiche a quelle di una programmazione efficace ed efficiente.

Per l'Italia queste problematiche non sono più ingabbiabili dentro la questione settentrionale o meridionale, e nemmeno nelle ragioni del localismo virtuoso. Occorre far partire una riflessione sulle connessioni esistenti e su quelle sempre esistite per storia e tessuto sociale, per leggere la fase di trasformazione, fatta di conflitti forti, per evitare di perdere opportunità di sviluppo.

Il ridisegno del territorio è allora il campo dove si scontra la visione della drastica riduzione della strutturazione istituzionale intermedia e quella che invece vuole costruire un nuovo patto tra società civile e lo stato.

Anche l'impresa dovrà decidere se il territorio è ancora un luogo di "localized technical progress and innovation" o è sostituibile in termini di uso competitivo. La spending review in atto ha già scelto il campo di appartenenza e quindi ha già stabilito in partenza i limiti della



sua efficacia, vista l'assoluta assenza di un disegno riorganizzativo dello stato legato all'Europa che verrà ed al Mezzogiorno che cammina.

È sulla virtuosità dei bilanci che dovrebbero sparire gli enti locali?

C'è il rischio di spegnere le vitalità territoriali nella visione "tecnica" legata alla riduzione alle esigenze del salvataggio della finanza delle banche.

Le imprese non possono rinunciare al loro ruolo anche politico nella geografia della fibrillazione esistente.

Al nord, le terre alte della montagna non possono partecipare con dignità ed efficacia all'efficienza delle reti di servizi ecologici dell'area vasta, fino ai fiumi ed al mare. La green economia vive una stagione triste. Da Biella a Pordenone la rete dei poteri intermedi non accompagna più la narrazione che aveva fatto parlare di terza Italia e di quarto capitalismo. Distretti e città non sono più infrastruttura principale del possibile sviluppo. La composizione sociale legata alla urbanizzazione non ha virtù civiche definite in termini di urbanità. (ed esempio concordia nel buon governo del Lorenzetti a Siena). È terminata la fase propulsiva di cucitura tra nord e sud delle regioni intermedie (Toscana, Umbria, Marche ed Abruzzo) mentre a Sud non si riesce a cogliere l'intreccio tra capitalismo del territorio e capitalismo delle reti lunghe. Agricoltura, Turismo, Portualità, e green economie risentono del ruolo mancante del fare manifatturiero moderno.

La spending review deve stare dentro la ristrutturazione delle ragioni del tessuto territoriale, ponendo la questione del valore prodotto dal territorio come questione di riferimento, abbandonando definitivamente l'individualismo e il liberalismo strumentale per una revisione della questione del valore che tenga insieme valori dell'economia e valori del sociale, con pari dignità tra beni privati e beni pubblici. Un lavoro cognitivo da fare in tutte le organizzazioni per riportare il dibattito sulle politiche dentro una visione complessa ma condivisa, semplice ma efficace. Tutto il dibattito sulle città metropolitane e sul ruolo degli enti intermedi deve essere riposizionato fino a individuare nelle città sostenibili delle regioni ecologiche di riferimento una componente strutturale su cui poggiare le ipotesi di sviluppo per vedere nel territorio un possibile magma aggregativo e creativo di nuove risorgente, dove questione giovanile, occupazione e conoscenza possono rimixarsi in nuove tipologie competitive.

Non può esistere una politica senza rappresentanza territoriale ed in questo senso appare decisivo la definizione di città sostenibile accanto a quella di città metropolitana per dare parametri di efficacia ed efficienza legati più al territorio da amministrare che non alla popolazione da governare.

Il Territorio non è mai stato un mondo destinato a sparire ma sempre un luogo di metamorfosi rispetto all'evoluzione dei progetti della Natura e dell'uomo che deve ritrovare la capacità di non mettere il tempo fuori squadra, e non sentire noia, come nella famosa citazione shakespeariana in Amleto, nell'esistere nel tempo contemporaneo.

CONCLUSIONI E POLITICHE DI SVILUPPO

L'estraneità delle logiche finanziarie rispetto all'esigenza di far ripartire un'economia sana, che produca soprattutto valori d'uso, è evidente, sembra che il saper produrre bene non sia più una qualità dell'uomo.

Non si tratta di rifare il pelo alla definizione di "crescita" per contrapporla a quella di sviluppo ma si tratta di ripensare ai termini nella loro complessità ma anche nella loro semplicità. Sviluppo sostenibile e sviluppo ad ecologia profonda sono terminologie oramai acquisite ed implicano una nuova arte nel pensare e fare pianificazione.

Un'arte che contenga una consapevolezza ed una voglia di condividere con altre discipline diverse da prima, un'arte che usi modelli di apprendimento capaci di riconoscere i processi di obsolescenza connessi all'uso delle informazioni e che sia capace di apprendere ad apprendere. Un nuovo comportamento operativo in grado di riconoscere il potenziale evolutivo della Natura ed aprire scenari di potenziali, scelte connesse a questa comprensione deve emergere, perché dobbiamo essere capaci di disegnare potenziali di efficacia e di efficienza nell'uso delle risorse della Terra.

Le teorie economiche hanno abbandonato i riferimenti teorici dei prezzi ombra e/o prezzi opportunità ed hanno fatto convergenza sugli indicatori rivelati dal mercato come gli unici capaci di indirizzare l'uso delle risorse.

Ci si dimentica di un passaggio culturale chiave: we are the landscape, o ancora più difficile da comprendere: noi siamo il nostro paesaggio.

L'economia dell'autodistruzione cammina con passi veloci e gli ecologisti non sanno più parlare con le altre discipline, non sanno trasmettere l'idea che il cosa produrre ha la stessa dignità del come produrre e che il perché produrre appartiene ad una scala di valori diversi.

Non si tratta allora di convincere gli economisti che devono rivedere i loro modelli di formazione di prezzi, né di condividere con loro le regole della concorrenza ma si tratta di formare una nuova consapevolezza sui temi del fare economia e del fare ecologia.



*L'economia
dell'autodistruzione
cammina con passi
veloci*





I conti da fare sono tanti, le risposte non sono univoche. Importante è dare sostanza alle idee

Le lezioni dal passato servono per capire se l'attuale accelerazione della storia possa essere di aiuto o di supporto all'uso del progresso tecnologico, bisogna evitare uno spiazzamento ulteriore nell'uso delle risorse primarie.

I conti da fare sono più complessi e le risposte non sono univoche.

L'enfasi delle decisioni d'impresa sul valore per l'azionista ha prodotto un modello che guarda all'utile di breve periodo e non al potenziale imprenditivo legato all'impresa che a sua volta produce investimenti in capacità produttiva. E l'attuale fase del capitalismo finanziario è dominato da questo comportamento. L'attenzione alle stock options ed alla retribuzione del management porta allo sradicamento della cultura d'impresa manifatturiera e perfino l'abbassamento della fiscalità sulle quote azionarie riproducono effetti di spiazzamento verso la finanza speculativa facile da prevedere. Il progressivo distacco dei salari dalla produttività globale dei fattori, con un abbassamento pauroso del suo valore relativo, ha prodotto indebitamenti delle famiglie e quello delle persone, provocando la nascita di nuove opportunità per la finanza usuraia registrabile con la crescita dell'intermediazione finanziaria maggiore rispetto a tutte le altre componenti del PIL. Il capitalismo rispetto al territorio ha sempre la tentazione di andarsene altrove e l'infrastruttura territoriale sia essa città o rete complessa rischia di diventare obsoleta rispetto alle esigenze della crescita finanziaria. Questa si alimenta spesso con il lasciar fallire, il non pagamento dei fornitori, gli usi delle normative sui fallimenti, per accumulare finanza disponibile per altri luoghi o opportunità. La fase attuale del capitalismo finanziario ha rotto definitivamente il patto tra capitale e lavoro, patto del capitalismo manifatturiero allontanando i presupposti per una politica di accompagnamento ai cambiamenti strutturali e tecnologici che a velocità crescente caratterizzano l'attuale globalizzazione.

Lo stato minimo della visione liberale è ancora una volta il gigante buono che non potrà correre a far uscire il capitalismo finanziario dalla crisi di visione.

Innovazione sociale, innovazione tecnologica ed innovazione organizzativa hanno bisogno di altra sostanza di intervento e la politica per la città e l'altra città deve emergere come prospettiva multi scalare di nuova governance e nuovo government.

Combattere la disuguaglianza deve stare dentro ad un programma di crescita globale in cui il fare individuale ed aziendale deve rimanere in sintonia con il sociale. L'impresa sul territorio deve essere aiutata a creare valore e non ad estrarre valore.

Vi sono riferimenti teorici e modelli partecipativi di stakeholders participation (Svezia) ma questo non basta nella fase attuale perché la soggettività istituzionale dell'impresa manifatturiera ha perso peso perfino in Germania ed Italia ed in Europa, l'approccio tecnologico allo sviluppo su cui spinge la politica europea è un segno di tale miopia e la retorica dell'industria 4.0 rimane come unico linguaggio del fare.

Le crepe del Capitalismo americano cominciano ad assomigliare troppo a quelle del capitalismo europeo e ritrovare nel capitalismo di stato orientale dei punti di riferimento è ancora un'indagine da fare. Questa indagine servirà per dare sostanza all'idea di una ripresa del fare manifatturiero come parametro di riferimento per una connessione auspicata tra territori e sviluppo, tra città globali e reti di città fino ad avere un disegno di urbanità connessa alla sostenibilità profonda.

Trovare un linguaggio dialogante tra Europa e Cina per trovare soluzioni al pericolo di una definitiva scomparsa delle ragioni del capitalismo manifatturiero e del terziario manifatturiero è un obiettivo da perseguire in questa fase storica per avere una speranza in più di saper elaborare una politica capace di risolvere la crisi politica, sociale ed economica di un continente in transizione profonda ma senza bussola, ma che non può sparire. ●

Pasquale PERSICO
ppersico@unisa.it

Pasquale Persico, è professore ordinario di Economia politica, Università degli Studi di Salerno. Ha ricoperto nel corso degli anni numerosi incarichi in seno all'Università ed ha coordinato gruppi di lavoro per attività di ricerca economica applicata sia a livello nazionale che internazionale.



UNA ZONA ECONOMICA SPECIALE

Campione d'Italia: investimenti e fiscalità

di RAFFAELE M. DE LIPSIS

Sono felice di essere presente a questo incontro e ringrazio gli organizzatori per l'invito a partecipare a questa tavola rotonda.

L'economia e la fiscalità, specie in questi ultimi tempi, sono ciò che sta più a cuore a tutti gli imprenditori stranieri che vogliono operare in Italia, i quali valutano con molta attenzione le opportunità che questi due elementi consentono di individuare nell'ambito della reciproca cooperazione. In particolare, poi, l'economia cinese – che di recente ha mutato i propri ritmi di crescita rispetto ai precedenti anni a causa di un processo di contenimento, di riaggiustamento e di mutamento delle forze trainanti della crescita economica, che si è lasciata alle spalle il vecchio modello di sviluppo disordinato, non equilibrato e poco efficiente – presta oggi molta attenzione a dove investire, con precipuo riferimento alle facilitazioni fiscali, ai bonus agevolativi e ai vari tipi di imposizioni ridotte, rinvenibili sul territorio dove si intende investire.

È sotto gli occhi di tutti come la cooperazione commerciale effettiva tra la Cina e l'Italia abbia imboccato una «corsia preferenziale». I consumatori cinesi sono particolarmente entusiasti della moda, del buon cibo, dei mobili e delle automobili italiane e considerano il «made in Italy» sinonimo di qualità e di tendenza nonché ideazione di «bello e ben fatto», e, d'altra parte, gli investitori cinesi sono tra i principali azionisti di alcune grandi società quotate italiane, come ENI, ENEL, FIAT, UniCredit, Generali. Hanno, poi, fatto la loro comparsa progetti di cooperazione su larga scala, come la Shanghai Electric e Ansaldo e Shandong Weichai e Ferretti: si può quindi affermare, senza ombra di dubbio, che la cooperazione bilaterale è ormai entrata in una nuova fase, contraddistinta da larghi fini, cooperazione tra grandi e reciprocità dei vantaggi.

E proprio perché ormai l'Italia è un'importante meta per gli investimenti cinesi in Europa che bisogna ora essere attenti a dove dirigere le strategie di investimento delle imprese cinesi, individuando le località italiane che possano accogliere le imprese e i capitali cinesi con un atteggiamento fiscale di maggior favore, così realizzando una più vantaggiosa cooperazione bilaterale.

E a questo punto, a mio avviso, entra sicuramente in gioco Campione d'Italia, che si trova nella regione più attrattiva del Sud-Europa (la Lombardia) e che presenta oggettivamente già oggi una regolamentazione fiscale, burocratica e logistica più snella, con facilitazioni ed incentivi a beneficio degli investitori e che potrebbe diventare – in prosieguo di tempo e se incentivata con intelligenza – quasi una sorta di zona economica speciale, una "Bounded Zone" o "Park Logistic", collocata a ridosso di una grande città (Milano), la sicura chiave che permette l'entrata nel più grande mercato economico d'Italia.

Come è noto, Campione è una piccola enclave italiana di 1.7 chilometri situata in territorio svizzero, nella regione a sud del Cantone Ticino. Ha un regime doganale svizzero, moneta e francobolli svizzeri. È l'unico paese italiano dove vige una estesa non imponibilità dell'IVA e ciò ha spinto molte società a stabilire qui la propria sede. È utile sapere che, dal punto di vista doganale, Campione forma un territorio unico con il Canton Ticino, ragione per cui si applicano le normative elvetiche in materia di transazioni import-export da e verso Campione d'Italia. Questa peculiarità permette di sfruttare le normative elvetiche su un piccolo territorio italiano, il quale, a sua volta, potrà così estenderle verso il resto d'Italia. Ne conseguono notevoli vantaggi d'ordine fiscale per chi opera da o attraverso Campione d'Italia.

I principali vantaggi fiscali sono i seguenti:

1) la non imponibilità dell'IVA per determinate transazioni.

Invero, l'art. 7 del DPR n. 633/1972, istitutivo dell'IVA, stabilisce espressamente che la cessione dei beni e la prestazione di servizi sono soggette all'I.V.A. solo se effettuate sul territorio dello Stato, specificando che per tale va inteso "il territorio della Repubblica italiana, con esclusione dei comuni di Livigno e Campione d'Italia e delle acque italiane del Lago di Lugano". Quindi, diversamente da quanto avviene nel resto d'Italia, la contestuale presenza dei tre presupposti legislativi, astrattamente idonei a far scattare la debenza dell'imposta del valore aggiunto e, cioè quello oggettivo, dato dalla cessione di beni o prestazione di servizi, quello soggettivo, cioè essere un soggetto che svolge un'attività di impresa o presta servizi con carattere di professionalità e il presupposto della territorialità, cioè svolgimento dell'attività nel territorio di Campione, non comporterà, per le operazioni ad essa assoggettabili svolte in questo comune, la imposizione dell'I.V.A. bensì la sua esenzione;



*Campione d'Italia
il triangolo Svizzera-
Italia-Cina consente
di applicare la normativa
elvetica per facilitare
l'import-export*





*In un mondo
caratterizzato da
asimmetria informativa
la forma è sostanza
e gli investitori valutano
le opportunità*

2) alcuni privilegi in materia di pagamento di oneri sociali.

È prevista una deduzione IRAP per i nuovi assunti, per le imprese che incrementano il numero di lavoratori dipendenti assunti con contratto a tempo indeterminato rispetto al numero dei lavoratori assunti con il medesimo contratto mediamente occupati nel periodo d'imposta precedente.

È, poi, prevista una riduzione del premio per le PAT ((Posizione Assicurativa Territoriale) con sede lavori nel Comune di Campione d'Italia.

Infine, la sanità è affidata a una cassa malati svizzera, attraverso una gara indetta dalla regione Lombardia (e ciò comporta un beneficio indiretto ai fini dell'assistenza individuale). Ancorché oggi tale sistema sia stato in parte rivisto, i residenti di Campione possono ancora optare per il servizio sanitario svizzero;

3) facilitazioni fiscali per le società di persone (ditte individuali, Sas, Snc) registrate a Campione;

4) attenuazione del prelievo fiscale a carico delle persone fisiche residenti nel territorio comunale, che lavorano in un contesto socio-economico praticamente equipollente a quello elvetico, ma caratterizzato dall'uso del franco svizzero e da un costo della vita più alto di quello italiano (per es., su alcuni redditi di persone fisiche prodotti in franchi svizzeri nel territorio comunale è prevista una riduzione forfetaria ai fini IRPEF in base ad una disposizione speciale nell'ordinamento italiano): in buona sostanza, c'è un cambio di favore, introdotto con un meccanismo di aggiornamento annuo, in relazione all'evoluzione dei rapporti di cambio tra euro e franco svizzero. D'altra parte, in ogni legge di stabilità emanata dal Governo viene previsto un contributo in favore di Campione, in ragione delle sue particolari condizioni geopolitiche e delle ricadute negative connesse all'andamento del tasso di cambio fra franco svizzero ed euro;

5) possibilità di immatricolare autoveicoli e motoveicoli con la targa svizzera e quindi di pagare il bollo e l'assicurazione a tariffe molto convenienti, oltre a non essere vincolati alla regola dei punti.

È utile notare che – nonostante oggi la tassazione a Campione sembrerebbe essere meno favorevole che in passato per un certo aumento delle tasse a seguito della perdita di profitti del Casinò – è stato stimato che il coacervo delle menzionate agevolazioni porta, comunque, ad un risparmio fiscale dell'ordine del 35% rispetto al resto d'Italia e questo rende Campione d'Italia uno dei paradisi fiscali d'Europa.

Sotto altro aspetto è opportuno ricordare che Campione costituisce un ecosistema ideale non solo per le grandi imprese, ma anche per le start-up, per l'estrema flessibilità nella presentazione di un "business plan" o di uno studio di fattibilità o nella presentazione della necessaria documentazione riguardante la solidità finanziaria dell'investitore.

Inoltre, non sono ravvisabili, almeno in linea generale, elementi ostativi alla piena operatività di società cinesi a capitale misto, formate da almeno un imprenditore italiano o società straniera – che non può detenere una quota sociale superiore al 25%, secondo il modello della Joint Venture cinese – e da una persona giuridica cinese. Invero, è noto che le Joint Venture (JV) ovvero gli accordi con cui due o più imprese sfruttano le sinergie collaborative per realizzare un determinato progetto, suddividendo il rischio dell'investimento ma mantenendo la propria personalità giuridica, sono pienamente riconosciute in Cina ed in Italia. La costituzione avviene attraverso la redazione di un contratto e di uno statuto in cui devono essere contenuti l'oggetto sociale, il capitale sociale, l'investimento totale, i soggetti che intervengono nell'accordo e le regole sulla gestione finanziaria, modalità di trasferimento delle quote e ripartizione degli utili.

Bisogna, poi, tener presente il crescente interesse da parte degli investitori internazionali, in primis cinesi, per il settore *real estate* della Lombardia; secondo i dati di una recente ricerca sui trend emergenti nel settore immobiliare, questa regione è entrata nella top ten delle mete preferite dagli investitori nel real estate. Al fine di intensificare ulteriormente l'interesse nei confronti del territorio, è sempre più importante poter disporre di una mappatura sistematica delle opportunità esistenti sul territorio di Campione, che consenta di selezionare e valorizzare le migliori offerte in tale ambito. La mappatura delle opportunità può essere realizzata anche attraverso la redazione di una scheda informativa sintetica, completa di tutte le informazioni chiave per l'investitore (incluso il range di prezzo) e le caratteristiche specifiche del territorio (morfologia, infrastrutture, aziende già presenti ed eccellenze produttive nell'area) cercando, altresì, di formulare proposte "ad hoc" per tipologia di investitore e di progetto.

In un mondo caratterizzato da asimmetrie informative, la forma è la sostanza. Gli investitori prendono decisioni sulla base delle informazioni che hanno: è necessario dunque mappare le competenze e le opportunità sul luogo e capire come raccontare al meglio il Comune.

Si dovrebbe arrivare alla definizione di una vera e propria "valley" che, al pari della celebre



Silicon Valley californiana, possa connotare in maniera distintiva una specifica porzione territoriale di una particolare regione dell'Italia (nella specie, Campione). In altre parole, una valley riconosciuta a livello mondiale come un luogo nel quale confluiscono e sono facilmente accessibili le risorse necessarie per far crescere un nuovo business all'interno di una specifica industry (ad esempio fashion o food).

E mi avvio alla conclusione di questo mio breve intervento.

Cosa dovrebbe fare Campione d'Italia al fine di favorire e promuovere l'eccellenza territoriale del suo territorio, che, tra l'altro, raccoglie tutte le qualità di pulizia ed efficienza tipiche della Svizzera unendole a quelle ben note di vivacità italiane?

A mio avviso, le proposte da portare avanti sono le seguenti:

- 1) costruire una offerta territoriale più qualificata e accrescere i progetti intesi a rendere più efficace l'azione di attrazione mirata verso potenziali investitori cinesi, felicemente coniugando archetipi di "finanza creativa" (per esempio, garantendo trattamenti fiscali di favore per un determinato periodo) e moduli di sostegno alle "best practices" applicabili a livello locale (per esempio, garantire, in accordo con i livelli di governance superiore, tempi di approvazione abbreviati attraverso la sburocratizzazione del processo e richieste documentali chiare e standardizzate).
- 2) ideare nuove forme di incentivazione, cercando – ove possibile e con strumenti atipici di flessibilità contabile, che non penalizzino l'erogazione dei servizi fondamentali ai cittadini – di utilizzare anche parte della dotazione del Fondo di solidarietà comunale, che, come è noto, è alimentato con contributo statale inserito nella legge di stabilità, con destinazione di scopo non completamente rigida;
- 3) accrescere i progetti intesi a rendere più efficace l'azione di attrazione, anche con l'incentivazione delle reti tra i diversi attori del territorio, agevolando in particolare le collaborazioni e le aggregazioni tra istituzioni, imprese e centri esponenziali di interessi diffusi;
- 4) fornire chiarezza ed esaustività nelle informazioni ed avere tempi di negoziazione certi (marketing del territorio). Come evidenziato in precedenza, al fine di migliorare il numero ed il peso degli investimenti esteri, è importante che gli investitori conoscano le opportunità di investimento. È quindi importante saper fornire informazioni chiare ed esaustive. Purtroppo, da questo punto di vista, in termini generali vi è un generale assenso – da parte degli imprenditori e degli esperti – sulla scarsa capacità di comunicare i punti di forza del territorio e le opportunità di investimento all'estero. Non bisogna dimenticare che il ruolo della comunicazione nell'attrazione degli investimenti è fondamentale per promuovere realmente le opportunità e riposizionare il brand territoriale a livello internazionale.

Mi auguro che – nella vigenza dell'attuale, descritto, quadro normativo fiscale e sul presupposto che Campione non sia costretto, per fare cassa, a dovere aumentare l'imposizione locale (IMU, TASI, ecc.) – i nostri amici cinesi possano ben comprendere il bacino di opportunità al quale attingere e, con lo spirito di esplorazione del navigatore italiano Cristoforo Colombo, scoprire una nuova località nella già vantaggiosa cooperazione sino-italiana, così inserendo Campione d'Italia tra le loro mete preferenziali. ●

Raffaele Maria DE LIPSIS
fdelipsis@libero.it



Il quadro normativo e fiscale di Campione d'Italia può riposizionare il brand territoriale

Raffaele Maria de Lipsis, è ex Magistrato della Corte dei Conti, già Presidente del Consiglio di Giustizia Amministrativa, Presidente di Sezione del Consiglio di Stato, Grande Ufficiale della Repubblica Italiana.



ANCHE LA BARRIERA DELLE ALPI È SUPERATA

Le Alpi non sono più una barriera

di **ANDRES BÜHLER**
e **REMIGIO RATTI**

Le slide presentate da Remigio Ratti, co-autore Andres Bühler nell'incontro internazionale sulle politiche dei trasporti, degli scambi commerciali e culturali tra Italia-Svizzera-Cina sono state commentate da Rocco Giordano secondo una visione dal versante italiano.

*Le gronde sono il link
per il collegamento Nord
Europa-Nord Ovest Italia.*

L'Europa di notte ed il Corridoio Genova Rotterdam



<http://www.fondazionevilupposostenibile.org>



La piattaforma logistica del Nord Ovest Lombardia, Piemonte e Liguria, sarà più connessa ma più vulnerabile se non sarà competitiva.

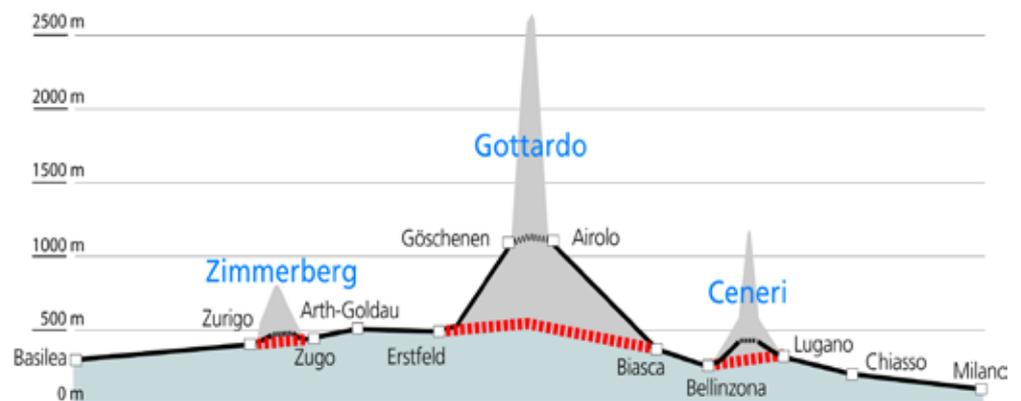
Neat e concetto merci Italia: Gronde



Il San Gottardo è la ferrovia di pianura che consentirà unitamente alle Ceneri un aumento di capacità con forte impatto sulla geografia dei flussi.

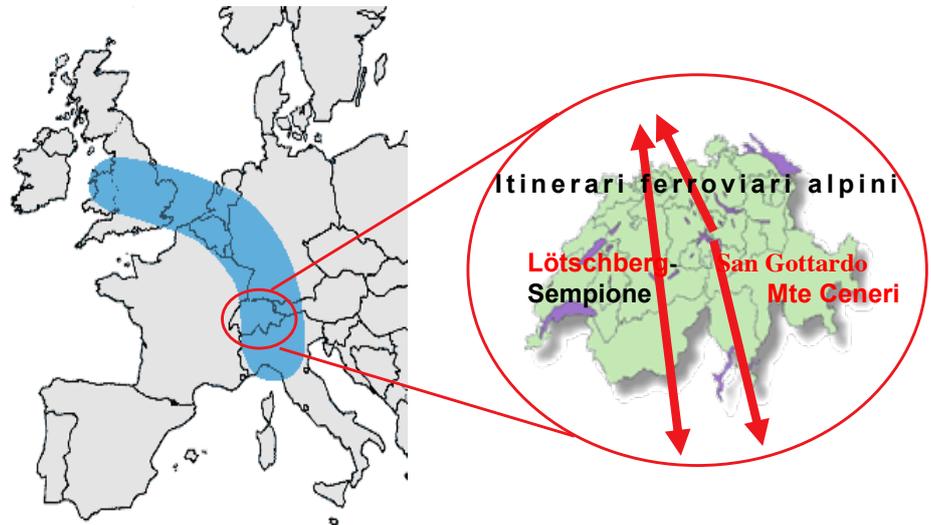
AlpTransit San Gottardo

La ferrovia di pianura



La Svizzera, resta la strada maestra dei transiti transalpini che per il momento investe il Nord-Ovest con possibilità di "allungare" la connessione delle reti anche verso il Nord-Est.

La Svizzera, chiave dei transiti transalpini



- The "Blue Banana"
- 150 million people

Il corridoio Rotterdam-Anversa-Genova registra un forte handicap di adeguamento delle infrastrutture e di accessibilità ai territori dell'area italiana. La competitività si gioca sulle reti in particolare sui nodi portuali ed interportuali.

Il corridoio

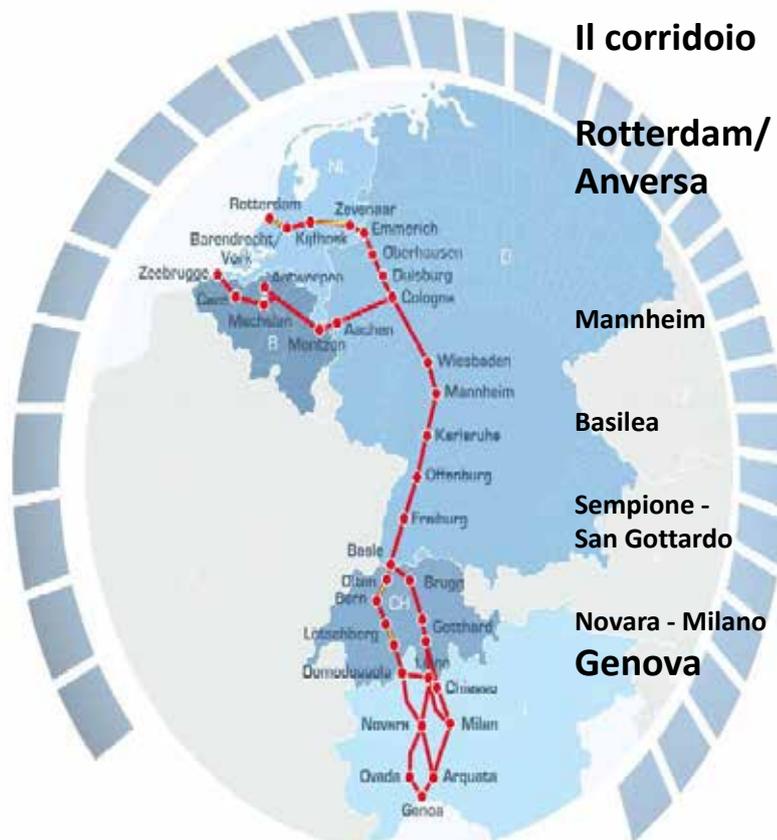
**Rotterdam/
Anversa**

Mannheim

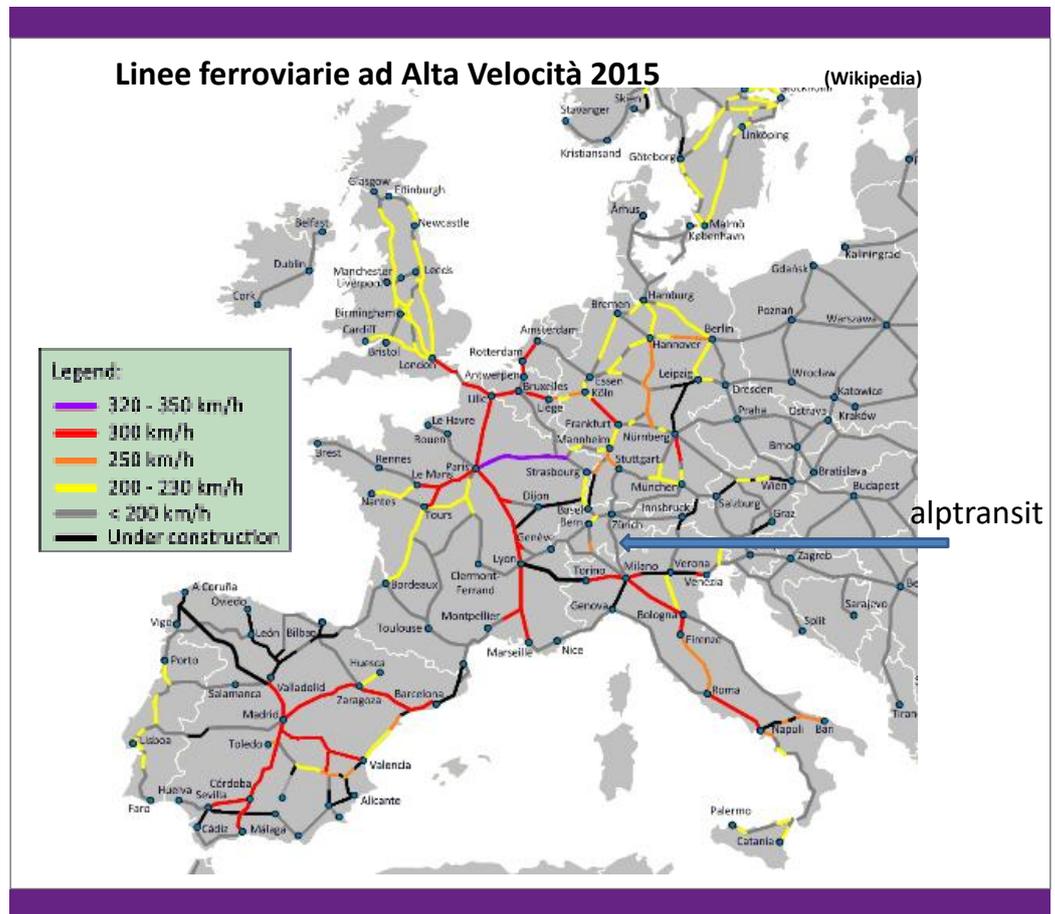
Basilea

**Sempione -
San Gottardo**

**Novara - Milano
Genova**



Le due Europa quella del Nord e quella del Sud devono affrontare sfide diverse.

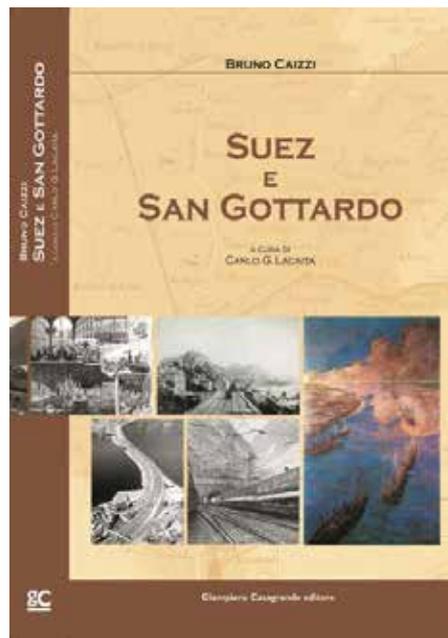


Il raddoppio di Suez aumenterà i flussi nel Mediterraneo, quanti di questi flussi sarà in grado di drenare l'Italia?



Il raddoppio del canale di Suez e il San Gottardo modificheranno la geografia dei flussi?

SUEZ E LE NUOVE TRASVERSALI ALPINE DEL XXI° SECOLO

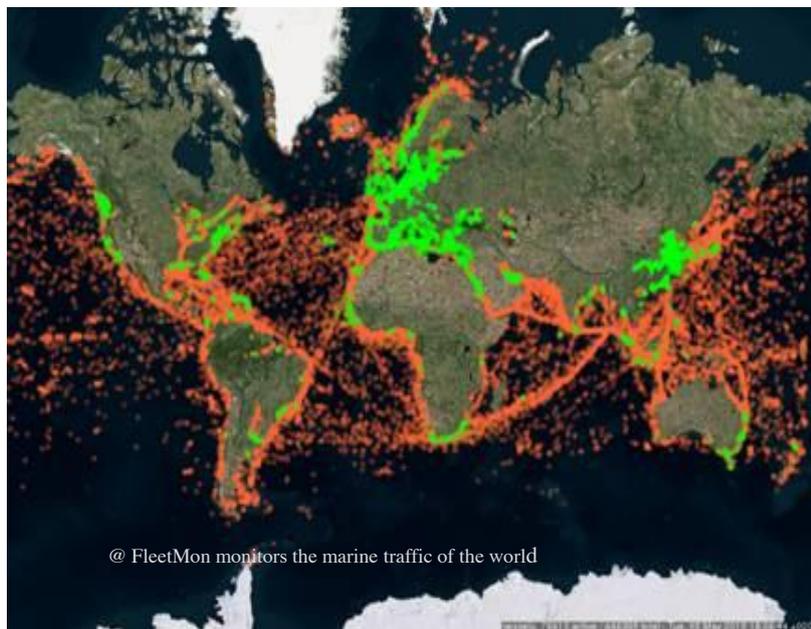


Se il grande storico milanese
– **Bruno Caizzi** –
fosse ancora in vita, probabilmente,
starebbe scrivendo un nuovo volume:

**“Il secondo canale di S u e z ,
le nuove trasversali alpine
attraverso la Svizzera
e l’Europa del XXI° secolo”**

P e r c h é ?

*Il Mediterraneo al centro
della geopolitica dei trasporti
e della logistica tra sud-est
asiatico, Europa e America
del Nord.*



Il sistema portuale ligure avrà un compito non facile se non ci sarà programmazione univoca tra le politiche portuali e quelle retroportuali.



Remigio Ratti ha lucidamente analizzato e commentato il ruolo che potrà avere l'asse ferroviario del San Gottardo. Quello che manca sono le linee di accesso.

Il dopo Alptransit (decenni 2020-2030)

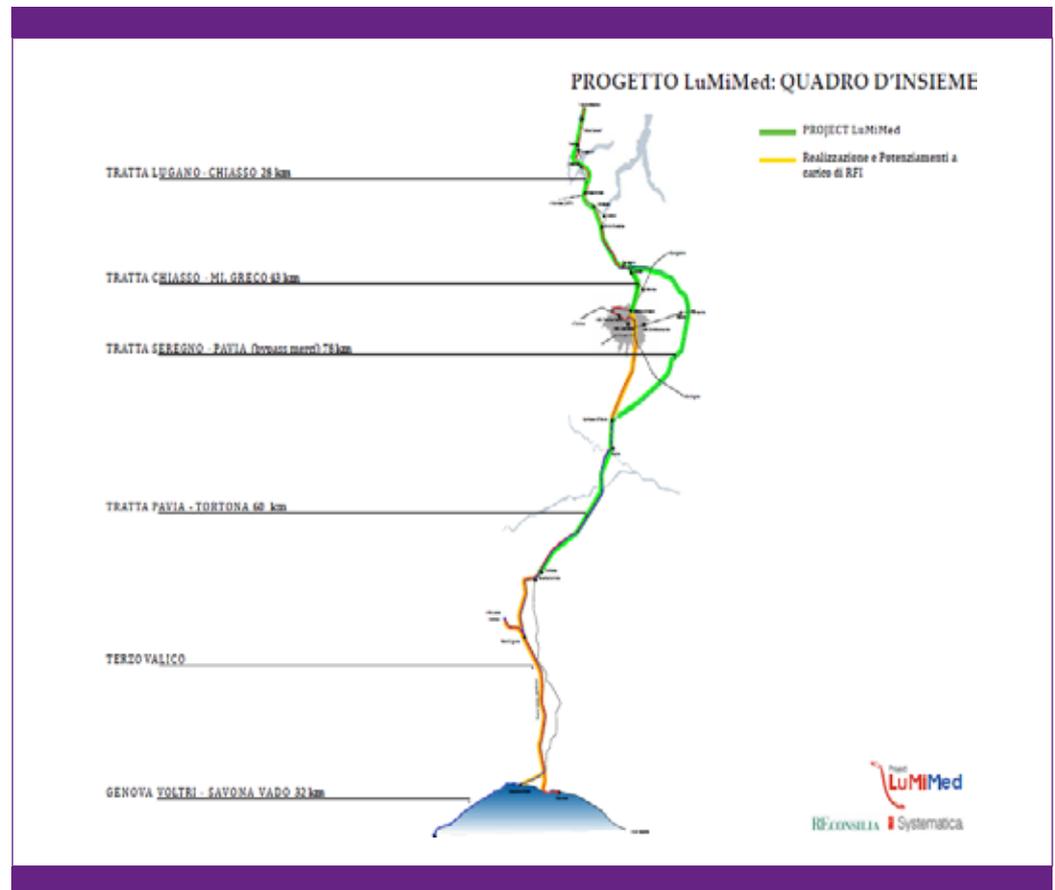


INADEGUATEZZE DELLE LINEE D'ACCESSO

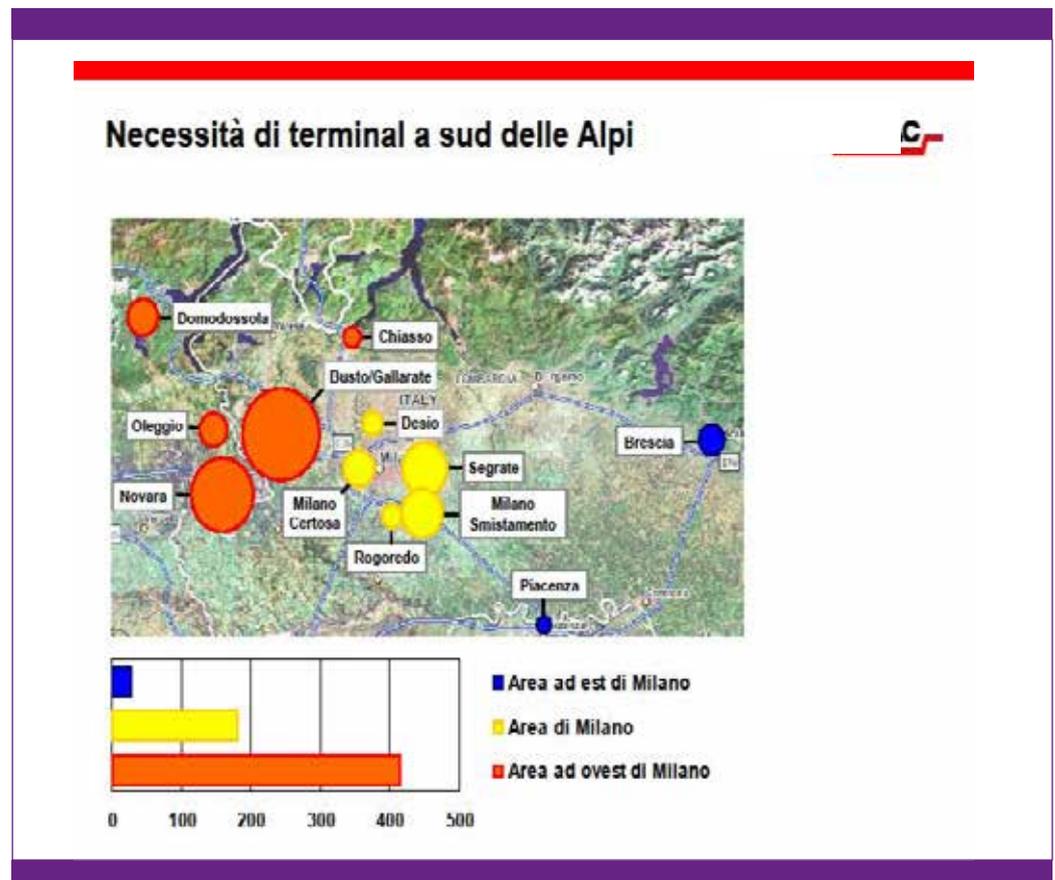
- Limiti profili per traffico intermodale (rosso) e
- Accessi a nord e sud da rinnovare
- risposte solo a breve-medio-termine (2022) e a lungo termine?



Il dibattito che si è acceso sui terminali a Sud delle Alpi, in territorio italiano, non registra ancora una politica programmatica univoca; tanti terminali con scarsa lettura del loro ruolo e funzione.



Un ruolo importante e diverso lo ha RFI che ad oggi non ha ancora definito tempi e modi di adeguamento dei terminali e dei servizi ferroviari.

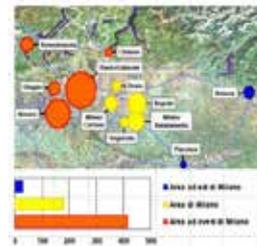


Questa slide non ha bisogno di commento.

b) INADEGUATEZZE delle infrastrutture logistiche e nuovi mercati



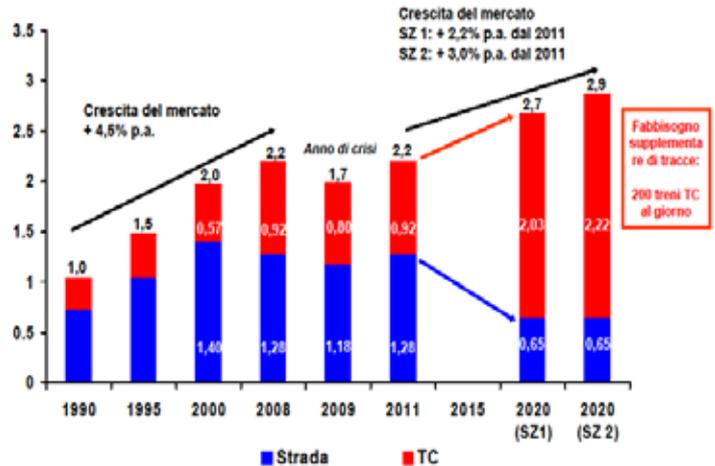
Necessità di terminal a sud delle Alpi



Obiettivo per il trasferimento 2020: 1,2 Mio. ulteriori spedizioni TC!



Mio. Viaggi di camion / Spedizioni TC nel transito alpino CH



Andres BÜHLER
andres.buehler@bluewin.ch

Remigio RATTI
remigio.ratti@usi.ch

Andres Bühler, è membro della Fiege Logistiques SA svizzera e Presidente della Bühler Consulting.

Remigio Ratti, è membro del Comitato Ordinatore USI per l'avvio delle Facoltà di Lugano; dal 1996 docente di Economia e istituzioni. Ha diretto importanti ricerche del Fondo nazionale e di programmi internazionali e assunto i mandati di membro del Consiglio svizzero della scienza (1978-1992) e del Consiglio nazionale (1995-99). Presiede attualmente il "Gruppo di studio ed informazione Coscienza Svizzera".



IL MARE E I TRASPORTI TRA QUANTITÀ E VALORE

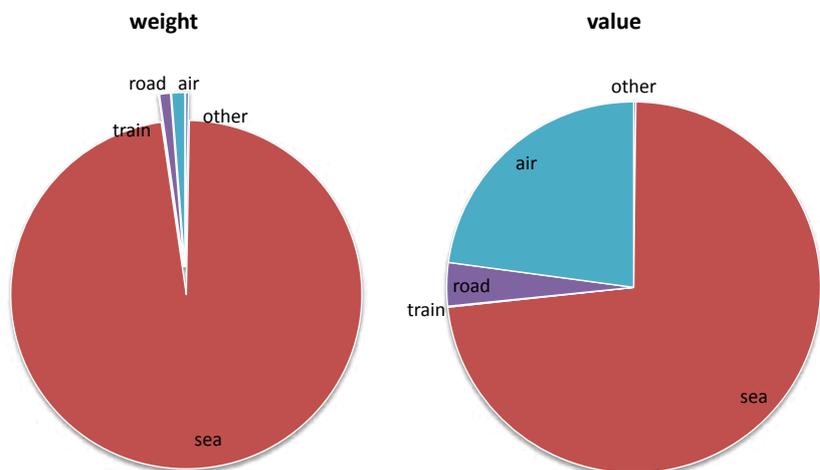
Scambi commerciali Italia-Cina e la modalità mare

di **LUCA ANTONELLINI**

La seguente presentazione è volta a rappresentare gli aspetti statistici delle relazioni commerciali tra Italia e Cina con un focus particolare per la modalità marittima.

Gli scambi tra i due Paesi si presentano molto differenti a seconda dell'indicatore considerato: il peso oppure il valore. Per quanto riguarda la merce importata si evince che, riguardo al peso, la quasi totalità (97%) utilizza la via marittima. Qualora invece si utilizzi l'indicatore del valore si nota come quasi un quarto delle merce venga scambiata attraverso la modalità aerea.

2015 ITALY - CHINA (+HK) trading Import Italy

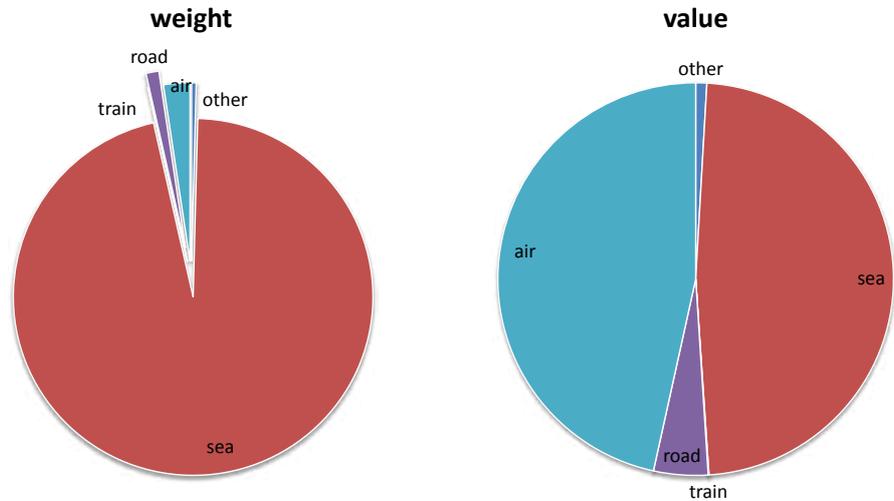


Source: Coeweb – ISTAT



Ancora più evidente è il fenomeno sopra descritto per quanto riguarda le merci in esportazione dall'Italia che, pur avvalendosi in via quasi esclusiva del mare, in termini di valore hanno quote simili alla modalità aerea. Ciò a fronte di circa 3 milioni di tonnellate scambiate via mare e di 70.000 tonnellate scambiate via aereo.

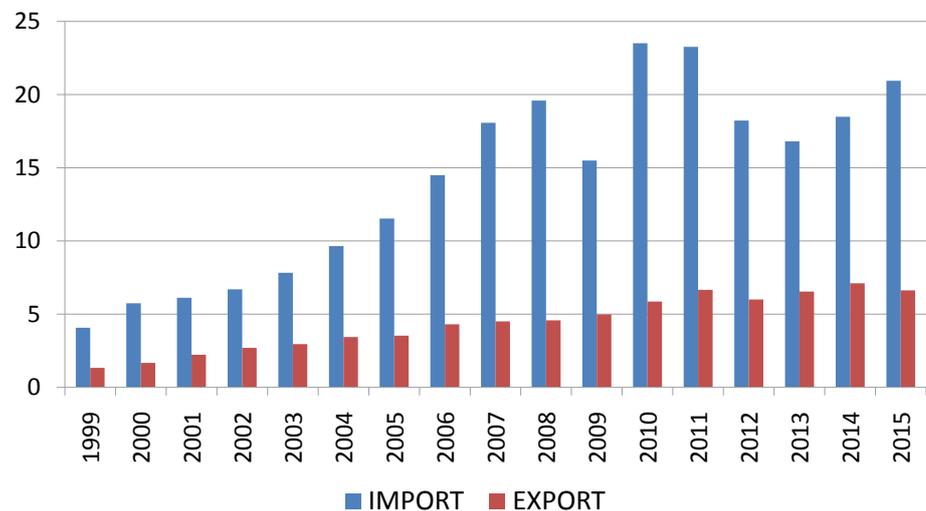
2015 ITALY - CHINA (+HK) trading Export Italy



Source: Coeweb – ISTAT

Il traffico tra Italia e Cina in termini di valori denota una crescita costante per l'import fino al 2010 con una quota di 23,3 miliardi di euro, seguito da un calo fino al 2013 ed un valore del 2015 pari a 20,9 miliardi di euro. In termini di export si osserva una crescita costante fino al 2011, un successivo calo nel 2012 ed un picco nel 2014 con 7,1 miliardi di euro. I dati osservati testimoniano un forte squilibrio della bilancia commerciale italiana.

ITALY - CHINA trading by sea (value) Unit: billion euros



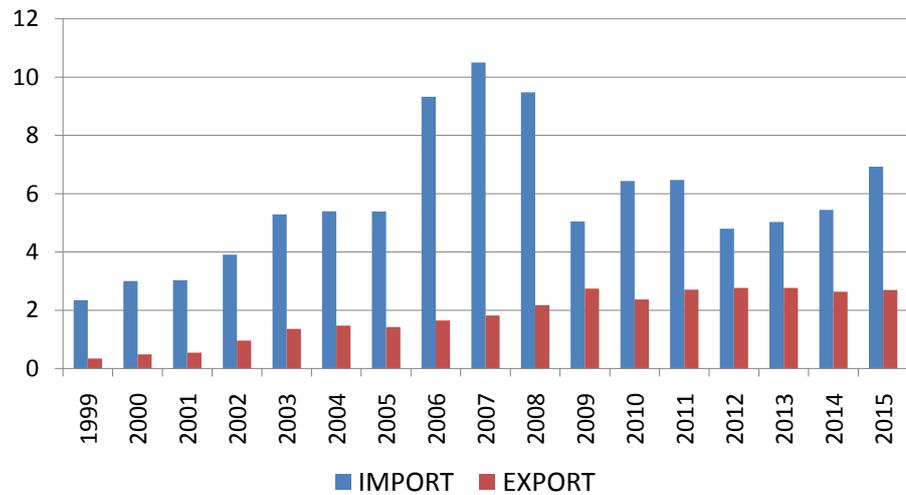
Source: Eurostat



Il traffico tra Italia e Cina in termini di volumi denota un picco per l'import registrato nel 2007 con 10,6 milioni di tonnellate seguito, nell'anno di crisi del 2009, da un quasi dimezzamento dei flussi di merce e da una costante crescita negli ultimi 4 anni con un valore 2015 pari a 7 milioni di tonnellate. Per quanto riguarda l'export, invece, si osserva una crescita costante fino al 2009 con un picco di circa 2,8 milioni di tonnellate di merce, seguito da un andamento stabile negli anni successivi attorno a valori simili.

ITALY - CHINA trading by sea (weight)

Unit: million tonnes

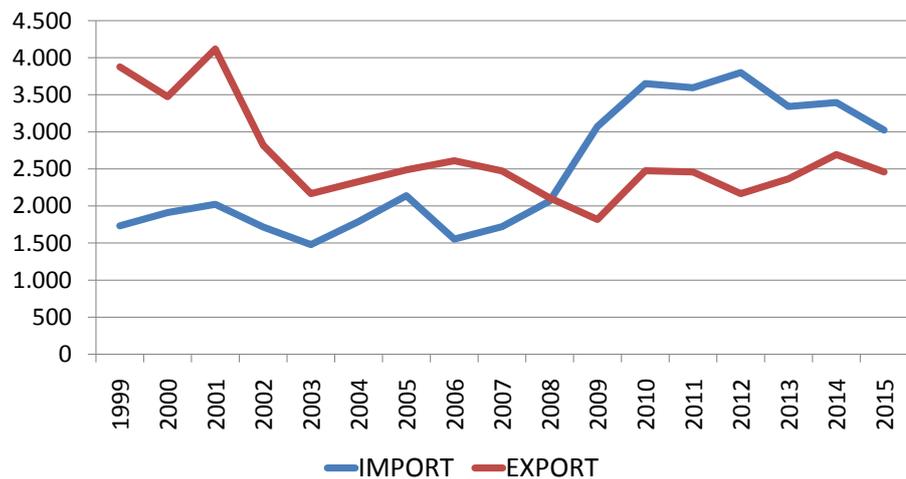


Source: Eurostat

A differenza di quanto avvenuto precedentemente, dal 2009 il valore medio della merce importata dalla Cina è superiore al valore medio della merce esportata verso la Cina. La forbice si è ristretta nel 2015 con valori per l'import di circa 3.000 euro a tonnellata e per l'export di 2.500 euro per tonnellata.

Value of ITALY - CHINA trading by sea

Unit: €/tonn

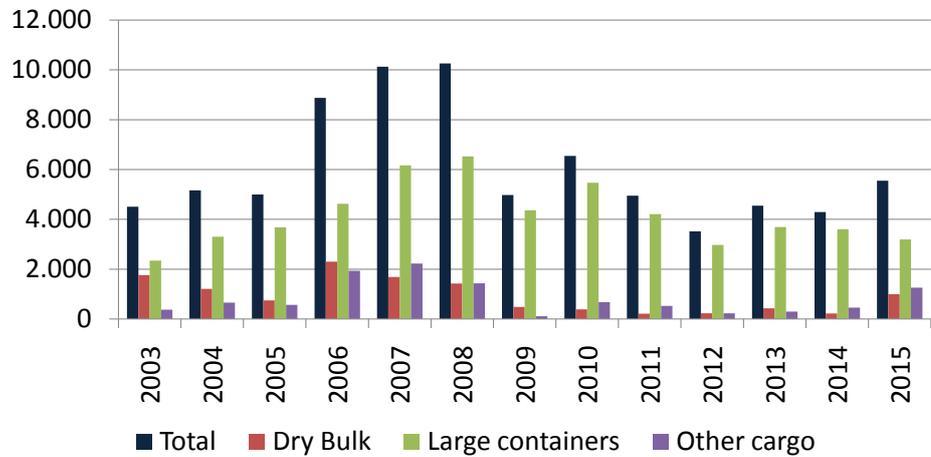


Source: Eurostat



In termini di modalità di condizionamento i contenitori si attestano attorno al 60% del totale delle merci importate fino al 2008. Negli anni successivi i contenitori superano anche l'80% ma nel 2015 riducono la propria quota al 58% in relazione al fatto che crescono sia le rinfuse solide (1,0 milione di tonnellate) sia le altre merci varie (1,5 milioni di tonnellate; prevalentemente materiali metallurgici), come accadeva per altro nelle annualità precedenti al 2008.

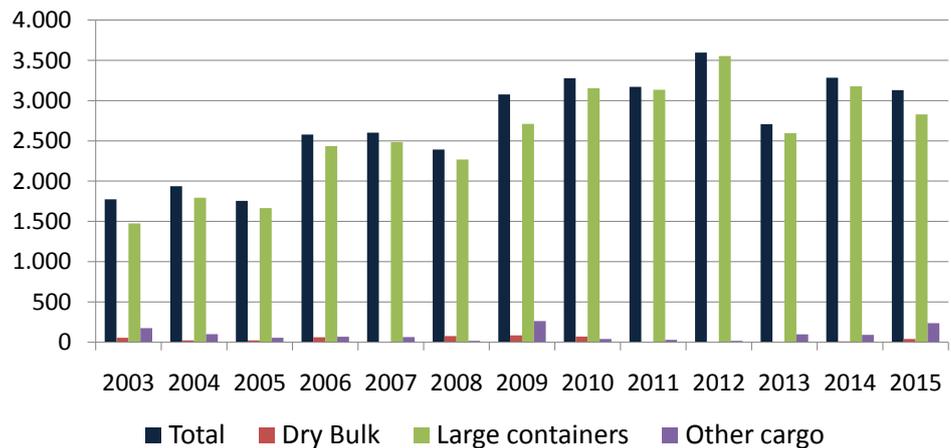
ITALY – CHINA (+HK) inwards By sea by type of cargo Unit: thousand tonnes



Source: Eurostat

Per quanto riguarda le merci in esportazione dall'Italia, invece, i container rappresentano la quasi totalità dei traffici, con valori quasi sempre superiori al 90% del totale. In termini di flussi l'andamento è mediamente crescente con un picco nel 2012 a 3,5 milioni di tonnellate ed un valore del 2015 pari a 2,8 milioni di tonnellate.

ITALY – CHINA (+HK) outwards By sea by type of cargo Unit: thousand tonnes



Source: Eurostat



I porti italiani che scambiano merci con la Cina presentano un alto tasso di concentrazione. Ciò significa che, a seconda della modalità di condizionamento presa in esame, i principali tre porti ricoprono quote molto significative, anche superiori all'80% del totale degli scambi per la modalità considerata. In termini di container il principale porto italiano per gli scambi con la Cina è La Spezia con una quota complessiva del 60%, seguito da Genova e Trieste. Gli altri porti adriatici compaiono invece allorquando si prendono in esame le rinfuse solide e le altre merci varie non unitizzate.

2015 ITALY – CHINA By sea by type of cargo & port Unit: thousand tonnes

Dry Bulk	ITALY	RA	VE	SA	Share Top 3	Share 1°
Total	1.030	499	181	139	80%	48%
Inwards	991	499	146	139	79%	50%
Outwards	39	0	35	0	90%	90%

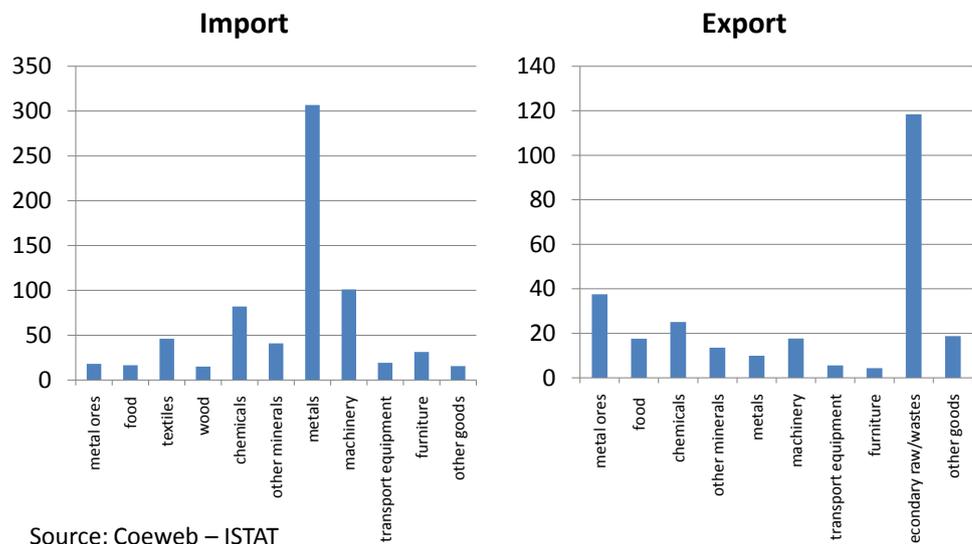
Large containers	ITALY	SP	GE	TS	Gioia T	NA	LI	RA	VE	Share Top 3	Share 1°
Total	5.759	3.459	1.142	492	229	307	26	88	15	88%	60%
Inwards	3.106	1.925	681	249	15	127	26	75	9	92%	62%
Outwards	2.653	1.534	462	244	214	180	0	13	7	84%	58%

Other cargo	ITALY	RA	TS	VE	Share Top 3	Share 1°
Total	1.472	982	321	37	91%	67%
Inwards	1.250	955	148	31	91%	76%
Outwards	222	27	174	7	94%	78%

Source: Eurostat

I principali prodotti scambiati nel 2015 tra Italia e Cina sono, relativamente all'import: metalli (44%), macchinari (15%) e prodotti chimici (12%). Per l'export, invece, rifiuti (44%) e minerali metalliferi (14%). I prodotti della manifattura italiana sono invece abbastanza limitati.

2015 ITALY – CHINA by sea Unit: thousand tonnes

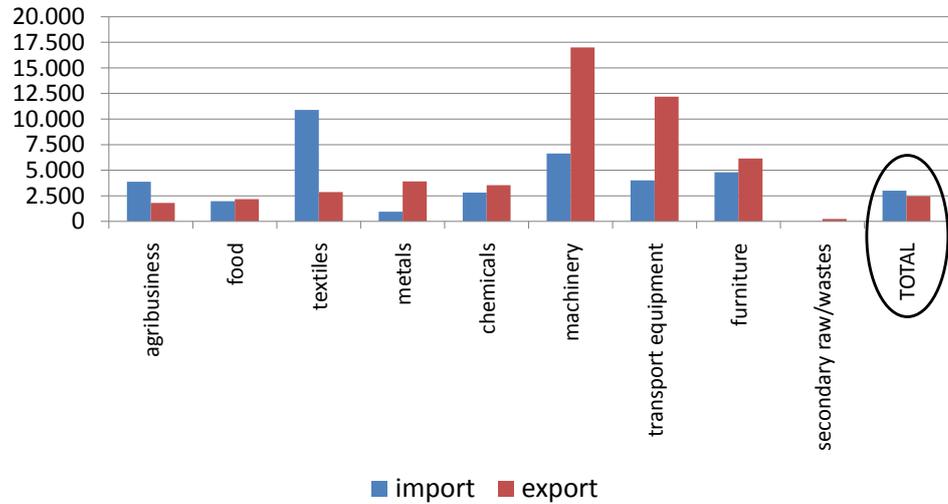


Source: Coeweb – ISTAT



Nel 2015 il valore medio della merce importata è più alto di quella esportata per i prodotti agricoli e per i prodotti tessili (con un gap di oltre tre volte). È invece più basso per i macchinari ed i mezzi di trasporto ed è simile per i prodotti alimentari ed i prodotti chimici.

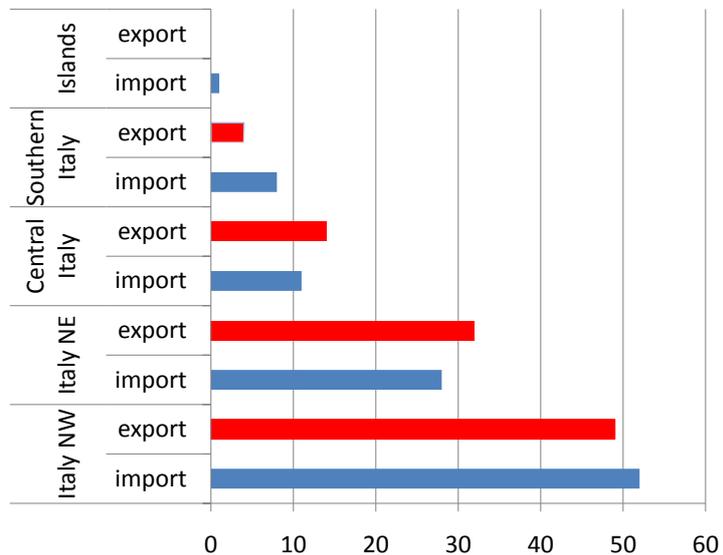
Value of 2015 ITALY - CHINA trading by sea Unit: €/tonn



Source: Coeweb – ISTAT

In termini geografici i traffici tra Italia e Cina sono concentrati nel Nord Ovest dell'Italia con valori attorno alla metà del totale nazionale. Complessivamente il Nord Italia rappresenta circa l'80% dell'interscambio tra Italia e Cina.

2015 ITALY - CHINA trading by sea (value) Unit: share %



Source: Coeweb – ISTAT



The OBOR Initiative (one belt, one road)



Luca ANTONELLINI
antonellini@iol.it

Luca Antonellini, è laureato in ingegneria civile edile all'Università di Bologna. Ha realizzato gli studi di fattibilità per il Terminal Crociere ed il Terminal Traghetti nel porto di Ravenna e per il Terminal Container nel porto di Costanza. È stato Presidente e AD della Società T&C - Traghetti e Crociere srl. È stato Responsabile Operativo della Società Logistica Nord-Est srl. Ha partecipato a diversi progetti europei nel campo dei trasporti, della logistica e delle nuove tecnologie. È giornalista pubblicista. Membro S.I.Po.Tra.



IL RUOLO DEL NETWORK DEGLI INTERPORTI

Gli interporti italiani, un network al servizio del territorio

di UMBERTO RUGGERONE

Umberto Ruggerone membro del comitato direttivo dell'Unione Interporti Italiani, Associazione nata nel 2003, rappresenta il settore interportuale-portuale ed ha come obiettivo primario garantire, salvaguardare e valorizzare il ruolo degli Interporti quali anelli fondamentali e strategici della catena logistica.

Oggi in piena sintonia con gli scopi e le strategie della nostra unione, mi è stato chiesto dal Presidente Matteo Gasparato di presenziare e di illustrarvi la nostra attività.

Ne sono lieto perché ritengo che l'esperienza dello sviluppo degli interporti nel nostro Paese rappresenti un'eccellenza e al tempo stesso una peculiarità degna del Vostro interesse.

L'Associazione nel corso degli anni ha sempre puntato sulla strategia che afferma gli Interporti quali nodi intelligenti, fisicamente e telematicamente interconnessi, di una rete integrata, catalizzatori di importanti volumi di traffico merce, propulsori di dinamiche di sviluppo economico-sociale.

Scopo dell'Associazione pertanto è proprio quello di promuovere e sviluppare un raccordo stabile tra gli interporti e tra questi e tutti gli altri soggetti coinvolti nelle catene logistiche.

L'Unione Interporti Riuniti svolge altresì attività di informazione, sensibilizzazione e sollecitazioni nei confronti degli associati, delle istituzioni legislative e governative, nonché delle categorie economiche, ponendosi come interlocutore qualificato per contribuire ad affrontare le problematiche relative allo sviluppo del sistema logistico e trasportistico nazionale.

Gli interporti sono realtà complesse all'interno delle quali le attività trasportistiche, logistiche e i servizi a queste ancillari trovano spazi e opportunità di sviluppo. Una formula pensata a metà degli anni settanta ma che ha trovato la sua piena attuazione solo nell'ultimo decennio del XX secolo, attraverso una legge specifica che ha sostenuto la realizzazione e l'ampliamento di queste strutture.

Strutture che a livello nazionale sono sorte in corrispondenza di nodi trasportistici – stradali e ferroviari – comunque strategici e con la possibilità di beneficiare degli effetti che tali posizionamenti geografici producono.

Ecco quindi il primo elemento su cui vorrei focalizzare la Vostra attenzione. Gli interporti per definizione godono di un posizionamento strategico rispetto ai grandi assi trasportistici. Voi che siete a vario titolo esperti di logistica potrete cogliere immediatamente la rilevanza di tale fattore comune. Ovvero l'esistenza di un sistema, di una rete di infrastrutture tutte contraddistinte da una localizzazione privilegiata.

Si tratta di grandi centri di aggregazione di attività, tutti ricomprendenti aree per attività intermodali, ove si possa quindi svolgere handling e trasferimento modale. Gli interporti – ecco un secondo elemento di grande interesse – hanno una vocazione innata all'intermodalità. Nascono per incentivare lo scambio modale, la comodalità.

In questo lo sforzo del Governo italiano è stato ed è lodevole. Le ricadute da un punto di vista ambientale del trasferimento del trasporto delle merci da strada a ferrovia sono infatti ben note, così come sono conosciuti i valori ingenti in termini di investimenti che tali infrastrutture richiedono. La spinta che la legge 240/90 ha impresso allo sviluppo degli interporti si è concretizzata nel sostegno economico a tali importanti investimenti infrastrutturali attraverso un meccanismo premiante verso la partecipazione degli investitori. La compartecipazione da parte del settore pubblico e dei privati alla nascita e alla crescita degli interporti rappresenta pertanto un ulteriore elemento distintivo – e positivo – delle società che gestiscono tali piattaforme.

Le partnership sviluppatesi tra capitali privati e pubbliche amministrazioni per lo sviluppo degli interporti hanno anche consentito in molti casi di dotare tali infrastrutture di spazi di sviluppo rilevanti, in grado cioè di soddisfare le esigenze di rilevanti insediamenti per la logistica.

Una recente indagine condotta proprio da UIR nell'ambito degli interporti aderenti evidenziava come le disponibilità di aree di espansione degli interporti italiani siano pari a circa il 100% delle superfici odierne, ciò significa che le esigenze del mercato immobiliare per quanto riguarda la logistica nel nostro paese potrebbero essere ampiamente soddisfatte



*Il network degli
interporti
è da valorizzare
nella logica di sistema*



nell'ambito di aree già oggi in proprietà degli interporti. Riteniamo si tratti di una prospettiva interessante anche per gli investitori.

Interessante ancor più perché gli interporti italiani negli ultimi anni hanno avviato un'importante riflessione sul proprio futuro e sul ruolo che intendono giocare nel più ampio panorama della logistica e della supply chain.

L'intenzione è quella di configurare un ruolo nuovo che guarda con interesse ad altre esperienze europee; in altre parole a quella capacità di fornire servizi ad alto valore aggiunto, competenze specialistiche e innovative in grado di generare vantaggi competitivi.

Il know-how sviluppatosi negli anni all'interno degli interporti italiani è oggi quindi a disposizione di chi guardi con interesse alla possibilità di sviluppare traffici e quindi iniziative imprenditoriali o investimenti in aree d'eccellenza per quanto riguarda la localizzazione, la connettività, l'attrattiva d'investimenti pubblici privati, la disponibilità di assett immobiliare e l'offerta di servizi valore aggiunto.

Queste possibilità rappresentano un unicum nel nostro Paese.

Gli interporti italiani sono eccellenze sviluppatesi negli ultimi venti anni nell'ambito dell'articolato panorama normativo nazionale e comunitario, e per tale ragione ancor più rappresentano il partner ideale con cui affacciarsi al mercato italiano e affrontare la sfida che le nuove infrastrutture ferroviarie elvetiche aprono verso i mercati europei. ●

Umberto RUGGERONE
ruggerone@cimspa.it

***Umberto Ruggerone**, è responsabile Sviluppo CIM Interporto Novara e Vice Presidente Assogistica. Esperto di temi di trasporti e logistica legati al ruolo dei terminali interportuali e intermodali.*



AL 2025 CHI GOVERNA L'INFORMATICA?

Abili oltre

di ROCCO GIORDANO

Le relazioni industriali nel nostro Paese, anche per un difetto di norme, non sono riuscite a creare le condizioni per una economia flessibile e per un "concorso" verso obiettivi di crescita economica del Paese.

Il messaggio lanciato da Marino D'Angelo, Segretario generale Snfia, è per una società realmente inclusiva che parte da un modello di welfare dall'ambito del Terzo Settore, per essere "abili oltre".

La velocità con cui cambia la geografia economica con evidenti accorciamenti dei cicli economici, spinta anche da tecnologie sempre più avanzate, rende infatti tutti noi inadatti al lavoro. Dei circa 11 milioni di lavoratori al 2020 un sesto presenta handicap di diversa natura, che non è solo fisico né tantomeno psichico, ma un handicap dovuto ad una evidenza: non saranno più gli uomini inadatti al lavoro, ma i lavori non adatti alle persone che lo devono svolgere. L'evidenza è che non riusciamo a modificare alcuni parametri di valutazione dei processi tecnico-economici con cui abbiamo costruito il rapporto tra l'uomo ed il mondo del lavoro. Nel caso specifico dei trasporti, per anni abbiamo operato le nostre valutazioni e le nostre scelte in base alla distanza degli spostamenti di persone e merci.

Come tutti sanno siamo costretti ad operare le nostre scelte sulla base di tariffe e prezzi calcolati sulla distanza degli spostamenti quando ormai la vera chiave è il tempo degli spostamenti con cui misuriamo e compariamo le nostre preferenze.

Le nuove tecnologie stanno sostituendo i parametri di valutazione, in quanto sono tutte definite ad incastro in processi sempre più autonomi ed indipendenti dalla "manualità" dell'uomo intesa anche in termini di "saperi".

L'ottimizzazione dei processi che negli anni passati richiedevano tempi molto lunghi oggi avvengono in tempo reale attraverso software sempre più sofisticati e complessi.

A fronte di questi cambiamenti se come prevede D'Angelo, con la collaborazione di Tiraboschi, siamo in grado di redigere un nuovo protocollo sociale, saremmo in grado di affrontare il tema della "nuova" abilità.

Vorrei concludere questa nota riportando due passaggi importanti della impostazione che Marino D'Angelo ha dato a questa iniziativa.

"... l'impresa del terzo millennio dovrà riconiugare il paradigma dell'efficienza produttiva, rendendolo compatibile con un'architettura gestionale e organizzativa "flessibile", capace di adattarsi al diverso, per tempo e condizione. Lo status produttivo del singolo lavoratore va capito, osservato, misurato. Il problema è molto ampio e investe la totalità del mondo del lavoro, cioè tutti noi e non soltanto i soggetti "tradizionalmente certificati" come svantaggiati".

"È in gioco una rivoluzione destinata a mutare profondamente la cultura d'impresa ma anche il ruolo del sindacato, che deve fondarsi sui valori dell'autonomia e dell'integrazione, impegnandosi a promuovere la qualità professionale e il merito. Dobbiamo lavorare per costruire un "sindacato del sapere e del fare...".

L'importante è che la trasformazione auspicata non sia solo un "principio" ma una condivisione vera del processo da attuare con rapidità, in quanto il tempo resta la variabile determinante del cambiamento. ●

Rocco GIORDANO
roccgiordano@libero.it



Le norme e le regole
non sono al passo
con le nuove tecnologie

Rocco Giordano, è laureato in Economia Marittima all'Istituto Universitario Navale di Napoli. Nel 2004 gli è stata conferita la laurea Honoris Causa in Scienze dei Trasporti presso la Costantian University di Providence (Usa). Direttore della sede di Napoli e responsabile degli Studi Economici del Csst dal 1978 al 2006, ha diretto la Rivista Scientifica «Sistemi di Trasporto». Ha coordinato i lavori del Piano Nazionale della Logistica e del Patto della Logistica, anno 2005. Presidente del Comitato Scientifico del Piano della Logistica 2012-2020.



LA SIMULAZIONE UN MODELLO STRATEGICO

Tecnologie innovative per le connessioni globali

di RICCARDO DI MATTEO

Nell'incontro di Campione d'Italia il Dime di Genova, attraverso il suo laboratorio Simulation Team ha presentato una ampia rassegna delle tecnologie innovative che potremmo utilizzare per facilitare le operazioni del settore trasporti e logistica, ma più ancora per mantenere la corda tesa della supply chain.

Riccardo Di Matteo ha voluto sintetizzare in questa nota solo alcuni degli applicativi oggi disponibili che sono stati ampiamente discussi e commentati con esperti della delegazione cinese.

Con il termine Logistica si intende la scienza che studia la pianificazione, l'esecuzione, la movimentazione e la manutenzione delle risorse che si hanno a disposizione. Tale materia dunque coinvolge molteplici settori (trasporti, progettazione, produzione etc.) interconnessi tra di loro. Per tal motivo, la logistica risulta essere una materia molto complessa da studiare dove l'uso della simulazione può portare grandi benefici. Infatti la modellazione e simulazione è uno strumento strategico in grado di supportare le fasi di analisi e report come anche le operazioni ed il training.

Attualmente, la simulazione è capace di simulare molteplici layers con tutte le loro interconnessioni e, mediante l'utilizzo di speciali agenti intelligenti, si automatizza il tutto senza che un'unica persona debba occuparsi di ogni singolo elemento che agisce sul sistema. Dunque, grazie alla simulazione, si possono riprodurre sistemi molto complessi sia internamente, ovvero con singoli elementi che hanno comportamenti di per sé difficili da riprodurre (come l'essere umano), sia esternamente ossia con molte entità che interagiscono tra di loro.

L'utilizzo dei serious games permette di ottimizzare il training al personale per via del peculiare capacità di coinvolgere l'utente nell'operazione su cui si sta addestrando. In questo contesto le tecnologie innovative come l'augmented e la virtual reality danno un notevole valore aggiunto aumentando considerevolmente l'immersività della simulazione. In aggiunta, attraverso l'uso delle web Technologies, Internet of Things & Cloud è possibile sviluppare nuovi approcci e soluzioni (e.g. smart control, supply chain management, big data models); per esempio con il crowdsourcing è possibile sfruttare le conoscenze e le esperienze dei molteplici esperti in materia degli scenari simulati. Infine, un'altra caratteristica molto utile nel campo della simulazione è l'interoperabilità. I simulatori scambiandosi dati fra di loro, riescono a riprodurre uno scenario complesso con un livello di dettaglio molto elevato federandosi tra loro. Il Simulation Team dell'Università di Genova (www.simulationteam.com) è molto attivo nel campo della Modellazione e Simulazione e, nel corso degli anni, ha accumulato un'esperienza e conoscenza molto elevata grazie anche alla sua rete Internazionale. Numerosi sono i progetti sviluppati, tra i quali si può menzionare, ST_VM (Virtual Marine) un simulatore innovativo che simula la maggior parte delle operazioni svolte in un porto marino per il training del personale (e.g. Gantry Cranes, Transtainers, Straddle Carriers, COntstackers & Trucks, Decision Theater), un progetto che ha come scopo lo sviluppo di una piattaforma di pianificazione strategica per la verifica e la convalida di soluzioni e procedure alternative nella Pubblica Amministrazione, ed infine KATRINA LIKE una Joint Venture che ha dimostrato la possibilità di modellare scenari di crisi nazionali e di simulare disastri naturali e il loro impatto sulla rete logistica considerando tutte le possibili vie di trasporto (aria, terra, mare).

Riccardo Di MATTEOriccardo.dimatteo@simulationteam.com

Riccardo Di Matteo, è diplomato presso la Scuola Militare Aeronautica Giulio Douhet a Firenze ed ha conseguito la Laurea Triennale in Ingegneria Meccanica e Magistrale in Ingegneria Meccanica Progettazione e Produzione all'Università degli Studi di Genova. È stato coinvolto in progetti di ricerca riguardanti la simulazione di reti eterogenee di sistemi autonomi per il Centro di Ricerca NATO STO CMRE ed ha partecipato a diverse conferenze internazionali come Summersim e Springsim (Society for Computer Simulation) sia come autore che come speaker di paper scientifici. Attualmente sta svolgendo un Dottorato di Ricerca in Ingegneria Meccanica e Simulazione presso l'Università di Genova ed è membro attivo del Simulation Team.



L'uso delle infrastrutture può diventare flessibile?

Dopo 4 anni di ricerca e sviluppo è stato messo a punto il primo dispositivo di segnaletica direzionale connesso.

iGirouette® è un dispositivo composto da un palo sul quale si trovano due frecce rotanti ognuna a 360°. Queste sono dotate, su ogni faccia, di schermi a LED, iGirouette® è collegato a Internet (sia attraverso una scheda GMS, sia direttamente con un cavo di rete) e viene gestito, da remoto, utilizzando una piattaforma Internet.

L'apparecchio iGirouette® può informare sulle distanze da percorrere, sulle modalità di trasporto da utilizzare così come sui tempi di percorrenza previsti. I campi d'applicazione di iGirouette® sono illimitati; nel centro urbano, in un quartiere fieristico, in un parco divertimenti, durante un evento sportivo o culturale, nel corso di una manifestazione.

iGirouette® permette di visualizzare le informazioni in tempo reale per quanto riguarda gli eventi, di indicare le direzioni da seguire durante le visite, di calcolare i tempi di percorso in funzione di una determinata destinazione, prevedendo anche la modalità di trasporto più adatta.

La redazione di Sistemi di Logistica, ha posto una serie di quesiti all'Azienda Charved Digital Media che ha elaborato il progetto, a cui sono state date le risposte che seguono.

Le informazioni che fornisce iGirouette® possono essere legate ai flussi di traffico sulle reti in modo da avere anche funzioni di indirizzamento?

Poiché si parla di segnaletica digitale, connessa e in grado di fornire informazioni in tempo reale, va da se che il dispositivo iGirouette® sia dinamico e facilmente adattabile. È stato pensato al fine di poter integrare tra loro dati connessi a tipologie di reti infrastrutturali differenti (autostrade, treni, bus, tram, metro, parcheggi, ecc.). Si tratta di creare un'interfaccia tra iGirouette® e le basi dei dati disponibili (solitamente in Open Data) affinché le informazioni relative alle differenti reti infrastrutturali possano essere diffuse sui dispositivi iGirouette®, che installati in punti chiave permettono di gestire i flussi di circolazione in tempo reale.

È stato fatto uno studio sulle possibilità di legare le informazioni alle capacità delle reti infrastrutturali?

Il dispositivo iGirouette® può, essere connesso a diversi tipi di reti infrastrutturali come quelle di una città, di un centro commerciale, di un centro sportivo, di una stazione metro, ...Tutte le possibilità di impiego sono possibili e attuabili con iGirouette®.

Gli Enti pubblici che possibilità hanno di ottimizzare in maniera dinamica le informazioni agli utenti?

Attraverso il software di programmazione fornito insieme ad iGirouette®, è possibile per qualunque ente programmare le informazioni che verranno diffuse su iGirouette®. In questo modo è possibile creare messaggi prioritari, messaggi automatici, messaggi integrati all'Open Data. È anche possibile per gli amministratori di iGirouette®, di moderare i contenuti in diffusione: solo gli amministratori di iGirouette® potranno validare e diffondere informazioni su iGirouette®.

È possibile anche per chiunque, attraverso l'app iGirouette®, ottenere messaggi personalizzati in funzione della direzione ricercata. Per esempio: se state passeggiando per Roma e decidete di recarvi alla Fontana di Trevi potete recarvi di fronte ad un iGirouette® e chiedere la direzione da seguire attraverso l'app: una freccia su iGirouette® vi indicherà la direzione da seguire oppure il tempo che ci vorrà per raggiungere il luogo da quel punto (secondo il metodo di trasporto che voi avete determinato).

Il mercato di riferimento è di tipo privato o pubblico e quali sono le documentazioni disponibili?

I campi di applicazione di iGirouette® sono infiniti. Il mercato sul quale iGirouette® si apre oggi non ha target di riferimento particolari. Le possibilità di personalizzazione e di gestione del dispositivo sono talmente ampie che ognuno può trovare un uso adatto ai suoi bisogni: per la gestione dei flussi dei clienti, dei viaggiatori negli aeroporti, per accompagnare i percorsi turistici presenti in ogni città o all'interno di un sito culturale, ecc.

LA REDAZIONE

segreteria.giordanoeditore@gmail.com





Remigio Ratti

L'asse ferroviario del San Gottardo

Economia e geopolitica dei transiti alpini

Collana: Le sfide della Svizzera

Armando Dado Editori 2016

€ 16,50

ISBN 978-88-8281-447-2

Recensione di Pasquale Persico

Il libro di Ratti si presenta, anche, in forma di romanzo storico, ma l'approccio teorico neo istituzionale inquadra al meglio la storia economica, sociale e politica della linea ferroviaria del San Gottardo.

La ricostruzione storica è una galoppata colta ed affascinante tra storie e geografie dei luoghi fino a farci capire che la scrittura delle vicende è frutto di vicende complesse ma che possono essere lette con semplicità. Il racconto, pertanto, spoglia i suoi protagonisti dalla retorica politica ed individua le forze che a diverso titolo propongono l'intero ciclo di vita del progetto fino alle fasi storiche attuali di riposizionamento e rigenerazione contemporanea del percorso progettuale che consente il collegamento tra nord Europa e Sud Europa facendo della Svizzera una Nazione ponte, con forte autonomia rispetto all'Europa in evoluzione verso l'unione ma, per fortuna, secondo l'autore, cerniera di traffici e movimenti culturali.

E così i capitoli del libro si susseguono veloci e piacevoli nel racconto della genesi dei luoghi e del salto concettuale legato alla nazionalizzazione per realizzare economie di scopo e di efficacia consentendo ai privati di dedicarsi allo sviluppo dell'industria ferroviaria ed alle tecnologie connesse.

Cruciale, poi, la descrizione dei temi relativi all'epoca d'oro del secondo dopoguerra con le economie di diversità in forte sviluppo fino alla crisi degli anni '70.

Ma è proprio la crisi che consente una riflessione lunga sul bacino di mercato del San Gottardo e del suo potenziale rispetto agli assi ferroviari del Sempione e del Brennero, e le ferrovie svizzere, uniche non deficitarie nel panorama europeo, poterono alimentare idee nuove per il loro rilancio nella sopravvenuta ipotesi di una unione europea più aperta ed integrata.

Certo non aiutavano le decisioni quanto avveniva in Italia in termini di debolezza della politica strutturale a vantaggio della politica congiunturale e redistributiva, e quanto avveniva in Europa ma oggi a posteriori si valuta con lungimiranza il 9 dicembre 2007 l'apertura al traffico della galleria del Lotschberg, lungo l'itinerario del Sempione, il 2016 con l'apertura del San Gottardo a cui seguirà il 2020 quella del Monte Ceneri (Bellinzona Lugano).

Oggi con enfasi nuova si parla di concezione globale svizzera e si fa strada una nuova visione delle aree vaste urbane e non urbane attraversate dalle ferrovie e dalle nuove autostrade. Questa nuova visione pone al centro della riflessione la connettività globale in evoluzione e la necessità di rivisitare il tema delle infrastrutture e dei trasporti fino a concepire una politica economica di area vasta basata su un approccio multi scalare e transnazionale rompendo definitivamente i tradizionali approcci di politica regionale classica.

Il ragionamento si fa affascinante e il tema Alpitransit tra globale e locale riceve apporti multidisciplinari e richiede un coordinamento multiculturale.

Convergenze e divergenze tra Italia, Svizzera e Germania appaiono spesso ma sono anche arcobaleni da interpretare con colori di incoraggiamento ad andare oltre guardando alle spinte che arrivano da oriente e da occidente senza trascurare la nuova centralità del Mediterraneo dopo l'intrapresa dell'allargamento del canale di Suez.

Ecco il tema della geopolitica che allarga la visione e spinge il ricercatore infinito ad immaginare nuove risvegli di luoghi e porti ritenuti in decadenza rispetto alla storia dei transiti.

Il Mediterraneo come Piazza di Scambio con L'Oriente ed il Sud-Est Asiatico, Il San Gottardo entra nella nuova storia, La rinascita dei Porti liguri, Nuovi scenari Macroregionali e Metropolitan, diventano capitoli per suggerimenti importanti ed ipotesi di ricerca applicata.

Non Navigare a vista ma guardare alla produzione di grandi infrastrutture tra la pianura padana e l'oltre Svizzera è la raccomandazione forte del finale del libro che apre alla prospet-

tiva di un asse forte di terziario avanzato, manifatturiero ed urbano a forte valenza ambientale e culturale che congiunge l'area metropolitana milanese allargata a Lugano e Zurigo che apre anche prospettive tra Lugano ed il Mediterraneo.

La visione si fa progetto ed il dettaglio non manca fino ad essere percepita come visione strategica che dialoga con la globalità ma non perde nazionalità ma rivede i confini in una concezione della città e delle reti connesse, come infrastruttura complessa, aperta, inclusiva ed incompleta che consente ai contesti locali di partecipare in maniera diversa ai temi della globalizzazione.

La storia si intreccia e la geografia dei luoghi è racconto di nuove scritture dove la interdipendenza è storia di protagonisti istituzionali e degli stakeholders che rinnovano i temi del vivere e del convivere con problemi a dimensioni multiple che conviene studiare per proporre suggerimenti ed azioni, per un protagonismo partecipativo che prevede impollinazioni imprevedute come la scomparsa delle Alpi come ostacolo allo sviluppo civile e plurale, malinconicamente evocato, perché in ritardo, da Camus nel suo libro più noto.

Il sogno realizzato o in realizzazione LuMiMed (Lugano Milano Mediterraneo) non si contrappone necessariamente ad altri interventi ma si mostra come valore aggiunto, innesto per la crescita, di una visione in cui La Svizzera è finalmente fortemente connessa all'Europa, al Mediterraneo e all'Oriente senza rinunciare ad una indipendenza culturale ed istituzionale investendo in governance (governance) cognitiva aperta tra mobilità ed ambiente, tra economie gestionali dei privati (vettori ed operatori della logistica) fino a salire di scala inserendosi nei processi macroeconomici e geopolitici generali, non dimenticando che il suo territorio è fatto di città e luoghi connessi (altra città) pieni di urbanità che ha bisogno di riposizionarsi nel contemporaneo senza rinunciare a livelli di civiltà in transizione, oggi fortemente in pericolo in altre parti del mondo.

In questo senso l'asse ferroviario del S. Gottardo è anche progetto di nuova umanità.

