

Sistemi di Logistica

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

Sistemi di Logistica

Anno XIII - n. 2

Giugno 2020

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

Anna Crispino

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 tempo sospeso... una opportunità!**

[Piero Sandulli]

LOGISTICA

6 **Una nuova visione della Supply Chain**

[Giuseppe Mineo]

TERRITORIO & AMBIENTE

10 **Piano paesaggistico ed ecoregioni**

[Pasquale Persico, Maria Cerreta]

18 **A proposito del Sud**

[Canio Trione]

FOCUS

20 **Le nuove emergenze**

[Rocco Giordano, Giulio Tarro, Franco Montanaro, Canio Trione,
Stefano Stanzone, Pietro Spirito, Loreto Colombo, Pasquale Persico]

CONVEGNI

35 **Fare impresa in Italia è un'impresa!**

[a cura di Rocco Giordano]

RIFLESSIONI PER NUOVE SFIDE

Il tempo sospeso... una opportunità!

di PIERO SANDULLI

Molti sono quelli che si sono proposti di fornire “ricette” e soluzioni per superare la crisi economica che si registrerà nei prossimi mesi nella economia del Paese per i diversi settori produttivi.

Le competenze di quelli che non parlano ma capaci di guardare e analizzare i contesti “nuovi” che ci troveremo di fronte, sono tante! Occorre, a nostro avviso, restituire la giusta funzionalità ai diversi organi che rappresentano lo Stato e chi per esso la Società, per fornire ai cittadini servizi efficienti e saldare i 5 grandi aggregati sociali che sono lo specchio del Paese.

La scuola. Ci voleva uno scossone forte per far comprendere che la soluzione giusta è riportare nella scuola, di qualsiasi ordine e grado, la didattica avanzata con un mix di formazione live e a distanza.

La famiglia. Resta il punto fermo della società che va salvaguardata e non disgregata. Non stiamo a giudicare quale tipo di famiglia, qualsiasi modello va impostato su regole chiare.

La magistratura. Durante il periodo di quarantena non si è registrato dibattito tra le diverse “anime” della magistratura. Ripartiamo avendo chiaro in mente il messaggio che la giustizia è uguale per tutti!

Le forze dell'ordine. Regole chiare, mezzi disponibili e risorse certe a fronte di servizi di controllo adeguati.

La chiesa. Di qualunque religione, sta mantenendo la barra al centro cercando mari più tranquilli.

Questo quadro ancora da incorniciare richiede uno Stato che con gli uomini giusti, sappia ricostruire una posizione geo-politica, che in una economia globale ci vede perdenti.

L'articolo di Piero Sandulli è una prima riflessione sulle nuove opportunità.

ROCCO GIORDANO

La clausura forzata alla quale ci ha sottoposto il Covid 19 deve, necessariamente, indurci ad alcune riflessioni sull'esperienza fatta, nel tentativo di trarre da essa delle opportunità di crescita, sia individuale, che collettiva. Il “tempo sospeso” che abbiamo vissuto e che stiamo ancora vivendo ci ha consentito di meditare sui valori sia individuali, che della nostra società. Finalmente, si è richiamato in vita un concetto, da tempo dimenticato, quello di “bene comune” che ha recuperato il suo giusto valore sostituendosi a quello di “relativismo egoista”, per troppo tempo rimasto l'unico parametro di vita della società globalizzata e post industriale. E' tornato il valore della vita umana e la voglia del sacrificio collettivo, con la rinuncia di non pochi diritti personalissimi, per sconfiggere la pandemia e tutelare, con il “distacco sociale”, i soggetti più deboli.

Questa nuova classifica dei valori, alla fine del “tempo sospeso” dovrà portarci a verificare le opportunità che in questo periodo sono sorte, senza dimenticare la difficilissima situazione economica nella quale l'intero sistema mondiale verserà alla ripresa della vita normale, che, comunque, fino alla individuazione di un vaccino, sarà, più limitata di quella che fino alla fine dello scorso mese di febbraio abbiamo vissuto. In molti settori del nostro vivere quotidiano tutto questo porterà elementi di crescita e di diversità, rispetto alle regole ed alle abitudini precedenti.

1) *Nel mondo del lavoro la repentina utilizzazione di attività a distanza consentirà un nuovo modo di intendere e di valutare il lavoro. L'esecuzione di esso, con molta più duttilità, potrà essere esercitata dal proprio domicilio, con evidenti vantaggi, sia per la vita di famiglia (e del singolo), che per il traffico cittadino. Inoltre, il prodotto del lavoro dovrà essere misurato per finalizzazione di obiettivi, evitando, per il futuro, di sentire parlare, nel pubblico impiego, della antistorica “battaglia al cappuccino”, alla quale non ha mai saputo sottrarsi nessun Ministro della funzione pubblica.*

Anche nella misurazione del singolo dipendente la centralità della persona umana e del prodotto del suo ingegno dovrà sostituire l'asettica valutazione di falsa meritocrazia fino ad ora attuata. Il lavoro, sia pubblico, che privato potrà esercitarsi, con regole più attente alla dignità della persona, in modalità smart working, circostanza questa che farà, drasticamente, ridurre, sia le ipotesi di mobbing, che quelle di discriminazione sessuale, che si realizzano quando l'impiego si svolge concentrando tutti i lavoratori nello stesso luogo. Una buona modalità elastica e flessibile di esercizio di una attività, sia subordinata, che autonoma, consentirà anche di decongestionare, dal traffico, i centri cittadini, con notevoli vantaggi ambientali, non a caso i tassi d'inquinamento sono drasticamente diminuiti durante la nostra forzata chiusura.

2) *Anche nel mondo della scuola e dell'università le nuove modalità di insegnamento, sperimentate con successo durante il “tempo sospeso”, dovranno imporci la riconsiderazione dei metodi di insegnamento e dei programmi di studio. Invero, a seguito dei non pochi esempi di attività a distanza, in questo settore, sono stati esplorati ed attuati sistemi, che hanno ridisegnato la graduatoria dei valori in campo trasformando, in modo ormai irreversibile, la didattica, sia scolastica, che universitaria.*

Nel mondo della trasmissione del sapere si sono realizzati, repentinamente, dei cambiamenti epocali, che fanno sì che nulla, in questo settore, sarà come prima. Le opportunità che si sono aperte dovranno essere colte per riportare la cultura, sia classica, che scientifica, al centro della valutazione dell'Uomo.

Ormai è definitivamente finito il tempo “dell'uno vale uno”, perché ognuno vale in base a ciò che è in grado di apportare al progresso ed alla crescita di tutti. Va restituito al valore della competenza il ruolo primario, nel mondo della cultura e della scienza. Ruolo che si era perso a causa del “relativismo culturale” che ha portato tutti a discu-

tere su tutto anche senza alcuna base scientifica, con evidenti rilevanti distonie e conflitti di informazioni sui valori essenziali con competenze ineguali. Sul punto è sufficiente pensare al caos ingenerato dai cosiddetti “no vax” che hanno, in misura rilevante, inciso sulla immunità collettiva e sui fondi da destinare alla ricerca, che sono stati, fin troppo, lesinati, errore questo che, per il futuro, non andrà ripetuto.

3) *Nel settore della sanità, sarà necessario rimeditare al decentramento regionale, realizzatosi, nel 2001, con la modifica del titolo quinto della Costituzione, il quale ha prodotto, in questo segmento, intollerabili velocità ineguali nell’ambito delle cure. Va ripristinato, magari con l’istituzione di una Autorità indipendente (composta da tecnici e non da politici) una pari dignità di cura e di servizi sanitari in tutte le regioni italiane. Il diritto alla salute è costituzionalmente garantito dall’articolo 32 della Carta fondamentale e non saranno più tollerabili, per il futuro, né diversità di cure, né insensati investimenti di tipo elettorale. Anche gli insensati filtri di accesso alla professione medica si sono rilevati dannosi.*

4) *La ritrovata centralità del cittadino deve portarci a ripensare totalmente la costruzione della macchina burocratica. Va costruito un rapporto di fiducia tra cittadino ed istituzioni e non, come è accaduto, troppe volte, nel recente passato, un rapporto di sfiducia instaurato dalla P.A. nei confronti di un cittadino sempre considerato evasore, abusivista, truffatore, profittatore. Invero, tutte le recenti leggi del Paese sono andate in questa direzione; nessuna è stata idonea a promuovere la libera iniziativa, l’impresa privata, la creatività della persona, lo sviluppo turistico, culturale ed edilizio (essenziale sarebbe la messa in salvaguardia del patrimonio edilizio sotto il profilo sismico ed ambientale). Anche il modo di legiferare dovrà tornare ad essere sintetico e comprensibile e soprattutto dovrà tornare a darsi vita ad uno Stato che, come nei primi anni della Repubblica, dovrà essere attento alla persona ed alla sua libera iniziativa. Solo con la crescita del singolo potrà tornare a realizzarsi lo sviluppo collettivo. Leggi snelle che accordano fiducia ai cittadini, Stato autorevole e non autoritario, finanziamento agevole e veloce delle imprese per attivare la ripartenza. Lo Stato, d’altro canto, dovrà riattivare la realizzazione delle opere pubbliche, che possano consentire la ripartenza del circuito virtuoso dell’economia, facendo riprendere l’occupazione nel trainante ed oggi deficitario, settore dell’edilizia.*

Anche l’impatto della burocrazia sul cittadino dovrà notevolmente modificarsi utilizzando, al meglio, le potenzialità che la tecnologia può consentire, nel campo della semplificazione di una macchina amministrativa che andrà completamente snellita e ripensata. L’Amministrazione dovrà essere costruita, per il futuro, a servizio del cittadino che, da tempo, avrebbe dovuto essere considerato come cliente della macchina pubblica e non come il “nemico da battere” e demotivare. La elefantifica complessità e stratificazione del sistema va eliminata, rileggendo, come si era iniziato a fare nei primi anni duemila, tutti i passaggi dei procedimenti amministrativi eliminando gli intoppi ed i passaggi inutili. Del resto, come detto, la tecnologia offre delle opportunità che debbono essere ormai colte per creare il nuovo rapporto tra cittadini ed istituzioni.

5) Anche nel campo della tutela è necessario che si utilizzino, pienamente, le possibilità che la modalità telematica offre, senza inutili ripensamenti o complicazioni (come ad esempio le copie di cortesia), che costituiscono il momento frenante del sistema ed impediscono la piena utilizzazione dei benefici che la tecnologia offre in questo campo. Il completo utilizzo del “processo telematico” e lo snellimento di tutto quanto “non essenziale al contraddittorio”, senza ridurre la piezzatura istruttoria, in vista del giudicato, potranno, in concreto, realizzare la “ragionevole durata del processo” voluta dall’articolo 111 della Costituzione. Anche l’assunzione registrata delle testimonianze (già presente nell’art. 419 c.p.c., ma mai applicata) può concorrere a realizzare questo scopo.

6) Infine, ma non ultimo in ordine di importanza, il tema dell’Unione Europea.

L’Europa è chiamata ad interrogarsi sul suo ruolo nella crisi economica che, al termine del “tempo sospeso” della pandemia, tutti i Paesi ad essa aderenti vivranno. Se non si effettueranno scelte coraggiose e drastiche, se non si tornerà allo spirito di rinascita di Ventotene, l’Unione Europea e l’intero continente rischieranno di essere spazzati via e marginalizzati da scelte economiche che, realizzandosi altrove, finiranno per nullificare l’effetto trainante che il nostro continente ha sempre avuto nella storia. Bisogna che l’Europa ritrovi il ruolo voluto dai suoi autorevoli ideatori e fondatori (De Gasperi-Schuman-Ademauer-Spaak-Monet Spinelli) recuperando il suo potere di impulso ed evitando di presentarsi come il peggio della burocrazia dei paesi aderenti. Non va dimenticato che l’impero romano finì a causa di una pestilenza. Vanno individuati nuovi metodi per risolvere i non pochi quesiti che l’economia pone alla nostra attenzione, la crisi economica che ci attende (e che sarà lunga) non può essere affrontata con metodi asimmetrici che pongono gli Stati in situazione ineguale. La crisi asimmetrica, che si è scatenata a seguito della diffusione del “corona-virus” pone tutti i Paesi non solo Europei sullo stesso piano di difficoltà e nessuno di essi ha titoli o prerogative per ergersi a censore degli altri. In conclusione, se sapremo cogliere tutte queste opportunità e rifondare noi stessi per primi e la collettività potremo uscire non certo senza fatica, ma tutti migliorati da questo tempo sospeso. Cogliamo coesi questa occasione di rifondazione globale che la storia ci offre e potremo lasciare ai nostri figli un mondo migliore.

PIERO SANDULLI

segreteria@studiolegalepierasandulli.it

Piero Sandulli, è titolare della cattedra di Diritto Processuale Civile, nonché dell’insegnamento del Diritto fallimentare e dell’insegnamento della Giustizia Sportiva. Tra i massimi esperti internazionali di Giustizia Sportiva.

LE PROCEDURE COMPLESSE SI SONO COMPLICATE

Una nuova visione della Supply Chain

di GIUSEPPE MINEO

Stavo lavorando e avevo pronta una bozza per la scrittura di questo articolo già con il titolo proposto in gennaio 2020, ben prima che l'ondata della crisi sanitaria ci raggiungesse. Ovviamente questo evento rimette in gioco tutte le priorità, ma proprio per dare continuità al “nuovo” mondo in cui stiamo vivendo, con fatica, cercherò di non trascurare gli spunti che mi ero proposto, e anzi integrarli in un’ottica pre e post pandemia. In breve: le cose che già erano complesse, si sono ulteriormente complicate e di molto, ma bisogna attivarsi al meglio per affrontarle per il bene comune.

PRE CRISI

Solo poche settimane fa (gennaio 2020), un certo Herbert Diess, semplicemente il ceo di Volkswagen, ha pubblicamente lanciato un allarme sul prossimo futuro della stessa azienda che dirige: in sintesi afferma “se non stiamo molto attenti e siamo veloci, rischiamo di fare la fine di Nokia”. Mi chiedo che impatto abbia avuto sul lettore medio dalla visione “industriale” il relativo articolo pubblicato in Italia, tra gli altri, dal Sole24Ore. Credo che sia del tutto normale esclamare: Ma di cosa stiamo parlando? Come è possibile? Ma perché dice questo oggi, ad inizio 2020?

In realtà nella decodifica delle recenti dichiarazioni di Diess, personalmente non ho visto niente di nuovo o di strano, quanto una importante ed evidente presa di coscienza e di giusta condivisione della realtà che stiamo (o stavamo) vivendo. Questa uscita pubblica, infatti, mi permette di fare un passo avanti attraverso questo articolo, senza andare a ripetere ancora una volta quanto da anni si discute sulle tecnologie digitali e sul focus 4.0... Recupero invece questo spunto per andare oltre le tecnologie c.d. 4.0 che in fondo non sono altro che semplicemente “abilitanti”, per passare ad un livello di maggiore concretezza nei temi, che compete alla sostanza di un ingegnere. In estrema sintesi cosa ci vuol dire il ceo di Volkswagen: prima porge alla platea e al suo stesso team di lavoro un avviso, del tipo “Houston abbiamo un problema” – il mondo sta cambiando. Poi ci dice “dai ci siamo mossi, mettiamo cuore, cervello e soldi, capacità e vediamo di affrontarlo...” poi dal sentiero intrapreso e dal contesto intorno, parte ancora un dubbio...: “attenzione, riusciremo a farcela? Siamo abbastanza veloci per tenere bene il passo?”.

*Se non siamo attenti
e veloci non riusciremo
a recuperare il passo
perduto*

Tutto questo si evolve, signore e signori, incredibilmente nel giro di pochi, pochissimi mesi... un triplo salto mortale nel mutevole mondo dell'automotive globale nella terza decade del terzo millennio (in quel momento ancora senza l'ulteriore effetto della pandemia sul mondo). E allora bene, questo tedesco può essere per noi un esempio: prendiamo i problemi, li studiamo bene per un po', purtroppo in poco tempo... poi si prova ad agire. In tempi di grande confusione e di cambiamento per il business management di qualsiasi azienda, questo caso rappresenta un esempio di maturità... perché questo è il termine che servirà da oggi in poi, siamo alla ricerca di sistemi in evoluzione, diretti verso una nuova maturità tecnico-gestionale.

E allora scelgo qui alcuni problemi su cui ragionare, e mi dirigo verso tre macro-problemi di oggi e di domani (siamo ancora a gennaio).

Iniziamo parlando di e-commerce. Cosa c'è di più attuale ed in crescita in questi anni. Se lo studiamo come un Sistema, e ci fermiamo a ragionare al tempo $t=2020$, cosa troviamo. Scopriamo che prima, a partire da $t=0$, abbiamo i pc, Microsoft, internet poi Steve Jobs, e-bay e nasce Amazon, ed ancora paypal ed i corrieri. Oggi abbiamo dei tentativi, delle prove tecniche random, soprattutto nel mondo retail e GDO (a gennaio pensavo qui proprio ad Esselunga) e Amazon è diventato intanto leader mondiale. E domani? Si pensa ad una crescita ovviamente, i dati e la realtà dicono questo (e anche il blocco sanitario lo ha evidenziato ancora). Ma se rifletto su quanto potrebbe accadere in futuro, partendo dalle attuali premesse, mi chiedo se siamo sicuri che quella intrapresa sia la strada giusta, credo che questo sistema così strutturato non sia sostenibile, né economicamente né soprattutto per l'ambiente (i miei dubbi si sono subito rivelati corretti purtroppo nella realtà nel giro di pochi giorni). Altro impatto negativo che agisce su questa auspicata sostenibilità è dato poi da un nuovo capitolo di studio-lavoro, i resi. I numeri del futuro possono essere spaventosi, dal 30% al 60% circa, il che significa una reverse logistics tutta da scoprire, ma a quali costi e con quante risorse impiegate?

Questo è il secondo tema (che avevo scelto), sostenibilità o meglio inquinamento. Dai dati di studio, il top sembra il trasporto, nei centri abitati, con effetti e danni elevatissimi per la salute. Riusciamo ad andare su Marte, a comandare tutto con la voce o un gesto, ad essere "bionici", ma non a risolvere un aspetto apparentemente semplice quanto fondamentale, la qualità dell'aria (anche qui la successiva forzata vita in casa, darà risposte importanti su questo tema). Sicuramente questo, come ormai l'uso o abuso della plastica, è argomento di prima fascia. Si deve quindi parlare di economia circolare, di rifiuti, di riuso. Risposte che deve dare anche la SCM... perché è logistica urbana, è ultimo miglio, sono le consegne e la distribuzione, sono l'e-commerce ed il traffico. Perché è movimento di persone, di energia, di consumi ed

*Andiamo su Marte
ma non riusciamo
a risolvere il problema
della pandemia*

approvvigionamento (da febbraio, almeno in questo, il digitale ci darà una mano, perché cambieranno molte cose sugli spostamenti).

Allora quali soluzioni adottare: da anni si studia e si propone. La grande città di Milano è sicuramente avanti come alcune realtà del Veneto, esistono anche solide iniziative a Bruxelles puntate al 2050... ma è difficile, serve un nuovo sistema, integrato, collaborativo, condiviso. E' interesse di tutti gli stakeholders siano cittadini, operatori, comune, sanità. La strada intanto può essere data da volontà, validi progetti e fasi di test.

Passiamo al terzo e ultimo tema, già accennato in precedenza, è legato alla gestione del cambiamento, soprattutto a livello aziendale (siamo ancora a gennaio, ed oggi il tema è 10 volte più delicato). Un guru del Management mondiale Gary Hamel a fine 2019 al World Business Forum di Milano parlando di change management ha avvisato: *“Occorre sostituire stratificazione, standardizzazione, specializzazione, formalità e routine con sperimentazione, meritocrazia, apertura, senso di community e di appartenenza. 10 anni fa ho scritto un libro sulle Core Competences, oggi dovrei parlare del senso di incompetenza che le aziende sentono di avere”*. Colpa quindi della rigidità dei vecchi modelli di gestione top-down, molto spesso l'azienda ritiene prioritario innovare ma non sa come farlo in questo nuovo contesto.

Anche qui concordo perfettamente, pensare di essere arrivati all'ottimo per ogni azienda è una sonora assurdità, che purtroppo a volte si è palesata in alcune aziende (e ne abbiamo avuto già anche qui la prova). La tecnologia non cambia solo nei nomi, in tv o su internet ma nasce già nelle nostre mani, quasi senza rendercene conto. Serve una nuova forma mentis, il famoso mindset digitale a cui sempre mi collego, per seguire cambiamenti e velocità crescenti, nuove complessità e nuove “incredibili” sorprese tecnologiche. Quindi servono nuove strutture manageriali, nuovi approcci, nuovi metodi e servono anche al più presto (nel tempo) e per tutte le aziende (nello spazio) tanto per i big player (spesso oggi confusi) che per le nostre pmi, in qualche modo. Nella mia testa questo significa anche open innovation, collaborazione, re-skill e team working (e quindi non solo smart).

In conclusione... troviamo allora degli elementi comuni e condivisi per questi tre macroproblemi che ho scelto: sicuramente stiamo osservando problemi molto complessi (ed eravamo senza epidemia), che richiedono uno studio e un approccio di gruppo, appunto Open Innovation, con la volontà se non di risolvere subito almeno di portare un miglioramento nei processi. In primis va evidenziata ancora la necessità di un profondo cambio di mentalità nella gestione multi processo, ed è indispensabile l'uso di strumenti idonei tra i quali emergono senza dubbio delle nuove piattaforme digitali e fisiche condivise. Serve quindi una prima fondamentale fase di definizione tecnica del problema, per

Occorre capire che abbiamo
in atto una reingegnerizza-
zione dei processi
che richiede un uso
di strumenti e competenze
idonei

poi partire con raccolta dati, una fase consapevole di analisi, quindi delle sintesi di base per future decisioni. Strumenti e tecnologia ad hoc compatibili col problema già in parte esistono, ma vanno capite, approfondite e diffuse su tutto il territorio nazionale. Significa portare metodologie e strumentazioni apicali, nate spesso già nello scorso millennio, a utilizzi più comuni e “terreni” per ogni tipologia di azienda. Questa fase coincide con la volontà di portare al suolo, quindi di scaricare a terra, le potenzialità di tecnologie che stiamo seguendo solo con lo sguardo e che spesso continuano a galleggiare sopra le nostre teste. Inoltre sembra apparire all’orizzonte la necessità di una nuova disciplina, oltre che di nuove dimensioni operative, incentrata su aspetti di modellazione, strategia e simulazione che si colloca a monte delle tradizionali fasi di lavoro in azienda. L’integrazione di questi aspetti tecnologici, scientifici e gestionali può essere una chiave di volta per strutturare un nuovo sistema di gestione dinamico basato su parametri variabili in linea anche con la indubbia complessità delle moderne esigenze di ogni filiera e in particolare dell’omnicanalità (questa la firmo con copyright).

POST PANDEMIA

Questo resta il mio articolo di gennaio scorso, sono gli spunti per cui ho sentito la voglia di comunicare, ma adesso è ancora più complesso e più importante. Non si tratta più del raggio di azione di una azienda o di un settore in cui innovare, ma dell’intera comunità, del bene di tutti. Da febbraio entrano in gioco i cambiamenti, una auspicata evoluzione per rispondere meglio a quanto ci sta succedendo, primo dal punto di vista sanitario (qui diventa difficile scrivere) e ancora di più da come dicono in tanti, da rivedere i nostri criteri e obiettivi, non più qualsiasi cosa al minimo costo e quindi per il massimo profitto, ma un passaggio al “bene comune”, al “sarà meglio fare così”, ad un “ecosistema conveniente”. Speriamo quindi di trovare comunque e presto una strada tecnologicamente più umana.

GIUSEPPE MINEO

giuseppemineo@inwind.it

Giuseppe Mineo, è laureato in ingegneria gestionale, indirizzo Trasporti, presso l’Università di Palermo. È stato responsabile logistico al porto di Trapani per progetti internazionali come il LGTS di Greenstream (ENI, Saipem UK, etc.) è membro CSCMP Italy. Promotore di iniziative di problem solving e open innovation per pmi e multinazionali. Esperto certificato ELA Senior è docente presso Fondazione ITS Logistica e Trasporti per le materie di indirizzo, ICT, trasformazione digitale e Logistica 4.0.

RIFORME E INNOVAZIONI: UNA POSSIBILE SOLUZIONE

Piano paesaggistico ed ecoregioni: un'ipotesi di approfondimento

di PASQUALE PERSICO,
MARIA CERRETA

Per dare un contributo ai temi del piano del paesaggio campano viene introdotto il tema della città e l'altra città così come recepito dal documento strategico elaborato per il ministero del Mezzogiorno del governo precedente ed ancora in campo come documento per introdurre il tema delle macroaree europee. La prima premessa è, quindi, una sintesi del contributo disponibile via google (*P. Persico, La città infrastruttura complessa, aperta ed incompleta, Inarch 2016*). La seconda premessa è, invece, la nota metodologica ISTAT che riclassifica l'appartenenza dei comuni alle ecoregioni d'Italia in coerenza con le ecoregioni europee. Questa nota propone una revisione del concetto delle unità di paesaggio perché implica l'appartenenza di queste alle diverse scale di funzionalità ecologiche delle reti ecologiche strutturanti le ecoregioni. Ambedue le premesse introducono la necessità di definire per ogni infrastruttura complessa l'appartenenza ad una determinata area vasta di riferimento per la definizione della sua efficacia in termini di densità delle funzioni. Cambia, pertanto, la tradizionale metodologia relativa alla valutazione ambientale e paesaggistica. Questa osservazione viene ampliata nelle conclusioni.

PRIMA PREMESSA

(il contributo ricalca il contributo fornito al MEF ed al Ministro del Mezzogiorno del precedente governo e da Essi condiviso, che oggi attende l'interlocuzione adeguata ad essere recepite nel nuovo documento strategico per il tema della politica economica per la città (infrastruttura complessa, aperta ed incompleta e l'altra città, anch'essa infrastruttura complessa ed incompleta, il contributo è stato elaborato con il confronto con il CUGRI Centro inter-Universitario UNISA UNINA - Grandi RIschi).

La de-crescita demografica nel Mezzogiorno continua, così come la tendenza della popolazione in crescita a trasferirsi in alcune aree urbane, soprattutto nel Centro-Nord ed altre aree. Queste ultime sono concentrate in megalopoli differenziate (Napoli, Roma e Milano), dove le economie di agglomerazione sono sempre più contrastate dalle diseconomie di congestione, con nuove e vecchie forme di povertà, tensioni sociali e danni ambientali crescenti. Mentre il declino demografico e il sottosviluppo economico sembrano essere le principali spinte dello spopolamento del Sud, la mancanza di pianificazione spaziale e l'inadeguatezza

Le economie delle agglomerazioni sono sempre più contrastate dalle diseconomie da congestione

degli investimenti nelle infrastrutture sono anche responsabili di una forma di dinamica della popolazione che appare sempre più insostenibile, non inclusiva e perversa dal punto di vista ambientale. La mancanza di una pianificazione territoriale e di infrastrutture adeguate vanno di pari passo, poiché entrambe determinano i movimenti di persone nello spazio, che tendono ad aggravare le pressioni ed i rischi sul territorio urbanizzato (la “Città”) ed a ridurre il contributo alla mitigazione dei rischi e degli impatti da parte del capitale naturale causato dall’abbandono e dal degrado del territorio periferico e rurale (L’“altra Città”) ad esso collegato. Mentre l’investimento in infrastrutture è inferiore alle esigenze previste dalla necessità di rinnovo e manutenzione del capitale pubblico e di semplici rapporti di popolazione, la mancanza di piani territoriali complessi ed integrati spiega la tendenza a concentrare strade e ferrovie lungo i principali assi di trasporto, la cui maggiore vulnerabilità induce sia un incremento di rischio che dei costi di gestione. Queste sono costituite da arterie principali (Corridoi e Nodi Strategici) già esistenti, tipicamente situate in aree più sviluppate e/o in aree di più facile accesso per viaggi più lunghi e trasferimenti di beni e persone più rapidi. La modernizzazione si identifica con l’alta velocità e costituisce l’unico grande investimento infrastrutturale complesso e di respiro europeo. Le infrastrutture di trasporto complementari come ponti, gallerie e collegamenti incrociati, nonché i relativi servizi tendono anche ad essere situati lungo o sulle arterie principali, che diventano, così, degli attrattori demografici. Di conseguenza, il modello di distribuzione spaziale della popolazione tende a diventare sempre più squilibrato, sia in termini di flussi migratori interni ed esterni, sia in termini di posizioni finali di persone che si spostano in risposta al crescente e progressivo degrado del territorio di provenienza. Le grandi vie di comunicazione e di trasferimento (aeroporti, porti, strade e le ferrovie) che uniscono le megalopoli incoraggiano le emigrazioni interne e la conurbazione disordinata e progressiva nelle città metropolitane nel Centro-Nord e del Centro-Sud, senza strategie chiare per una crescita sostenibile equilibrata. Allo stesso tempo, questo tipo di programmazione infrastrutturale tende ad essere costoso, in termini economici, finanziari e ambientali, causando incremento di rischio, depauperamento delle risorse idriche, perdita di suolo, frammentazione del paesaggio e minacce per gli habitat naturali e la bio-geodiversità.

I progetti che da tale programmazione ne derivano sono spesso di carattere emergenziale, di bassa qualità e sotto-finanziati, soprattutto per i successivi e ricorrenti costi fuori bilancio di manutenzione e ristrutturazione. D'altra parte, i collegamenti trasversali e la penetrazione stradale delle zone rurali sono ancora molto bassi nel Mezzogiorno, con il risultato di un modello di connettività gerarchico e sparso, con alcuni hub ben collegati e molti nodi tenuamente collegati con solo deboli collegamenti con i principali hub. Questo modello tende anche a incoraggiare i

*I progetti sono a carattere
emergenziale e di bassa
qualità*

percorsi migratori e a scoraggiare i movimenti produttivi nello spazio per accedere ai mercati e ai servizi. In questo contesto di movimenti di popolazione caotici e non governati, un nuovo concetto di pianificazione territoriale ed ambientale sta avanzando. Questo concetto richiede la prioritaria valutazione dei servizi eco-sistemici forniti dai diversi componenti che contribuiscono al corretto uso del suolo (foreste, aree rurali, fasce costiere, piane alluvionali, bacini- idrogeologici montani e collinari, parchi naturali, riserve marine, ecc.), adottando una serie di valori o prezzi ombra riferiti all'ordinamento gerarchico e multiscalare delle ecoregioni, che, a loro volta, in linea con le direttive europee, rendano gerarchica la scala dell'uso del suolo e compatibile la pianificazione con la stabilità e funzionalità di potenziali reti ecologiche, in coerenza con la pianificazione di settore, infrastrutturale ed urbanistica. Allo stesso tempo, occorre tener conto anche dei servizi culturali eco-sistemici che tengono conto dei benefici che possono derivare dagli ecosistemi attraverso le componenti ricreative, turistiche, connesse allo sviluppo intellettuale, all'arricchimento spirituale, all'esperienza estetica, ecc. Questa nuova forma di pianificazione spazio-temporale si combina anche con un'idea innovativa di un'infrastruttura olistica ed invariante di riferimento che comprende e connette realtà spaziali complesse come le aree urbane in crescita esponenziale ed i paesaggi periferici e rurali mutevoli in decrescita per abbandono, valorizzandone la reciproca resilienza naturale e sociale, individuando una nuova visione del piano paesaggistico. Secondo questo concetto, le moderne infrastrutture derivano dall'integrazione, su scala territoriale, di una serie di componenti, tra cui elementi tradizionali di capitale prodotto come strade e ferrovie, abbinate ad assets e servizi ecosistemici non generici, ma specifici, in quanto forniti dalle relative ecoregioni a gerarchia appropriata, individuandone i punti critici, in termini di corridoi e nodi infrastrutturali strategici, per la città e l'altra città.

Queste "nuove" componenti includono le risorse naturali, la biodiversità e varie forme di servizi fisici e culturali tangibili, come la fornitura di acqua, la cattura del carbonio, ed immateriali, come i paesaggi culturali e le identità locali. Non sono nuovi nel senso che prima non c'erano, ma che una nuova forma di consapevolezza della loro funzione vitale li ha proiettati dallo sfondo all'avanguardia delle moderne infrastrutture come un insieme di sistemi complessi e integrati costruiti spazialmente ed anche temporalmente, tenendo conto delle più condivise tendenze attuali del cambiamento climatico. In combinazione con una maggiore capacità di gestione dei progetti e un crescente interesse per la pianificazione territoriale ed ambientale della Unione Europea e della maggior parte dei governi regionali e locali, l'attuazione del nuovo concetto di infrastruttura eco-regionale, supportata da un piano paesaggistico adeguato, è una strategia promettente per porre fine al processo caotico della contrazione e riallocazione della popolazione, fornendo sia modelli guida che re-

La nuova ipotesi di pianificazione: aree urbane e paesaggi periferici integrati

gole di *governance* efficaci, anche in combinazione con le possibili misure di incremento della *capacity-building* da parte delle amministrazioni centrali, regionali e locali e con mirate misure di spinta propulsiva da parte dei progetti di ricerca ed innovazione, con massima collaborazione tra università, centri di ricerca e professioni che operano nel privato ed in associazioni riconosciute. Una moderna politica di infrastrutturazione eco-regionale integrata per il Nord e il Mezzogiorno richiede, pertanto, l'attuazione di una più adeguata e meno settoriale (meno riduzionista) pianificazione territoriale ed ambientale, ed allo stesso tempo, la scelta di strumenti conoscitivi, gestionali ed amministrativi per fornire una gamma di nuoviservizi, re-ingegnerizzando e rigenerando quelli tradizionali risultati poco efficaci, tali che servano il territorio in modo sostenibile, con un approccio complesso capace di affrontare la complessità della sfida. In questo contesto, il concetto di infrastruttura "intelligente", è quello che combina efficienza funzionale, innovazione tecnologica, conservazione degli ecosistemi e coinvolgimento delle risorse umane pregiate, in termini culturali ed economici, altrimenti destinate al trasferimento forzato. L'infrastruttura intelligente stessa si basa ampiamente sull'idea di utilizzare le tecnologie emergenti, come integrazione tra sistemi di sensori e dispositivi di comunicazione, apprendimento automatico e intelligenza artificiale, come mezzo di interazione continua tra l'utilizzo di agenti e apparecchiature da un lato e reti fisiche, tecnologiche ed ecologiche dall'altro. Questa interazione, a sua volta, viene utilizzata per generare l'acquisizione, lo stoccaggio e l'analisi dei dati in tempo reale, consentendo di progettare e di gestire più efficacemente l'eco-infrastrutturazione complessa per ottenere risultati che combinano obiettivi di sviluppo sostenibile con la riduzione delle esternalità negative, quelle con livello di rischi naturali non accettabili, tasso di rinnovo quanti-qualitativo delle risorse idriche non compatibile, frammentazione del paesaggio culturale e produttivo (tipo paesaggio degli ingredienti della dieta tipo mediterraneo), perdita dei servizi eco-sistemici forniti dalla bio-geodiversità, inquinamento del suolo e dell'aria, incremento di incidenti stradali e aumento dei rischi per la salute. Gli ultimi ragionamenti portano a considerare un'ipotesi più ambiziosa: elaborare un approccio integrato tra più infrastrutture complesse che danno efficacia ed efficienza all'infrastruttura a complessità larga e spesso incompleta che sta nella nuova visione della città, che naturalmente è sempre connessa all'altra città (periferie, aree interne, paesi appenninici e paesi montani) fino a poter unificare in un'unica visione di politica economica l'intera politica per le infrastrutture, dando unità alla politica economica per la città e l'altra città, per farla diventare nuova politica per il Mezzogiorno non separata da quella per il resto del paese, ma concorrente con la produttività totale dei fattori dell'intera Italia connessa alle Macroaree Europee, a loro volta connesse con le EcoRegioni Europee.

*Una politica più ambiziosa
è elaborare programmi
di integrazione tra infra-
strutture strategiche*

SECONDA PREMESSA

Le ecoregioni, o regioni ecologiche, sono porzioni più o meno ampie di territorio ecologicamente omogenee (fino a vaste aree della superficie terrestre) all'interno delle quali specie e comunità naturali interagiscono in modo discreto con i caratteri fisici dell'ambiente. Rappresentano, quindi, zone con simili potenzialità ecosistemiche e costituiscono un quadro di riferimento territoriale e geografico ottimale per l'interpretazione dei processi ecologici, dei regimi di disturbo, della distribuzione spaziale della vegetazione e delle diverse tipologie di paesaggio.

Nel panorama internazionale, i processi di classificazione ecologica che portano alla definizione delle ecoregioni vengono quindi promossi come strumento di indirizzo per le strategie di gestione e sviluppo sostenibile del territorio a diverse scale. Tra i molteplici esempi si possono citare:

- l'analisi della rappresentatività ecosistemica delle aree protette, i piani e le strategie per la conservazione della biodiversità e la valutazione delle risorse forestali a livello globale;
- gli studi sugli impatti dei cambiamenti climatici e sulla valutazione dei servizi ecosistemici, la pianificazione delle aree protette e le valutazioni dello stato di conservazione a livello nazionale;
- l'analisi dei trend e degli effetti dei cambiamenti di uso e copertura del suolo, il monitoraggio della qualità delle acque, la prioritizzazione delle aree per la conservazione, e la valutazione dei rischi ambientali.

In Italia, il processo che ha portato alla mappatura e caratterizzazione delle Ecoregioni adottate per la presente statistica sperimentale deriva da un approccio scientifico alla classificazione ecologica del territorio definito a partire dai primi anni 2000.

L'approccio prevede una classificazione gerarchica e divisiva del territorio in unità a crescente grado di omogeneità, coerentemente con specifiche combinazioni tra i fattori climatici, biogeografici, fisiografici e idrografici che determinano presenza e distribuzione di diverse specie, comunità ed ecosistemi.

La statistica sperimentale basata sulla classificazione dei Comuni Italiani secondo le ecoregioni d'Italia tiene conto di informazioni aggiuntive rispetto a quelle sino ad ora pubblicate dall'Istat e riportate rispetto alle variazioni territoriali e amministrative che si verificano ogni anno sul territorio Nazionale.

Le classificazioni dei comuni sono state sino ad ora, principalmente legate ad alcuni aspetti che denotano il territorio dal punto di vista geografico: altimetria, montanità, superficie territoriale, litoraneità e grado di urbanizzazione. Una classificazione dei comuni secondo dei criteri che riportino caratteristiche non solo geografiche ma anche geologiche, climatiche e legate alla biodiversità è un argomento di particolare interesse in quanto gran parte di questi fattori sono tra di loro collegati e concorrono allo sviluppo socio-economico del territorio in cui coesistono, ed

La mappatura del territorio per individuare le eco regioni è un approccio scientifico corretto da integrare con la logistica pubblica

all'impatto che la sinergia di tutte queste caratteristiche determina sulla crescita ed evoluzione di ogni singolo comune.

Di particolare interesse risulta l'interpretazione, in chiave di determinanti ecologici, dei caratteri strettamente legati ad ambiente e agricoltura (ad esempio, indicatori di rischio ambientale, meteo-climatici, agro-ambientali), ma anche dei caratteri maggiormente integrati con gli aspetti sociali ed economici dei comuni italiani (ad esempio, relativi a benessere, turismo e cultura).

Un altro elemento rilevante della classificazione dei comuni secondo le ecoregioni è quello di consentire una nuova lettura del territorio in base alla quale analizzare in modo congiunto i dati statistici di carattere socio-demografici ed economici con le caratteristiche intrinseche di questa classificazione e quindi l'omogeneità rispetto a fattori climatici, biogeografici, fisiografici e idrografici.

Per la classificazione dei Comuni secondo le ecoregioni d'Italia è stata attivata una collaborazione tra la Direzione Centrale per le Statistiche Territoriali e Ambientali (DCAT) dell'Istat e il Centro di Ricerca Interuniversitario "Biodiversità, Servizi ecosistemici e Sostenibilità" (CIRBISES), Dipartimento di Biologia Ambientale, La Sapienza Università di Roma.

A tal fine sono stati utilizzati gli strati geografici più aggiornati relativi a:

- Carta delle Ecoregioni terrestri d'Italia in scala 1:1.000.000 a livello di Sottosezione;
- Confini amministrativi dei comuni d'Italia (in formato non generalizzato) al 1° gennaio per gli anni 2016, 2017, 2018 e 2019, prevalentemente in scala 1:10.000.

Le due cartografie sono state sovrapposte in ambiente GIS e, data anche la differente risoluzione spaziale dei due strati geografici, l'assegnazione dei Comuni alle diverse sottosezioni è stata effettuata solo parzialmente in modo automatico, distinguendo tra:

- "appartenenza univoca" cioè quando la superficie comunale ricadente nella rispettiva sottosezione risulta superiore al 95%. Questa modalità caratterizza la classificazione nella maggior parte dei casi (85,5% dei comuni e 82,5% di superficie).
- "attribuzione prevalente" cioè quando la superficie comunale ricadente nella rispettiva sottosezione risulta compresa tra il 70% e il 95%. Questa modalità caratterizza la classificazione per un numero esiguo di casi (8,0% dei comuni e 9,2% della superficie).

Dato il principio di contiguità spaziale previsto dalla classificazione in ecoregioni, che rappresentano unità territoriali discrete e continue, suddivisibili solo nel caso di presenza di isole geografiche o confini amministrativi esterni, in alcuni casi particolari l'"attribuzione prevalente" assegnata in automatico è stata riconsiderata. In questi casi, come ad esempio lungo la fascia costiera, l'attribuzione finale dei Comuni alle sottosezioni è stata giustificata in funzione del criterio di "continuità della sottosezione".

*Le eco regioni consentono
una nuova lettura
del territorio*

Per i Comuni a cavallo tra diversi ambiti ecoregionali, non caratterizzabili tramite un'attribuzione prevalente, sono stati invece presi in considerazione i diversi strati informativi di maggior dettaglio, bioclimatici, lito-strutturali, lito-morfologici, già utilizzati per la definizione dei limiti ecoregionali (Carta del Fitoclima e successivi aggiornamenti, Modello strutturale tridimensionale d'Italia, Land Units Map of Italy).

In funzione del peso relativo dei diversi fattori nel determinare le discontinuità ecoregionali, sono quindi state assegnate su base esperta le rispettive attribuzioni dei Comuni per "fattori bioclimatici", "fattori orografici" e "fattori lito-morfologici".

In sporadici casi, determinati da superfici comunali equidistribuite (Comune di Belpasso) o dalla presenza di isole amministrative (Comuni di Barge, Magliano Alpi, Comano Terme, Saludecio, Fermo e Tricarico) a cavallo di forti discontinuità ecoregionali, si è ritenuto opportuno indicare anche una seconda sottosezione di appartenenza.

A livello di singolo comune, di agglomerati organizzati, di Città metropolitane o di Province Amministrative, l'inquadramento a livello ecoregionale è in grado di supportare un utilizzo efficace dei dati statistici ai fini della pianificazione e gestione sostenibile delle risorse territoriali. In tal senso, rappresentano termini di riferimento importanti:

- l'Agenda Urbana dell'Unione Europea, con 10 temi prioritari e questioni trasversali per lo sviluppo sostenibile delle aree urbane in termini ambientali, economici, sociali e culturali;

- la Strategia Europea per le Infrastrutture Verdi, finalizzata ad un'integrazione consapevole nella pianificazione e nello sviluppo territoriale della protezione e riqualificazione della natura, dei processi naturali e dei benefici che la società umana può trarne;

- la Strategia Nazionale per il Verde Urbano, finalizzata alla tutela della biodiversità e dei servizi ecosistemici, all'adattamento e mitigazione dei cambiamenti climatici e dell'isola di calore e al miglioramento del benessere e qualità della vita tramite definite azioni strategiche e linee di intervento trasversali;

- le Leggi in materia di governo del territorio e di aree protette, prevalentemente di livello regionale, che fanno esplicito riferimento alle reti ecologiche come strumento di pianificazione.

Parallelamente, l'aggregazione e sintesi dei dati statistici disponibili a livello comunale per ambiti ecoregionali di diverso rango gerarchico, supporta la fornitura di risposte adeguate nell'ambito di:

- applicazione della Strategia Europea per la Biodiversità, articolata in sei obiettivi complementari e sinergici incentrati sulle cause primarie della perdita di biodiversità e volti a ridurre le principali pressioni esercitate sulla natura e sui servizi ecosistemici;

- applicazione della Strategia Nazionale della Biodiversità, finalizzata a garantire la permanenza dei servizi ecosistemici ne-

*Le metodologie
sono affidabili e le nuove
letture del territorio hanno
bisogno di un salto
culturale*

cessari alla vita, ad affrontare i cambiamenti ambientali ed economici in atto, a ottimizzare i processi di sinergia fra le politiche di settore e la protezione ambientale;

- conoscenza, valutazione e valorizzazione del Capitale Naturale in rapporto all'applicazione della legge nazionale n. 221/2015 "Disposizioni in materia ambientale per promuovere misure di green economy e per il contenimento dell'uso eccessivo di risorse naturali";
- attuazione della Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile, in termini di valutazione e monitoraggio degli indicatori relativi a diversi Sustainable Development Goals definiti a livello nazionale e globale;
- applicazione delle misure di mitigazione e adattamento ai cambiamenti climatici promosse dalla relativa Strategia Nazionale) e dal relativo Libro Bianco per le sfide ed opportunità dello Sviluppo Rurale.

CONCLUSIONI

Le due premesse ci aiutano a fare delle riflessioni importanti rispetto ai temi dell'efficacia di un piano paesaggistico: dare rilievo ad una nuova definizione di unità di paesaggio definito in termini di area vasta di riferimento, dove le complementarietà ecologiche e culturali in termini di città ed altra città siano misurabili in termini di standard materiali ed immateriali, di benefici tangibili e intangibili. In tale prospettiva le azioni potenziali nelle aree urbane e non urbane rispondono a diversi valori della funzionalità ecologica e culturale dei paesaggi e, quindi, a modelli di valutazione più articolati, multidimensionali, in grado di integrare e ibridare approcci e strumenti. In secondo luogo la visione relativa alle aree urbanizzate ridefinite in termini di città metropolitane potenziali aprono nuove interpretazioni sul grande tema dei piani metropolitani in termini di competenze e responsabilità, e richiede modelli di good governance e gestione delle problematiche paesaggistiche più aperti, complessi e inclusivi, anche in coerenza con le nuove politiche ambientali europee.

PASQUALE PERSICO

ppersico@unisa.it

MARIA CERRETA

mariacerreta@unina.it

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

***Maria Cerreta**, è laureata in Architettura ed è docente di estimo alla Università Federico II di Napoli.*

UN NUOVO APPROCCIO CULTURALE PER IL MEZZOGIORNO

A proposito del Sud

di CANIO TRIONE

Ormai è particolarmente desolante che si parli del Mezzogiorno – per qualche giorno – solo dopo la diffusione di statistiche pubblicate da SVIMEZ. I giornali e la pubblica opinione si accorgono della questione solo quando è “ufficiale” e i giornalisti – che dovrebbero informare – spesso non si accorgono di quello che accade sotto i loro occhi o non ne comprendono la portata se non dopo aver letto i dati.

Le statistiche, per definizione, quando non sono parziali, nascono vecchie in quanto descrivono un dato rivelato nel passato, mentre le politiche dovrebbero prevenire i fenomeni indesiderati e non certo intervenire a posteriori. Che politica è infatti quella che spinge i giovani ad espatriare per poi pensare a un qualche rimedio?

Che dire poi delle diagnosi? È di tutta evidenza che la disoccupazione è un grave sintomo di malessere, ma sempre sintomo rimane. Il malessere di fondo è la scarsità di profitti realizzati dalle imprese. Solo il livello dei profitti promuove nuove imprese, nuovi investimenti e nuove assunzioni; assunzioni che certamente possono stimolarsi con nuovi investimenti ma questi ultimi sono realizzati solo se vi sono profitti attesi. Nessuno si preoccupa di calcolare l'andamento né il loro collegamento con l'occupazione, ma si chiedono soldi pubblici (per investimenti e servizi) alimentando una idea di dipendenza dallo Stato che non solo non è sana, né risolutiva, ma è il modo per alimentare la cultura della assistenza che non è presente solo al Sud ma è il modo principale attraverso il quale impresa e le lobby si alimentano.

Ancora peggio è da dire del costo annuo dello Stato: quanto il costo dello Stato – nelle sue componenti di livello della fiscalità e esosità unitamente alla burocrazia – comprime i profitti delle nostre imprese e rende più profittevole andare all'estero che aprire una impresa qui da noi? Questa è una domanda che apre scenari impensati dagli opinion maker nostrani.

Infine andrebbe precisato che sia la diagnosi che le terapie devono intendersi esclusivamente inerenti alle Pmi; solo loro possono dare nuova occupazione e nuovo reddito e quindi solo da esse e dalla rivelazione dei loro malesseri può nascere una scuola economica che restituisca fiducia nel nostro futuro. La grande impresa gioca in più mercati e realizza profitti in modi specifici alle sue dimensioni, né ha bisogno di credito; e se vuole aumentare le proprie produzioni o le realizza in posti esotici, o se ne va (come hanno fatto molte primarie imprese) oppure meccanizza. Di oc-

Il Sud ha bisogno di essere ricollocato sul piano spaziale e geopolitico

occupazione non se ne parla e non se ne parlerà ma più come obiettivo primario.

Quindi il “disastro” economico viene proprio dall’approccio culturale che si segue non solo nella politica ma anche nelle analisi; approccio che induce ad attendersi sempre interventi pubblici dal lato della spesa pur sapendo che il bilancio pubblico non lo può consentire per un lunghissimo periodo futuro e che dovrebbe essere dilatato in modo enorme per garantire una occupazione ai milioni di disoccupati. È uno di quegli svarioni culturali enormi che tiene in ostaggio una popolazione che è tre volte quella della Irlanda e che dilapida energie formidabili che in ogni parte del mondo sviluppano Pil multipli a quello di tutta l’Italia. Ci siamo mai posti il tema della produttività e della distribuzione funzionale del personale nella Pubblica Amministrazione.

Il nuovo approccio culturale non riguarda solo il Meridione, ma è il Meridione che ne paga le conseguenze in modo pesante con forti ipoteche sul futuro.

CANIO TRIONE

caniotrione@virgilio.it

***Canio Trione**, è Console Onorario della Repubblica di Lettonia per Puglia, Basilicata, Calabria e Molise. Vice Presidente del Centro Mediterraneo di studi Geopolitici e Strategici di Bari-Roma; Vice Presidente dell’Osservatorio Eusinodanubiano (Università di Bari). Vice Direttore Corriere Nazionale di Bari e autore di varie pubblicazioni in temi economici; editorialista di varie testate.*

Le nuove emergenze

In questo numero della Rivista “Sistemi di Logistica” viene introdotta, per la prima volta, la rubrica dei “Focus” che sono stati attivati, quale strumento di analisi, durante il periodo di quarantena, per riflettere con esperti di settore sulla “nuova modalità” con cui dobbiamo guardare il futuro!

Ci eravamo resi conto che i lettori attenti sono pochi e che il metodo per la ricerca che ci avevano insegnato i nostri maestri ormai è meno strutturato e più contingente!

Il nostro obiettivo di guardare il futuro in termini di rinnovata politica economica capace di analizzare i contesti economici sociali e culturali con il relativismo, che è d’obbligo in una fase di grandi cambiamenti come quella che stiamo vivendo, con approcci alle analisi che stiamo sviluppando, con il grado di flessibilità necessario per definire nuove strategie di intervento, capaci di valutare gli impatti delle scelte che esse attueranno in termini economici e sociali sulle famiglie, sulle imprese, sulle istituzioni, avendo il coraggio delle proprie scelte!

Le videoconferenze hanno visto il confronto tra esperti su temi quali: la sanità, le infrastrutture, il territorio.

Di seguito vi lasciamo i link delle diverse interviste che vi consentiranno di seguire direttamente i confronti anche in forma video. I testi riportati invece, sono la trascrizione operata dalla redazione in relazione ai commenti dei singoli ospiti.

- Intervista sul tema “La Sanità nell’emergenza Covid in un contesto globale” con il Prof. **Rocco Giordano**, **Giulio Tarro** Virologo e **Franco Montanaro** Gastroenterologo ed Esperto di malattie infettive. Link: <https://youtu.be/pr0oRgNsKR0>

- Intervista sul tema “Il debito pubblico” con il Prof. **Rocco Giordano**, **Canio Trione** Esperto finanziario e **Stefano Stanzone** Esperto sulla fiscalità. Link: <https://youtu.be/N7-naugjKRE>

- Intervista sul tema “L’esperienza delle ZES” con il Prof. **Rocco Giordano**, **Pietro Spirito** Presidente Autorità Portuale del Tirreno Centrale e **Loreto Colombo** Docente di urbanistica all’Università Federico II di Napoli. Link: <https://youtu.be/WKlgX-9B6rU>

- Intervista sul tema “Infrastrutture, territorio e Macroregione Mediterranea” con il Prof. **Rocco Giordano** e **Pasquale Persico** Docente di economia. Link: <https://youtu.be/CQFTchCwXrQ>

IL MONDO OCCIDENTALE E QUELLO ORIENTALE A CONFRONTO

La Sanità nell'emergenza Covid in un contesto globale

di ROCCO GIORDANO,
GIULIO TARRO,
FRANCO MONTANARO

L'emergenza sanitaria ha bloccato la economia globale. La pandemia non ha confini né tantomeno tempi certi di diffusione. Si è creata una emergenza non contingente che fa correre il rischio a diversi Paesi di entrare nello stato di povertà assoluta.

Giordano: Salve a tutti, sono il coordinatore del Gruppo di Lavoro della Macroregione del Mezzogiorno Mediterraneo. La nostra cognizione sui fatti che hanno portato alla pandemia globale che stiamo vivendo, parte dal fatto che il continente africano, che oggi conta un miliardo e duecento milioni di persone, nel 2050 è programmato a due miliardi e mezzo, per cui il continente africano è quello che farà da equilibrio di un nuovo ordine mondiale. Indubbiamente c'è un problema che riguarda anche la Sanità, che è una materia di fondo, tra le diversità di un continente Occidentale rispetto a quello Africano o Cinese, insomma una globalizzazione che è sotto la lente di ingrandimento.

Il mio compito è quello di presentare gli ospiti, ossia il Prof. Giulio Tarro, Virologo di fama internazionale se non mondiale, che negli ultimi anni ha dato un notevole contributo alla materia. Riporto un Suo commento su "Scienza e Salute", dove ha spiegato come le cure siano importantissime a fronte di un vaccino, soprattutto per immunodepressi e anziani che vanno protetti e isolati. Al di là di un vaccino che è previsto forse per la fine dell'anno e quindi ci sono delle altre condizioni che vanno approfondite.

Il Dott. Franco Montanaro, che ha come specializzazione gastroenterologia, ma è anche infettivologo e lascerei quindi a lui porre i quesiti scientifici. Prof Tarro, mi permetto di porle solo questa domanda, ossia: le sue dichiarazioni sulla fase 2 e la fase 3 danno molte speranze sulla buona uscita dalla pandemia ma non so se si fondano solo sulle sue esperienze o sono dati scientifici: quello che è certo è che nessuna delle cure è specializzata per poter debellare la pandemia, cosa ne pensa ?

Tarro: La ringrazio per questa introduzione e per questo aspetto di positività. Le mie dichiarazioni si basano sulla pratica, essendo io un pragmatico e avendo un bagaglio di esperienza legata a maestri italiani e anglosassoni che mi hanno permesso di superare le varie epidemie presentatesi a Napoli, in Campania e nel Sud in generale; mi riferisco al colera del 73' al male oscuro del

*L'emergenza sanitaria
ha bloccato l'economia
globale*

79', dove l'isolamento e la collaborazione con la pediatria sono state fondamentali per evitare le morti dei bambini, senza passare poi per l'AIDS, e le varie influenze stagionali dove la diagnosi tempestiva è stata fondamentale. A questo proposito il Coronavirus, già presente fra il 2002/2003 come malattia respiratoria acuta che si è perpetuata poi per sei mesi da aprile a novembre e che ha avuto un caso ad Amalfi trasportato al Cotugno e del quale me ne occupai personalmente. Adesso è presente questa nuova epidemia che ha permesso il mio coinvolgimento. Alla fine di gennaio in collaborazione con la Cina, sviluppando un elaborato in inglese, dove l'esperienza della MERS la cui cura si fondava sugli anticorpi dei guariti, è stata molto utile. Ero fra coloro che sostenevano che in Italia non ci sarebbe stato un caso, ad oggi credo che abbiamo pagato un tributo a fronte di una sanità che è stata colta impreparata a causa dei vari tagli subiti ormai dal '97 al 2015 di almeno del 15% al 51% in meno delle terapie intensive. Quando il virus ha iniziato a circolare, i nostri vicini francesi hanno rafforzato questo aspetto mentre noi eravamo a un quarto rispetto a loro, trovandoci ormai a marzo con quelli che sono considerati i fiori all'occhiello come gli ospedali principali della Lombardia con Milano capitale, completamente privi di organizzazione e di posti letto, ma soprattutto anche privi di possibilità medico-professionali, nonostante la collaborazione Cinese, con carenze di esperienza sulle diagnosi non chiare non solo sulle polmoniti interstiziali. Credo che siano molto valide le sperimentazioni partite da Napoli, come quella del Prof Ascierio, che utilizzando i pazienti del Cotugno ha avviato il farmaco TOLICIZUMAB.

Giordano: A questo proposito Prof Tarro, il Prof Ascierio è stato nostro ospite nella prima intervista e in merito a questa sperimentazione ci disse che entro la fine di maggio avrebbe prodotto i primi dati su circa 3000 mila pazienti. Al di là di questo aspetto, ossia della impreparazione della Sanità italiana, lascerei la parola al Dott. Montanaro per porre i quesiti che gli preme chiederle.

Montanaro: Lei crede Professore che ci sia qualcosa di epidemiologicamente diverso dalla condizione Lombarda a quella del Sud Italia che ha limitato la diffusione del Covid 19?

Tarro: Teniamo presente che il Covid arriva da Wuhan e provincia Cinese che hanno una condizione climatica molto simile a quella della Pianura Padana e questo potrebbe già essere un aspetto da prendere in considerazione; l'altro aspetto è che ci sia una variante Padana, come una variante Sud Americana, ma quello che è importante rispetto al suo quesito è che ci potrebbero essere delle particelle in particolare che aprono la porta al Virus, catalizzandolo all'interno dell'organismo. A parte questo possono esserci moltissimi altri fattori come l'isolamento di pazienti anziani e pazienti con altre patologie che altrimenti, incrementerebbero la diffusione del Virus fra i giovani.

*L'impreparazione
ad affrontare problemi
sanitari fa emergere anche
il limite della tecnologia*

Montanaro: La terapia sierologica che è ormai una terapia secolare, che in parole semplici ha lo stesso procedimento dell'Anti tetano, cioè iniettare anticorpi specifici, e di cui lei ha già fatto riferimento all'esperienza dei Cinesi che come nella MERS hanno usato il siero di persone già convalescenti, sta avendo effetti soddisfacenti riportati anche dall'Ospedale di Mantova e Perugia. Lei come può sintetizzare questa esperienza?

Tarro: Molto semplicemente come ho detto in precedenza, il contributo elaborato già a fine gennaio con l'esperienza dei Cinesi prendeva spunto dalla MERS e quindi trattare il nuovo virus con il siero, di cui basti pensare che occorrono 200 ml di plasma che iniettato anche in pazienti gravi dopo 48 ore può andare a neutralizzare il virus. Posti come a Mantova usano questa terapia e fin ora non hanno avuto più vittime. Credo quindi che si debba puntare su questo anche per poi incentivare la scoperta del vaccino.

Montanaro: La terapia del siero però può avere delle controindicazioni: iniettando il siero possono essere trasferite anche altre infezioni per esempio, anche se abbiamo fatti passi da gigante sotto questo aspetto. Lei cosa ne pensa?

Tarro: In primis abbiamo a che fare solo con il siero e non con i globuli rossi ed è già importantissimo. Poi con le nuove metodologie non abbiamo più a che fare con i rischi dell'epatite ed è un altro vantaggio, considerando che queste sono scelte che intercorrono tra la vita e la morte.

Montanaro: Un fattore è anche quello dell'AIDS che aumenta il rischio delle patologie. Ci sono stati casi?

Tarro: Possiamo prendere come riferimento la Germania ma si sta parlando di un caso rispetto a 28 della Lombardia. Guardi quello che succede già in Francia per esempio.

Montanaro: Vorrei porre un'ultima domanda al Prof Tarro, ringraziandolo già adesso della sua disponibilità. Visto che oggi giorno è già più facile rintracciare le persone che hanno contratto il Virus guariti e da cui si può estrarre il siero, sarebbe possibile procedere con iniezioni per i nostri sanitari nell'attesa di un vaccino?

Tarro: Potenzialmente sì, rappresenterebbe una sorta di vaccino attuale, visto che per quello effettivo tra le varie procedure e sperimentazioni avrà luogo almeno fra 18 mesi.

Giordano: La ringrazio Prof Tarro, con l'auspicio che le sue previsioni si concretizzino nel tempo.

*Le terapie sono tante
ma tutte sperimentali*

CONDIVISIONE DELLE SCELTE PER ESSERE COMPETITIVI

Il debito pubblico

di ROCCO GIORDANO,
CANIO TRIONE,
STEFANO STANZIONE

Il debito pubblico italiano ci sta creando dei vincoli all'interno dell'Unione Europea, sia rispetto al MES che al Corona bond. A soffrirne è soprattutto il Mezzogiorno di Italia che può riprendersi dallo stato di isolamento solo se sarò in grado di utilizzare le risorse che ha disponibili. La Macroregione del Mezzogiorno Mediterraneo è lo strumento possibile per migliorare gli scambi commerciali e culturali soprattutto con i Paesi del Mediterraneo.

Giordano: Buongiorno, questa è la seconda videoconferenza che il gruppo di lavoro che si occupa della Macroregione del mezzogiorno Mediterraneo attua, con il tema "il debito nazionale in rapporto con l'Unione Europea". A porre le domande sarà Stefano Stanzione che è un esperto di temi fiscali e tributari, e un commercialista eccellente; alle domande di Stefano Stanzione risponderà il Prof Canio Trione dell'Università di Bari, il quale sostiene delle tesi, riprese anche da molti esperti su temi bancari e finanziari.

Stanzione: Buonasera a tutti, il tema che oggi andiamo a trattare, è un tema che sta molto a cuore al Paese visto che la situazione economica in cui ci troviamo non ci consente di non affrontare il discorso, che poi andremo ad ampliare con il Prof. Giordano. Chiedo quindi al Prof Trione come l'Italia con il suo debito pubblico può trovare una via di fuga?

Trione: Sono ormai anni che si parla di debito pubblico, è l'alibi a qualunque tipo di risparmio. Noi stiamo piangendo delle vittime e stiamo lamentando un blocco nazionale proprio perché sono state bloccate le risorse per la sanità e ci troviamo a essere molto più vulnerabili a questo tipo di avversità, bisogna quindi trovare una soluzione che rilanci l'economia nazionale. Abbiamo una massa di disoccupati e un capitale sia finanziario che tecnico inutilizzati, che dovrebbero essere utilizzati. Il PIL deve salire, salire a due cifre, se questo non accade vuol dire che la tecnica economica è stata errata. Le potenzialità ci sono e il fatto che decine di migliaia di persone dal Sud emigrino significa che bisogna creare le condizioni che altrove ci sono e qui no, affinché queste forze si trasformino in energia produttiva.

Stanzione: Ho letto questa dichiarazione di Carlo Bonomi, futuro Presidente di Confindustria, il quale dice nella sua prima uscita: "abbiamo bisogno di una strategia di Paese a lungo termine e soprattutto di dare un supporto alle imprese, basta con le trattazioni politiche, noi non vogliamo avere interventi che sono figli

*Il debito pubblico
non è più un alibi, ma
un problema che va
affrontato*

di contrattazioni pubbliche con i partiti”. Stando a quello che dice forse dovremmo incidere sulla burocratizzazione delle attività.

Trione: Questo è sicuro. Confindustria si è sempre posta normalmente al di sopra dei partiti e fuori dalla politica, di fatto però questo non è mai avvenuto. Oggi la fine di un'epoca dovrà dare inizio ad una nuova epoca con riposte al debito pubblico e questa non può essere una riposta di tipo economico ma di tipo finanziario. Qualcuno ha detto che bisogna aumentare le tasse per pagare il debito, ma è impossibile perché non si risponde a un problema finanziario con un aggravio economico. Se io ho un debito di 200mila euro con la banca non posso restringere l'uso del mio reddito di mille o duemila euro perché non è non mangiando che riesco a ridurre il debito, è vendendo per esempio una casa al mare che ci riesco, economia con economia insomma.

Giordano: Prof Trione lei ha sempre sostenuto che il debito che noi abbiamo con l'Unione Europea è qualcosa che bisogna governare come se fosse un debito irredimibile. Vogliamo spiegare come possiamo rendere questo debito irredimibile?

Trione: Come il Prof Savona ha detto in un incontro con tutti i parlamentari europei avvenuto due o tre anni fa, i debiti pubblici non si pagano mai, quindi sono irredimibili. Questo lo si dice sulla scorta di quanto accaduto nella storia e anche nella prospettiva attuale in cui non ci sono i mezzi per poterlo pagare, quindi bisognerebbe ora renderlo giuridicamente irredimibile, è necessario che il creditore dica non voglio questi soldi. Noi abbiamo una particolarità, una porzione del nostro debito è detenuto dalla banca centrale europea che li ha comperati comprandoli con denari creati, quindi non danari frutto di imposizioni fiscali o di un Pil, no, sono danari creati perché la banca centrale europea è l'unica struttura che ha questo diritto.

Stanzione: Quando dici che sono soldi creati, intendi che sono soldi stampati o che non è moneta concreta?

Trione: Sono creati nel senso digitale del termine. Non sono stampati, sono soldi non su carta filigranata ma soldi che prima non c'erano e adesso ci sono, creati dal nulla, quindi non sono nella disponibilità di chi li ha emessi, poiché quei soldi restano senza valore fin quando non escono dalla Zecca, quando vi sono usciti e vanno nelle mani del fruitore allora diventano danaro. Nel nostro caso sono passati dalla banca centrale europea al singolo, ai possessori dei titoli che loro avevano comperato. La banca centrale che adesso ha i titoli può dire questi sono irredimibili, lo deve dire, perché se così non fosse alla scadenza avrebbe il diritto di incassare dei soldi riscossi dalle tasse, riscossi all'interno dei consumi, all'interno dei Paesi debitori, creando un profitto.

*Il debito pubblico
Italiano, una palla al piede
dell'economia nazionale*

Giordano: Sulla posizione del Prof Trione oggi leggiamo che ci sono anche altre dichiarazioni anche di esponenti di primo piano della politica economica nazionale come il Rettore della Bocconi di Milano e altri esperti spagnoli che stanno in qualche modo perseguendo la scia di rendere questo debito irredimibile.

Stanzione: Ritornando con i piedi in Italia, cosa succede qui, come le banche possono aiutare le piccole e medie imprese per poter ripartire?

Trione: La soluzione del debito europeo rende libere delle enormi masse di valori di finanza che possono essere utilizzate. Si comincia a sfatare quindi il mito del debito da pagare. Parto da un dato di fatto: l'Abi ha fatto più volte degli accordi bancari con le società debentrici dicendo che è possibile sospendere la sorte capitale per un anno o sei mesi. L'attuale Governo ha fatto un accordo nel quale prevedeva questo per sei mesi, introducendo un principio di diritto, cioè il debitore può sospendere la sorte capitale. Che significa questo, che la banca viene salvaguardata poiché percepisce gli interessi e il debitore sospendendo può con quei soldi pagare o fatture o addirittura fare nuovi investimenti. Se noi questo principio lo allarghiamo almeno a tre anni, come tra l'altro prevede la legge 190 dell'articolo 1 comma 246, possiamo avere un volano creditizio enorme che sarebbe in questo momento un toccasana. Se fosse stato introdotto prima dal sistema bancario adesso non staremmo qui a parlarne, ma avremmo un sistema in grado di rispondere prontamente alle crisi che sono nate; quindi lo spostamento in avanti del momento della sospensione della sorte capitale effettuata dal debitore su consenso preventivo della banca e del sistema, cioè della legge, all'economia, crea un polmone enorme ma al diritto non crea un problema poiché colui che ha sospeso non è un cattivo debitore, ma è uno che ha utilizzato una sua facoltà.

Stanzione: Per essere più chiari, poiché negli ultimi giorni è passato il messaggio dei famosi 25mila euro, messaggio mediatico poiché non è così, in proporzione è un concetto applicato da 1 a 100 con il 25%: se ho fatturato 100mila euro posso arrivare a 25mila se ho fatturato € 10,00 arrivo a € 2,50. Come concretamente si può spiegare quindi il tuo messaggio, cioè pagare l'interesse anziché la sorte capitale...

Trione: Chi ha un debito anziché accedere a questo tipo di pratiche, carte, attese, costi per la banca che deve valutare le singole posizioni, in automatico fa una segnalazione alla banca e dice: "io la sorte capitale per i prossimi sei mesi, uno o due anni non intendo pagarla" ed è finita così. La banca ti addebita gli interessi e quindi è più contenta di prima in quanto gli interessi, anziché ridursi ogni mese, rimangono fissi e guadagna di più, cosa che in questo momento richiede per una tonificazione dei suoi proventi, avendo un'economia con uno slancio di due o trecento miliardi, con una particolarità: il credito in questa maniera va là dove

Sono indicate soluzioni che possono sembrare semplicistiche, tutte le altre sono inaccessibili

serve e quanto serve, mentre, quando il credito viene calato dall'alto è imposto e quindi non sempre arriva dove, come e quanto serve.

Stanzione: Rientrando nel mezzogiorno, ti chiedo, per le risorse naturali che ha, può in questo momento uscire da questo isolamento nel quale ci troviamo?

Trione: Il mezzogiorno in qualunque settore si applichi e si applica è eccedentario. In questo momento noi abbiamo un eccesso, esportiamo l'energia, sia solare che eolica, esportiamo il petrolio, le persone, le capacità. Noi siamo una potenza economica ma non abbiamo rappresentanza politica ne progettualità.

Stanzione: Proprio in questa progettualità come si va a sostanziare la proposta della Macroregione del mezzogiorno Mediterraneo?

Trione: Siamo preda di altre realtà meglio organizzate, quindi da un lato serve sapere quale strategia noi vogliamo e dall'altra è necessario che ci si organizzi, quindi dal punto di vista istituzionale è necessario che si formi una sintesi delle varie istituzioni al fine di crearne una più forte, più organica, una che riesca poi a portare le istanze comunemente adibite in modo da valorizzare queste risorse di cui disponiamo.

Giordano: Io credo che la tua spiegazione sia stata molto esplicita. Noi Gruppo di lavoro della Macroregione, siamo convinti che il continente Africano, il quale oggi conta circa un miliardo e più persone e che nel 2050 è previsto un raddoppio della popolazione, sia il continente che su cui puntare sia rispetto all'Europa sia rispetto ai Paesi del mondo Occidentale. Per la posizione geografica che abbiamo credo che non ci sia nessun tema che ci possa sfuggire per poter aggredire la situazione. Con il lavoro che siamo facendo, noi e gli esperti di settore, ringraziando Stefano Stanzione, Canio Trione e grazie agli Ingg. Romano e Cucciniello per questo collegamento, e grazie a questo incontro, faremo diventare virale questo tema affrontato, sperando che il nostro intervento possa aiutare il nostro Paese sempre più rattoppato e sfilacciato.

*Il mediterraneo
in prospettiva richiede
un Mezzogiorno più compe-
titivo e link tra l'Europa
e il continente africano*

LE ZES RICHIEDONO ANCHE UNO SNELLIMENTO DELLE PROCEDURE

L'esperienza delle ZES

di ROCCO GIORDANO,
PIETRO SPIRITO,
LORETO COLOMBO

Le ZES, eravamo convinti, potessero definire il ruolo della economia delle portualità per dei territori di riferimento. Per beneficiare dei meccanismi agevolati è necessario che a usufruirne non siano solo le aree industriali ma i distretti economici di riferimento.

Giordano: Il tema di questa intervista di oggi sarà impostato non tanto sul piano delle Infrastrutture ma soprattutto sulla pianificazione territoriale. Passerei quindi la parola al Prof. Loreto Colombo che insieme al Prof. Pietro Spirito, Presidente Autorità Portuale del Tirreno Centrale, ci dà oggi la possibilità di poterci aggiornare su quelle che sono le procedure per i progetti che sono in fase di attivazione.

Colombo: Buonasera a tutti. Dunque Presidente Spirito, nel 2018 sono state istituite le Zone Economiche Speciali, ennesimo strumento per favorire le regioni meno sviluppate del Mezzogiorno ma che sono definite in transizione secondo la normativa europea, le ZES sono quindi modificabili e di rilevanza strategica per i grandi nodi del trasporto come i porti e gli interporti. A questo proposito avrei per lei 4 domande e passo subito alla prima: "le zone economiche speciali dovrebbero essere strumento per migliorare il rapporto fra trasporti e territorio, con riferimento ai nodi di trasporto più è che alle reti, quindi porti e interporti, e all'economia delle rispettive aree di influenza perchè questi nodi hanno un retroterra abbastanza vasto che dovrebbe essere attrezzato. Lei cosa ci dice su questo argomento?"

Spirito: Prima ancora che ragionare sui nodi, sui porti, e sugli interporti, dobbiamo capire che chi governa è l'apparato industriale che i territori esprimono. Noi ci troviamo di fronte a un Mezzogiorno che nell'ultimo trentennio ha avuto una forte caduta degli investimenti industriali, una forte polverizzazione e che ora fa fatica a rispondere alla nuova divisione internazionale del lavoro e alla globalizzazione. Quindi importante è come riusciamo a impostare un percorso di reindustrializzazione nel Mezzogiorno? È necessaria una reindustrializzazione dei porti e interporti che ora hanno poco respiro. Noi non siamo una regione che presenta un grave deficit di infrastrutture di sistema: è noto il numero di chilometri per territori; e il territorio della Campania dispone di due porti importanti, Napoli e Salerno di due interporti, Nola e Marcianise; disponiamo di infrastrutture manifatturiere, etc. Il tema delle ZES è quello di reindustrializzare il territorio.

Le ZES possono essere una opportunità solo se sono in grado di semplificare il ruolo dei diversi settori produttivi

La Regione Campania si è fatta una mappa 34 procedure. Le ZES sono la trentacinquesima in lista: così non si va da nessuna parte!

Le regioni meridionali hanno chiesto di disboscare radicalmente questo meccanismo di autorizzazioni e di procedere con l'autorizzazione unica, una sola autorizzazione per una sola impresa che vuole insediarsi nel Mezzogiorno. Questa può essere l'unica leva con la quale si può parlare all'imprenditore, il quale è già in una fase di incertezza, si ritrova a essere sottoposto al gioco dei Sanniti delle 34 procedure che diventano 35. Nemmeno San Gennaro diventato imprenditore potrebbe essere attratto da un meccanismo come questo! Il vero tema, più degli incentivi finanziari è dare certezze almeno dal punto di vista amministrativo al mondo imprenditoriale. O si procede con la autorizzazione unica o è meglio che di ZES non si parli.

La Regione Campania ha individuato aree già targhettate come aree di insediamento industriale e non ci sarebbe quindi da fare cambi di aree di destinazione d'uso, cosa che semplifica il meccanismo poiché uno dei rischi della ZES è quello di introdurre una speculazione immobiliare: nel trasformare un terreno agricolo in uno industriale e effettuare una plusvalenza. A noi quindi serve solo una autorizzazione unica, un unico soggetto che dia tutte le certezze all'imprenditore.

Giordano: Se procediamo ancora con le sole aree industriali, credo che il territorio su cui potremmo operare si riduca solo a un territorio asfittico, se configurassimo invece le ZES come un distretto economico, ossia un'unione di commercio e servizi unitamente all'industria, saremmo in grado in questo modo di poter dare una lettura un po' diversa da quella attuale del territorio. Faccio un esempio: l'area industriale di Caserta per il 52% è data da commercio e servizi e soltanto per il 48% da aree industriali, se configurassimo le ZES come distretto economico avremmo risolto il 70% dei problemi. A te professore Colombo.

Colombo: Io mi collego subito a quello che diceva il Prof. Rocco Giordano e a quanto detto dal Prof. Spirito che ha posto due temi ormai antichi a chi conosce un po' la storia della parte meridionale del paese: il tema dell'industrializzazione e il tema della semplificazione burocratica. L'intervento straordinario partito fin dagli anni 60' ha conformato i così detti agglomerati delle aree di sviluppo industriale, che ovviamente non sono tutte nelle stesse condizioni; alcune si sono riorganizzate privilegiando i temi dell'industria e dell'economia, altre sono invece delle vere e proprie discariche che giacciono tra i detriti senza un futuro. Questo intervento è un processo che è fermo ormai dagli anni 80', quindi se noi collegassimo il destino delle ZES al grado di industrializzazione del territorio non ci sarebbe da essere ottimisti.

*Bisogna operare
con i distretti economici*

Ma superiamo questo aspetto e cerchiamo di capire se le ZES possono avere un ruolo in ambito regionale ai fini del miglioramento della connettività delle reti.

Spirito: Intanto vorrei fare una precisazione: le ZES per motivi normativi della comunità europea possono incentivare solo attività manifatturiere, sono esclusi quindi aspetti di logistica, industria, commercio, energia ecc quindi su quello non si può operare a meno che si apra una discussione con l'Europa e cambiare l'indirizzo degli aiuti di Stato.

Quello su cui bisogna puntare è riequilibrare il tessuto economico e i ruoli infrastrutturali.

La disgrazia non solo del Mezzogiorno ma in generale è che noi abbiamo disgiunto la logistica dagli insediamenti industriali. Facciamo l'esempio degli interporti della Campania che occupano aree molto rilevanti ma che non hanno insediamenti industriali; solo a Nola è disponibile un milione di metri quadrati già pronti a insediamenti di reti e servizi di livello adeguato e perché non procedere? Dobbiamo riempire di contenuti i nodi, è lì che devono essere attuati gli insediamenti industriali perché se si continua a puntare sul disaccoppiamento creeremo solo una linea spezzata di collegamenti e ovviamente un danno economico ulteriore. Da Nord a Sud l'Italia è disseminata di capannoni abbandonati, poiché servivano ai comuni per prendere il dazio e gli oneri infrastrutturali. Questa stagione durata 30'anni può essere recuperata con una diversa infrastrutturazione del territorio.

Colombo: Se immaginiamo la Campania fatta da tre fasce principali: una centrale congestionata in Costiera, una intermedia che va da Caserta a Salerno a forma di arco e un'altra interna che è quella dell'osso, sembrerebbe che quella centrale sia la più interessata dalle ZES.

Spirito: Quello che lei dice, è un disegno preciso di quest'area ma che non è ancora possibile...

Colombo: Il triangolo tra il capoluogo della regione e l'asse retto fatto da Caserta e Salerno c'è. Si fece anche un tentativo un po' confuso sull'osso, dove dipenderà tutto dal collegamento veloce Napoli-Bari. Secondo me questo è il disegno sul quale ragionare attentamente. Ci sono secondo me due fasi, la prima fatta oggi dal capoluogo delle regioni con i due poli di Caserta e Salerno già fortemente infrastrutturati e c'è invece una riflessione che va fatta nascere sull'osso.

Giordano: Al di là dei ruoli di Nola e Marcianise, noi abbiamo uno scalo merci che oggi conta su 700mila metri quadri che ha un'infrastrutturazione obsoleta. Se noi utilizzassimo questo scalo come il cuore su cui apportare integrazioni, si potrebbe connettere l'Alta velocità per far viaggiare almeno una parte delle mer-

*Il territorio di riferimento
necessita di una lettura
attenta*

ci, non tutte con questo modo. Un ridisegno infrastrutturale in relazione alle ZES lette nella visione del distretto economico dove da una parte le ZES sarebbero un incentivo all'industrializzazione mentre la Regione potrebbe farsi carico dell'aspetto logistico che è tema molto più territoriale. Se riusciamo a montare un tavolo con le singole istituzioni si potrebbe far sì che il Mezzogiorno diventi un punto di forza anche per il collegamento con il Nord Africa che sarà una determinante per lo sviluppo economico.

Spirito: L'area dello scalo ferroviario di Marcianise la considero un punto di continuità fino poi all'interporto ma si tratterebbe comunque di reigegnerizzare quell'area di 700mila metri quadrati che si è prima citata. Dovremmo anche capire se la Cina è un'alleata o un antagonista.

Colombo: Noi non abbiamo dimostrato molte capacità nella previsione e della pianificazione. Possiamo intuire delle connessioni fra il destino delle aree metropolitane e le ZES?

Spirito: Questo è uno dei grandi temi che si ritrovano non solo in Campania.

Un tema fortissimo che emerge è il rapporto fra porti e periferia della città! I porti per crescere hanno bisogno di costruire un rapporto armonico con le periferie della città.

Il porto di Napoli può crescere solo sulla parte orientale della città, ma ovviamente non può fare un'operazione di colonizzazione. La stessa cosa vale anche per Genova che è ancora più schiacciata dalle montagne verso il mare.

Spirito: Il problema è che c'è una separazione dal punto di vista istituzionale: da una parte il Comune dall'altra il Porto, governate da amministrazioni diverse e che non hanno dato buono esempio di comunicazione.

Colombo: Se vogliamo costruire uno sviluppo ci deve essere dialogo istituzionale migliore.

Giordano: Potremmo andare avanti all'infinito ma speriamo che queste parole possano essere di spunto al di là dell'antagonismo politico. Ringrazio Loreto Colombo e Pietro Spirito per la partecipazione, sperando di aver dato un contributo per un tavolo di lavoro nuovo.

*Il rapporto fra portualità
e interportualità
va riguardato*

IL PROCESSO DI DELEGHE HA BISOGNO DI UN CONTESTO NORMATIVO CHIARO

Infrastrutture, territorio e Macroregione Mediterranea

di ROCCO GIORDANO,
PASQUALE PERSICO

Il territorio che noi abbiamo governato negli anni è stato sfilacciato per il processo di deleghe che sono state sempre più allargate, per cui non si capisce più di chi sono le competenze, creando così una conflittualità che non è da poco. Dobbiamo definire una governance diversa capace di programmare e pianificare il territorio secondo le aspettative dei cittadini rispetto allo sviluppo sostenibile.

Persico: La condizione che viviamo oggi ci fa vedere che alcuni confini amministrativi devono essere necessariamente rotti in relazione ai problemi da affrontare. La domanda è il concetto di città e l'altra città che è anche una collana che io, insieme a Maria Cristina Treu del Politecnico di Milano, dirigiamo da qualche anno, che mette a fuoco che quando parliamo di città ci liberiamo dal concetto amministrativo in senso stretto in quanto l'altra città diventa il territorio che in qualche modo è legata la funzionalità ecologica dello spazio. Il concetto è molto utile per fare questo collegamento in termini di nuova programmazione e quindi scegliere la scala alla quale noi definiamo l'investimento strategico, cambiare quindi l'approccio di politica economica per le infrastrutture poiché si deve capire se le infrastrutture sono in grado a livello macro, di influenzare la produttività locale delle singole imprese e dei singoli territori. Non si può più scommettere su una sola infrastruttura, specialmente per il fatto che l'Europa prima o poi si deciderà a dire quali sono gli investimenti strategici macro, facendo quindi riferimento al concetto di macroregione, ma soprattutto terrà di riferimento l'ecoregione che è ormai un fatto ufficiale. Se leggiamo sull'Istat la classificazione delle eco regioni esce la metodologia per le macroaree di riferimento e se, prendiamo il caso della Campania, la Campania si trova in due macroregioni, quindi il concetto di città e altra città è una nuova visione di fare politica regionale.

Giordano: Il Cipe sta cercando di trasformarsi in Dipe cioè un Dipartimento per la programmazione economica che è in linea con i nostri concetti e che è al di là delle infrastrutture perché prima il Cipe aveva le competenze solo per scegliere i progetti che dovevano essere finanziati, per cui dal Ministero delle economie e finanza passerebbe alla presidenza del Consiglio dei Ministri, ci sarebbe così una sorta di accentramento di alcune funzioni strategiche lasciando un po' la governance al territorio che

*Una governance
multiscalare per pianificare
il territorio e riprogrammare
le infrastrutture*

sia macroregione o che sia microregione. Sono convinto che una ricentralizzazione di alcune funzioni sia un elemento da perseguire, stando attenti però a emanare regole certe, perché avere un Dipartimento di programmazione economica che non ha delle regole certe sconfinava con i principi della legge delega. Mi auguro quindi che, quello che diciamo sulle piattaforme logistiche, le infrastrutture e i trasporti e le eco regioni sia poi in linea anche con il pensiero del Dr Persico.

Persico: Naturalmente. Sono passato attraverso l'esperienza di palazzo Chigi con il Governo Prodi ed ero al Cipe ad esaminare progetti che arrivavano dal territorio, in particolare da Napoli. Li arrivavano più che progetti delle grandi carte un po' mischiate e sconnesse sulle diverse competenze. C'era una evidente difficoltà a coordinare le competenze del Ministero, mi auguro quindi che questa decisione sia in linea col tema della governance verticale e orizzontale, cioè quelle competenze regionali e a livello superiore. Il vero tema scoppiato in questa pandemia è quindi accentrare le competenze ma di essere anche in grado di "commissariare" a livello territoriale e di avere l'autorevolezza amministrativa per fare in modo che il processo decisionale abbia le caratteristiche di incrociare sia il tema ambientale e la risalita ecologica. Ci deve essere quindi un maggiore coordinamento. Un esempio è proprio quello di collegare l'infrastruttura sanità con il territorio e la ricerca.

Giordano: Mi allineo a quello che dice il Prof. Persico per un coordinamento che non sia più settoriale ma un coordinamento di politica economica per quanto riguarda il Mezzogiorno e le macroaree e soprattutto dare al Dipe i mezzi per poter collegare le diverse infrastrutture che sono vitali all'economia del paese. Lo scopo del ricercatore è sempre quello di anticipare i tempi e cogliere l'opportunità per dire che il Gruppo di lavoro di cui facciamo parte e che oggi affronta questo tema ha sempre in mente di avere un Mezzogiorno Mediterraneo. Il sistema globale si sta evolvendo e oggi il continente africano conta un miliardo e duecentomila persone, nel 2050 è prevista un raddoppio di tale popolazione. Alcune realtà come il Marocco, Tunisia, Egitto, Emirati, sono realtà di cui tener conto al di là di quello che dice Feltri, poiché il Mezzogiorno strategicamente ha tutte le caratteristiche per essere un elemento vitale di raccordo tra l'Europa, l'Italia, il Mezzogiorno e il continente africano. O siamo capaci di avere anche questa visione o sarà difficile anche progettare il tema discusso.

Vorrei cogliere un passaggio del Prof. Persico quando dice che le infrastrutture non possono essere più sconnesse, noi da anni accenniamo al tema dell'accessibilità del territorio e la connettività delle reti. Penso che avere un Alta velocità che si ferma fino a Salerno non va bene, bisogna essere in grado di velocizzare sia la parte Adriatica sia quella Tirrenica. La parte Tirrenica ci sta a cuore, bisogna avere un Alta velocità almeno fino a Reggio Cala-

Occorre una visione di politica economica per i trasporti e la logistica

bria che però non basta, poiché ci vuole una connessione in tutto il territorio. Non è possibile che andare da Napoli a Milano impieghiamo 4 ore e per andare da Milano a Lecco impieghiamo due ore. La connettività merita di essere approfondita.

L'editoriale di Sistemi di Logistica che sarà intitolato “nulla sarà come prima” approfondirà questi concetti. Non credo che la nostra area non abbia infrastrutture, abbiamo infrastrutture ma non una capacità di gestione. Per semplificare il concetto all'area metropolitana di Napoli come all'area Salernitana abbiamo una serie di infrastrutture non utilizzate, non governate, basti pensare alle Ferrovie ex concesse vale a dire alla Circumvesuviana ai collegamenti della Cumana con l'area Flegrea, pensate a che cosa potremmo sfruttare se avessimo sapienza; il trasporto pubblico su gomma sarebbe solo un accessorio.

Un altro punto è che noi abbiamo un sistema infrastrutturale che per la nostra convinzione che abbiamo sui tempi di spostamento, se dobbiamo andare da Caserta a Napoli noi lo facciamo per via autostrada poiché abbiamo il concetto utilizzato da anni che sia il modo migliore. Si deve avere una diversa governance che sia capace di governare le infrastrutture di connessione con il territorio. Abbiamo competenze e capacità per generare eccellenze ma scarsa capacità di gestione. Bisogna gestire bene ciò che abbiamo a disposizione. Sul prossimo numero di Sistemi di Logistica pubblicheremo un lavoro del 2011 che è uno studio molto approfondito sulle capacità con cui le infrastrutture si devono porre sul territorio.

Il lavoro da fare oggi è quello di iniziare a coniugare le eco regioni su una vasta area, non si può ragionare su 7900 Comuni, si deve ragionare sulle aggregazioni territoriali per poter dare ai singoli comuni l'attività che serve a gestire la parte del territorio dal punto di vista sociale. Io vorrei che il Dr Stani Napolano, medico che si è occupato della sanità nella macroregione, ci dicesse come bisogna raccordare il bisogno sociale del territorio con quello delle eccellenze che in qualche modo tutti sappiamo. La Lombardia e il Veneto hanno avuto una sconfitta dal punto di vista morale e etico delle loro specializzazioni dal punto di vista della sanità, poiché hanno governato le eccellenze ma non il territorio.

Grazie a tutti coloro che ci hanno fatto compagnia oggi.

*Abbiamo capacità
per generare eccellenze
ma scarse capacità
di gestione*

L'INGEGNERIA STRATEGICA PER COMPRENDERE QUELLO CHE ACCADE

Fare impresa in Italia è un'impresa!

a cura di ROCCO GIORDANO

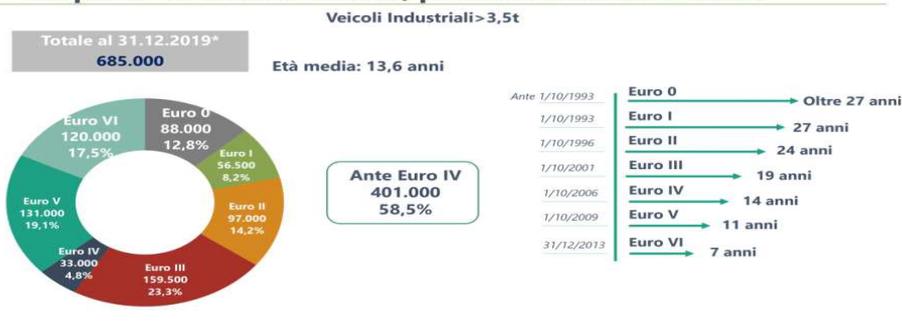
Abbiamo avuto modo di seguire la conferenza stampa tenuta dall'UNRAE, e cogliere alcuni spunti lanciati da Franco Fenoglio, Presidente della Sezione Veicoli Industriali di UNRAE, quale grido di allarme sullo stato di salute del settore.

Sulla base dei dati di immatricolazione forniti dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, anche per il mese di aprile 2020 il Centro Studi e Statistiche di UNRAE, l'Associazione delle Case estere, ha elaborato una stima del mercato dei veicoli industriali con massa totale a terra superiore alle 3,5t che indicano una perdita di -58,4% rispetto all'aprile del 2019 (990 unità immatricolate contro 2.379), portando il consolidato dei primi quattro mesi del 2020 a -25,7% sullo stesso periodo del 2019 (6.258 unità contro le 8.425). Nel settore dei veicoli pesanti, con massa totale a terra uguale o superiore a 16t, ad aprile 2020 si è registrata una caduta del -59,2% rispetto ad aprile 2019 (799 unità immatricolate contro 1.957) che porta ad un calo di -25,2% il quadrimestre gennaio-aprile 2020 (5.203 unità immatricolate contro 6.959). Questo il contenuto di UNRAE.

"I dati del mercato dei veicoli industriali, dice Fenoglio, portano segno negativo fin da gennaio 2019. Abbiamo seguito con attenzione l'andamento dei dati di immatricolazione anche per capire fino a che punto l'emergenza in corso potesse dare un vero e proprio colpo di grazia alla sofferenza di questo mercato, che non si è mai ripreso del tutto dalla crisi del 2008, arrivando con fatica, dopo dieci anni, a meno del 66% dei volumi fatti nel 2007. E' un quadro desolante, in Italia abbiamo il parco più vecchio d'Europa con anzianità media di 13,6 anni su una media europea di 11,5. Il 58,5% dei veicoli è Ante Euro IV (401.000 veicoli), ben il 12,8% del parco è composto da veicoli Euro 0 (88.000 mezzi con oltre 27 anni di età)"

Tab. 1

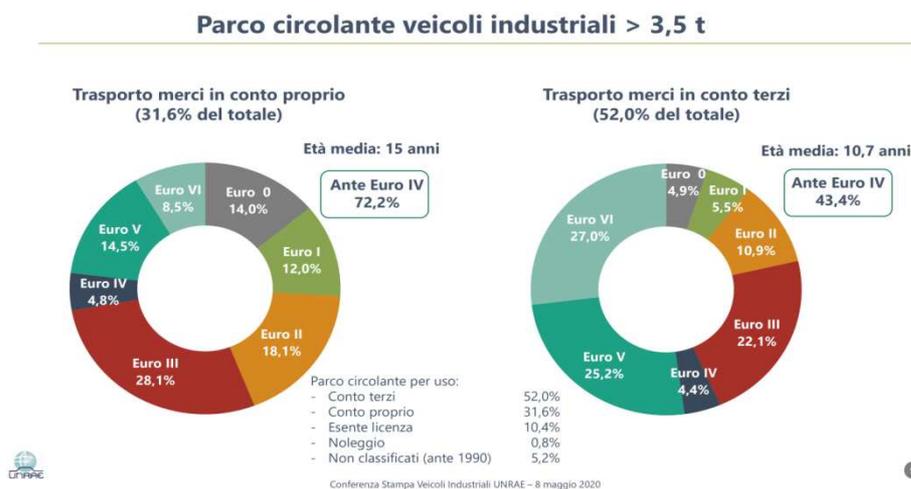
Un parco circolante datato, poco sostenibile e sicuro



Il parco circolante in Italia è vetusto e poco sostenibile

“Inoltre, è stata sottolineata la suddivisione del parco in relazione all’uso dei veicoli e, in particolare, è stato messo in evidenza che il 52% del totale è destinato al trasporto merci in conto terzi, mentre il 31,6% al conto proprio, ma soprattutto è stato rilevato che l’età media dei veicoli utilizzati in conto terzi (10,7 anni) è molto inferiore a quella del conto proprio (15 anni)”.

Tab. 2



“Le aziende italiane di trasporto vorrebbero rinnovare le loro flotte perché sono consapevoli di non poter essere competitive se non dispongono di tutti i mezzi oggi necessari per fare efficienza, cioè sostenibilità e sicurezza, che per la committenza significano affidabilità, in un mondo dove la competizione è spietata e fin troppo spesso sleale, e di fronte a concorrenti esteri adeguatamente sostenuti dai loro governi, che ne riconoscono la funzione strategica”.

A questo dato ne aggiungiamo un altro molto spesso ignorato, è che uno dei veicoli commerciali di portata meno di 23,5 t più del 70% solo conto proprio e che determinano congestione.

Fenoglio, sulla base di dati elaborati da UNRAE, circa le previsioni di ripresa, ha prospettato due scenari: il primo (best case) prevede una lenta ripresa delle attività produttive e commerciali nel mese di giugno, con il mercato dei veicoli industriali che recupera, fermandosi intorno ad un -30%; il secondo (worst case) prevede che le attività produttive e commerciali riprendano solo a settembre, nel qual caso l’impatto sul mercato sarà più pesante, portandolo ad una perdita che potrebbe aggirarsi sul 40% rispetto al 2019.

“Le nostre Aziende di trasporto scontano l’inefficienza di un sistema Paese che non ha mai provveduto a definire una politica dei trasporti che indicasse e sostenesse economicamente le linee di uno sviluppo strategico del settore. Molte risorse pubbliche sono andate sprecate anziché essere concentrate in azioni necessarie ad un consolidamento strutturale del sistema italiano dei trasporti”.

“Mentre le istituzioni e gli esperti tentano di dare una dimensione e

La politica economica per il settore dell’autotrasporto è miope e poco strategica

definire le conseguenze della pandemia di Covid19 – ha proseguito Fenoglio – noi prendiamo atto che negli ultimi dieci anni, come effetto delle condizioni del settore italiano dei trasporti e della conseguente delocalizzazione, abbiamo già perso il 30% delle nostre reti e un miliardo e mezzo di fatturato l'anno, mentre lo Stato ha perso 105 milioni di entrate fiscali l'anno. In questo scenario il settore dei trasporti ha visto scomparire 35.000 imprese e 135.000 addetti, pari a 13 volte il numero dei dipendenti dell'Alitalia”.

UNRAE ha quindi avanzato una serie di proposte per interventi di sostegno alle imprese e misure strutturali di medio termine a supporto del mercato.

Per sostenere le imprese, anche con riferimento a quelle dell'autotrasporto:

- aumento del credito di imposta dal 6% al 12% fino al 2025 con rimborso in un'unica soluzione;
- azzeramento o riduzione significativa delle tasse alle imprese per 12/24 mesi;
- prestiti a lungo termine (10/15 anni) senza interessi;
- maggiori garanzie bancarie alle imprese.

Interventi strutturali di sostegno al mercato:

- istituzione di un fondo triennale per il rinnovo del parco circolante (veicoli Euro VI o alimentazione alternativa);
- possibilità di acquisto di usato su usato (con contestuale rottamazione di veicoli ante Euro V);
- proroga di sei mesi del superammortamento, in scadenza a giugno 2020;
- emanazione urgente dei decreti per investimenti non ancora erogati dal 2017.

“L'opinione pubblica – ha osservato Fenoglio – sembra aver scoperto la strategicità del settore trasporto solo in occasione dell'emergenza sanitaria. Non vorremmo che, a emergenza superata, il settore tornasse a godere di scarsa attenzione. Penso che, fuori da ogni retorica, sarebbe sufficiente e necessario che i trasportatori venissero riconosciuti per quei professionisti che sono, sotto la cui responsabilità cade il mantenimento in efficienza di un settore che è strategico sempre, e non solo quando si tratta di garantire l'approvvigionamento di generi alimentari, medicinali e prodotti energetici, anche per scongiurare problematiche sul fronte della sicurezza sociale del Paese”.

“L'emergenza attuale – ha ribadito Fenoglio – ha coinvolto il sistema della domanda e dell'offerta, che ha subito un vero e proprio shock. Adesso occorre evitare il più possibile fallimenti di imprese e aumento della disoccupazione, che potrebbero peggiorare ulteriormente il quadro e allontanare le prospettive di ripresa.

Le Associazioni dell'autotrasporto denunciano oggi una situazione prossima al collasso. L'allarme viene lanciato in particolare dalle organizzazioni che rappresentano le piccole e medie imprese.

Nelle stesse condizioni di prossimità al collasso, anche in conseguenza

La strategicità del settore trasporti è poco valorizzata

della “catena” che lega i settori dell'autotrasporto e della filiera dei veicoli commerciali e industriali, si trovano le aziende che gestiscono la vendita e l'assistenza dei veicoli, in grande maggioranza piccole e medie imprese fortemente dipendenti dal fatturato.

Tra le imprese in carenza di liquidità e le banche è in atto oggi una moratoria che posticipa, ma non risolve, gli effetti del tracollo dei ricavi. A settembre potrebbe esplodere la bomba a tempo delle insolvenze. Chiediamo provvedimenti diretti per le imprese (e per le famiglie). I cittadini e le imprese di questo Paese meritano infatti fiducia e non hanno bisogno di intermediari per disporre effettivamente delle risorse di cui hanno bisogno per ripartire.

Ben venga la moratoria, che non può però essere una manovra finalizzata soltanto a reggere temporaneamente lo shock della crisi, ma deve piuttosto essere la premessa, e fornire i parametri, per una revisione strutturale delle condizioni di operatività competitiva di tutto il sistema.

Il trasporto e la distribuzione delle merci stanno accelerando una evoluzione epocale che andrà capita e gestita con attenzione. Si tenga conto che anche i costruttori dei mezzi dovranno adeguare le loro strategie produttive a una diversa domanda”.

Se possiamo, suggeriremmo una strategia che per anni abbiamo sottovalutato, cioè quella di approfondire la reingegnerizzazione dei processi che sta spostando l'attenzione del mercato sul versante dei consumi, ovvero sul comportamento dei consumatori che tendono sempre più a “comandare” la catena del valore!



Al cuore della crisi economica e finanziaria degli ultimi anni c'è un problema evidente: nel moderno capitalismo l'estrazione del valore, ovvero la raccolta dei profitti - dai dividendi degli azionisti ai bonus dei banchieri - è ricompensato assai meglio della creazione effettiva di valore. Oggi scambiamo chi raccoglie i profitti con chi effettivamente crea valore, chi guadagna con chi produce. Quel concetto di valore così centrale nella storia del pensiero economico - basti pensare alle riflessioni di Ricardo, Marx, Schumpeter e Keynes - oggi è misconosciuto o distorto tanto nella teoria quanto nella prassi. Se vogliamo riformare il capitalismo dobbiamo porci una serie di domande radicali: da dove viene la ricchezza? Chi crea il valore? Chi lo estrae? Chi lo sottrae? Solo rispondendo a queste domande possiamo sostituire l'attuale sistema capitalistico di tipo parassitario con un capitalismo più sostenibile, più interdipendente: un sistema che funzioni per tutti. Con questo libro Mariana Mazzucato riaccende un dibattito indispensabile sul mondo in cui vorremmo vivere.

Di Pasquale Persico

Una economista di valore, Mariana Mazzucato, molto ascoltata in Europa ed in Italia, richiesta dal Primo Ministro Conte, ha reso esplicito i principi ispiratori dei nuovi criteri di selezione dei progetti di ricerca che a loro volta forniscono il quadro di riferimento per individuare le infrastrutture strategiche europee, cioè gli investimenti strategici; questi saranno la struttura portante del piano finanziario che l'Europa metterà a disposizione, con diversi strumenti, per rispondere alla grande nuova crisi che a livello globale, connessa alla pandemia in campo, avvolgerà anche il continente euro mediterraneo.

Una sfida importante per tutti i settori della ricerca italiana, a partire dall'università ma anche quelli connessi alle professioni private, allo stesso tempo una opportunità per definire gli investimenti strategici e le infrastrutture di area vasta che ci aiutano a superare l'attuale gap di produttività del nostro paese. La missione europea (Mission Oriented Policy) di ricerca e innovazione, in sostanza, **consisterà in un portafoglio di progetti di ricerca e innovazione** improntati all'eccellenza, finalizzati a conseguire un impatto importante, coinvolgendo tutte le discipline scientifiche e i settori tecnologici stressando le capabilities disponibili nella progettazione e gestione dei nuovi investimenti privati e pubblici.

In particolare, tale portafoglio di progetti dovrà:

- **conseguire, entro un periodo di tempo prestabilito, un obiettivo misurabile**, che non si potrebbe ottenere attraverso la realizzazione di singoli progetti, sulla base del principio secondo cui "ciò che può essere misurato, anche in termini di rischio, può essere realizzato" (*What gets measured gets done*);
- **conseguire un impatto sulla società e sull'elaborazione delle politiche**, grazie ai risultati ottenuti dalla scienza e dalla tecnologia, e dalla gestione dei progetti di investimento.
- **essere rilevante per una parte significativa della popolazione** europea e per un'ampia gamma di cittadini europei, benessere di popolazione come obiettivo largo di acquisizione di beni universali, ambiente, salute e lavoro, ad esempio.

L'obiettivo delle missioni, quindi, non sarà astratto, ma concreto: mobilitare investimenti in molteplici settori lungo l'intera catena di valore interessata. **Le politiche** europee e nazionali (ad esempio, in materia di energia e clima, trasporti, tecnologie produttive avanzate, salute e nutrizione, digitale), e le **varie discipline scientifiche coinvolte**, comprese le scienze sociali e umanistiche dovranno caratterizzarsi per **un forte**

approccio multidisciplinare), coinvolgendo i diversi operatori e portatori di interessi e creando **sinergie con le strategie di ricerca e innovazione a livello nazionale, regionale e locale.**

Tutto ciò richiederà un processo di preparazione inclusivo che, da un lato, individui i settori con maggiori potenzialità in termini di scala dell'impatto economico ed ambientale e dall'altro, affronti le sfide sociali emergenti.

Il riferimento territoriale per i criteri di valutazione e scelta degli investimenti, in questa nuova prospettiva, non potranno che essere le eco regioni come base conoscitiva per parlare di governance efficace delle macro-regioni dove sarà possibile definire la scala di efficacia della nuova politica economica europea.

Questa nuova politica dovrà specchiarsi nelle nuove politiche nazionali e regionali che dovranno concorrere alla diminuzione contemporanea dello spread ecologico e di quello del settore privato e del settore pubblico. Le regioni italiane, in preparazione del nuovo programma 2021-2027 dovranno pertanto ben prepararsi, insieme al governo ed al parlamento, per sintonizzarsi su tale nuova prospettiva.

Il modello di governance a nostra disposizione è sufficientemente resiliente per ritrovarsi efficiente ed efficace nel nuovo campo di politica economica europea?

Possiamo fare una prima selezione dei problemi:

Il mondo accademico e quello della ricerca è poco abituato a rompere le mura che difendono le discipline e le gerarchie consolidate, la separazione tra appetiti professionali e etica della ricerca interdisciplinare è ancora troppo grande, specie nel settore delle infrastrutture complesse a cui i nuovi criteri europei fanno riferimento.

Il meccanismo che da diversi anni ha selezionato la dirigenza pubblica ha reso questa dirigente fortemente orientata alla resistenza passiva ed intermediaria di diversi interessi nascosti, una governance agile ed eticamente responsabile è un auspicio ma non è una realtà vicina, disponibile. Il concetto di spread ecologico e quello connesso di potenziale del Capitale Naturale è molto difficile da far percepire a molte discipline legate alla pianificazione territoriale ancora molto legate al pensiero euclideo di restituzione delle conoscenze (vedi in disastro sulla resistenza statica delle costruzioni ed i criteri di costruzione e manutenzione).

Il settore delle infrastrutture italiano è J- shaped cioè è carente in termini di efficace distribuzione equilibrata delle imprese, tra grandi, medie e piccole. Vi sono pochi players di valore internazionale, pochissime medie imprese di valore internazionale e moltissime piccole imprese legate esclusivamente al mercato locale (strade abitazioni e manutenzione), ed il mondo delle professioni interne a questo settore ha gli stessi squilibri in termini di competenze. La caduta del Ponte Morandi ha reso evidente questi problemi, la soluzione trovata ha evidenziato che possono essere superati alcuni di questi problemi, ma non ha risposto alla domanda principale del mio breve intervento: ma il ponte Morandi, sul presupposto che l'area metropolitana di Genova è una infrastruttura complessa della eco regione di riferimento, è una infrastruttura strategica che risponde ai criteri della Mission-Oriented policy europea?

Questa domanda a cascata ritornerà più volte nei prossimi mesi e nei prossimi anni, e governo nazionale e governatori dovranno rispondere in maniera credibile, altrimenti la pioggia di euro a fondo perduto che pure arriveranno non saranno indirizzati verso infrastrutture strategiche e non potranno mitigare l'effetto spiazzamento che la massa di indebitamento connesso all'intervento europeo provocherà. Verrà così eliminato il margine di ogni avanzo primario disponibile, entrate fiscali - spesa corrente pubblica- per una politica economica orientata dai nuovi criteri. Questo già si verifica da moltissimi anni, sia prima che dopo l'euro, e lascia prevedere che la musica non cambierà. Dacia Maraini con la sua capacità di saper raccontare, su il Corriere della Sera di martedì della scorsa settimana, ha saputo bene sintetizzare il nodo di cui ho parlato: Senza spirito etico non si esce dalla crisi. Per lei la Finanza staccata da motivazioni e progetti per un futuro etico del Paese porta alla paralisi ed alla depressione. Certamente, sottolinea ancora la nostra saggia scrittrice, la finanza ha la sua importanza, ma non sarà lei a sollevarci da questo marasma. Ci vuole più ambizione ed amore per il futuro, connesso alla capacità di fare progetti a lunga scadenza. I conti vanno fatti (lei conclude cercando di aprire le nostre menti), per carità, ma con i conti senza lo spirito etico (ovvero generosità, gioia di vivere, attenzione verso gli altri ed il futuro, il Paese non uscirà mai dalla crisi in cui è precipitato, (io aggiungerei non solo per il coronavirus).