

Sistemi di Logistica

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

Sistemi di Logistica

Anno XI - n. 3

Settembre 2018

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. +39 081.18531135
Fax +39 081.3951646
segreteria.giordanoeditore@
gmail.com

Editore

Giordano Editore
via Santa Brigida, 6
80132 Napoli
Tel. +39. 081.18531135
Fax +39.081.3951646
www.roccogiordanoeditore.eu

EDITORIALE

2 Il Manager e l'Uomo

[Rocco Giordano]

DOCUMENTI

4 Un Federalismo dei valori. Parte II

[a cura di Rocco Giordano]

POLITICA DEI TRASPORTI

18 Il cambiamento organizzativo delle relazioni industriali

[Riccardo Mercurio]

22 Il Mezzogiorno nella stagione dell'incertezza

[Paolo Pantani]

LOGISTICA

25 La terziarizzazione dei trasporti e della logistica

[Ennio Forte]

MOBILITÀ & TRAFFICO

32 La mobilità va a ruota libera

[Fabio Cucciniello]

IN MEMORIA DI SERGIO MARCHIONNE

Il Manager e l'Uomo

di ROCCO GIORDANO

Ei fu... così direbbe il Manzoni all'annuncio della morte di Marchionne. Il mondo economico qualche giorno fa è rimasto attonito all'annuncio della severità del male che aveva colpito il CEO di FCA, uomo di punta del Gruppo Fiat.

Manager illuminato, severo (prima con se stesso), curioso di conoscere e di innovare soprattutto i processi.

Qualche anno fa, la Rivista Sistemi di Logistica, aveva riconosciuto il merito di Marchionne quando dalla Provincia Italia, ha proiettato Fiat nel sistema economico globale, in particolare dell'automotive.

Allora così commentammo quello che il Corriere Economico aveva pubblicato il 18 giugno dell'anno 2012: «9 tappe», le più importanti, hanno ridisegnato la politica di Fiat a partire dal 2004:

- 7 giugno 2004, Sergio Marchionne viene nominato Amministratore Delegato Fiat
- Febbraio 2005. Si scioglie l'accordo con GM che paga 1,55 miliardi di euro per cancellare il Put. Quei soldi furono saggiamente utilizzati per rientrare dal pesante debito che Fiat aveva nei confronti delle banche. (Questa tappa è stata letta da alcuni in maniera diversa, nel senso che fu un lavoro «ingegnoso» di Marchionne da ingegneria finanziaria con un forte recupero di capitali all'estero). Restiamo ai fatti, quella mossa di forte alleggerimento del debito consente a Fiat di riposizionarsi nel panorama industriale internazionale se non mondiale.
- Aprile 2006. Marchionne diventa Presidente di Cnh che ha il cuore del business nel settore delle macchine movimento terra ed ha sede negli USA.
- Giugno 2009. Marchionne mette a segno un altro colpo di fioretto quando dopo un accordo con Chrysler, in profonda crisi, ne diventa Amministratore Delegato.
- Maggio 2010. Accompagna le sue cariche di manager industriale con quella di uomo di finanza entrando nel CdA di Exor «Cassaforde» del Gruppo.
- Settembre 2010. Viene definita ed approvata la scissione fra l'attività auto e quella del settore industriale, ovvero si hanno due grandi «tronconi» di politica industriale di Fiat: Fiat Auto e Fiat industriale.
- Gennaio 2011. Questa separazione industriale diventa anche separazione effettiva all'interno del Gruppo con quotazioni separate, Fiat e Fiat industriale alla borsa di Milano.
- Gennaio 2012. a Detroit viene presentata la Dodge Dart la prima vettura Chrysler realizzata su architettura Fiat. Il Lingotto sale al 58,5% di Chrysler.
- Maggio 2012. Fiat industriale propone al CdA l'integrazione con Cnh, nel progetto c'è un unico titolo da collocare alla Borsa di New York.

Questa lettura per tappe, molto semplificata, porta a questa sintesi.

Fiat ormai è un Gruppo di livello mondiale che ha il cuore in America e qualche stabilimento in Italia ad un riconoscimento di primario Gruppo industriale mondiale.

Da allora altre tappe sono state raggiunte, ma sarebbe troppo lungo il commento!

* * *

L'Uomo si caratterizzava per il Suo maglione blu, con il quale non aveva remore ad incontrare capi di Stato come Obama e Trump, ma anche Sindaci di paesini, che magari avevano da fare richieste meno complesse e più semplici.

Sapeva ascoltare; non era un manager che sentiva solo, ma al contrario ascoltava ed operava.



Certo che conosceva anche i suoi limiti, soprattutto sul piano della politica industriale, ma aveva saputo circondarsi di manager con grandi capacità tecniche e animati da forte dedizione.

Mi sia consentito un riconoscimento al Presidente del Gruppo Fiat John Elkann, che nel silenzio degli anni, ha imparato a conoscere da Marchionne i tempi ed i modi delle scelte che sono capaci di «tenere» a freno i mercati finanziari e dare continuità alle politiche del Gruppo.

Il nostro augurio è che l'impronta di Marchionne resti indelebile all'interno del complesso «sistema» Fiat e che oltre al merito del manager, va tutta la nostra stima e riconoscenza all'Uomo solo per una appartenenza, da Dirigente pensionato, del Gruppo Fiat.

ROCCO GIORDANO

r.giordanoeditore@gmail.com



20 REGIONI SONO TROPPE!

Un federalismo dei valori. Parte II

a cura di ROCCO GIORDANO

Nel numero di giugno di *Sistemi di Logistica*, abbiamo pubblicato la prima parte, quella più importante, dello *Studio della Fondazione Agnelli diretta da Marcello Pacini negli anni che vanno dal 1992 al 1996, dal titolo «Un federalismo dei valori»*.

Su questo numero il secondo passaggio di quello studio.

LA NUOVA GEOGRAFIA ECONOMICA E LA RIFORMA DELLO STATO*

Riforme istituzionali e futuro dell'economia

L'interesse della Fondazione Giovanni Agnelli per i temi della riforma dello Stato, oggi al centro del dibattito politico, nasce dalla convinzione che la ricerca di soluzioni positive alla grave crisi politica e istituzionale abbia conseguenze di grande rilievo anche sulle prospettive future dell'economia italiana. In particolare, le ricerche condotte in questi mesi sulla nuova geografia economica e sociale delle regioni italiane ci portano a concludere che è necessario un disegno di riforma della «forma dello stato» tale da incorporare, in un quadro di rinnovata unità nazionale, una più forte ispirazione regionalista e dare così alle regioni economiche italiane forme di governo più forti ed efficienti. Si tratta di una condizione senza la quale il nostro paese avrà difficoltà a mantenere un posto di rilievo all'interno dell'economia europea e mondiale.

La necessità di riforma emerge sia osservando le trasformazioni economiche e politiche in corso a livello internazionale sia riflettendo su alcuni persistenti nodi problematici della vita italiana. Come abbiamo già avuto modo di sottolineare in altre circostanze, nei prossimi decenni le sorti economiche del nostro paese saranno sempre più influenzate dalla nuova competizione fra città, territori e regioni, che già si sta manifestando a livello europeo.

Le logiche economiche mostrano che per affrontare con successo la riorganizzazione mondiale dell'economia ciascuna impresa dovrà fare maggiore affidamento sulle capacità del proprio sistema territoriale di mantenere, promuovere e attrarre attività economiche, risorse finanziarie e umane. Da un lato, infatti, il processo di integrazione europea trasferisce a livello transnazionale e comunitario logiche e strumenti di intervento fino a ieri di competenza degli stati nazionali. Dall'altro, il compito di organizzare lo spazio economico, di creare l'ambiente esterno in cui si possa esprimere una vitale attività economica, sembra ormai spostarsi dal livello centrale al livello regionale. Di qui la necessità di avere istituzioni regionali in grado di esercitare un ruolo forte e autonomo nel governo dei fenomeni economici e sociali, per mezzo di adeguati strumenti legislativi, operativi e finanziari.

Come ben mostra l'esempio di alcune nazioni europee, dimensione comunitaria e rafforzamento dei livelli regionali non sono in opposizione né comportano peraltro uno svuotamento delle funzioni dello stato, al quale devono restare alcune fondamentali competenze; certamente, però, comportano l'abbandono di un modello centralista di stato.

*Testo del curatore già pubblicato nel «Contributo di ricerca» Nuove regioni e riforma dello Stato, Torino, Fondazione Giovanni Agnelli, gennaio 1993. Sono qui raccolti in forma sintetica i risultati di un lavoro di ricerca collettivo e di uno sforzo di riflessione condotto dai ricercatori della Fondazione Giovanni Agnelli, anche sulla base di altre ricerche promosse dalla Fondazione e realizzate da studiosi esterni nell'ambito di un programma che aveva, e ha, la finalità di indagare i nessi fra le trasformazioni economiche in atto nel paese e la riforma dello Stato.

*Allo Stato devono restare
alcune fondamentali
competenze in particolare
programmazione e controllo*



*Occorre riflettere su aspetti
specifici della riforma
costituzionale*

Guardando, per un altro verso, alla situazione nazionale, la questione meridionale rappresenta la variabile endogena più drammatica, che spinge anch'essa nella direzione di un rinnovato regionalismo. Per la gestione dello sviluppo, del Sud come del Nord, appare sempre più necessario ragionare e progettare su scala europea, ma poi puntare sul «montaggio» locale dei fattori di sviluppo e dei progetti, attribuendo alle forze di governo regionali la responsabilità e la gestione delle scelte di sviluppo. Tra tante illusioni venute meno negli ultimi anni vi è infatti anche quella della possibilità di imporre lo sviluppo dall'esterno. L'esperienza di questi decenni insegna che, in assenza della capacità di autogovernarsi e persistendo l'attuale situazione di dipendenza finanziaria, le regioni meridionali non usciranno dallo stato di minorità. Non si deve peraltro dimenticare quanto essenziale sia per tutti noi un riferimento unitario, che ha nella cultura e nella storia i riferimenti più profondi. L'Italia è stata nazione ben prima di avere espresso uno stato unitario, e può trovare in forme molto più articolate quadri istituzionali perfettamente compatibili con la sua storia, la sua identità, la sua articolazione territoriale e urbana.

Le attuali regioni sono inadeguate

La tesi secondo la quale la riforma del rapporto Stato-Regioni rappresenta una condizione necessaria di un più generale processo di riforma dello Stato ha trovato molti consensi tra le forze politiche. Questa convergenza piuttosto ampia sul tema di un regionalismo più forte si è manifestata, ad esempio, nell'accordo raggiunto nel corso della precedente legislatura in sede di Commissione bicamerale intorno alla proposta di modificare l'art. 117 della Costituzione, attribuendo alle Regioni maggiori competenze e definendo con precisione quali compiti «residuali» debbano restare allo Stato.

Senza dimenticare che alcune forze politiche sono andate decisamente più in là, schierandosi apertamente sul terreno del federalismo, occorre sottolineare che il solo fatto di riconoscere la necessità dell'inversione dell'art. 117 della Costituzione suscita legittimamente un interrogativo preoccupato: sono in grado le attuali Regioni di assolvere i nuovi e più onerosi compiti? La risposta è oggi negativa: l'esigenza di una riforma del livello di governo regionale si impone, anzi, con almeno altrettanto forza di quella che si avverte per il livello nazionale. Siamo infatti alla presenza di un altro aspetto della crisi italiana: la contestuale delegittimazione dell'Ente regione, la sua comprovata inefficienza in troppo numerosi casi. È sotto gli occhi di tutti, per non fare che un esempio, il fallimento clamoroso dell'effettiva gestione delle competenze regionali nell'ambito della formazione professionale. Come è noto, la formazione professionale è un elemento strategico per la valorizzazione delle strutture economiche di un territorio. Eppure, le Regioni finora hanno gestito la formazione professionale con logiche che non hanno nulla a che vedere con le reali necessità economiche dell'ambiente entro cui esse operano. Le logiche seguite, peraltro sempre di «piccolo cabotaggio», sono state diverse: logiche di partito e di clientela, certamente non logiche di modernizzazione economica.

Appare dunque necessario concentrare l'attenzione proprio sulla dimensione regionale e sulle modalità con cui operare su di essa per cogliere tutte le potenzialità del processo in atto. In quest'ottica sarà eventualmente possibile riflettere anche su specifici aspetti della riforma costituzionale in itinere che meritino qualche attenzione o ritocco. Occorre infatti preparare adeguatamente il campo di atterraggio regionale di questa fondamentale riforma dello Stato.

La riforma in senso regionalista deve trovare soluzioni per assicurare il massimo possibile di innovazione, di efficienza, di legittimità allo stesso attore regionale. Il che può implicare la consapevole ricerca di una discontinuità tra le attuali Regioni e i nuovi attori del nuovo sistema. Nuove Regioni per la nuova Italia, ecco quanto ci sembra indispensabile. Un rimescolamento di classi politiche, burocrazie, interessi discenderà in ogni caso dalle nuove funzioni e responsabilità, se accompagnate (come è indispensabile) da novità nella finanza locale e nei sistemi elettorali. Una classe politica regionale responsabile in modo molto più diretto di quanto accade localmente, e più chiaramente oggetto di scelta diretta da parte degli elettori, rappresenta di per sé una differenza, soprattutto nel Sud. Ma ciò potrebbe non bastare per il salto di qualità necessario.



È allora opportuno riflettere sulla possibilità che ipotesi di ridefinizione territoriale rappresentino un elemento importante, forse fondamentale, per la ricerca di questa innovazione forte. Ma in ogni caso una riflessione territoriale che accompagni la riflessione istituzionale rappresenta la ripresa di un dialogo di importanza cruciale, che tuttavia non si realizzò, a livelli adeguati, alla Costituente né successivamente. È infatti necessario chiedersi se l'apparato delle circoscrizioni statistiche nate centotrent'anni fa per tutt'altri fini, e da allora marginalmente ritoccato (probabilmente in peggio) debba davvero rappresentare l'impalcatura territoriale su cui riversare una vera e propria rivoluzione istituzionale, dopo che questo apparato ha sostenuto con difficoltà i ben più leggeri compiti dell'attuale fase regionale.

Quattro tesi per il regionalismo

La materia è inedita, e richiede un avvicinamento graduale. Per semplicità, formuleremo il nostro ragionamento per tesi.

La prima tesi è che la riforma in atto deve essere l'occasione per riflettere sulla dimensione stessa della «regionalità». Il potenziamento dell'Ente regione non può prescindere da una rivisitazione critica, in un quadro profondamente mutato, di questo concetto-chiave, il cui senso ultimo non può oggi non essere diverso da quello che avevano in mente i costituenti, come diverso è il quadro economico, sociale, territoriale. La stessa riflessione intorno alle funzioni da conservare al livello centrale non può prescindere da un ragionamento intorno alle nuove modalità della vita sociale, culturale ed economica, e intorno al conseguente significato di diverse scale territoriali della politica e dell'amministrazione.

Lo sviluppo deve essere il criterio guida in questa ricerca e la regione deve essere innanzitutto un progetto per lo sviluppo. Nessuno nega che il rispetto dell'identità culturale di ciascuno deve essere tenuto nel debito conto e che i criteri economici che verranno proposti non sono sufficienti per procedere a un ridisegno regionale. Tuttavia, essi sono necessari e oggi una considerazione preoccupata delle prospettive economiche dei diversi sistemi territoriali italiani deve avere la precedenza rispetto a considerazioni di storia e cultura locale.

La seconda tesi è che la riforma non può essere intrinsecamente contraddittoria, affidando gli oneri e gli onori dell'autonomia a entità che per natura non potrebbero realmente essere autoprospulsive. La creazione di nuove dipendenze dovrebbe essere vista come un fallimento del disegno – e se l'errata identificazione dimensionale dei nuovi attori o la natura inadeguata dell'autonomia fiscale porteranno in questa direzione, si sarà messa in piedi una debole e inutile forma di decentramento di superficie.

L'obiettivo di raggiungere o di avvicinarsi all'autosufficienza finanziaria comporta naturalmente una revisione sostanziale dei meccanismi di prelievo fiscale, nella direzione di un'ampia autonomia impositiva delle Regioni, e insieme l'abbandono delle vecchie logiche di trasferimento delle risorse, che hanno sovente portato, e non soltanto nel caso delle politiche di trasferimento a favore del Mezzogiorno, a scelte non eque e poco efficienti. Questo non significa, si badi, rinunciare al criterio fondamentale della solidarietà delle regioni più ricche verso quelle più povere, né al ruolo dello Stato nella gestione di quelle politiche di trasferimento che ancora occorreranno. Al contrario, soltanto restituendo maggiore equità ed efficienza alla spesa pubblica, responsabilizzando le Regioni sull'obiettivo dell'autosufficienza attraverso opportuni meccanismi finanziari e operando per eliminare quelle situazioni di dipendenza che non appaiono motivate da particolari condizioni di indigenza e arretratezza, sarà possibile allo Stato organizzare con efficacia politiche di effettiva solidarietà verso quelle aree del paese che non hanno, al momento attuale, la possibilità di autosostenersi.

Naturalmente, il problema non è solo di risorse finanziarie, anche se queste sono l'esempio più chiaro. Nel momento in cui attribuiamo nuove ed essenziali competenze alle Regioni, la questione più vasta è se sia possibile alimentarsi di risorse locali adeguate alla gestione di sfide globali, innanzitutto di risorse umane per i quadri tecnici e di governo, quando i bacini di riferimento umano di alcune regioni risultano pari a quartieri di grandi città.

La terza tesi è che le innovazioni introdotte dalla legge 142 con l'individuazione dei soggetti metropolitani, e più in generale le problematiche derivanti dall'evoluzione



*Uno dei temi fondamentali è
la dimensione fiscale
e autonomia finanziaria*

delle città e delle reti urbane, suggeriscono di non dimenticare in sede di riforma tutta la complessa questione dell'interazione-integrazione tra la scala e le funzioni dei governi regionali, e le esigenze di collaborazione tra i grandi governi metropolitani.

La quarta tesi è che una rivisitazione della concreta taglia territoriale delle regioni attualmente previste in sede di dettato costituzionale deve essere fin d'ora al centro del dibattito delle forze politiche e dell'opinione pubblica. È infatti importante definire al più presto le procedure attraverso le quali un nuovo disegno delle regioni accompagni o segua da vicino il processo di ridefinizione della forma di Stato. Deve, in altre parole, maturare la consapevolezza che un rimescolamento di carte territoriali, costringendo a fare i conti con nuovi interessi, nuove realtà, nuove risorse, può rendere più plausibile la riorganizzazione funzionale e organizzativa. D'altronde i benefici effetti che riteniamo si associno a una riorganizzazione territoriale delle regioni potranno essere colti solo se scatterà una revisione della loro organizzazione funzionale: a partire dagli statuti e dai sistemi elettorali, fino all'organizzazione degli uffici, ai rapporti con la società civile e così via.

Abbiamo dunque cercato di enucleare gli elementi di «sapere positivo» a conforto di queste tesi, raccogliendoli intorno a due fondamentali criteri di razionalità economica, che possono e, a nostro parere, devono guidare la riflessione per un ridisegno concettuale, giuridico e geografico delle regioni italiane.

Il primo criterio postula l'autonomia finanziaria come fondamento dell'autogoverno regionale. Il secondo criterio suggerisce di prendere in considerazione quelle dimensioni territoriali che possano favorire progetti di sviluppo economico dei prossimi decenni.

Dimensione fiscale e autonomia finanziaria

Si è detto come l'attribuzione di nuove funzioni alle Regioni deve essere accompagnata da una contemporanea revisione dei meccanismi fiscali, in modo da garantire loro una reale autonomia finanziaria. Ovviamente una quota delle entrate dello Stato deve essere comunque destinata al riequilibrio del territorio e alla garanzia di alcuni standard minimi, uguali per tutti i cittadini nell'intero territorio dello Stato, per determinate prestazioni. Tuttavia tale perequazione non deve essere di natura o dimensioni tali da stravolgere ogni obiettivo di responsabilizzazione delle regioni nella garanzia degli equilibri tra prelievo e spesa. Tenteremo allora di articolare una serie di riflessioni che prendono spunto da tali premesse. In particolare, in questo paragrafo si tenterà di valutare il grado di autosufficienza finanziaria delle regioni desumibile a partire dai dati disponibili (1989) e l'eventuale esistenza di una soglia minima demografica per le regioni, al di sotto della quale vengono a mancare i presupposti per una reale autonomia finanziaria.

Per valutare la capacità delle singole regioni di «coprire» le spese ad esse imputate con entrate proprie si sono rapportati i dati di entrata ai dati di spesa (al netto della spesa per interessi sul debito pubblico) e, successivamente, si sono trasformati i dati regionali al 1989, resi disponibili dalla ricerca di Piperno e Maggi¹, in valori che postulano il raggiungimento del pareggio primario di bilancio, ossia nei valori che presumibilmente si raggiungeranno nel 1992 a seguito della cosiddetta «manovra Amato».

La tabella 1 e la figura 1 segnalano la diffusione della non autosufficienza finanziaria sull'intero territorio nazionale e non solo al Sud: sono ben quattro le regioni del Nord (assieme a una regione del Centro e alle otto regioni meridionali) che palesano difficoltà finanziarie anche nell'ipotesi, qui adottata, di azzeramento del disavanzo primario nazionale.

Delle tredici regioni non autosufficienti, due (Liguria e Friuli) hanno un tasso di copertura compreso tra 75 e 100; otto regioni hanno un tasso compreso tra 50 e 75; sotto al 50 per cento rimangono Molise, Basilicata e Calabria.

Lo studio dei tassi di copertura finanziaria delle regioni italiane evidenzia tre relazioni funzionalmente significative. Vi è, in primo luogo, una correlazione fra grado

¹Si veda il saggio di M. Maggi e S. Piperno, «Analisi della distribuzione del beneficio netto regionale della spesa pubblica: una stima per il 1989», pubblicato nel «Contributo di ricerca» Nuove Regioni e riforma dello Stato, Torino, Fondazione Giovanni Agnelli, 1993.



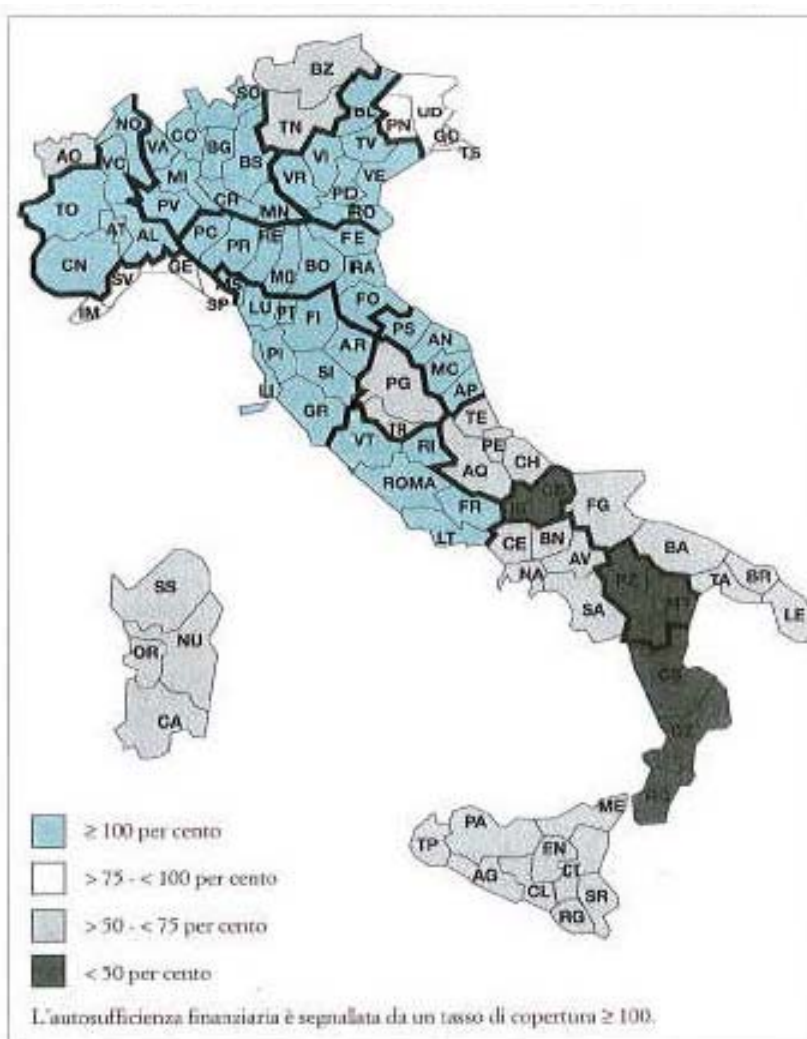
di autosufficienza e posizione geografica della regione, che tuttavia non giustifica una prospettiva meramente dualistica (regioni al Nord autosufficienti, regioni al Sud non autosufficienti).

Tabella 1. Tassi di copertura finanziaria (con azzeramento del disavanzo primario)

Piemonte	149	Marche	10
Valle d'Aosta	53	Lazio	10
Lombardia	183	Abruzzi	70
Liguria	92	Molise	40
Trentino-Alto Adige	66	Campania	66
Veneto	146	Puglia	67
Friuli-Venezia Giulia	88	Basilicata	37
Emilia Romagna	146	Calabria	41
Toscana	116	Sicilia	62
Umbria	71	Sardegna	58
Italia	100		

Fonte: Fondazione Giovanni Agnelli, 1992

Figura 1. Tassi di copertura finanziaria. Ipotesi di azzeramento del disavanzo primario



Alcune ipotesi di lavoro per definire tassi adeguati di copertura finanziaria

Fonte: Fondazione Agnelli, 1992



In secondo luogo, vi è una correlazione fra grado di autosufficienza e situazione di «specialità» di una Regione, da cui si desume che, a parità di altre condizioni, le regioni a statuto speciale sono più dipendenti.

Infine, si segnala una correlazione forse meno nota, ed è su questa in particolare che vogliamo in questa sede richiamare l'attenzione: la correlazione negativa tra grado di autosufficienza e dimensioni demografiche regionali. Emerge infatti la debolezza (tassi di copertura finanziaria inferiori a 75) di tutte le regioni di dimensioni inferiori al milione di abitanti.

Per poter meglio analizzare questa correlazione è utile introdurre il concetto di residuo fiscale, corrispondente alla differenza tra entrate ricavate da una singola regione e spesa (al netto degli interessi sul debito pubblico) ad essa orientata (si veda la tab. 2), sulla base dei dati effettivi del 1989, che incorporano un disavanzo primario nazionale superiore al milione pro capite.

Tabella 2. Residuo fiscale pro capite delle regioni italiane (in lire 1989)

Piemonte	+ 1.100.000	Marche	- 1.029.000
Valle d'Aosta	- 8.317.000	Lazio	- 1.080.000
Lombardia	+ 2.385.000	Abruzzi	- 3.223.000
Liguria	- 1.818.000	Molise	- 7.034.000
Trentino-Alto Adige	- 4.504.000	Campania	- 3.195.000
Veneto	+ 826.000	Puglia	- 3.173.000
Friuli-Venezia Giulia	- 2.073.000	Basilicata	- 7.458.000
Emilia Romagna	+1.180.000	Calabria	- 5.886.000
Toscana	- 297.000	Sicilia	- 3.571.000
Umbria	- 3.454.000	Sardegna	- 4.458.000
Italia	- 1.187.000		

Fonte: Fondazione Giovanni Agnelli, 1992

Da questa tabella si vede con ancora maggiore chiarezza che l'intera situazione appare fuori dal controllo dello Stato centrale e che sembra saltato qualsiasi criterio di equità fiscale. È difficile giustificare perché un cittadino italiano residente in Piemonte paghi mediamente 1.100.000 lire al sistema e un altro cittadino italiano, risiedendo in Valle d'Aosta, ne riceva invece 8.317.000. È difficile capire il diverso residuo fiscale pro capite di due regioni, Toscana e Umbria, molto simili per paesaggio, economia e società, guidate dalla stessa maggioranza politica e quindi con ragionevoli similitudini nelle politiche di spesa. Come si è già detto, l'appello a una solidarietà fra regioni non basta a giustificare le palesi iniquità che questi dati evidenziano.

Una lettura più approfondita della tabella 2 consente di confermare l'impressione suggerita dai dati precedenti, ossia che esiste una forte correlazione fra residuo fiscale e popolazione regionale (quindi fra autosufficienza finanziaria e dimensione demografica): al crescere delle dimensioni demografiche regionali crescono le probabilità di raggiungere l'autosufficienza finanziaria.

Le regioni più piccole (Valle d'Aosta, Molise e Basilicata) sono anche quelle che dimostrano il residuo fiscale pro capite più basso (oltre 7 milioni di differenza fra spese ed entrate). Le spiegazioni sono diverse ma non contrastanti: la non perfetta divisibilità di una quota degli interventi operati localmente da parte dello Stato; l'esistenza di economie di scala nella produzione di alcuni servizi pubblici; un tasso di occupazione alle dipendenze degli enti territoriali più elevato nelle regioni di piccole dimensioni; il fatto che le regioni meridionali (principali destinatarie della manovra redistributiva) sono mediamente più «piccole» delle regioni del Centro-Nord. Senza dimenticare l'incidenza di altri fattori, si può concludere con sicurezza che la presenza di entità regionali di piccole e piccolissime dimensioni, inadeguatamente dotate sul piano dell'autonomia finanziaria (e nelle quali vi è probabilmente anche un'insufficiente dotazione di risorse umane), costituisce un ostacolo alla riuscita di qualsiasi riforma che preveda un forte decentramento di funzioni alle Regioni.

*Alcune ipotesi di lavoro per
definire tassi adeguati
di copertura finanziaria*



*La nebulosa italiana
presenta sistemi urbani
senza soluzioni di continuità
e troncamenti*

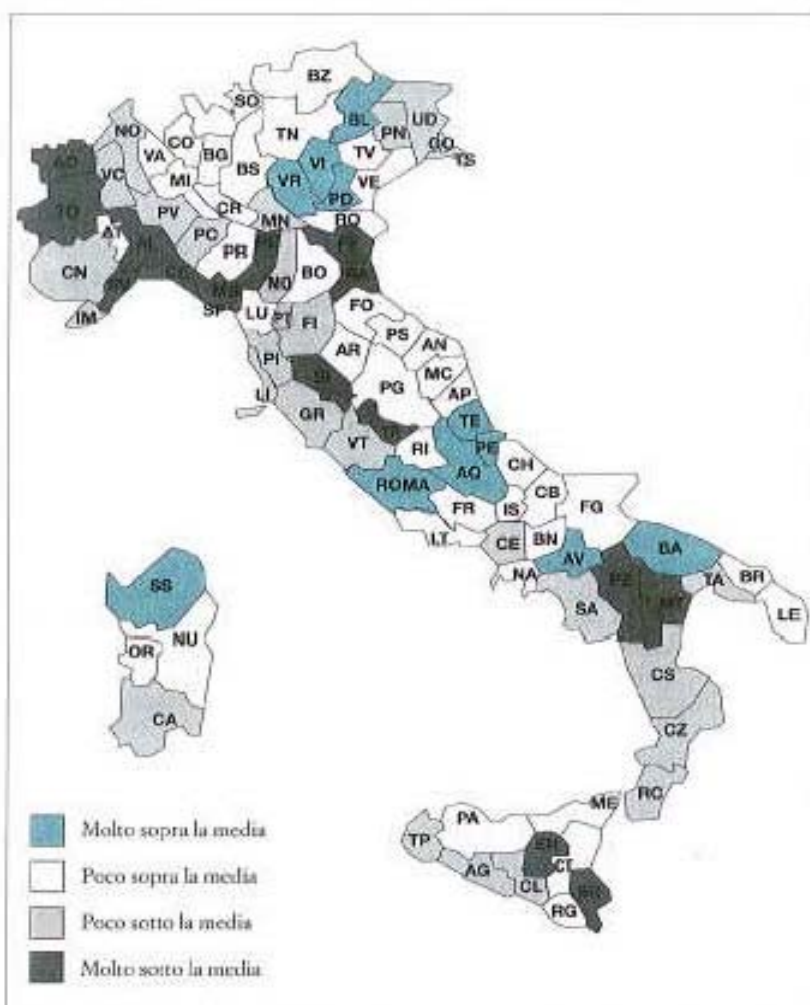
Dimensione territoriale e progetti di sviluppo

Le osservazioni sopra esposte, e le soluzioni che sembrano suggerire, rischierebbero di peccare di eccesso di astrattezza se non affiancate a considerazioni di natura territoriale. Oltreché a criteri di tendenziale autosufficienza fiscale, infatti, un'ipotesi di nuovo disegno regionale deve potersi ispirare a una geografia dello sviluppo italiano capace di individuare potenzialità e dinamiche del territorio. È importante che la «nuova Regione» sia un contenitore amministrativo quanto più possibile adeguato a sostenere i sentieri di sviluppo dell'economia e della società regionali, o a fronteggiarne le emergenze.

Non esistono naturalmente ricette facili o scontate, non fosse altro perché il problema che ci poniamo muta con il mutare della scala di riferimento dei fenomeni. Tuttavia possiamo condurre alcune riflessioni che, con un buon grado di plausibilità, ci portano a identificare sul territorio italiano taluni «aggregati territoriali», la cui portata eccede gli ambiti delle attuali regioni, e ci induce quindi a immaginarne un ridisegno.

Alcuni indicatori di base ci permettono, per quanto suggestivamente, di cogliere alcune tendenze recenti. Se osserviamo una carta del paese su cui siano evidenziati i diversi andamenti provinciali del valore aggiunto complessivo negli anni ottanta (si veda la fig. 2), ad esempio, notiamo una cospicua differenziazione nei comportamenti delle varie province. Aree «ricche» e aree «deprese», non sono caratterizzate da risultati omogenei: e non soltanto perché aree deboli possono mostrare un certo dinamismo, mentre alcune aree ricche segnano vistosamente il passo, ma anche perché troviamo all'interno dei due gruppi – i «forti» e i «deboli» – chi cresce e chi rallenta.

Figura 2. Tasso di crescita del valore aggiunto provinciale negli anni ottanta



Fonte: Fondazione Agnelli, 1992



*L'analisi di contesto
per definire
le macroaree regionali*

Certe macroclassificazioni risultano in questa prospettiva alquanto insoddisfacenti. La Padania, che pure continua a rappresentare uno dei complessi regionali più interdipendenti del paese, presenta un notevole pluralismo di situazioni, articolandosi da Ovest a Est in diversi sistemi economici e territoriali, ciascuno con i propri sentieri di sviluppo, ciascuno con le proprie forze e con le proprie debolezze. E, come si commenta nelle nostre ricerche, «un sistema di sistemi»: a un occidente padano, dove Piemonte e Liguria stanno sperimentando la stanchezza e il rallentamento del sistema industriale (sebbene il Piemonte resti la principale regione esportatrice italiana), fa riscontro un cuore padano dinamico, che dai consolidati risultati della Lombardia si apre oggi sulla vivacità del modello veneto di «crescita diffusa», che interessa anche il Trentino e si giova delle risorse del tradizionale pluralismo urbano della regione. Più eterogenee sono, al confine meridionale padano, le dinamiche economiche delle province emiliane e romagnole.

Se dunque i numerosi vincoli di interdipendenza impongono più intense collaborazioni interregionali, la presenza in Padania di sindromi così marcatamente differenti pone urgentemente il problema di quali istituzioni siano davvero adeguate al governo padano, senza peraltro costituire un argomento a favore di un'unica, grande macroregione.

Il Mezzogiorno scompare in quanto complesso territoriale omogeneo: la grande spinta delle province adriatiche, specie abruzzesi, si incorpora in un continuum che travalica i confini del Sud tradizionale e risale da Lecce alla Romagna. Anche alcune province interne della Campania mostrano un'evoluzione positiva. Al contrario, è la parte più meridionale dell'Italia continentale che invece sembra consegnata alla stagnazione. A loro volta le isole presentano un comportamento provinciale composto.

Nelle regioni centrali mostra una buona tenuta il modello adriatico di sviluppo diffuso fondato sulle imprese piccole e medie, ma ad esso si giustappone un rallentamento della dinamicità toscana. In generale, e anche i dati sugli andamenti degli addetti nell'industria lo confermano, risulta esaltata una macrostruttura territoriale che si sovrappone e forza la tradizionale bipartizione Nord-Sud verso un quadro dinamico longitudinale: una simmetria appenninica (ma che in realtà già taglia la Padania) sembra tendenzialmente distinguere il territorio nazionale in un versante tirrenico e uno adriatico. Il primo, culla dello sviluppo, sembra afflitto da stanchezza e bisognoso di nuovi modelli; il secondo appare abile nello sfruttare le diverse versioni dello «sviluppo diffuso». Roma e l'area romana dispiegano un'ampia propensione alla crescita, che riguarda anche alcune province laziali, come Latina e Frosinone. Queste ultime, estendendo la loro influenza verso Sud, possono in prospettiva svolgere un importante ruolo di traino, coinvolgendo nei processi di sviluppo le vicine province campane. Gli stessi dati dell'urbanizzazione mostrano che il rafforzamento dell'asse Roma-Napoli è oggi più di un'ipotesi. In sintesi, si può osservare che una descrizione delle logiche dello sviluppo e del dinamismo economico a base locale non è più facilmente sovrapponibile agli ambiti regionali né a quelli circoscrizionali.

Un altro elemento fondamentale della conformazione del territorio (e certo non irrilevante per le chance di sviluppo) è la distribuzione del fenomeno urbano. Anche la nebulosa urbana presenta in Italia continuità e troncamenti che non necessariamente sono coerenti con il quadro amministrativo regionale attuale: basti pensare al fitto reticolo padano e alle continuità adriatiche. Ma altrettanto significativo è il ruolo di servizio espresso dall'armatura urbana, specie nei suoi nodi metropolitani: quell'insieme di funzioni centrali che le città svolgono a favore del territorio su cui si esprime il loro effetto di dominanza. I raggi di tale dominanza mutano ovviamente con il variare delle funzioni considerate: se noi appuntiamo l'attenzione sulle funzioni di livello medio-alto (non quelle di rango superiore, in cui l'intero territorio nazionale sarebbe dominato dai poli romano e milanese, se non dalle global cities europee o mondiali), troviamo in Italia un certo numero di capitali lato sensu regionali, caratterizzate da vasti bacini d'utenza, spesso sovraregionali. Le scienze territoriali ci insegnano oggi che possono esistere modelli di sviluppo che prescindono dal ruolo di una metropoli polarizzante – le reti di città, come nel caso veneto o abruzzese – ma ci mettono anche in guardia dall'immaginare tali formazioni come non bisognose di un aggancio a un'area metropolitana forte. Si pone quindi il pro-



blema di garantire ai vari territori una sufficiente fruizione dell'«effetto metropolitano» e alle grandi città un adeguato «spazio di influenza». Da questo punto di vista, l'armatura urbana italiana non pone i problemi di riequilibrio che hanno interessato altri paesi europei, anzi, la pluralità storica delle grandi città potrebbe essere valorizzata, e al tempo stesso costituire una risorsa, di un processo di regionalizzazione forte che inglobasse un allargamento di certi confini regionali e la riduzione del numero delle regioni.

D'altra parte, i confini regionali sono destinati comunque ad essere travalicati sulla base delle «nuove condizioni territoriali» poste da forme innovative di infrastrutturazione. È verosimile aspettarsi che effetti di ristrutturazione territoriale quali quelli, ad esempio, indotti in Francia dall'alta velocità ferroviaria – e ancor più in Europa – si faranno sentire anche rispetto alla territorialità italiana: la deformazione e la compressione virtuale dello spazio dovuta ai tempi accorciati di percorrenza porrà la questione di inventare o reinterpretare i rapporti tra aree metropolitane improvvisamente molto più vicine (è il caso di Milano e Torino, ad esempio, ma anche Firenze e Bologna e Roma e Napoli). D'altra parte, anche al di là dell'alta velocità ferroviaria, possono porsi problemi e occasioni di cooperazione intermetropolitana capaci di rilanciare prospettive di sviluppo. Pensiamo alla questione delle aree interne meridionali e dell'asse Napoli-Bari, o dell'ipotesi interessante di un «progetto» territoriale che legasse le città dello stretto – Reggio Calabria e Messina. Queste brevi osservazioni a volo d'uccello sulle tematiche territoriali ci permettono di formulare alcune conclusioni.

In primo luogo, è sorprendente che, in un momento in cui ogni assetto istituzionale appare essere in discussione, nessuno abbia ancora posto con forza l'esigenza di ridisegnare i profili regionali in concomitanza di una riforma delle competenze di governo dell'Ente regione. Le nostre ricerche, mentre sottolineano che non vi sono serie obiezioni di carattere territoriale al ridisegno regionale, insieme suggeriscono molte valide ragioni per procedere in questa direzione.

L'ipotesi di un ridisegno regionale non comporta peraltro in alcun modo un'opposizione alla logica che individua nelle esperienze di microsviluppo di bacino l'elemento propulsore del recente sviluppo in alcune aree del paese: significa invece dare a queste esperienze una prospettiva e l'opportuno respiro. Non significa nemmeno dimenticare l'esistenza di problemi destinati comunque a travalicare i confini regionali: sono quelli che rimarranno affidati a una gestione nazionale o, meglio, alla capacità cooperativa delle nuove regioni.

Infine, dal complesso delle nostre ricerche emergono alcune indicazioni di fondo per quanto riguarda l'individuazione di nuovi comparti territoriali. Risulta confermata la molteplicità delle formazioni territoriali nel nostro paese: quasi nulla porta oggi a dare a credito alla vecchia – e probabilmente sempre storicamente inadeguata – ripartizione circoscrizionale Nord, Centro e Sud come capace di descrivere bacini omogenei. Tale ripartizione mostra i suoi limiti di fronte a un'accurata analisi territoriale, rispetto sia ai modelli di sviluppo sia ai caratteri delle formazioni sociali. Questo non implica consegnare l'organizzazione del territorio a una frammentarietà incontrollata. Un processo di regionalizzazione che non trascuri il basilare rapporto tra funzioni e ampiezza territoriale, deve puntare a salvaguardare la specificità, superando al tempo stesso l'artificialità di separazioni ormai superate o controproducenti. La plausibilità di ipotesi tirreniche e adriatiche, l'individuazione di una pluralità di sindromi nell'area padana, le connessioni adriatiche, sono indicazioni utili ai fini di un ridisegno, a cui si aggiunge come criterio praticabile, e utile in parecchi casi, la soppressione delle unità regionali di minore taglia.

Per un nuovo disegno dei profili regionali

Un'applicazione dei due criteri di razionalità economica (autonomia finanziaria e progetti di sviluppo) che ci hanno guidato in questa riflessione consente alcuni esercizi di ridisegno dei profili regionali italiani.

La figura 3a illustra un'ipotesi di Italia suddivisa in dodici regioni. I criteri che hanno ispirato tale ripartizione sono stati, da un lato, l'esigenza di ridurre l'area della non autosufficienza finanziaria; dall'altro, la necessità di eliminare le realtà regionali di più minute dimensioni in una prospettiva di potenziamento delle funzioni ad esse assegnate. Il nuovo disegno regionale deriva dall'accorpamento delle attuali

*Criteri di razionalità
economica devono guidare
le riflessioni sui profili
regionali*

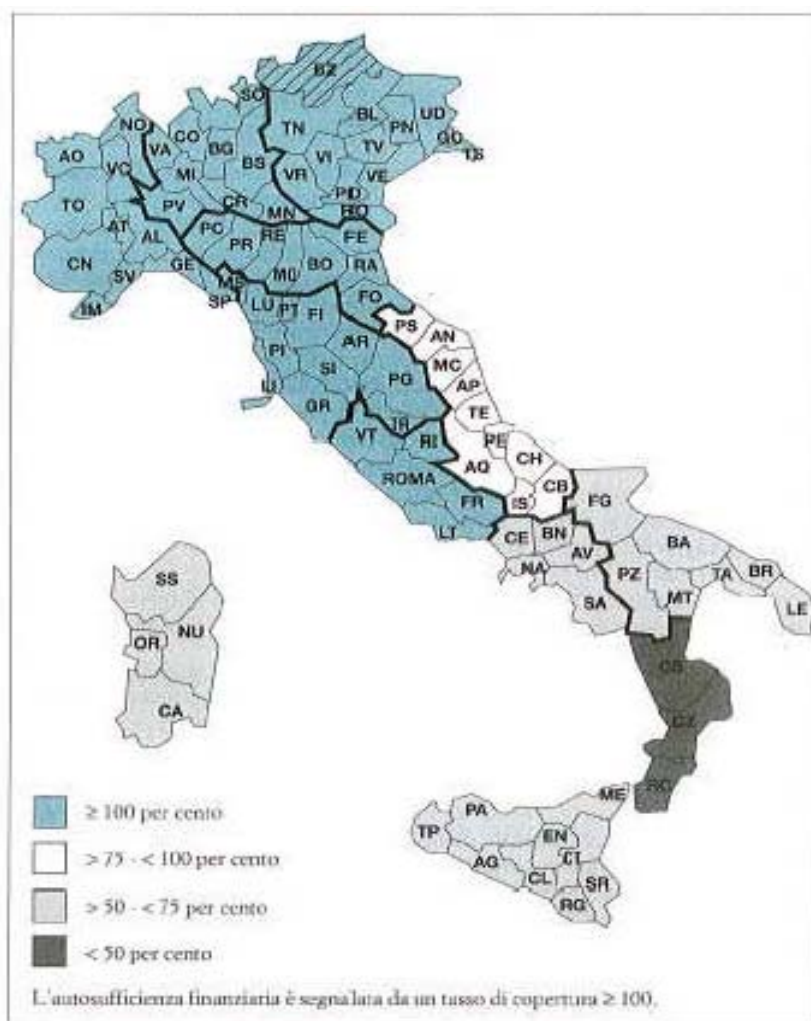


Prime ipotesi di profili regionali nuovi che devono ispirare le macroaree

regioni; non sono mai state scorporate province così da rispettare gli attuali perimetri regionali; come si dirà, un ragionamento territoriale farebbe invece prendere in considerazione anche alcuni scorpori provinciali con la finalità di adeguarsi a forme di gravitazione ormai consolidate.

Nella riduzione delle regioni da venti a dodici scompaiono le otto regioni di taglia inferiore al milione e mezzo di abitanti (Marche, Abruzzi, Friuli, Trentino, Umbria, Basilicata, Molise, Valle d'Aosta, in ordine decrescente di grandezza), e la Liguria, che sta al di sopra di questo livello ma presenta gravi problemi. Che cosa ne deriverebbe dal punto di vista della finanza pubblica?

Figura 3a. Prima ipotesi di Italia in dodici regioni (con tasso di copertura finanziario)



Fonte: Fondazione Agnelli, 1992

Abbiamo provato a elaborare un'ipotesi in merito. Sul versante delle entrate si sono ripresi i valori derivanti dall'applicazione dell'ipotesi di azzeramento del disavanzo primario, sommando i valori delle entrate laddove si verifica un accorpamento regionale; di conseguenza non muta il valore nazionale delle entrate nel passaggio da venti a dodici regioni. Sul versante della spesa, non sono stati modificati gli importi relativi alle regioni che non vengono toccate dalla revisione dei confini; per contro, per le entità derivanti dall'accorpamento di due o tre regioni si è cercato di misurare l'entità dei benefici (risparmi di spesa) derivanti dall'estensione degli effetti di economie di scala. Si è quindi assegnato a tutti gli abitanti della nuova entità regionale un livello di spesa pro capite corrispondente al valore registrato dalla regione più efficiente: in tutti i casi si tratta della regione demograficamente più grande. Ad esempio la regione nord-occidentale, costituita da Valle d'Aosta, Piemonte e Liguria, sarà caratterizzata da un livello medio di spesa pro capite pari al valore registrato

dal Piemonte; ciò probabilmente non significa che gli abitanti di Valle d'Aosta e Liguria riceveranno servizi di standard più basso rispetto al recente passato, bensì che i costi di produzione di tale pacchetto dovrebbero allinearsi al livello piemontese per l'attivazione degli effetti di scala previsti. I risparmi di spesa così ottenuti corrispondono a circa 22.000 miliardi (lire 1989), ossia una crescita del tasso di copertura a livello nazionale di circa 7 punti. Come si può constatare dalla tabella seguente, la nuova ripartizione regionale consente il riassorbimento di aree finanziariamente non autosufficienti. Marche-Abruzzi-Molise sfiorano l'autonomia finanziaria e la Basilicata trae grande beneficio dall'accorpamento con la Puglia. Resta il problema molto grave di una regione piccola ed economicamente isolata come la Calabria, per la quale occorre certamente un futuro approfondimento.

Figura 3b. Seconda ipotesi di Italia in dodici regioni: combinazione fra criticità fiscali e territoriali



Fonte: Fondazione Agnelli, 1992

Si noti che il quadro delineato dall'accorpamento in dodici regioni qui presentato non comporta un inasprimento della pressione fiscale né, come abbiamo già segnalato, nuove dilatazioni della spesa pubblica.

Un'altra ipotesi (si veda la fig. 3b) prevede un'Italia ancora divisa in dodici regioni ma con alcune differenze rispetto alla prima, che discendono da considerazioni, da un lato, sulle prospettive dell'economia reale nei diversi territori e, dall'altro, sulle tendenze di gravitazione di un territorio sull'altro in relazione al reticolo urbano e al sistema delle infrastrutture di comunicazione. Questa seconda ipotesi prevede un accorpamento di Perugia alla Toscana e di Terni al Lazio, per quanto attiene all'attuale Umbria, di Potenza alla Campania e di Matera alla Puglia, per quanto attiene alla Basilicata. Sarebbe stato possibile fare di più e immaginare nuovi ritagli regionali. In questo caso però il discorso si sarebbe concentrato sulle variabili geometrie del ridisegno, magari perdendo di vista i criteri che lo devono informare. Ma è sui criteri, naturalmente, e non sulle dodici regioni, che si vuole sollevare attenzione e dibattito.

L'attenzione del dibattito da avviare deve essere di scala internazionale



*L'Italia Settentrionale si è
disegnata occorre guardare
al Mezzogiorno*

Tabella 3. Tassi di copertura finanziaria delle dodici regioni

1) Piemonte, Valle D'Aosta, Liguria	149,1
2) Lombardia	183,1
3) Triveneto	146,7
4) Emilia Romagna	146,5
5) Toscana, Umbria	112,5
6) Marche, Abruzzi, Molise	90,6
7) Lazio	101,7
8) Puglia, Basilicata	65,7
9) Campania	65,6
10) Calabria	40,8
11) Sicilia	61,9
12) Sardegna	57,8
Italia	106,8

Fonte: Fondazione Giovanni Agnelli, 1992.

Due ulteriori osservazioni confermano che la volontà della Fondazione Agnelli è di insistere molto sulla validità dei criteri di razionalità economica, attraverso i quali procedere a un nuovo ritaglio regionale, e meno sulla specifica ipotesi di accorpamento, che pure si è ritenuto di presentare come possibile traduzione operativa dei criteri e insieme come base per una discussione più approfondita sui molti temi, e anche sugli interrogativi, che essa intenzionalmente solleva.

Prima osservazione: i nostri criteri, comunque li si interpreti a livello operativo, pongono certamente il problema delle Regioni a statuto speciale. La specialità è nata nel 1948 con modalità che corrispondevano a particolari necessità. Fatte salve quelle situazioni regolate da trattati internazionali, è bene oggi ridiscutere come vada inteso il concetto di specialità, nella convinzione tuttavia che la tutela delle specialità culturali non può più reggersi su «speciali» trattamenti finanziari e fiscali, che determinino situazioni di squilibrio così accentuato come quella che esiste, ad esempio, nei residui fiscali di Piemonte e Valle d'Aosta.

Seconda osservazione: siamo consapevoli che criteri di razionalità economica possano suggerire ridisegni che non necessariamente trovano risonanza nell'identità storica di alcune attuali regioni. La Liguria, ad esempio, è regione di grande storia, tradizione e immagine. Ci rendiamo conto che la proposta di fare una nuova regione, che comprenda, insieme alla Liguria, il Piemonte e la Valle d'Aosta, incontra resistenze. Ciò non cancella tuttavia i problemi: oggi la Liguria è una regione in grave crisi economica e demografica. I suoi cittadini devono pertanto interrogarsi su come far fronte a queste difficoltà: tutte le ipotesi, che non comportino il mantenimento dell'attuale dipendenza finanziaria, sono degne di essere discusse. Si è fatto il caso della Liguria: altri potevano essere fatti.

Una nuova Italia articolata in mesoregioni, che potrebbero essere beninteso significativamente diverse da quelle descritte, ci sembra dunque un organismo statuale più adatto ad affrontare le competizioni di fine secolo. Non ci illudiamo che un solo livello istituzionale possa risolvere tutti i problemi di governo dell'economia locale e del territorio. Accanto alla scala regionale dobbiamo evidentemente riarticolare, come si è accennato, non solo i compiti e le strutture dello Stato centrale, ma anche una maglia di governi locali che includerà, in ruoli essenziali, aree metropolitane, città ed enti intermedi.

Dobbiamo altresì stare attenti a non perdere di vista le logiche di grande bacino. Abbiamo già sottolineato come per la Padania esiste un novero di problemi, di carattere idrografico e ambientale o attinenti alle reti di comunicazione e di trasporto, che richiedono un livello di competenza sovraregionale, che come si indicava avrebbe potuto avere al suo centro accordi di cooperazione stabile tra regioni, eventualmente in forma di agenzie. Questo ragionamento vale a maggior ragione per il Mezzogiorno, dove la logica che aveva a suo tempo suggerito la scala geografica dell'intervento straordinario è venuta meno, ma dove resiste una serie di problema-



tiche, attinenti ad esempio alla vecchia e irrisolta questione idrica, ma anche alle nuove reti e agli assi di sviluppo emergenti, che richiedono una visione sovregionale del problema, più estesa anche delle mesoregioni che abbiamo proposto. Se tale logica deve evitare di ricadere nelle secche del centralismo, dovrà comunque restare coerente con la riformulazione istituzionale che mette la Regione al suo centro.

La capitale reticolare

Dal quadro fin qui tracciato esce confermata anche l'ipotesi, che abbiamo definito in un recente passato e discusso in un convegno², della capitale reticolare, ovvero dell'opportunità di trasferire alcune funzioni nazionali da Roma ad altre città italiane.

Quel nostro ragionamento nasceva da almeno quattro ordini di considerazioni. Nasceva, in primo luogo, da esigenze di efficienza politica e insieme di senso dell'unità nazionale. Lo stato centrale nel suo volto più alto e solenne può e deve essere presente ovunque, forse anche e soprattutto in uno stato che si avvia a forme di forte decentramento, in quanto richiamo simbolico all'unità, in quanto garanzia contro l'autoreferenzialità territoriale del ceto politico, in quanto garanzia effettiva del coinvolgimento dei gangli urbani di tutto il paese nei compiti nazionali. Vi erano, inoltre, ragioni di efficienza economica della funzione pubblica (avvicinare luoghi dei problemi o dei saperi e luoghi delle decisioni): anche in presenza di un assetto fortemente regionalizzato il territorio non si presenta come assolutamente neutro rispetto alle funzioni di levatura nazionale.

Esistono infatti specializzazioni o aspetti ambientali che rendono un ente nazionale sito in una certa città più capace di svolgere funzioni nazionali di quanto accadrebbe se esso fosse posto in altra città, quand'anche questa fosse la capitale legale.

Ma il nostro ragionamento comprendeva anche questioni di politica urbana su scala nazionale: una certa reticolarità delle funzioni capitali è un modo efficace per gestire politiche nazionali di sviluppo, riequilibrio, infrastrutturazione, che anche in un disegno neoregionalista non sfuggono alla competenza centrale. In altre parole, la presenza di funzioni di terziario nobile, come quelle della pubblica amministrazione, possono contribuire alla crescita economica e civile di alcune città italiane, impegnate nei prossimi anni a rafforzare ruolo e immagine in una prospettiva europea. Infine, la delocalizzazione delle funzioni nazionali dalla capitale può servire all'importante obiettivo di decongestionare Roma. Si può notare, per inciso, come anche in stati federali o confederali il concetto della reticolarità sia applicato. È il caso evidente della Germania.

Alla luce di queste considerazioni sembra che il criterio del decentramento della funzione capitale possa continuare a restare sullo sfondo del ragionamento. Se non altro, come «principio di metodo» da tenere presente (anche in forma di principio costituzionale, se del caso) per quanto riguarda non solo l'allocazione delle funzioni nazionali, ma anche di quelle europee e regionali³.

Nel solco della tradizione risorgimentale

Le tesi che abbiamo presentato potranno lasciare sconcertati. Abbiamo voluto mettere sul tavolo un ragionamento complesso, in quanto solo il coraggio dell'innovazione ci sembra adeguato al momento che il nostro paese sta vivendo. Non è la prima volta che ciò accade, e proprio chi sia fedele a una lettura unitaria della storia nazionale e dunque senta la necessità di dare un radicamento storico a proposte di cambiamento ha il dovere di ricordarlo. L'aspirazione ad avere uno Stato centrato sull'autogoverno e sulla valorizzazione di autonomie e poteri locali non appartiene infatti soltanto a una tradizione minoritaria del pensiero risorgimentale, quale quella espressa da Carlo Cattaneo. Al contrario, è presente, pur nelle differen-

²Si vedano gli altri scritti dell'autore nella prima parte del presente volume e il volume M. Pacini, K. R. Kunzmann, J. N. Marshall et al. La capitale reticolare. Il decentramento delle funzioni nazionali: un'esperienza europea e una proposta per l'Italia, Torino, Edizioni della Fondazione Giovanni Agnelli, 1993.

³Si veda a questo proposito nel presente volume il capitolo «La delocalizzazione delle funzioni nazionali: l'esperienza europea e una proposta per l'Italia» (pp. 99-104).



ze, proprio nel cuore della tradizione risorgimentale vincente, nel pensiero politico del Conte di Cavour, di Farini e di Minghetti. Proprio Cavour era riuscito a intravedere l'importanza di un disegno regionalista: nell'aprile del 1860, il conte aveva dichiarato in Senato di volere riforme che realizzassero una maggiore libertà di azione dei territori e delle forze sociali, riforme nel segno del decentramento o, come egli si esprimeva, della «scentralizzazione». Persino quando il precipitare della situazione lo aveva messo di fronte al problema del Mezzogiorno, Cavour continuava a ritenere dannoso un eccesso di accentramento e a sostenere la superiorità del sistema delle regioni⁴. Proprio pensando a quanto accadde nel 1860, nel momento in cui fu costituito lo Stato italiano, scopriamo che esiste in fondo una grande somiglianza fra i problemi di allora e quelli di oggi. Allora la scelta fu quella dello stato centralista, secondo il disegno di Ricasoli, perché improvvisamente si preferì evitare che alcune regioni, quelle meridionali, con una più ampia autonomia diventassero eccessivamente deboli per mancanza di una classe dirigente locale e per motivi di ordine pubblico. A distanza di centotrent'anni, queste preoccupazioni non sono state ancora superate.

Oggi tuttavia la scelta dello stato centralista non è più una scelta quasi obbligata e non è più una scelta consigliata. Come abbiamo visto, oggi la situazione internazionale ed europea, soprattutto a livello economico, suggerisce di dare più forza alle regioni. E le regioni potranno avere più forza soltanto attraverso una maggiore autonomia, che significa capacità di autogovernarsi e autosostenersi. Di conseguenza, il dibattito sulla riforma della «forma dello Stato» dovrà necessariamente ripensare anche il disegno delle diverse regioni italiane, che, così come sono, al Nord come al Sud, non tutte sembrano strutturalmente in grado di raggiungere o avvicinare simili ambiziosi obiettivi. Questa linea di ragionamento non è in contraddizione con la necessità di rafforzare la presenza dello Stato, soprattutto nel campo dell'ordine pubblica, nelle aree del paese più a rischio. Al contrario, che lo Stato sia più convincente garante dell'ordine pubblico laddove prospera la criminalità organizzata è una condizione necessaria per ridare slancio alla società e all'economia di quelle regioni.

Il nostro augurio è che le forze politiche sappiano dunque, dopo tante occasioni perdute, cogliere questa nuova che si presenta e dare forma, sostanza e strumenti operativi a una riforma dello Stato in senso autenticamente regionalista, così come già l'auspicava Cavour nel 1860. Da una simile riforma, l'identità nazionale non potrà, ne siamo convinti, che uscire rafforzata.

a cura di **ROCCO GIORDANO**

r.giordanoeditore@gmail.com

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 of Providence (Usa)*. 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. È coordinatore scientifico di diversi Master e Corsi di eccellenza in Trasporti e Logistica. Edita la *Rivista «Sistemi di Logistica»* ed «*European Transport»* dell'ISTIEE.

⁴Si vedano, ad esempio, la lettera ad Amari di S. Adriano del 2 settembre 1860 e quella inviata a Napoli a un preoccupatissimo Costantino Nigra il 4 marzo 1861.



IL GRUPPO DI LAVORO SIPOTRÀ

Il cambiamento organizzativo delle relazioni industriali

a cura di RICCARDO MERCURIO

Il Gruppo di lavoro di Sipotrà, grazie alle competenze degli esperti, ha evidenziato le criticità che «vivono» le relazioni industriali nei diversi settori economici, in particolare quello dei trasporti.

L'aggregazione di imprese ed i processi di filiera sono i capisaldi del cambiamento in atto che richiedono servizi di supporto informatici e telematici aggiornati e flessibili per sostenere soprattutto le innovazioni dei processi.

L'articolo è una sintesi del lavoro sul tema delle relazioni industriali nel TPL, sviluppato nell'ambito del Rapporto 2018 di Sipotrà, in corso di stampa.

La discontinuità che si osserva nel settore della mobilità, da circa un decennio, è segno tangibile del cambiamento di paradigma industriale che si sta progressivamente realizzando. I lunghi periodi di crisi finanziarie e le radicali innovazioni tecnologiche, impattando sui servizi offerti e sui processi di progettazione ed erogazione, richiedono strategie d'impresa e d'intervento pubblico «centrate» sui nuovi fabbisogni di mobilità (persone e merci). Nonostante la portata delle innovazioni tecnologiche, il settore non muta, per ora, i caratteri di «labor intensive»: la produttività, il benessere e la motivazione della risorsa umana sono ancora presupposti fondamentali per l'efficienza e l'efficacia dei processi produttivi. La sopravvivenza della singola impresa/organizzazione, così come lo sviluppo dei sistemi economici locali e nazionali impongono una riflessione seria e rapida per realizzare un nuovo equilibrio tra capitale e lavoro. L'anello debole della catena è spesso rappresentato dalle relazioni industriali, dall'organizzazione del lavoro e dalle politiche sociali. Su questo versante si rischia di non cogliere le opportunità derivanti dai cambiamenti tecnologici, organizzativi e societari.

Il confronto necessario tra regolatori e regolati non deve avvenire attraverso il conflitto, ma operando sul dialogo per consentire di avviare un processo decisionale di tutte le parti, collegato ai mutamenti in atto. Ciò implica un equilibrio condiviso tra impresa e sindacati, non come semplice difesa dei diritti/posizioni acquisite, ma come volano e facilitatore delle scelte strategiche e complesse di medio/lungo periodo, con riforme «dirette» specifiche di settore, nel quadro di una reale politica economica per la mobilità, sotto il vincolo delle nuove esigenze. Un elemento di estrema debolezza è rappresentato, infatti, sia per il regolatore pubblico, sia per le aziende concessionarie dei servizi, in particolare per il TPL, dalla scarsa e superficiale conoscenza della domanda che, mai come in questi ultimi anni, stimolata dalle soluzioni tecnologiche, sta continuamente modificando stili di vita, bisogni e aspettative.

In questo quadro, una visione «sistemica» dello sviluppo dell'area territoriale, che tenga adeguatamente conto di tutte le interdipendenze fra i bacini serviti e le Aziende, non ha ancora una reale sede di confronto. L'insufficienza principale è certamente a livello nazionale, dove le parti sociali si limitano a ricercare un ristrettissimo sentiero di praticabilità delle composizioni che appare svolgersi sul terreno esclusivamente normativo ed è «strutturalmente» inadeguato a generare situazioni normo/organizzative sostenibili per le diverse aree del Paese. In questo contesto, il contributo delle parti sociali è determinante, e postula una completa condivisione dell'esigenza di riqualificare il primo livello di contrattazione, ridefinendo cosa debba intendersi per livello «nazionale» in un settore, specialmente con le specificità del TPL, e come questo livello possa e debba esercitare una autentica funzione di regolazione e garanzia.

Risulta ragionevole, in servizi essenziali come il trasporto locale, rivedere de iure condendo, con un nuovo intervento legislativo, ad esempio, la relazione tra diritto di sciopero e rappresentatività. Nel TPL il ricorso allo sciopero da parte di un' indefinita pluralità di soggetti collettivi è all'origine dei persistenti problemi per l'utenza, quindi per il godimento dei diritti della persona costituzionalmente tutela-

*È da rivalutare il ruolo del
fattore umano
ma... professionalizzato*



*Il settore oggi dove diventa
prioritario rivedere
le relazioni industriali
è il TPL*

ti. In tali servizi il principio del bilanciamento tra diritti dovrebbe consentire di configurare non più lo sciopero per la rappresentatività, bensì la rappresentatività per lo sciopero: ovvero, consentire di fare, della prima, il filtro selettivo per l'accesso al secondo. È questo, un ragionevole sviluppo della logica sottostante alla l. 146/1990 per quei servizi dove negli ultimi decenni, nonostante la l. 146, il livello del conflitto è rimasto alto.

Un possibile riferimento è il recepimento per legge dell'accordo sulla rappresentanza fra sindacati e Confindustria. La rappresentanza è definita secondo il modello della Pubblica Amministrazione, in modo ponderato fra i voti ricevuti dai singoli sindacati nelle RSU e il numero degli iscritti agli stessi nella percentuale del 50% per ciascuna delle due aree indicate. Per essere rappresentativi del contratto nazionale, ciascun sindacato deve superare la soglia del 5% del totale degli addetti. Analoga soglia deve essere prevista nel contratto aziendale. Di fronte alla necessità di regolamentare il diritto di sciopero, si propone pertanto di applicare l'accordo Confindustria-Sindacati, in modo sperimentale, con un apposito disegno di legge come già avvenuto per il pubblico impiego (1996). Va, in ogni caso, rilevato che si è raggiunto un primo risultato importante con la valutazione d'idoneità dell'accordo (28.02.2018) espressa dalla Commissione di Garanzia con la Delibera 18/138 pubblicata in G.U. n. 115 del 19.05.2018.

È, comunque, da rivalutare, il ruolo del fattore umano anche se, ad oggi, si ritiene che siano da privilegiare obiettivi quali l'intangibilità del compenso e la sicurezza del posto del lavoro! Ovviamente le relazioni industriali vanno diversificate per ruolo, posizione, crescita professionale, benefits, premialità e per la possibilità di una «crescita» aziendale. L'intenzione dovrebbe essere quella di realizzare un canale di dialogo nel cui ambito consolidare forme di cooperazione tra impresa e lavoratori.

Con riferimento, poi, alla Global Supply Chain, la peculiarità italiana vede lo sviluppo molto esteso della distribuzione rispetto alla logistica di produzione, che è alla base dell'affermazione dei grandi operatori di logistica conto terzi. Soggetti che dominano il mercato della grande distribuzione attraverso una scientifica e sistematica frammentazione della catena del valore e delle relazioni con i lavoratori, e che hanno stimolato la nascita e il proliferare delle cooperative di produzione & lavoro, così come l'identificazione del magazzino come luogo «core» del processo produttivo.

Il punto di aggregazione di queste reti d'impresa è, infatti, il magazzino, il punto cui fisicamente fanno riferimento le imprese della rete. Il mercato di questi spazi è quello che viene definito l'immobiliare logistico, un mercato che vede la presenza di attori multinazionali, specializzati nella costruzione di magazzini che poi vengono venduti o affittati o realizzati su richiesta specifica di un cliente. Il panorama del settore è in continuo mutamento. Alle difficoltà di moltissime aziende colpite dalla crisi del 2008 fa da riscontro la vera esplosione del mercato dell'e-commerce, che non solo porta in primo piano dei colossi internazionali con una precisa filosofia delle relazioni industriali – è il caso di Amazon – ma introduce nel mondo del lavoro delle figure ambigue, oscillanti tra il precariato, il lavoro autonomo e il lavoro dipendente. Forse, non è ancora chiaro alla coscienza collettiva, alla politica e agli enti di regolazione che nella logistica si sta giocando una partita che mette in discussione certi principi fondamentali delle relazioni industriali e dei rapporti sindacali nell'Unione Europea. D'altra parte l'intermodalità è, in ogni caso, sempre più la soluzione su cui puntare, soprattutto per i traffici internazionali. L'Italia, com'è noto, ha quote ferroviarie di un terzo della Germania è quasi dieci volte meno della Svizzera e quindi gli sforzi devono essere importanti e focalizzati sull'adozione di regole che negli altri Paesi sono la normalità. Nei trasporti internazionali, ad esempio, gli operatori italiani ormai non possono più reggere la concorrenza dei competitors dei Paesi dell'Est Europa, le cui imprese sono avvantaggiate non solo da un costo complessivo della manodopera notevolmente inferiore, ma anche dall'assenza di normative tecniche e complementari alle quali, invece, le imprese italiane sono soggette. La conseguenza è che le aziende chiudono o delocalizzano il parco autotreni nei Paesi dell'Est Europa, con relativa perdita di posti di lavoro in Italia e dispersione di gettito fiscale e contributivo per le casse dello Stato. In conclusione le relazioni industriali devono essere all'altezza di gestire, allo stesso tempo, i cambiamenti che



l'economia dell'innovazione impone alla logistica, le condizioni di lavoro (in particolare nei magazzini) e l'omogeneità alle regole europee.

Se da un punto di vista tecnologico l'innovazione è una grande sfida, da un punto di vista organizzativo è una vera rivoluzione che coinvolge le singole imprese che ancora oggi, in Italia, non sempre hanno dimostrato di avere capacità d'integrazione gestionale e organizzativa. Una moderna azienda di trasporto sarà tale se riuscirà a far convergere, la giusta attenzione contemporaneamente ed efficacemente, alle seguenti diverse dimensioni della performance:

- a) Qualità dei servizi;
- b) Capacità di reazione all'informazione in tempo reale;
- c) Flessibilità nei ruoli e gestione dei team;
- d) Costi delle attività;
- e) Interoperabilità e integrazione con i sistemi esterni;
- f) Sostenibilità ambientale.

La vecchia segmentazione per tecnologia di trasporto, che affascinava gli ingegneri all'inizio del 900, diventa sempre meno significativa. Una visione connessa e interrelata del trasporto renderà sempre più superate le analisi settoriali, che spesso si fanno su specifiche modalità sia nel campo passeggeri, sia merci, in particolare quando si studiano i grandi nodi nazionali. Il problema d'affrontare velocemente per evitare effetti di lock-in è una rapida definizione di tutti quegli standard necessari per risolvere le interdipendenze tra infrastrutture e mezzi e tra modalità operative diverse. L'impatto sulla forza lavoro, in particolare per quella impiegata nelle attività di staff e nei processi di supporto, potrebbe essere drammatico in assenza di un reale processo di analisi e valutazione delle convergenze e dei fenomeni d'integrazione. Già oggi l'universo della Global Supply Chain è diventato teatro di conflitti e di scontri sindacali. Il cambiamento delle modalità di trasporto sta incidendo e inciderà profondamente sui profili professionali con particolari riflessi sui numerosi lavori ausiliari, che dipendono dal modo in cui è fornito il trasporto. È quindi necessario che le aziende e i governi si preparino ad adattare la forza lavoro per soddisfare esigenze potenzialmente mutevoli e spesso necessarie per gestire in team la nuova tecnologia, che assume, sempre più, caratteri di processi operativi interdipendenti.

Dinanzi a questo comune sentire, si ritiene fondamentale ripartire da un concreto riconoscimento del valore della dimensione «territoriale» nella definizione delle politiche, a livello d'istituzioni pubbliche e di strategie a livello d'impresa, e nell'implementazione dei progetti. I modelli di business nel comparto della mobilità sono in profonda trasformazione. La tradizionale catena del valore è stata completamente destrutturata, a favore di nuove articolazioni ancora in divenire, dove i confini fisici e temporali di ciascuna impresa e/o operatore economico sono quotidianamente messi in discussione.

Per il comparto della logistica non va dimenticato che per il nostro Paese, principalmente esportatore dei propri prodotti, la competitività è soprattutto competitività industriale, anch'essa condizionata, in determinati settori, dalla progressiva avanzata dell'e-commerce; per il trasporto pubblico locale l'esigenza di una nuova progettazione/programmazione del singolo servizio impone una flessibilità nell'organizzazione dei fattori della produzione di difficile acquisizione. Il concetto d'impresa «a rete» acquisisce connotazioni davvero particolari e di notevole complessità interpretativa per il settore della mobilità. Per il comparto della logistica è la stessa individuazione dei servizi resi da una determinata impresa a risultare difficile e non univoca (servizi postali o servizi di trasporto o informatici?); mentre per il trasporto pubblico locale l'influenza e l'interferenza fra le azioni di regolamentazione (programmi, investimenti, poli di attrazione...) degli enti pubblici (Comuni, Province e Regioni) possono totalmente compromettere e/o annullare buone performance di efficienza/efficacia delle aziende. Occorre riportare a un livello alto le relazioni industriali nelle imprese, così come occorre governare al meglio i processi di concertazione non solo istituzionali, promuovendo una sana competizione fra pubblico e privato per l'acquisizione di porzioni del mercato, che non lasci alle aziende pubbliche tutte le diseconomie patrimoniali e territoriali e di drammi occupazionali, riservando, apparentemente, le opportunità di sviluppo oggettivamente esistenti ed in crescita a nuovi soggetti.

Fondamentale ripartire da un concreto riconoscimento del valore della dimensione territoriale



Non sembra sempre possibile individuare un modello ideale di contrattazione «aperta», bensì appare utile adottare un approccio empirico, rappresentando puntualmente le singole catene del valore per giungere alla costruzione del partenariato più opportuno costruire a questo punto un'Intesa Territoriale su misura. Questa deduzione non costituisce uno svilimento della dimensione del singolo operatore economico e/o della contrattazione di secondo livello, bensì la rafforza facendole acquisire una più chiara identità con riferimento ai temi della riorganizzazione per processi e della formazione/aggiornamento professionale che non può che trarre forza da nuovi strumenti d'incentivazione e attuazione della partecipazione dei lavoratori. In un settore dalle dinamiche evolutive così veloci e radicali, immaginare di attribuire la responsabilità della mancata partecipazione dei lavoratori esclusivamente ai datori di lavoro è, infatti, semplicistico. Indispensabile presupposto è, infatti, la completa ridefinizione dei contenuti del lavoro, con l'individuazione di nuovi e flessibili profili professionali, così come di nuovi criteri di misura e stimolo per la produttività. Una sfida per la sopravvivenza e lo sviluppo dei sistemi locali italiani e delle sue aree metropolitane che va affrontata con la riorganizzazione dei modelli e dei sistemi di confronto fra le parti sociali, riscrivendo completamente le regole del gioco, ma soprattutto assumendo una nuova governance pubblica al passo con i tempi.

RICCARDO MERCURIO
mercurio@unina.it

Riccardo Mercurio, è Professore ordinario di Organizzazione Aziendale presso l'Università degli Studi di Napoli Federico II. È stato Direttore del Dipartimento di Economia Aziendale della Università Federico II di Napoli. Ad oggi, Professore presso l'Unimercatorum, Università della Camera di Commercio Italiana - Roma. Ha conseguito l'MBA Master in Business Administration IMD - Losanna (Svizzera) ed è stato visiting researcher presso l'Università di York e l'Università di Cambridge in Gran Bretagna. È Direttore Scientifico del CESIT - Centro Studi sui Sistemi di Trasporto, e Presidente della Fondazione Bioforme (CNR - TELETHON - CAMPANIA). È membro del Board di SIPOTRA - Società Italiana di Politica dei Trasporti - Roma.



LE MACROAREE PER UN NUOVO MEZZOGIORNO

Il Mezzogiorno nella «stagione dell'incertezza» rischia una grande frenata

di PAOLO PANTANI

Le macroaree possono accorciare le distanze dello sviluppo tra Centro Nord e Mezzogiorno.

Abbiamo pubblicato la sintesi della prima parte del lavoro Svimez, quella riguardante l'Economia del Mezzogiorno. La seconda parte affronta temi complessi che riguardano le Società del Mezzogiorno che a nostro avviso merita un forte lavoro di raccordo tra gli istituti maggiormente impegnati in queste analisi come l'Istat, la stessa Svimez, ma soprattutto una nuova politica culturale che riguarda la scuola di ogni ordine e grado ed un vasto progetto di professionalizzazione per evitare che cervelli migliori trovino una collocazione lavorativa geograficamente fuori dal Mezzogiorno.

La crescita dell'economia meridionale nel triennio 2015-2017 ha solo parzialmente recuperato il patrimonio economico e anche sociale disperso dalla crisi nel Sud. Ripresa trainata dagli investimenti privati, manca il contributo della spesa pubblica. Forte disomogeneità tra le regioni del Mezzogiorno: nel 2017, Calabria, Sardegna e Campania registrano il più alto tasso di sviluppo. Più occupazione ma debole e precaria. L'ampliamento del disagio sociale, tra famiglie in povertà assoluta e lavoratori poveri. Nuovo dualismo demografico: meno giovani, meno Sud. La limitazione dei diritti di cittadinanza, il divario nei servizi pubblici. PIL SUD 2017 +1,4% - Nel 2017 il Mezzogiorno ha proseguito la lenta ripresa ma in un contesto di grande incertezza rischia di frenare. Il PIL è aumentato al Sud dell'1,4%, rispetto allo 0,8% del 2016. Ciò grazie al forte recupero del settore manifatturiero (5,8%), in particolare nelle attività legate ai consumi, e, in misura minore, delle costruzioni (1,7%). La crescita è stata solo marginalmente superiore nel Centro-Nord (+1,5%). RIPRESA TRAINATA DA INVESTIMENTI PRIVATI - Gli investimenti privati nel Mezzogiorno sono cresciuti del 3,9%, consolidando la ripresa dell'anno precedente: l'incremento è stato lievemente superiore a quello del Centro-Nord (+3,7%). La crescita degli investimenti al Sud ha riguardato tutti i settori. Ma rispetto ai livelli pre crisi, gli investimenti fissi lordi sono cumulativamente nel Mezzogiorno ancora inferiori del -31,6% (ben maggiore rispetto al Centro-Nord, -20%). Preoccupante, invece, la contrazione della spesa pubblica corrente nel periodo 2008-2017, -7,1% nel Mezzogiorno, mentre è cresciuta dello 0,5% nel resto del Paese.

SE FRENA IL SUD, PERDE L'ITALIA: I BENEFICI DELL'INTERDIPENDENZA TRA SUD A NORD

Pare ancora raccogliere qualche consenso l'idea, affermata negli anni del declino, che i flussi di spesa pubblica (ritenuti per giunta eccessivi) a favore delle regioni meridionali siano il segnale di una dipendenza patologica del Mezzogiorno, che pone un freno alla area produttiva del Paese. Si tratta di una visione molto parziale della partecipazione del Sud all'economia e alla società italiane perché riconosce, tra i diversi aspetti dell'integrazione economica tra Nord e Sud, solo quelli che penalizzerebbero il primo a vantaggio del secondo. I flussi di finanza pubblica a favore del Sud non sono gli unici trasferimenti interregionali di risorse di entità apprezzabile. L'integrazione Nord-Sud, oltre che trasferimenti netti di risorse pubbliche da Nord a Sud, implica anche corposi trasferimenti di risorse a vantaggio del Nord. Il Mezzogiorno è un primario mercato di sbocco dell'industria settentrionale; il risparmio meridionale è impiegato per finanziare investimenti meno rischiosi e più redditizi nel Centro-Nord; l'emigrazione di giovani meridionali in formazione o con elevate competenze già maturate alimenta l'accumulazione di capitale umano nelle regioni settentrionali. Questa complessa rete di rapporti commerciali, produttivi e finanziari è l'ovvia conseguenza del pluridecennale processo di integrazione nazionale e genera condizionamenti reciproci, determinando andamenti fortemente cor-

Il risparmio meridionale è impiegato per finanziare investimenti meno rischiosi



Una nuova politica economica per Genova e l'altra città

di Pasquale Persico

Genova ripropone la nascita di una nuova politica economica per la città e l'altra città, specie dopo i due eventi tragici del dissesto idrogeologico e del ponte Morandi. L'attuale dibattito è ancora chiuso sul concetto di finanza di progetto ed il reperimento delle risorse fino ad ipotesi improbabili e di grande inefficacia di nazionalizzazioni a vari colori, come già sottolineato dall'economista Penati.

Qui Arpocrate vuole cambiare scala di ragionamento e proporre un rilancio della governance collaborante tra pubblico e privato lontana dalle ipotesi di possibili collusioni dove è intricato riconoscere i comportamenti etici delle due visioni. Il presupposto è credere che la concessione e la sussidiarietà siano uno strumento utile per reclutare finanza di città, lo stato possieda armi di regolamentazione efficaci e moderne, supportate da un'etica dei dirigenti della pubblica amministrazione e delle istituzioni private, imprese o banche.

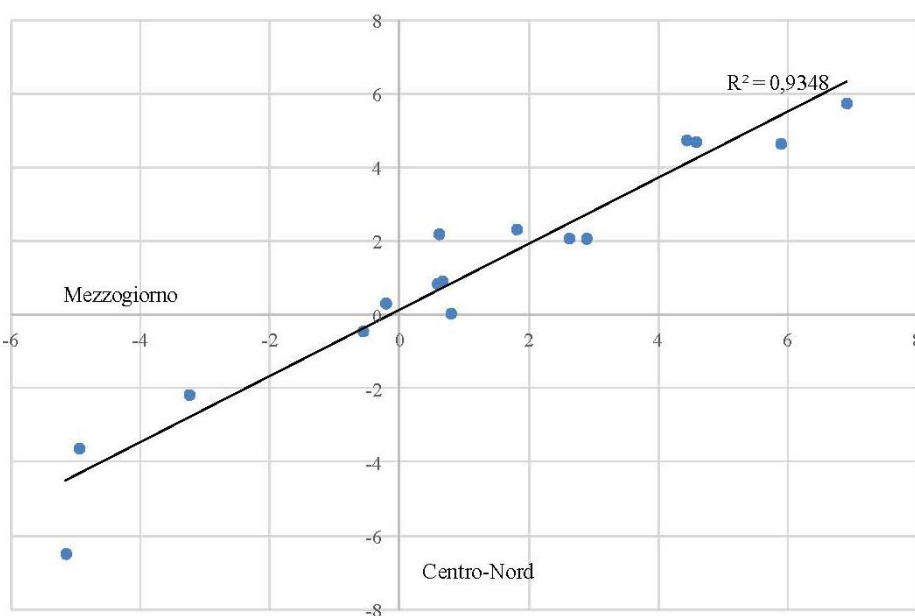
Finanza di città è un concetto innovativo elaborato da qualche anno ed utilizzato nella pianificazione strategica delle città di area vasta per uscire dal meccanismo in cui la rendita è l'unica visione che finanza gli standard di città, vista la crisi fiscale dello stato. Genova e le altre città metropolitane hanno bisogno di un respiro largo per attrarre finanza larga, non interessata solo alla rendita urbana ma ad investimenti a largo spettro fino a contribuire ai nuovi standard immateriali della città, es. ricerca e formazione.

Dalla città "bricolage" si deve passare alla città organizzata. Le città contemporanee sono piene di progetti ma questi non sono sempre usciti dal cilindro della pianificazione. Esse si presentano come il prodotto di una vera e propria operazione di bricolage che vede l'unione di molti pezzi di città che andranno a comporre l'effetto finale della città sempre come operazione incompleta.

relati delle economie e delle società nelle due macroaree. Perciò, inevitabilmente, i risultati economici e il progresso sociale di ciascuna di esse dipendono dal destino dell'altra. La nozione di dipendenza del Sud andrebbe perciò più correttamente sostituita con quella di interdipendenza (mutuamente benefica) tra due territori che non sono sistemi a parte, ma aree strutturalmente diverse per diverse ragioni, e strettamente integrate e interdipendenti che, necessariamente, tendono a crescere (e arretrare) insieme.

Lo mostra la Fig. 1, che illustra l'elevata correlazione tra i tassi di crescita del PIL pro capite delle due aree negli anni 2000-2016: Centro-Nord e Mezzogiorno crescono o arretrano insieme. La crescita del Mezzogiorno, al di là della rilevanza dei fattori locali, che pure hanno una loro rilevanza, è fortemente influenzata dall'andamento dell'economia nazionale, e viceversa. La crescita del Centro-Nord, al di là della sua maggiore integrazione nei mercati internazionali, è altrettanto dipendente, per diverse ragioni, dagli andamenti del Mezzogiorno. Nel periodo considerato, le due macroaree hanno condiviso la stessa dinamica stagnante del PIL pro capite: +1,1% in media annua. Negli stessi anni, nelle regioni Ue dell'obiettivo convergenza (con esclusione di quelle del Mezzogiorno) il tasso di crescita medio annuo dell'indicatore di benessere economico è stato più che triplo (+3,6%). Il PIL pro capite delle altre regioni Ue dell'obiettivo competitività (escludendo quelle italiane) è cresciuto, in media annua, di oltre il doppio (+2,3%). I diversi canali attraverso i quali si determina l'interdipendenza tra Mezzogiorno e Centro-Nord, interessano i flussi di finanza pubblica, gli scambi interregionali di beni e servizi, il mercato del credito, e le migrazioni intellettuali.

Fig.1. Tassi di crescita medi annui del PIL pro capite in ppa del Mezzogiorno e del Centro-Nord dal 2000 al 2016



Fonte: Rapporto SVIMEZ 2018 sull'economia del Mezzogiorno.

Una parziale inversione degli storici processi regionali di integrazione attivi nel Paese ha spinto il Mezzogiorno su un sentiero di «autonomia disintegrata» dal resto del Paese proprio a partire dagli anni del declino nazionale.

Questi segnali riguardano:

- i) il ridimensionamento progressivo della redistribuzione operata dal settore pubblico tra Nord e Sud del Paese;
- ii) gli indizi del ridimensionamento dell'interscambio commerciale interregionale, almeno fino agli anni pre crisi;
- iii) il processo di integrazione finanziaria passiva che ha consentito l'affermazione di un modello di offerta di credito basato su grandi banche a controllo esterno più funzionale al finanziamento di investimenti più remunerativi e meno rischiosi nelle



Qui non si vuole proporre il solito schema di pianificazione ma una nuova visione in cui la scala delle possibilità sia decodificabile in base ad una dimensione, quella della finanza e della sostenibilità sociale ed istituzionale del modello di governance, che potrà ridurre l'asimmetria tra spazio e tempo e dare strumenti ulteriori al progetto di città che oggi appaiono dominati dal caso, o dalla precarietà della governance, che rende solo a posteriore chiara l'idea di fragilità della città in campo.

Le persone offrono, anche attraverso le istituzioni e le organizzazioni, le proprie capacità, le città offrono le proprie strutture e il loro potenziale spazio regolato di comportamento, le competenze si sviluppano insieme al processo di governance degli investimenti, la città cresce. Dai sistemi di relazione tra capacità individuali e collettive scaturisce il valore della città.

È evidente che per muovere in alto tale valore occorre rendere evidente una "intenzionalità strategica" cioè un volano di riferimento che dia l'idea che vi è uno spazio per accrescere le capacità competitive della città come infrastruttura complessa ed aperta.

L'ente locale è diventato soggetto non centrale del processo di pianificazione, soprattutto formale. Rispetto al tema dell'intenzionalità strategica esso appare debole rispetto alla scala dei fabbisogni di finanza di accompagnamento necessaria alla sostenibilità dello sviluppo urbano. (vedi caso Napoli-bagnoli).

Questo salto non è di natura tecnica come pure l'argomento potrebbe suggerire ma è di natura culturale e politica. Offrendo al tema della finanza il suo spazio si è in grado di misurare i gradi di libertà che si possono guadagnare nel prendere decisioni operative e strategiche andando incontro ad esigenze nuove di sviluppo urbano che chiedono di evidenziare per tempo il rischio di obsolescenza del progetto concorrente.

aree più produttive del Paese che alle esigenze del sistema produttivo del Mezzogiorno;

iv) gli effetti della migrazione intellettuale risultano asimmetricamente distribuiti tra le due macro-ripartizioni, a svantaggio del Mezzogiorno, a beneficio del resto del Paese. Ma restano ancora intensi i tratti dell'interdipendenza Nord-Sud. La quantificazione di intensità e direzione dei flussi di risorse che ne risultano è un utile esercizio per le policy perché fornisce indicazioni importanti ai fini della definizione degli interventi di supporto alla domanda interna come, ad esempio, quelle relative all'allocazione geografica dei finanziamenti per gli investimenti pubblici.

Sono tre le stime particolarmente significative:

i) 20 dei 50 miliardi circa di residuo fiscale trasferito alle regioni meridionali dal bilancio pubblico ritornano al Centro-Nord sotto forma di domanda di beni e servizi;

ii) gli stimoli di domanda provenienti dal Mezzogiorno tendono a disperdersi territorialmente con maggiore intensità rispetto a quelli provenienti dal Centro-Nord, creando maggiori effetti di *spillover* a favore delle altre macroaree: più del 30% dell'effetto moltiplicativo della domanda interna all'area va a beneficio delle regioni del Centro Nord;

iii) i flussi di migrazione intellettuale provenienti dal Mezzogiorno generano benefici netti per le regioni centro-settentrionali. La migrazione dei laureati provoca per il Mezzogiorno una perdita secca in termini di spesa pubblica investita in istruzione e non recuperata stimata in circa 2 miliardi l'anno (che equivale a un risparmio di spesa pubblica di pari importo per le regioni del Centro-Nord). Il valore dei consumi pubblici e privati annui attivati dall'emigrazione studentesca nelle regioni del Centro-Nord è di circa 3 miliardi di euro (causando una perdita di pari importo per le regioni meridionali).

PAOLO PANTANI

paolopantani44@gmail.com

Paolo Pantani, è Perito Industriale Informatico dal 1974 e istruttore Direttivo Informatico del Comune di Napoli dal 1980. Presidente emerito della ACLI Beni Culturali e Direttore nazionale di *Civica* per la Difesa dei Diritti del Cittadino. Fa parte del Comitato promotore per la Costituente Macroregione del Mediterraneo Occidentale.

Collaboratore del giornale on-line «Il Denaro», ha realizzato inchieste sulla oscura vicenda della perdita del Banco di Napoli.



LA TERZIARIZZAZIONE DEI SERVIZI PERCHÉ NON DECOLLA?

L'outsourcing: la terziarizzazione dei trasporti e della logistica

di ENNIO FORTE

*D*al franco fabbrica al franco destino, questa la formula che andiamo sostenendo da anni anche per limitare quanto più possibile il conto proprio.
Le imprese hanno atteso molto tempo senza riscontrare una reale volontà al cambiamento nel modo di operare della pubblica amministrazione che si è limitata ad enunciare principi.

Gli impatti dell'uso prevalente dell'Incoterm Franco Fabbrica EX WORKS sull'economia italiana

Il concetto di outsourcing è venuto ad assumere un ruolo sempre maggiore nelle problematiche della Logistica Economica la quale si distingue sempre più dalla logistica di magazzino o aziendale, la famosa «scienza del magazzino» dei cultori d'impresa. Già dagli anni duemila si introducevano le connessioni concettuali multiple tra le 5 P (pianificazione, programmazione, progettualità, processo e prodotto) e le 5 T (trasporti, terziarizzazione, territorio, tempi e transazioni) per partire con un idoneo approccio teorico al valore logistico, dove i flussi delle navigazioni marittime ed aeree disegnavano e determinavano storicamente le infrastrutture terrestri di trasporto e non viceversa. I modi terrestri di trasporto dipendevano come ampiamente studiato ed approfondito dai flussi delle navigazioni nei nodi terminali e nelle corrispondenti reti: un esempio, il modello «hub & spoke». Nel mercato globale, i paesi che non si sono adeguati ai networks così come derivati dai flussi, risultano esclusi dai processi globali, sempre più poveri ed emarginati ma per fortuna sempre di meno.

Il concetto di globalizzazione secondo un approccio orientato agli scambi di mercato, identifica quel fenomeno per cui le economie e i mercati nazionali, grazie anche allo sviluppo tecnologico di trasporti e logistica, delle telecomunicazioni e dell'informatica, sono divenuti sempre più interdipendenti, fino a diventare parte di un unico sistema mondiale.

Tutto ciò ha influenzato i processi produttivi delle imprese multinazionali soprattutto, contribuendo in modo significativo al riassetto degli stessi modelli d'impresa, alla articolazione delle catene del valore ed alle scelte di localizzazione produttiva. Oggi le imprese hanno la possibilità di suddividere, frazionare ed integrare, le differenti fasi dei processi di creazione del valore identificabili in catene produttivo/logistiche che coinvolgono una moltitudine di soggetti «dispersi» funzionalmente e spazialmente ma che trovano strategici luoghi di convergenza proprio nei nodi di trasporto generando la global value chain.

Il trasporto merci, ed ancor più i servizi di logistica ad esso associati più o meno direttamente, svolgono una funzione più complessa e strategica rispetto anche al recente passato. Il trasporto è oramai parte integrante del processo produttivo, un input come gli altri di filiera ed al tempo stesso anche un output che diventa parte integrante di processi produttivi che creano valore. La riduzione del costo di trasporto marittimo a lunga distanza, dovuta al calo delle tariffe di nolo marittimo unitizzato indotto dalla grande efficienza degli operatori del settore che, tramite economie di scala e di scopo, sfruttamento della capacità di carico, accordi strategici di mercato, innovazione tecnologica e la contemporanea caduta di numerose barriere al commercio internazionale, hanno di fatto reso essenziale la programmazione logistica come fase di produzione di valore economico.

Probabilmente si va verso l'evoluzione della delocalizzazione relativa ad attività manifatturiere nei settori delle produzioni di massa, associata alla frammentazione delle fasi di produzione, che ha reso indispensabile la programmazione dello spostamento dei prodotti, verso la multi localizzazione specialistica globale con

*A fronte di un mercato
logistico di dimensioni
ragguardevoli resiste una
settorialità ancora
decisamente fragile*



*La funzione della logistica
richiede politiche semplici
ed immediate*

l'aggiunta di valore a beni intermedi in ogni passaggio della catena, fino ai mercati di sbocco (new global network). Le imprese hanno la possibilità di conoscere e sfruttare (tramite ad es. i 4PL) i differenziali positivi di costo di numerosi paesi del mondo nella creazione (progetto) di un prodotto finito e, nella maggioranza dei casi, lasceranno nei paesi industrializzati solamente le attività produttive a più alto valore aggiunto ed a maggiore contenuto tecnologico innovativo.

Le delocalizzazioni delle imprese italiane sono state prevalentemente del tipo low-cost seeking, fondate cioè sulla ricerca della riduzione del costo della manodopera e si sono addensate in settori produttivi a non elevato valore aggiunto con forte presenza, per fare un esempio, nelle filiere dell'abbigliamento di massa. Il paradigma economico attuale, in particolare quello riguardante i mercati del trasporto e della logistica, è contraddistinto dalla continua innovazione di processo e di servizio che comporta dover considerare sempre nuove condizioni tecnologiche ed economiche, evidentemente molto difficili da valutare in anticipo, con modificazioni continue dei posizionamenti e dei network logistici di filiera.

Un modello di sviluppo internazionale delle produzioni manifatturiere non può prescindere dal controllo delle catene logistiche, in particolare nei rapporti di import-export con i paesi partner. L'attuale stadio di sviluppo dell'economia aperta e del libero commercio internazionale (dapprima a livello europeo e poi sempre più anche con altri paesi), che può essere definita «globalizzazione matura», impone al sistema produttivo il controllo delle catene logistiche internazionali o almeno un ruolo attivo nella ricerca di posizioni strategiche all'interno delle catene transnazionali del valore.

Questi processi in Italia si sono svolti in presenza di una scarsa diffusione della cultura logistica e di una inevitabile conseguente mancanza di adeguate risorse professionalizzate. Una trappola dalla quale urge uscire operando da un lato per favorire il convincimento presso le piccole e medie imprese italiane che la logistica non è un costo, o al più un servizio al cliente, ma un vantaggio competitivo per l'azienda stessa; e dall'altro istituire percorsi formativi che portino alla definizione della figura di «Esperto in Logistica e Trasporti». Figure professionali che troveranno in futuro sbocchi occupazionali, in presenza di un crescente peso delle funzioni logistiche e garantiti anche dalle caratteristiche «labour intensive» del settore. Appare necessario, ancorché evidente estendere la formazione in discipline logistiche ai vari gradi di istruzione, da quello secondario che potrebbe sostanzarsi in un figura come il «Perito Industriale in Logistica e Trasporti», a quello terziario con corsi di laurea in Logistica Economica. Non dovrebbero del resto mancare centri o reti di eccellenza per la ricerca applicata per le discipline di Economia della Logistica e dei Trasporti, si pensi ad esempio alla Cranfield University nel Regno Unito o ai centri di ricerca olandesi e statunitensi e di ingegneria ovvero logistiche dedicate per settore industriale (petrolio, energia, meccanica, ecc.).

Il mercato logistico italiano è il quarto più grande mercato europeo con oltre 77 miliardi di euro fatturati nel 2012. Un mercato che nonostante la crisi mostra segni di apprezzabile dinamismo, secondo l'Osservatorio sulla Contract Logistic del Politecnico di Milano, il fatturato sarebbe salito a 79,1 miliardi nel 2014 e supererebbe gli 81 miliardi di euro nel 2015. Con riferimento al World Bank Index di performance logistica si sottolinea il miglioramento della posizione italiana che risulta al ventesimo posto rispetto al precedente 24 esimo. I dati in tabella dimostrano il tendenziale avvicinamento in correlazione nel tempo tra industria manifatturiera e industria dei trasporti.

A fronte di un mercato logistico di dimensioni ragguardevoli resiste una struttura settoriale decisamente fragile che riflette del resto la debolezza del sistema produttivo nazionale. Nel settore operano poco più di 160 mila imprese, in flessione rispetto ai primi anni 2000, costituito per quasi il 90% da imprese con meno di 10 addetti (solo 30 imprese occupano in media più di 1.000 addetti). Le micro imprese occupano poco più del 27% degli addetti del settore trasporti e logistica, mentre le medie o meglio medio, piccole imprese con un peso di poco più di un decimo occupano oltre la metà (53,3%) del milione di addetti del settore nel complesso. Significative differenze si notano all'interno dei vari comparti: più concentrati quello marittimo ed aereo, decisamente più polverizzato quello terrestre dell'autotrasporto (mancanza di incentivi alla maggiore dimensione come in Olanda dove le grandi



imprese di autotrasporto si contano sulle dita di una mano e producono il 90% del fatturato).

Al mancato irrobustimento del mercato logistico nazionale non è certo estranea, come appena detto, una scarsa cultura logistica del sistema economico-produttivo del Paese: i produttori infatti, avvertendo i servizi logistici più come un costo che come un prezioso strumento competitivo da impiegare nel mercato mondiale negli scambi con l'estero, si avvalgono di clausole di resa (incoterms) che, come vedremo più avanti, di fatto finiscono con il compromettere un corretto sviluppo del settore logistico e dei trasporti domestico e di rallentare in misura non trascurabile la crescita e lo sviluppo economico nazionale.

Una logistica efficiente e competitiva, anche in un periodo di grave crisi e di cambiamento strutturale della divisione internazionale del lavoro, favorisce un maggior dinamismo dell'economia in complesso come dimostrano gli andamenti economici della Germania, dell'Olanda e della Francia; peraltro anche in Italia, come appena detto, il fatturato logistico mostra una dinamica positiva in un contesto economico recessivo.

Terziarizzazione come scelta strategica

La Contract Logistics rappresenta oggi un vero e proprio settore industriale a livello nazionale ed internazionale. Nell'ambito dell'attuale contesto, di mercato competitivo e globalizzato, emerge una nuova categoria di imprenditori, gli attori logistici appunto, i quali si propongono sul mercato con un'offerta di servizi integrati a livello della intera supply chain. A differenza degli operatori tradizionali che eseguono attività decise a livello strategico ed operativo dal proprio cliente, l'operatore logistico è un'impresa integrata nel processo produttivo e distributivo capace non solo di svolgere una parte o l'intero processo logistico, ma anche di organizzarlo e guidarlo per conto dei propri clienti (vedi il caso estremo dove la Confindustria diventa piuttosto una Confmarchi nelle attività di finissaggio in attività di perfezionamento attivo).

Il ruolo svolto dai più evoluti operatori di servizi logistici integrati si sta ampliando rapidamente e tende verso l'acquisizione di responsabilità di governo di interi segmenti della supply chain (specializzazione orizzontale di fornitura di un solo prodotto intermedio a più imprese dello stesso settore o verticale cioè più prodotti a una o più imprese). Le conseguenze positive nel lungo e nel breve periodo sono piuttosto importanti. Infatti, le risorse dell'impresa possono essere concentrate in quelle attività che rappresentano il core business dell'impresa, evitando di dover investire in attività secondarie interne che oltretutto, per raggiungere livelli di competitività assoluta, necessiterebbero di investimenti ingenti, sia in termini economici che di risorse e competenze, comunque non giustificabili da risultati proporzionalmente adeguati ed apprezzabili. Esternalizzando le attività secondarie al core business, le strutture interne operative e gestionali diventano più snelle: non si tratta solo di ridurre i costi (ad esempio dell'amministrazione e dei processi di controllo), ma anche di rendere la struttura più pronta e flessibile al mutare delle esigenze di mercato (vedi l'applicazione del SAP in contabilità). Oggi il business dell'impresa ha nuovi confini: outsourcing o terziarizzazione, specializzazione ed internazionalizzazione che diventano parole d'ordine di tutte le aziende che intendono aumentare l'efficienza complessiva del sistema produttivo e cogliere le grandi potenzialità d'impresa favorite anche dal grande sviluppo delle infrastrutture telematiche ICT (information and communications technology).

È in significativo aumento il numero di imprese che offrono servizi di Third Party Logistics Management; per Third party Logistics Providers (3PL) s'intendono operatori ai quali l'impresa può affidare tutte o parte delle proprie attività logistiche. Essi sono in grado di gestire l'intera gamma delle attività logistiche, dal trasporto allo stoccaggio, gestione dell'ordine, fino all'assistenza clienti e alla gestione resi, imballaggi, rifiuti. Così come gli spedizionieri e i corrieri, anche i 3PL affidano le attività meramente esecutive a cooperative di facchinaggio e a società di autotrasporto, generando valore ripetitivo, sistematico e prevedibile. A un livello ancora più organizzativo e strategico vi sono i Fourth Party Logistics Provider (4PL) che svolgono attività che a loro volta sono terziarizzate ad un 3PL (ricevimento, etichettatura, spedizione, ritiro resi, gestione anomalie, ecc.) ma aggiungono attività strategiche

*I corrieri e gli spedizionieri
con la loro capacità
manageriale nella fornitura
dei servizi suppliscono
le carenze dei politiche
di settore*



La logistica resta il fattore chiave di una competizione internazionale sempre più stringente

(amministrative, di controllo, finanziarie, di progettazione, ecc.) connesse alla logistica, relativamente alle quali un'impresa non ha competenze, possibilità o volontà di svolgerle al proprio interno valore logistico o generando ulteriore valore di differente derivazione 4PL. Più specificamente i 4PL, nati nel mercato statunitense, agiscono soprattutto a livello strategico, fissando obiettivi assieme al proprio cliente e proponendo interventi di re-engineering e progettazione-ideazione della supply-chain (Forte 2008). Mentre molte di queste aziende sono di piccole dimensioni (operatori di nicchia) questo tipo di industria ha anche un certo numero di grandi imprese. Esempi di questi ultimi includono UPS Supply Chain Solutions, FedEx Supply Chain Services, IBM Supply Chain Management Services, Ryder, DHL, Menlo Logistics, Penske Logistics, Schneider Logistics, Caterpillar Logistics, Uti Worldwide, Inc. e Agility, Inc.

A seconda della società e della sua posizione nel settore, i termini Contract Logistics e Outsourcing sono a volte utilizzati al posto di Third Party Logistics Management. Per inquadrare il significato delle due parole si può notare che il termine Contract Logistics include, di solito, alcune forme di contratto e accordo formale ma in definitiva non ci sono vere e proprie differenze tra i due termini. Sebbene la maggior parte di coloro che utilizzano servizi di 3PL sceglie di solito di definire il proprio accordo con un contratto, è interessante constatare che una piccola parte di imprese non ha alcun tipo di contratto con i propri fornitori di servizi logistici.

Il settore della Contract Logistics in Italia è estremamente eterogeneo e articolato e composto di oltre 114.000 imprese, la maggior parte delle quali appartiene al mondo dell'autotrasporto, con circa 90.000 «padroncini» e 14.500 «Autotrasportatori organizzati in società di capitali». Seguono i «Gestori di magazzino» (ossia operatori che svolgono principalmente attività di movimentazione merci), con circa 5.800 aziende. Gli «Spedizionieri» (ossia orchestratori e fornitori di trasporti internazionali che combinano tutte le modalità di trasporto) sono circa 2.400 gli «Operatori logistici» (ossia fornitori di servizi di logistica integrata), 1.100, i «Corrieri/ Corrieri espresso», 80 i «Gestori di interporti/terminal intermodali» 600 e 30 gli «Operatori del trasporto ferroviario e del trasporto combinato strada-rotaia».

Un'azienda committente, nel processo di terziarizzazione può far ricorso al Commodity Outsourcing oppure allo Strategic Outsourcing. Il Commodity Outsourcing fa riferimento a decisioni tattiche di terziarizzazione di attività logistiche tradizionali, acquistabili dalle aziende committenti come una commodity, mentre lo Strategic Outsourcing a decisioni strategiche di terziarizzazione di un processo logistico intero, o comunque di una sua parte indicativa, ossia comprensiva almeno delle attività di trasporto e stoccaggio, fino ad arrivare all'alimentazione delle linee di produzione o al rifornimento degli scaffali dei punti vendita. Al riguardo, i principali operatori del mercato stanno dimostrando una discreta vivacità e una maggiore attenzione alla relazione con i committenti, cercando di sviluppare nuove competenze e servizi logistici innovativi, come la gestione delle scorte o il supporto alla riprogettazione dei network logistici. La ragionevolezza e la convenienza della scelta «make or buy» o «strategic or commodity» deve essere valutata all'interno del processo di pianificazione strategica di ogni singola impresa, anche alla luce del grado di sviluppo dell'offerta di servizi logistici conto terzi. I risultati dell'Osservatorio indicano che oggi, in Italia, è dominante nelle relazioni di outsourcing della logistica l'approccio Commodity Outsourcing, con affidamento di parti del processo logistico a diversi operatori e con significativo ricorso a cooperative per la movimentazione di magazzino e ad autotrasportatori per il trasporto. Nel settore moda si riscontra qualche esempio di 4PL in Cina.

La logistica a valore

La logistica è il fattore chiave in una competizione internazionale sempre più stringente, e mezzo per conservare la propria identità in un mercato mondiale unico e aperto. Le aziende affrontano una crescente competizione attraverso il miglioramento sia della qualità dei prodotti sia dei servizi con lo scopo di fornire un elevato valore aggiunto al cliente. I processi logistici costituiscono dunque un importante motore nel processo di creazione del valore.

Da oltre venti anni, le imprese multinazionali o transnazionali europee hanno iniziato a trasferirsi in Europa Orientale o in Africa settentrionale o, ancora, nei paesi



asiatici, cosicché mentre le imprese americane hanno realizzato gli stessi processi verso l'America centrale, soprattutto il Messico, quelle giapponesi si sono trasferite nel Sud-Est asiatico. In altri termini un processo «a salti» verso le aree a maggiore potenziale di consumo e a minore costo industriale nei vincoli tuttavia del total traslog cost (trasporti e logistiche da minimizzare. È allora opportuno chiedersi che impatto abbiano avuto i processi traslog, in specie i trasporti, nel quadro mondiale dei flussi di materie prime, semilavorati, prodotti intermedi e finiti su questi processi di ristrutturazione e riconversione industriale e sulla riprogettazione delle catene del valore a livello globale. In altri termini, si sono mosse in sequenza o in parallelo le progettazioni delle filiere traslog rispetto alle filiere merceologiche nelle forniture intermedie e nella scelta della mano d'opera generica e/o specializzata.

Oramai il trasporto è considerato alla stregua di un fattore produttivo essenziale per l'affermarsi della globalizzazione: costi bassi e tempi ragionevoli di spostamento sono garantiti, innanzitutto, dalla modalità marittima più conveniente in assoluto, e dal crescente ricorso al sistema di trasporto basato sull'impiego del container; al trasporto stradale e ferroviario compete, invece, la tratta terrestre degli spostamenti, per collegare i punti estremi di origine e di destino delle merci che, nel mondo globale e per gli itinerari prescelti, vedono le tratte marittime come dominanti sulle distanze, ponendo in rilievo le problematiche del LAST MILES nelle consegne delle forniture.

In un mercato ormai unicamente mondiale, la delocalizzazione è un fattore acquisito: le imprese sono, infatti, spinte a decentramenti produttivi grazie a costi di lavoro molto più contenuti di quelli che si potrebbero avere nel mercato domestico. La logistica in tal senso mostra un forte impatto soprattutto in quelle parti della produzione quali il finissaggio o l'assemblaggio. Una parte molto significativa del processo di produzione si sposta dunque da un mercato manifatturiero tradizionale ad uno correlato con centri logistici e sistemi nei quali il prodotto viene preparato per la vendita ed è in essi che si forma parte rilevante del valore.

Per far sì che le possibilità offerte dalla logistica siano utilizzate e rilevate correttamente, è necessario prestare maggiore attenzione al valore creato nelle varie fasi legate ai processi logistici. Questo valore si forma attraverso due modelli principali che sono: il finissaggio dove il valore cresce man mano che ci si avvicina alla fine della filiera di perfezionamento attivo del bene e l'assemblaggio dove tutti gli input devono raggiungere simultaneamente i luoghi di perfezionamento.

Questo nuovo approccio delle aziende verso la supply chain è del resto giustificato dal ruolo chiave che la Logistica riveste nella catena del valore, per diverse motivazioni quali la capacità della funzione di ricercare soluzioni in grado di ottimizzare i costi interni aziendali incrementando così l'efficienza complessiva del sistema azienda, oppure la capacità di ricercare differenziali competitivi che incrementino l'efficacia verso il mercato attraverso un miglioramento continuo del prodotto ma anche del livello di servizio verso il cliente per la capacità di fronteggiare le criticità interne (aziendali) ed esterne (di mercato). La logistica in sostanza, se correttamente inserita all'interno del contesto aziendale può rappresentare un vero asset per la stessa.

Nel modello sequenziale i prodotti passano da un nodo logistico all'altro e in ciascuno sono interessati da processi generatori di valore. Nell'ultimo stadio avverrà il finissaggio che si occupa della rifinitura di un prodotto. Alcune tipologie di attività logistiche ad alto valore aggiunto assimilabili al finissaggio sono il Controllo di qualità, il Labelling e il Packaging.

Il TIVA (Trade in Value Added): un nuovo approccio

I processi di trasformazione dei meccanismi di comunicazione sociale con il passaggio alla diffusione della telematica e la riduzione-banalizzazione del costo di trasporto (che ha ridimensionato il peso storico del costo-distanza sovrapponendogli l'effetto rapidità, puntualità e affidabilità nelle consegne e nelle forniture), hanno contribuito alla tendenziale espansione planetaria dei processi economici e sociali determinando il superamento delle teorie della localizzazione delle attività produttive.

Nell'arco di pochi anni l'orizzonte è cambiato: dal «come» produrre si è passati al «dove» produrre, dai distretti industriali al decentramento produttivo, per altro po-

*Continuiamo a sostenere
che la vera chiave di volta
sono le piattaforme
logistiche territoriali*



*La geografia funzionale
rivela l'esistenza di hub
produttivi europei,
americani, asiatici, ecc., ma
una offerta dei servizi
ancora parcellizzata*

co attuato nel Mezzogiorno d'Italia, agli impianti in Europa orientale, agli accordi con la Cina.

La globalizzazione, intesa come processo generato dalla liberalizzazione del commercio internazionale, dalla integrazione dei flussi merceologici e finanziari mondiali e dalla riorganizzazione spaziale della produzione, ha aperto insomma un profondo ed irreversibile processo di ridefinizione della divisione internazionale del lavoro in cui nessuno può più pensare di sopravvivere solo guardando al suo mercato interno

In un mondo sempre più integrato, i criteri tradizionali per misurare l'import e l'export non sono più in grado di cogliere i cambiamenti e i nuovi assetti geo-economici. Accade sempre più spesso che un oggetto sia prodotto in un paese, ma le parti che lo compongono provengano da ogni parte del mondo. Per capire e calcolare meglio gli scambi commerciali bisogna perciò cambiare l'approccio e tracciare il valore aggiunto da ciascun paese in ogni punto del processo. Se invece di calcolare semplicemente i flussi globali di beni e servizi ogni volta che passano i confini, consideriamo quanto per ogni bene o servizio è riconducibile effettivamente a ciascun Paese, i numeri sugli scambi commerciali cambiano molto.

Il TiVA è un indicatore utilizzato per eliminare il problema del doppio conteggio implicito negli scambi commerciali internazionali misurati con metodologie classiche dei flussi commerciali bilaterali: il paese A esporta US\$ 100 di beni, prodotti interamente in A, verso il paese B che li processa/logisticizza ulteriormente prima di esportarli nel paese C dove infine sono venduti e consumati (mercato finale j).

Il paese B aggiunge US\$ 10 di valore ai beni e dunque esporta US\$ 110 in C. Le misure convenzionali degli scambi mostrano esportazioni e importazioni globali per un totale di US\$ 210 ma soltanto US\$ 110 di valore aggiunto sono stati generati durante la produzione. Esse mostrano inoltre che il paese C ha un deficit commerciale di US\$ 110 con B e non risulta alcuno scambio con A. La metodologia TiVA consente di valutare i flussi in valore aggiunto, fornendo una nuova prospettiva sugli scambi internazionali. In questo caso il deficit commerciale di C con il paese B diminuirebbe del 90% (passando da \$110 a \$10), poiché in B sono stati generati soltanto US\$ 10 di valore aggiunto.

Allo stesso modo grazie al TiVA è possibile mostrare che il paese C ha un deficit commerciale nei confronti di A principale generatore del valore aggiunto presente nel prodotto finale acquistato da B. Con le metodologie tradizionali una simile scomposizione dei flussi non sarebbe stata possibile e l'unico dato ricavabile sarebbe stato un flusso lordo di US\$ 210. Con l'indicatore TiVA il deficit globale di C non varia, ma si modificano unicamente le posizioni bilaterali. Applicando tale metodologia di analisi alla Bilancia Commerciale Italiana sarebbe possibile identificare più precisamente la natura e la dimensione dei deficit e dei surplus, al fine di implementare politiche di sviluppo mirate ed efficaci ed avere una misura realistica del PIL.

Da una prima ricognizione sul Data Base del WTO-OECD, che è basato su una tavola input-output che unisce 57 tavole input-output riferite ad altrettante economie distinte per paese, combinate con dati riguardanti i flussi bilaterali di merci e servizi, con una ulteriore suddivisione in 37 settori diversi - appare evidente come più grande è una nazione, più bassa è la componente intermedia straniera di concorso al valore aggiunto logistico, rispecchiando in parte le economie di scala e di costo e la varietà della produzione industriale nazionale.

Nella maggior parte delle economie, circa un terzo delle importazioni di prodotti intermedi è destinato al mercato delle esportazioni. Tipicamente, più piccola è l'economia più alto è il rapporto, ma anche negli USA ed in Giappone queste percentuali sono rispettivamente 15% e 20%, con un'incidenza maggiore di importazioni in settori altamente integrati.

Il Data Base rivela l'esistenza di hub produttivi europei, asiatici ed americani ed inoltre evidenza quanto molte nazioni siano dipendenti dalle importazioni per dar luogo alle proprie esportazioni. Circa un terzo delle esportazioni totali riflette la presenza di contenuti esteri (beni e servizi) e questa stima è ad ogni modo da considerarsi conservativa. (vedi l'esempio della pasta di Gragnano in Campania dove il grano duro proviene da USA e Canada).



Per tutte le 40 nazioni presenti nel database, i servizi contribuiscono tipicamente per un terzo rispetto alle industrie manifatturiere, con quantità significative fornite da produttori sia esteri che nazionali. Per alcuni settori in nazioni specifiche, l'importanza del settore dei servizi è spesso più netta. In Francia ad esempio i dati rivelano che oltre metà del valore aggiunto generato nel produrre equipaggiamenti per il trasporto nasce nel settore dei servizi.

In definitiva le poste contabili della bilance commerciali bilaterali possono cambiare significativamente se misurate in termini di valore aggiunto, anche se il totale resta inalterato. Il surplus della bilancia commerciale della Cina nei confronti degli USA era di oltre 40 miliardi di dollari nel 2009, ma più piccolo del 25% in termini di valore aggiunto, ovvero di 10 miliardi. Ciò riflette parzialmente la quota più alta di beni statunitensi in termini di valore aggiunto richiesti dai consumatori cinesi, ma anche il fatto che circa un terzo delle esportazioni cinesi contengono materiali stranieri, il cosiddetto fenomeno della «fabbrica Asia».

ENNIO FORTE

ennioforte43@gmail.com

Ennio Forte, è Professore Ordinario di Economia dei Trasporti presso il Dipartimento di Scienze Economiche e Sociali dell'Università degli Studi di Napoli Federico II - Facoltà di Economia. Tra i diversi progetti di ricerca si occupa dell'approfondimento teorico ed applicativo della Logistica Economica, intesa quale nuova frontiera dell'Economia dei Trasporti. In particolare, si evidenziano le ricerche finanziate dal MIUR ("Logistica Economica e problemi di equilibrio"), dalla Regione Campania ("Logistica Economica e distretti produttivi"), nonché la pubblicazione del sito web "logisticaeconomica.unina.it" in collaborazione con studiosi ed esperti del settore.



IL RICHIAMO ALLE REGOLE PER UN SISTEMA MOBILITÀ E TRAFFICO MENO ANARCHICO

La mobilità va a ruota libera

a cura di FABIO CUCCINIELLO

Le riflessioni che andavamo facendo da tempo hanno trovato una leva di appoggio nelle pagine curate da Matteo Cosenza sul Corriere del Mezzogiorno del 13 giugno 2018, da cui riportiamo sinteticamente alcuni passaggi importanti che danno il profilo **dell'automobilista, del motociclista, del pedone, del vigile**.

La mobilità, la circolazione, il rispetto delle regole, diventano sempre più concettualizzate da parte degli utenti della strada con una logica personale che è sempre più orientata alla trasgressione per un semplice motivo: mancanza di controlli.

Sul versante delle politiche pubbliche le riflessioni assumono toni speculari: se ne occupano in pochi e l'obiettivo non è la sicurezza come valore sociale, ma la sicurezza come servizio, finalizzato a comminare pene pecuniarie che vengono inasprite sempre di più.

L'obiettivo è quello di definire un contesto per la mobilità nelle città, dove si registrano disagi non più tollerabili da parte di chi ha la convinzione che la mobilità è un diritto del cittadino.

Le riflessioni di Cosenza accompagnate dalle nostre convinzioni, ci hanno portato ad allungare lo spettro delle analisi dei vincoli che in Italia concorrono a condizionare la libera circolazione dei cittadini e delle merci.

Negli anni passati avevamo stimato, e mai stati smentiti, che le mancate politiche della mobilità a livello nazionale sulle reti e sui nodi, così come per la nostre difficoltà a raggiungere destinazioni internazionali, era stimata in 100 miliardi-anno di vecchie lire! che tradotti in euro si stimano in 50 milioni di euro all'anno.

Alla stima dei maggiori costi oggi dobbiamo ammettere che, come addetti di settore, non siamo riusciti a modificare la convinzione che la mobilità è un diritto, che quando viene esercitato va compensato anche con prezzi secondo regole di mercato a condizione che il servizio sia affidabile, certo, confortevole, sicuro, ecc., così non è!

Il trasporto pubblico, come servizio, costa quanto una tazza di caffè, il parcheggio di un'auto di media cilindrata in zone centrali della città, quanto un pranzo!

Purtroppo forti di questa convinzione abbiamo fatto in modo di modificare e «allargare» culturalmente lo «spettro» di indagini sociologiche e giuridiche per trovare soluzioni più adeguate a risolvere problemi di mobilità.

La Rivista European Transport, unitamente ad AIIT, assumeranno il ruolo di capofila di questa nuova politica di intervento sul piano scientifico e culturale e la Giordano Editore, assumerà il ruolo di publisher.

Queste le schede di Matteo Cosenza estratte dal Corriere del Mezzogiorno. Il caso Napoli.

L'AUTOMOBILISTA

Canalizzazione. è convinto che riguardi i corsi d'acqua. Quando vede una delle corsie libere è sicuro che sia riservata a Lui. E non capisce o si irrita se qualcuno da dietro bussa. Come in tangenziale, dove ingressi e corsie d'emergenza sono tappeti di auto.

Semaforo. Un po' si è abituato a rispettarli, più al centro che in periferia, ma quando può continua a ritenere che le luci colorate siano addobbi festivi. Soprattutto non capisce il giallo, pensa che sia un segnale di via libera. E anche chi ha il verde è costretto a passare guardingo.

Strisce pedonali. Passo io o faccio passare lui? Se lo chiede spesso. In ogni caso calcola tempi e distanze e se può passa prima lui. Poi c'è quello che non si chiede nulla e passa come una freccia, soprattutto lontano dagli incroci più frequentati. Quasi non le vede, le strisce.

Seconda fila. Parcheggiare in seconda fila non è peccato. Anche se non c'è il parcheggiatore abusivo. Basta stare nelle vicinanze o, se si è educati, mettere un biglietto-

*L'automobilista sfida ogni
giorno la legge della
impenetrabilità dei corpi*



Il motociclista non rispetta le regole ma cerca solo i varchi dove infilarsi

to sotto il parabrezza. E, per evitare la multa, non nelle strisce blu, meglio in seconda. Due posti al prezzo di nessuno.

Sosta selvaggia. Sulle strisce pedonali? Certo. In curva? Che c'è di male. Sui marciapiedi? Se lo fanno gli altri. Metà carreggiata e metà marciapiedi? Vedete come sono corretto. Lontano dal marciapiedi invadendo parte della carreggiata? Così dimostro che me ne frego degli altri.

I paletti. Tra i dissuasori (gradino alto, fioriere, panettoni) ama fare collezione di paletti perché, uno alla volta, li fa sparire per parcheggiare. Del resto fa anche un'opera buona: consente alle mamme con carrozzino di fare ginnastica salendo e scendendo dal marciapiedi.

Prenotato. Anche lo spazio davanti alla sua casa o al suo negozio è suo. Una sedia, una cassetta vuota della frutta, anche qualche tavola di traverso gli proteggono il posto. Quando torna dalle sue faccende, con calma toglie l'ingombro provvisorio e parcheggia. Amen.

Telefonino. Sta telefonando se non digitando un messaggio. L'auto procede con andatura incerta, e non c'entrano l'inesperienza o l'alcol. Poi c'è la signora che, impegnatissima a conversare, esce da una traversa e ti taglia la strada senza guardarti. Brava donna.

Precedenza. Se la prende chi vuole. Anche una rotatoria può diventare pericolosa. La regola quasi generale è che, per immettersi in una strada, principale o meno che sia, la si invade piano piano: non si passa ancora a chi ha la precedenza deve rallentare e allargarsi se non frenare.

Incroci. Luoghi di incontro e scontro. Li affronta come se fosse una gara, quasi una battaglia. Deve passare per primo, al di là di norme e codice. Vince chi è più determinato. Soprattutto deve procedere mostrando di non vedere chi arriva, e se questi fa lo stesso: patatrà.

IL MOTOCICLISTA

Senso vietato. Il centauro ha la carta bianca e i divieti non fanno per lui. Strada stretta o grande che sia, isola o non isola, si infila dappertutto, anche nel vicoletto più angusto, al centro o in periferia, e pretende la precedenza da chi sopraggiunge regolarmente nel senso consentito.

Strisce pedonali. Non le vede, meglio che sia il pedone a farsi da parte se arriva lui. Un classico: il pedone attraversa felice di aver trovato un automobilista corretto che si è fermato, ma deve stare molto attento se non vuole finire sotto lo scooter che passa senza neanche rallentare.

Sorpasso. Non «vede» la striscia bianca continua e la doppia striscia continua al centro della carreggiata. Le supera con disinvoltura. Corre addirittura e, quando in senso a lui contrario arriva un'auto, questa deve fermarsi e, se necessario, spostarsi di lato per farlo passare.

Telefonino. A essere bravo lo è. Mostra di usarlo con perizia mentre fa le gimcane incurante delle vetture, ci pensino gli automobilisti a cederli spazio e a non disturbarlo. Vista in tangenziale: il centauro in marcia su Vespa con una mano sul manubrio e una a scrivere un messaggio.

Bambini. Loro sono felici. La loro ebbrezza è pari all'incoscienza di chi è alla guida. Si aggrappano al corpo del centauro se non seduti dietro, fanno gli equilibristi se stanno tra le gambe dello stesso. Basterebbe una distrazione, una buca e... La fortuna li assista.

Parcheggio. I centauri depositano i loro mezzi dappertutto, anche, non pagando, nelle aree con strisce blu. Se c'è un bar accorsato, specie di sera e immancabilmente in zone di movida, non sostano, occupano strade e piazze sistemandosi come meglio loro aggrada.

Marciapiedi. Parcheggiare negli spazi riservati ai pedoni è normale. Ma fa di più, li percorre a piacimento, pur di trovare posto, e non sempre marcia con prudenza. Ci sono poi i prepotenti che sfrecciano sui marciapiedi se trovano intasata dal traffico la carreggiata.

Semaforo. Non sempre rispetta il rosso, il giallo lasciamo perdere. Ma tutti superano le code e si posizionano in testa per scattare prima al giallo-verde. E lo fanno fino a schizzare in ogni direzione al di là del limite e creando quasi sempre un intralcio all'incrocio.



Casco. I controlli di carabinieri e poliziotti, motivati da esigenze diverse dal codice della strada, hanno ridotto, non eliminato, il numero di quelli che non lo indossano. Poi ci sono gli irriducibili. In primis le donne, specie le ragazze, nelle zone più popolari.

In tre. La buona compagnia non si rifiuta mai, poi se si è in tre ancora meglio. Lui è anche ospitale e, se trova, due amici o parenti disponibili, li carica sul suo scooter, anche se mignon. In tre, se è proprio necessario, anche con due figli piccoli senza casco.

IL PEDONE

Attraversare. Prima di un tuffo in mare ci si assicura che in quel punto non ci siano scogli nascosti, lui non sempre fa lo stesso quando deve attraversare. Dimentica che lo scoglio è un'auto che può investirlo o rischiare di fare una manovra incauta per evitarlo.

In diagonale. Parte diritto, arriva in diagonale. Igitto alla regola di avviarsi sulla carreggiata perpendicolarmente, non appena ha conquistato i primi metri procede in linea obliqua verso l'altro marciapiede secondo i suoi comodi, mentre l'automobilista lo segue paziente.

All'improvviso. All'improvviso. «Devi pensare tu a proteggermi», pensa così dell'automobilista. Tutto a un tratto si ricorda di una cosa da fare e all'istante cambia direzione e attraversa senza guardare se arrivi qualche veicolo. E mentre questo frena bruscamente lui è già arrivato alla meta.

Mai davanti. Alla fermata degli autobus il pericolo è lui, vale a dire chi decide che, dovendo attraversare, sia più comodo farlo passando davanti al bus. E si regola di conseguenza. L'automobilista che arriva se lo ritrova all'improvviso davanti e rischia di investirlo.

Semaforo. Inveisce contro le auto che passano con il rosso, ma, spesso il «rosso» non lo rispetta neanche lui. Oltre a far arrabbiare l'automobilista rallenta la circolazione anche perché gli altri pedoni, confortati dal suo esempio, lo seguono. Intanto si accende «Avanti».

Carrello. Il carrozzino è sacro perché tali sono i bambini, un carrello per la spesa no perché questa sacra non è. È una comodità soprattutto per gli anziani. Ma il carrozzino è davanti, il carrello è dietro e chi lo trascina se ne infischia del disagio o dei danni per gli altri.

Telefonino. Che bello conversare. E devono essere colloqui importanti se dimentica che sta camminando su strisce pedonali e non, o con il rosso, il giallo e il verde, o in vicoli dove lo spazio è minimo. E se lo investono? Ci devono pensare loro, non lui (o lei).

Rifiuti. Dalla sua ha una giustificazione: trovare un cestino è una caccia al tesoro. Ma anche quando il tesoro è a portata di mano, chissà perché preferisce gettare per terra quello di cui deve disfarsi. Perché lo spazio è pubblico, quindi non anche mio (e suo).

Cacca. Non intralcia la circolazione dei veicoli ma quella dei suoi colleghi. Sì, perché camminare sui marciapiedi è operazione a rischio scarpe e incavolatura. Buche e sconnessioni a parte, la cacca degli incolpevoli quadrupedi è un'insidia permanente.

Riga o non riga. Quell'auto è parcheggiata proprio male, quella ostruisce il passaggio sulle strisce pedonali, quell'altra ancora ha occupato il marciapiedi. E lui si trasforma in giustiziere, Un chiodino, per chi lo fa di proposito, o una chiave, è il segno è fatto. Che impari. Chi?

IL VIGILE

Un momento. Davanti al bar, al tabaccaio o anche a un bancomat, l'automobilista si ferma in doppia fila e gli dice che ci mette poco a andare via. Lui gli raccomanda di fare presto. E così è. Intanto ne arriva un'altro ancora e quel «momento» è per sempre.

Doppia fila. Diffusa, in certi rioni è regola. Senso unico: a destra auto allineate, a sinistra auto a spina di pesce e davanti una lunga fila di auto in sosta allineate, in mezzo sì e no due metri per il transito. Ed è bello vedere talvolta auto dei vigili in difficoltà. Democrazia.

Il pedone è sempre più a rischio anche perché esige regole che per primo non rispetta



Canalizzazione. Se c'è, lui sta all'incrocio mentre le auto invadono la corsia per fregare quelle della fila giusta al semaforo o, nell'immissione, per esempio, alla tangenziale. Sarà sempre così se non si posizionerà alla fine imponendo il senso di marcia a chi ha fatto il furbo.

Corsie. Stesso discorso delle canalizzazioni. Le corsie preferenziali - esistono ancora? - sono di fatto abolite se lui è all'ingresso e non alla fine dove multa i trasgressori. Viceversa gli automobilisti non le percorreranno solo se c'è un vigile che lo impedisce.

Motorino. Bloccarli mentre sfrecciano spavaldamente su strisce pedonali o al rosso non è facile, ma se ti metti all'ingresso di un senso vietato puoi farcela. I motorini dovranno godere di immunità da Codice della strada, se è raro che lui ne fermi e multi qualcuno.

Strisce blu. Pago le strisce blu o il parcheggiatore? Davanti a un ospedale a cento metri da una piazza importante parcheggi nelle strisce blu. C'è il «parcheggiatore» che ti chiede di pagare. Lui, non le strisce blu. Ti guardi attorno, non vedi divise e, come tutti, paghi.

Pioggia. Fu usato un aggettivo per i giorni di pioggia: idrosolubile. Una cattiveria perché non si deve mai generalizzare. Ma è un fatto che quando piove se ne vedono pochi in giro. Forse per mancanza di abbigliamento adatto. Chissà! Ma piove anche a Milano.

Cinture. Non serve mettersi la maglietta con cintura stampata di anni fa perché non è facile vederlo impegnato a multare qualcuno della moltitudine di contravventori. Dunque, nessuna maglietta, meglio l'aggeggio che blocca l'allarme quando non la si indossa.

Bimbi. Sono pezzi di cuore, anche se talvolta sembra che il cuore si presenti sotto forme diverse. Se ne vedono tante. Addirittura l'automobilista che, per far divertire il figlio, lo tiene tra il suo stomaco e il volante. Da arrestare in una città normale. Non a Napoli.

Centralino. «Pronto, in via... il marciapiedi è occupato per larghi tratti da auto in sosta. Si deve camminare sulla carreggiata». «Provvediamo subito». Le auto sono ancora là e dei paletti divelti non c'è più traccia. Una telefonata al suo Comando non ti salverà.

a cura di **FABIO CUCCINIELLO**

f.cucciniello@alice.it

Fabio Cucciniello, è laureato in Ingegneria civile edile, presso l'Università degli Studi di Napoli «Federico II» e si è specializzato nella progettazione di infrastrutture di trasporto, in particolare quello stradale e ferroviario. Ha una consolidata esperienza nella progettazione di strutture intermodali e interportuali.



AMERICA E CINA LAVORANO INSIEME PER LA SUPERVELOCITÀ DEI TRENI

Il primo sistema a supervelocità cinese

di A.M.C. GIORDANO

Hyperloop TT è la prima tappa cinese che inizia a lavorare sulla supervelocità grazie ad un accordo commerciale presso Tongren nella Provincia di Guizhou.

Hyperloop infatti TT ha annunciato la ratifica di un accordo nella Repubblica Popolare Cinese; firmato da Hyperloop TT e il Tongren Transportation & Tourism Investment Group.

Hyperloop TT fornirà tecnologia, expertise ingegneristica, e fornitura essenziale. Tongren si occuperà delle certificazioni, del lato regolamentativo e della costruzione del Sistema. Le due strutture lavoreranno in partnership con il governo di Tongren nel definire il percorso del Sistema.

Il finanziamento è previsto tramite una partnership pubblico-privata, il 50% dell'investimento è proveniente direttamente da Tongren.

Ha detto Dirk Ahlborn, CEO dell'Hyperloop TT «Noi prevediamo che Hyperloop svolgerà un ruolo di elevata importanza nella Cintura Economica della Via della Seta, connettendo la regione al resto del mondo».

«La Cina spende più di \$ 300 miliardi annuali in infrastrutture per affrontare la rapida crescita della popolazione urbana, lavorando al fianco dei partner governativi. Hyperloop ha presentato una soluzione attuabile per affrontare in modo immediato i problemi di mobilità. La regia operativa unica di Tongren ci permetterà di perfezionare i nostri vari metodi di costruzione con i nostri partner».

«Tongren si è sempre focalizzata sullo sviluppo sostenibile ed aver firmato il progetto Hyperloop è un grande passo per aprirsi allo sviluppo interno nella logica dei mercati globali. Un obiettivo importante del Tongren Great Investment Action Year (anno d'azione per i grandi investimenti in Tongren), ed è un importante progetto per ingrandire e rafforzare l'economia locale», ha detto Chen Shaorong, sindaco di Tongren. Il completamento del progetto accelererà notevolmente la ricerca e lo sviluppo del sistema ad altissima velocità della Cina e migliorerà notevolmente lo sviluppo dell'industria high-tech e dell'industria manifatturiera che si occupa di forniture nella Provincia di Guizhou. La popolarità della città di Tongren così come lo sviluppo del settore turistico porrà solide fondamenta per lo sviluppo di Tongren come distretto economico di rilevanza mondiale.

«La Cina ormai è al vertice mondiale nella costruzione di percorsi ad alta velocità, ed ora sta guardando alla supervelocità come soluzione più efficiente» ha detto Bibop Gresta, Presidente del CdA di Hyperloop TT. «Abbiamo trascorso gli ultimi anni alla ricerca dei giusti partner con cui lavorare in Cina ed ora, con un forte network di relazioni in atto, siamo pronti ad iniziare a lavorare per creare il Sistema e il framework legale appropriati per la nazione».

Guizhou

Guizhou è una provincia nel sud-est della Cina, con una popolazione di circa 34.75 milioni di abitanti (2010). La locazione di Guizhou è cruciale per l'iniziativa cinese della 'Cintura Economica della Via della Seta'. Più di \$ 100 miliardi sono stati investiti in trasporti e finanziamenti delle imprese negli scorsi 5 anni, che hanno portato a 69 progetti riguardanti strade statali e più di 3,542 miglia di nuove strade. Il boom dell'infrastruttura di Guizhou ha permesso alla regione di avere un benefit finanziario immediato, considerando che i suoi import ed export solo nel 2017 sono stati di più di \$8.7 miliardi - il tasso di crescita si posiziona al secondo posto tra tutte le provincie del paese, l'area gioca un crescente ruolo nella creazione di start-up nell'interland della Cina.

L'Europa diventa sempre più vicina alla Cina



Hyperloop TT

Hyperloop Transportation Technologies Inc. è una compagnia di trasporto innovativo e tecnologia focalizzata sulla realizzazione dell'Hyperloop, un Sistema che muove persone e beni in sicurezza ad una velocità senza precedenti, con efficienza e in modo sostenibile. Attraverso l'uso di tecnologia unica e brevettata ed un modello avanzato di business basato su collaborazioni affidabili, innovazione aperta e partnership integrate. Fondata nel 2013, Hyperloop TT è un team globale comprendente più di 800 ingegneri, creativi ed esperti in tecnologia in 52 team multidisciplinari, con 40 partner aziendali ed universitari. Basata a Los Angeles, California, Hyperloop TT ha uffici ad Abu Dhabi, Dubai, UAE; Bratislava, Slovacchia; Tolosa, Francia; Contagem, Brasile; e Barcellona, Spagna. Hyperloop TT ha firmato accordi negli USA, Emirati Arabi Uniti, India, Brasile, Francia, Slovacchia, Repubblica Ceca, Indonesia, Corea e Ucraina.

Hyperloop TT è guidata dai co-fondatori Dirk Ahlborn (CEO) e Bibop Gresta (Presidenti del CdA) e un team di senior manager formato da imprenditori e professionisti con esperienza.

ANTONELLA MARIA CHIARA GIORDANO

amc_giordano95@libero.it

Antonella Maria Chiara Giordano, è laureata in Scienze politiche indirizzo internazionale. Il lavoro che viene presentato è una scheda di sintesi di del sistema ferroviario cinese ad alta velocità.



I libri di Giordano Editore

LA LINEA 1 DELLA METROPOLITANA DI NAPOLI TRA CULTURA E SERVIZIO

R. Miano

pp. 216, giugno 2018, euro 30,00

ISBN 978-88-99309-04-5



LA STAZIONE TERMINI DI ROMA

A. Gargiulo, D. Appolloni

pp. 160, maggio 2018, euro 25,00

ISBN 978-88-99309-03-9



LA PROVINCIA DI SALERNO PUÒ DIVENTARE SMART?

AREE VASTE

Una nuova politica economica
per la città e l'altra città

P. Coccoresse, P. Persico, E. Pappalardo

pp. 80, aprile 2017, euro 7,00

ISBN 978-88-99309-02-2



**ECONOMIA DEI TRASPORTI E DELLA LOGISTICA
Città e Territorio**

L. Colombo, R. Giordano, P. Rostirolla

**Città Metropolitana. L'occasione per riparare
il territorio**

pp. 270, febbraio 2015, euro 30,00

ISBN 978-88-99309-00-8



DIRITTO DEI TRASPORTI

Compendio del Sistema della Portualità Italiana

F. Cesarale, D. C. Tallino

pp. 108, novembre 2014, euro 15,00

ISBN 978-88-95335-14-8



Per l'acquisto dei libri

scrivere a:

segreteria.giordanoeditore@gmail.com

