

# Sistemi di Logistica

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

## Sistemi di Logistica

Anno XIII - n. 4

**Dicembre 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 **La spinta per politiche unitarie**

[Rocco Giordano]

## RICERCA & INNOVAZIONE

### 4 **L'economia ventura**

[Antonello Pezzini, Pasquale Persico, Canio Trione]

## TERRITORIO & URBANISTICA

### 14 **Quando l'urbanistica era una scienza**

[Loreto Colombo]

## TRASPORTO MARITTIMO & PORTI

### 22 **"Italian Maritime Economy"**

[A cura di Ufficio Stampa Intesa San Paolo]

## LOGISTICA

### 28 **La trasparenza della filiera agroalimentare**

[Francesco Marandino]

## NEWS

### 35 **La politica e la Scienza**

[Tullio Cappelli]

### 37 **La famiglia e il Covid**

[Piero Sandulli]

NUOVE REGOLE PER IL RILANCIO

# La spinta per politiche unitarie

di ROCCO GIORDANO

**Q**uesto numero della Rivista è impostato nella logica di tracciare un solco nell'arido campo geo-economico e geo-politico per dare ai nostri lettori testimonianza dell'impegno della Rivista Sistemi di Logistica a seguire i giovani e dare loro spunti per valutare le prospettive che si possono aprire nei diversi settori della economia e ingegneria professionalizzante.

*I contributi che ci sono pervenuti e quelli della nostra redazione, fanno tutti riferimento ai nuovi orientamenti anche europei che puntano soprattutto a definire un nuovo contesto geo-economico e geo-politico.*

*Attendendo l'esito delle elezioni americane, con l'auspicio che subito dopo si è in grado di istituire un organismo mondiale capace di "governare" con un sistema di regole chiare, i nuovi equilibri che si vanno registrando su scala globale; compito di non facile risoluzione!*

*Per quanto riguarda il nostro Paese ha bisogno di nuove regole per rilanciare l'economia sotto il vincolo della emergenza sanitaria. Quello che abbiamo detto e sentito negli anni nel settore dei Trasporti e Logistica poteva consentire al Paese di "ammortizzare" di molto gli aspetti della emergenza, sia per il trasporto pubblico locale che per la logistica.*

*La diagnosi è e resta quella che annunciammo a Genova nel giugno del 2010.*

*In uno dei primi incontri per il Piano nazionale della Logistica, tentammo di illustrare che si stava verificando un cambiamento radicale mondiale a livello dei flussi di traffico. Con uno sforzo enorme schematizzammo le sei aree che definiscono a livello globale la geo-economia.*

*In sintesi possiamo dire che l'Italia oggi, come allora, quale nazione dell'Unione europea, si trova in una posizione difficilissima. Non basta dire che l'Italia è la piattaforma logistica del Mediterraneo, il Mediterraneo si deve conquistare, il Mediterraneo non è un'eredità, tant'è che nella schematizzazione che abbiamo operato c'è un punto interrogativo che sta a significare che le posizioni geo-economiche e politiche dei Paesi, cambiano nello spazio di poco tempo. Questo è quanto sta succedendo nella parte bassa del Mediterraneo. Compito di un ricercatore è quello di definire i contesti all'interno dei quali maturano le politiche di intervento, soprattutto per comprendere come orientare le antenne rispetto ai grandi cambiamenti che sono in atto.*

*L'Italia non è un Paese diverso dagli altri, non ha niente da invidiare agli altri, ha delle nicchie di eccellenza che sostengono l'economia. È un Paese che guarda con grande attenzione all'Europa, con cui noi scambiamo il 70% delle merci che transitano attraverso le Alpi. Ma ci troviamo nel bacino del Mediterraneo e quando sottolineiamo la concorrenza dei porti dei Paesi nordafricani, ricordiamo che si sta abbas-*

*sando il baricentro dell'economia europea e che i tre grandi porti che avevamo individuato come transshipment, Cagliari, Gioia Tauro e Taranto non sono più competitivi!*

*In realtà l'instabilità geo-economica dell'area Mediterranea e del Mezzogiorno d'Italia, si riflette anche in Spagna, Grecia e Portogallo. Questo comporta anche modifiche profonde degli scambi e quando si modificano gli scambi, c'è il conflitto tra flussi e luoghi; quando scatta questo conflitto significa che il territorio va in una direzione che genera flussi ma quei flussi vengono catturati da altri. Il conflitto tra flussi e luoghi, genera diseconomie che si scaricano sulla politica dei prezzi.*

*I dati non bisogna leggerli come se fosse una tabellina, bisogna analizzarli per capirne la impostazione da dare alle politiche necessarie. Oggi l'Italia attraverso il Mezzogiorno può essere competitiva nello scenario globale ed è questo il punto centrale che si è dato il Centro Studi Regione del Mezzogiorno Mediterraneo EU-MED. Abbiamo le spalle attaccate all'Europa ma guardiamo con attenzione a quello che succede nel Mediterraneo.*

**ROCCO GIORDANO**

*r.giordanoeditore@gmail.com*

NULLA SARÀ COME PRIMA

## L'economia ventura

di ROCCO GIORDANO

**P**ubblichiamo i contributi dei Professori Antonello Pezzini, Pasquale Persico e Canio Trione.

*Partendo da questi stimoli siamo a definire i fondamentali per avviare anche una "nuova" cultura accademica da portare a Trieste dove si sta progettando il Forum della "Scienza e della Innovazione".*

*Dopo decenni di vana ricerca di risposte a ricorrenti "bolle" e crisi di varia dimensione, in maniera imprevedibile sorge una sfida sanitaria ed economica legata soprattutto alla pandemia.*

*Il fenomeno economico che stiamo vivendo e le misure in grado di superare le enormi e numerose criticità, è uno sforzo estremamente ambizioso. Tutti i settori dell'economia e della finanza sono stati pesantemente coinvolti e tutti hanno evidenziato la propria insufficienza di intervento. Oggi è un grande errore chiedere di contrastare la crisi da Covid19 solo per la salute perché il problema è molto più vasto di quello riconducibile alle conseguenze della pandemia.*

*Il distretto economico è la nuova chiave di lettura. Non più politiche settoriali ma politiche di sistema.*

*Per i trasporti invertiamo le politiche: prima servizi e poi infrastrutture. Il territorio è il nuovo strumento su cui operare. Importante è il ruolo dei saperi per migliorare la ricerca e l'innovazione per creare nuove competenze da attivare attraverso Start-up di settore che devono operare con una logica di sistema.*

*Non basta la scuola e l'Università, occorre uno sforzo sinergico, cultura, imprese e famiglia, affrontando i temi economici e sociali nella logica delle linee guida della visione Europea e precisamente:*

- *Rinnovare i saperi: riscoprire la storia economica e la geografia economica e funzionale per seguire i processi di globalizzazione;*
- *Formare una classe dirigente internazionale;*
- *Ricostruire la fotografia dei paesi europei: banche dati e informazioni;*
- *Attuare politiche infrastrutturali e servizi di mobilità nella logica di accessibilità e connettività delle reti e della efficienza di servizi, avendo attenzione all'utente e all'ambiente;*
- *I diritti dell'uomo vanno salvaguardati attraverso politiche mirate e coese;*
- *Le grandi aree urbane sono la prima sfida da affrontare.*

ROCCO GIORDANO

r.giordanoeditore@gmail.com

IL GREEN DEAL EUROPEO E L'ECONOMIA CIRCOLARE

# L'economia della funzionalità dalla proprietà all'uso

di ANTONELLO PEZZINI

**L**a società sta entrando in una fase di transizione economica che permette di passare da uno sfruttamento eccessivo delle risorse e dallo spreco, a una gestione più sostenibile, fondata sulla valorizzazione della qualità, piuttosto che della quantità, e più intensiva in termini di occupazione.

Questo modo di impostare l'economia, nella definizione fatta propria dalla Commissione europea, viene definita: Economia circolare. Ma nel vasto mondo di questa economia, emergono sempre più aspetti particolari, che si estendono ad altri processi, che assumono caratteristiche funzionali. Parlare di economia della funzionalità significa privilegiare l'utilizzo dei prodotti, anziché il loro possesso. Si tratta, tuttavia, di andare al di là della semplice inclusione di maggiori "servizi" aggiunti a un "prodotto", e di considerare tutta la filiera del consumo, fornendo migliori e più personalizzati servizi all'utente finale, ma di creare nuovi modelli economici più efficienti, in termini di risorse, capaci di generare benefici collaterali per i territori. In quest'ottica, il compito delle imprese non è solo quello di vendere prodotti, ma di generare funzioni, che vengono fatturate in relazione al loro utilizzo. Nella nuova economia funzionale, le industrie hanno, a priori, tutto l'interesse a sviluppare, nel quadro delle loro attività, da una parte prodotti che siano riparabili e di facile manutenzione, dall'altra devono essere in grado di assicurare una diversa catena di produzione e una logistica adeguata.

L'economia della funzionalità può contribuire a superare numerosi ostacoli legati al consumo, deve però essere in grado di sviluppare nuove sensibilità.

La progettazione ecocompatibile dei prodotti, consente di assicurare fin dall'origine la sostenibilità delle risorse utilizzate, tenendo conto dell'impatto ambientale dei prodotti lungo tutto il loro ciclo di vita. L'economia della funzionalità può comportare una concezione nuova di prodotti più riparabili, modulabili; L'economia circolare che mira a un approccio "cradle to cradle" (dalla culla alla culla) al fine di trasformare i rifiuti di un'impresa in risorse per altre imprese, può permettere di valorizzare meglio i sottoprodotti e le esternalità di alcune imprese, ai fini della produzione di altre.

L'economia collaborativa, si basa, nei fondamenti teorici, sull'economia della funzionalità. Gli sviluppi di queste forme di scambio possono, con un'azione congiunta e a determinate condizioni, accelerare i benefici dell'economia della funzionalità, soprattutto sul piano ambientale;

*La progettazione ecocompatibile dei prodotti consente la sostenibilità delle risorse utilizzate*

L'economia del bene comune, si tratta di un approccio olistico i cui concetti sono vicini ai valori fondamentali dell'economia solidale, dell'economia circolare, dell'economia della condivisione, dell'economia orientata alla funzionalità, dell'economia basata sulle risorse e dell'economia blu.

La territorializzazione dell'economia della funzionalità consente di rispondere alle nuove sfide concernenti lo sviluppo sostenibile dei territori, attraverso la sperimentazione di nuovi modelli economici. L'economia della funzionalità risulta utile per valorizzare i punti di forza del territorio, uscire dalla standardizzazione della produzione di massa, in parte responsabile della disillusione nei confronti del consumo attuale, e tenere conto dell'insieme delle esternalità del sistema produttivo. Inoltre, grazie alla loro densità, che favorisce le logiche di mutualizzazione, le città costituiscono uno dei territori più favorevoli allo sviluppo di soluzioni fondate sull'economia della funzionalità.

L'economia funzionale possiede una peculiarità di alta specializzazione sugli aspetti dell'Economia circolare e intende fornire una serie di strumenti innovativi per operare in un contesto di sostenibilità economica e ambientale, rivolta alla valorizzazione delle risorse naturali, all'uso di materie prime seconde, alla gestione sostenibile della "value chain" e all'attivazione di simbiosi industriali. Il percorso cui si va incontro, richiede le necessarie competenze per poter operare in maniera consapevole in diversi ambiti, spesso eterogenei tra di loro, ma riconducibili alla possibilità di integrare innovazione tecnologica e nuove competenze in attività di riconversione produttiva e di sviluppo sostenibile. Il percorso richiede l'apprendimento di tematiche, metodi e strumenti proprio di un approccio circolare all'economia.

Il primo approccio, è focalizzato sulla produzione industriale in una visione circolare, dove ogni processo è caratterizzato da un approccio sostenibile attraverso il minore uso di materie prime tradizionali, l'uso di nuove forme di energia, il recupero e il riciclo, il ricorso a sostanze naturali e a scarti di lavorazione di altri settori.

Il secondo approccio è quello per i Trasporti ed infrastrutture, orientato all'economia del mare, in tutte le sue declinazioni: turistica, naturalistica, logistica, commerciale. Occorrono diversi settori e potranno rivestire ruoli e figure professionali innovative e in linea con l'orientamento dei mercati e dell'economia in generale. Questa è la sfida anche delle Università.

Un terzo approccio va rivolto verso i principi del rispetto della Biodiversità, alla quale dobbiamo rivolgere un'attenzione e un uso ricco di sensibilità. Il patrimonio della natura appartiene a tutti e non va visto come possesso dei singoli. Tra il 1860 e il 2020 la popolazione mondiale è passata da 1,4 miliardi a 7,6 miliardi, con un enorme aumento delle esigenze di questa massa di persone. Abbiamo chiesto al pianeta che ci ospita di darci sempre di più e abbiamo sconvolto, in buona parte, i ritmi della biodiversità. Oggi, grazie soprattutto alla sensibilità che ci viene

*L'economia funzionale  
risulta utile per valorizzare  
anche il territorio*

dall'Unione europea e dal Green Deal, voluto dalla Commissione, ci impegniamo a invertire la tendenza e a recuperare nuove aree per ripristinare la biodiversità, fondamentale per la conservazione degli ecosistemi. Assistiamo a un processo che nasce da una rinnovata sensibilità culturale e si manifesta attraverso iniziative dell'UE. Si tratta di attuare una serie di azioni a beneficio di tutti, accompagnate da interventi compensativi e senza penalizzare nessuno.

**ANTONELLO PEZZINI**

*antonello.pezzini@eesc.europa.eu*

**Antonello Pezzini**, è Consigliere del Gruppo Datori di lavoro, Comitato economico e sociale europeo. Membro del CESE in rappresentanza di Confindustria dal 1994; è un imprenditore nel settore ESCo (Energy Service Company) e nel tessile tecnico. Laureato in filosofia all'Università Cattolica di Milano e specializzatosi poi, con un Master, in Economia europea a Bruxelles e Progettazione di sistemi energetici da fonte rinnovabile, presso l'Università Ecampus, è stato, per 28 anni docente a contratto di "Gestione delle imprese nell'UE" nella Facoltà di Economia dell'Università di Bergamo.

LA VISIONE GLOBALE RICHIEDE REGOLE GLOBALI

## La doppia valenza della politica Keynesiana

di PASQUALE PERSICO

**N**el breve termine, l'unica politica economica praticabile è necessariamente basata sulla espansione della spesa pubblica, con una molteplicità di funzioni: contenimento della pandemia, ristoro per i settori e le fasce sociali colpite, stimolo dei consumi e degli investimenti privati: questa è l'analisi di Pasquale Lucio Scandizzo, comparso su *Formiche.net*.

Per Scandizzo la ripartenza dell'economia nel terzo trimestre, che aveva fatto sperare in un rapido recupero dei settori più colpiti, appare, ora, molto meno incoraggiante. Ciò nonostante, lo scenario internazionale continua a presentare segnali positivi, quali il rimbalzo degli scambi commerciali, il ritorno della crescita economica in Cina e, seppur in tono minore, anche negli Stati Uniti, e la tenuta complessiva dei mercati finanziari. Appare quindi prudente attendersi un quarto trimestre con performance meno positive di quanto ci si aspettava, e con implicazioni negative sull'intero prossimo anno, ma non un tracollo economico e finanziario.

La narrativa sulla natura salvifica dei fondi europei, per Scandizzo, appare quindi compromessa dal fatto che la loro approvazione non sembra coincidere con una reale svolta europea nelle politiche fiscali resilienti, ma anche dalla necessità di intervenire immediatamente con tutte le risorse disponibili, per far fronte a un peggioramento inatteso, simultaneo e drammatico della situazione economica e sanitaria.

Nel breve termine, l'unica politica economica praticabile è necessariamente basata sulla espansione della spesa pubblica, con una molteplicità di funzioni: contenimento della pandemia, ristoro per i settori e le fasce sociali colpite, stimolo dei consumi e degli investimenti privati. Per quanto l'espansione della spesa possa preoccupare in termini di debito pubblico e di pagamenti differiti, l'alternativa sarebbe un inaccettabile collasso sanitario, economico e sociale.

“È questo il senso di un'autentica politica fiscale keynesiana”, in cui l'intervento pubblico ha la funzione insostituibile di compensare la caduta degli investimenti privati, mantenendo la domanda di beni capitali a un livello coerente con la crescita futura e quindi sostenibile nel lungo termine.

In questo contesto, le misure più importanti e difficili da calibrare sono quelle che riguardano le famiglie e i soggetti più vulnerabili, ossia le politiche distributive. Benché per queste misure sia più difficile mantenere la distinzione tra spesa corrente e investimenti, è evidente che interventi mirati e incisivi di sostegno dei redditi attraverso trasferimenti e programmi di assistenza alle famiglie più povere e più colpite dalle conseguenze economi-

*L'intervento pubblico serve a compensare la caduta degli investimenti privati*

che della pandemia sono assolutamente preferibili agli interventi a pioggia fin qui sperimentati.

Infine, trasferimenti mirati alle imprese possono avere una funzione di risarcimento e di ristoro che attenua le conseguenze sociali ed economiche delle misure restrittive imposte dal governo, impedisce una caduta rovinosa degli investimenti privati, e allarga il consenso in un momento in cui la fiducia reciproca è una variabile critica di coesione sociale del Paese.

Con enfasi diversa, il Ministro Gualtieri, pur tenendo presente questo tipo di analisi più realista del Re, accentua l'ipotesi che nonostante tutto ci sono forze che possono indirizzare l'economia verso una situazione non drammatica per il futuro. Quindi accanto ai trasferimenti mirati volti a preservare il potenziale degli investimenti privati, fa affacciare l'ipotesi di uno sforzo da fare in termini di investimenti pubblici e privati, fino a raggiungere la soglia del 25 % del Pil ed all'interno di questo sforzo far salire la quota di investimenti in ricerca fino ad oltre il 3-4%... Utopia? No, ma una prospettiva di impegno legato alla politica europea dei prossimi 6 anni.

L'ipotesi da me avanzata nello scorso speciale faceva, già, riferimento alla stretta collaborazione tra Germania e Italia, da allargare a Francia e Spagna, collaborazione dialogante con altri paesi, che non perde però di vista quanto accade negli altri continenti. Il Fondo Monetario Internazionale pur nella sua analisi drammatica invita a perseverare nelle politiche keynesiane con uno sguardo ampio di un coordinamento più accentuato delle politiche fiscali, pro-attive.

Nel Cilento presso la Fondazione G.B Vico giace in deposito una mostra della rivista Bioarchitettura, con sede in Bolzano. Patrocinata dal Presidente della Repubblica, la rivista da oltre 20 anni sollecita investimenti innovativi sul tema progettazione, ricerca e sviluppo territoriale. Ancora da Bolzano arriva notizie che l'incontro tra Italia e Germania deve essere moltiplicato non solo sui temi della salute, ma anche sulla questione industriale, come segno di un'Unione forte, solidale e competitiva nello scacchiere globale. Allora, approfittiamo del rinvio, dell'evento che avrebbe festeggiato il decimo anniversario del Business Forum tra Imprenditori Confindustria e BDI, l'organizzazione degli industriali tedeschi, ed invitiamo gli organizzatori del Forum a prendersi in carico il rilancio della Mostra come occasione di ripresa forte anche del tema dello sviluppo manifatturiero della Macroarea Euro Mediterranea.

Adriano Giannola come presidente della Svimez ha ribadito che circa la metà dei fondi del Recovery Fund dovranno essere spesi in questa Macroarea e che la Ue non tollera più il ritardo strutturare del divario Nord Sud; si dovrà, pertanto, spendere in maniera aggiuntiva, alle risorse ordinarie, e queste devono risalire per garantire gli standard territoriali omogenei dei servizi universali: scuola, sanità, occupazione, mobilità, parità di genere e sicurezza.

*Le risorse del Recovery Fund non vanno utilizzate a pioggia ma finalizzate anche per recuperare i ritardi*

Ed allora? Allora da Bolzano, la voce degli industriali italiani e di quelli della Germania deve arrivare fino al Mediterraneo per dare uno sguardo lungo alla visione italo-germanica sul tema delle infrastrutture materiali ed immateriali necessarie all'Intera Europa.

La loro voce e le loro orecchie dovranno essere in sintonia come i nuovi concetti di infrastrutture strategiche che accompagnano il legame tra salute ed economia, ricerca e vivibilità delle città, rischio e benessere delle popolazioni.

In definitiva accanto alle politiche Keynesiane, a cui ha fatto riferimento il prof Lucio Scandizzo deve emergere il potenziale delle città in rete di progetto dell'intera Italia, siano esse città metropolitane o altre città, il grande tema del passaggio delle merci e delle persone dal Brennero, grande tema del corridoio Scan(dinavia)-Med(iterraneo) deve avere più valenze.

Si tratta allora di rileggere i perché una rivista di architettura che parla del potenziale ambientale è discesa più volte nella parte meridionale dell'Italia, camminando lungo la dorsale adriatica e risalendo dalla Sicilia lungo la dorsale tirrenica per fermarsi nella dimora di Gian Battista Vico. Oggi attende la ricongiunzione dei temi apparentemente disciplinari: ambiente, architettura, accessibilità, arte ed archeologia. Le A potrebbero moltiplicarsi per dare ai criteri di scelta dei nuovi investimenti una valenza transdisciplinare per parlare di effetti sullo sviluppo industriale sociale ed ambientale dell'Italia che verrà.

In definitiva, operando con concordia al quadrato, di cui parla il Presidente Mattarella sui temi della governance strategica, la politica keynesiana in campo potrebbe riappropriarsi dei temi del piano, Libro bianco J. Delors, che attende, come la Mostra Bioarchitettura, di essere rispolverato ed illuminato; nel piano le diverse valenze keynesiane che guardavano, sono ancora riproponibili per il futuro, auspicabile fuori dall'emergenza pandemica.

Lo sguardo consapevole della sfida in campo, capace di scacciare la malinconia civile e sociale che ci avvolge, riappare come segno di reciprocità collettiva, di più popolazioni, e rimuove la negligenza istituzionale che ha dominato istituzioni e partiti negli ultimi trenta anni.

*Le città in rete è un progetto  
che interessa l'Italia  
operando con concordia  
istituzionale*

**PASQUALE PERSICO**  
*ppersico@unisa.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.*

IL RUOLO DELLE BANCHE CENTRALI NON PUÒ ESSERE ARTIFICIOSO

## Il tema finanziario

di CANIO TRIONE

**N**on v'è stato, negli ultimi tempi, un solo problema economico finanziario di una certa rilevanza che non sia stato fronteggiato con la riduzione dei tassi di interesse e aumento della massa di circolante. Ne è risultato un progressivo aumento della liquidità in circolazione che si sposta in maniera massiccia portando con sé una impressionante carica destabilizzante; contemporaneamente la redditività del sistema bancario è, ormai da tempo, bassissima, e, in contrazione esponendo il sistema delle banche a rischi elevatissimi.

In questo il mercato dell'oro che sembra essere molto più di un bene rifugio (come si dice e come lo si vorrebbe far credere da parte della dottrina e della politica) è un punto di riferimento essenziale nel mondo della moneta.

La contrazione dell'attività economica, la crescita impetuosa della disoccupazione, la chiusura forzata di numerosissime imprese avrebbero potuto portare alla riduzione drastica delle quotazioni dell'oro; cosa che peraltro abbiamo visto per il mercato delle altre commodities efficacemente rappresentate dalle quotazioni "negative" (20 aprile 2020) del prezzo del petrolio registrate in un breve periodo.

L'andamento del prezzo dell'oro ha fatto registrare un percorso diverso ed ha bisogno di uno sforzo interpretativo maggiore. Il suo impiego come materia prima per beni di lusso, la cui vendita si è fortemente ridotta, non ha depresso le quotazioni come accaduto per altri metalli più dipendenti dall'attività delle relative industrie utilizzatrici; al contrario le quotazioni si sono progressivamente rafforzate esprimendo una relazione diretta tra le quotazioni dell'oro e l'andamento delle politiche monetarie maggiormente seguite sul pianeta.

Questa pratica ha spinto gli operatori internazionali (anche molti tradizionalmente scettici sugli acquisti di oro) a dedicare a questa collocazione sicura e tradizionale parti crescenti dei loro asset, pur sapendo della rischiosità dell'acquisto di oro, per coprirsi almeno parzialmente da altri rischi finanziari.

### Il ruolo delle Banche centrali

Continuare con il QE accentua la divaricazione tra valori effettivi (molto più bassi) e valori ufficiali concretamente praticati nelle borse valori (molto più alti) artificialmente sostenuti dagli interventi delle banche centrali; che così producono le famigerate e destabilizzanti "bolle". Inoltre in questa sua attività la banca centrale di qualunque paese del mondo non distingue tra aree avanzate e meno avanzate: il tasso di interesse e il cambio verso l'esterno è uguale per aree ricche e meno ricche anche se interne

*Le aree ricche  
e quelle meno ricche  
vanno tenute distinte  
anche per le politiche  
finanziarie*

alla stessa area monetaria; aggravando così le disparità nello sviluppo.

In questo frangente in presenza del Covid19, caratterizzato da spinte deflative di dimensioni mai viste, l'intera azione delle banche centrali è destinata a rivelarsi insufficiente. Si tratta di un difetto strutturale della politica monetaria unica.

Ma non basta! Se il parametro utilizzato per le decisioni di politica economica è il tasso di inflazione/deflazione rilevato nelle varie aree interne ai singoli spazi monetari anche il tasso di interesse praticato deve e non può non essere specifico per ogni area economica omogenea. Viene ad imporsi il concetto di tasso reale e cioè di tasso nominale depurato dalla componente inflazione/deflazione.

Questa soluzione è decisiva per rilanciare lo sviluppo cominciando dalle aree maggiormente in ritardo, rompendo totalmente con la prassi attuale di nuova moneta erogata ad esclusivo vantaggio delle istituzioni finanziarie e dei bilanci pubblici senza un collegamento con l'economia reale e quindi lontane dai luoghi e le persone che possono rilanciare lo sviluppo.

Guardando al passato i trasferimenti di risorse non hanno mai decretato il decollo economico di un'area ma, al più, l'insediamento di alcune imprese che hanno così garantito poca o molta occupazione per un periodo di tempo limitato; possiamo dire che questa esperienza e questa dottrina devono ritenersi concluse in modo fallimentare in ogni parte del mondo!

### Il ruolo dei titoli trasferibili

In altri tempi i titoli mobiliari erano trasferibili e quindi costituivano una forma di liquidità. L'abolizione di tale trasferibilità ha, di fatto, accentrato la creazione di moneta e la sua utilizzazione nelle mani delle Autorità monetarie (che è una forma se non di autoritarismo almeno di dirigismo).

Una concezione meno elitaria e più equa della creazione di liquidità da parte delle Banche Centrali porterebbe alla distribuzione di vera e propria "helicopter money" che permetterebbe, "dal basso" (e cioè assegnando la moneta nuova direttamente al singolo cittadino), la creazione di domanda aggiuntiva, liquidità nuova, nuovi profitti aggiuntivi per le piccole, medie e grandi imprese, e nuovo gettito per le burocrazie statali.

Si pone quindi la questione: rendere più mobili i titoli o distribuire moneta nuova? O entrambi in una qualche misura?

In primis: l'aver violato quella parte del diritto naturale che prevede l'intangibile diritto del proprietario di trasferire e/o possedere un titolo senza dovere alcuna spiegazione o informazione ha prodotto questo gravissimo problema di malfunzionamento della distribuzione della nuova liquidità.

### I bond

Oltre alla modestia dei tassi di interesse i risparmiatori, come detto, si sono visti abolire la portabilità e la fisicità degli stessi ti-

*Le esperienze finanziarie  
ante Covid possiamo  
ritenerle superate.  
È ora di cambiare*

toli riducendone così fortemente la appetibilità. La separazione netta tra proprietà astratta dei titoli e loro possesso materiale è un vulnus gravissimo al diritto di proprietà in quanto tale e quindi potenzialmente in grado di produrre disaffezione sempre crescente tra risparmiatore e mondo delle banche e della finanza.

È possibile utilizzare il risparmio interno (ormai parcheggiato liquido senza remunerazione sui conti bancari) per restituire sostenibilità all'intera economia e allo stesso sistema finanziario. Si tratta di somme ingenti rese inutili dalla normativa illiberale e ormai da tempo sotto retribuite dall'alluvione di liquidità che a più riprese ha inondato il mercato rendendolo oggi anomalo. È di tutta evidenza che basta che quel risparmio si sposti di molto poco per risollevare sia il livello dei prezzi sia il tono dell'economia.

### I titoli irredimibili

L'intera massa di titoli detenuti dalle Banche Centrali è stata acquistata con danari creati apposta. Se quei titoli onorati alla scadenza produrrebbero a favore delle Banche Centrali un profitto che è in aperto conflitto con la natura di quelle banche e della loro mission. Quindi quei titoli vanno dichiarati e considerati perpetui e non possono far parte del debito pubblico dei Paesi emittenti semplicemente perché non saranno mai pagati. È essenziale questa consapevolezza per creare nei bilanci degli stati emittenti nuovi spazi di manovra.

CANIO TRIONE

[caniotrione@virgilio.it](mailto: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.*

MEMORIE PROFESSIONALI DI ROMANO E SARA

## Quando l'urbanistica era una Scienza

di LORETO COLOMBO

**L**oreto Colombo presenta il libro di Romano Bernasconi "Memorie Professionali di Romano e Sara" pubblicato da Giordano Editore. Ci sembra d'obbligo presentare il libro sulle pagine di questa Rivista, utilizzando la stessa presentazione di Colombo. Questo perché contestualizza il libro sul piano temporale ed evolutivo significando come l'urbanistica sia la testimonianza dell'influenza politica che ha contribuito "all'abbandono" del territorio.

Gli autori, nel corso della lunga attività richiamata nel libro, hanno saputo tenere la schiena dritta, sviluppando una professionalità che punta alla funzionalità delle opere che hanno progettato, alleggerendole da quello che non serve, cosa che molto spesso aggrava un'opera sul piano tecnico ed economico finanziario.



**Romano Bernasconi** appartiene alla cosiddetta generazione fortunata, quella che, dopo la seconda guerra mondiale, ha vissuto decenni di pace, di crescita civile e di sviluppo economico; ma che, giunta avanti negli anni, assiste dall'inizio del suo secondo secolo ad una crisi globale di valori, economica e di recente persino sanitaria, destinata a ripercuotersi sulle generazioni successive, che appaiono per questo meno fortunate. Bernasconi è un architetto nel senso pieno del termine, che ha operato alle diverse scale nella varietà dei temi e delle condizioni che pone un meraviglioso mestiere, che è però tra i più duri e faticosi quando lo si pratici, come egli ha fatto e fa ancora, rifuggendo dalla serialità e dalla maniera. Le opere e i progetti illustrati in queste pagine sono una testimonianza di rigore e dimostrano quanto possa l'integrazione tra valori morali e capacità professionale per coloro che non concepiscono il successo senza sacrificio. L'architetto che intenda il suo mestiere in questo modo non ha vita facile, perché deve infilare la connotazione di fondo di questo lavoro, la creatività, tra le strettoie degli interessi e delle convenienze di una committenza spesso incolta e il logorio della burocrazia italiana, stupida quanto accanita. Ma la sofferenza di questi vincoli

*La tenacia è la forza della ricerca soprattutto quando la spinta è solitaria*

non riesce a limitare gli orizzonti di Bernasconi, che supera le traversie e accomuna la varietà delle circostanze progettuali con la dote che dà continuità e coerenza alla sua poliedrica produzione: la tenacia.

Egli si è laureato nella facoltà di architettura di Napoli, che ha annoverato maestri cui si devono progetti significativi a partire dal ventennio fascista fino ai primi decenni della seconda metà del secolo scorso; maestri le cui lezioni più efficaci erano quelle tenute nei cantieri più che nelle aule di palazzo Gravina. Al contrario di quel che avviene oggi per effetto di una demenziale disposizione di legge che vieta ai professori a tempo pieno, cioè a quasi tutti, di firmare progetti, impedendo così quella sintesi tra ricerca, didattica e sperimentazione che ha dato autorevolezza al magistero dei Quaroni, dei De Carlo, degli Aymonino, dei Samonà, dei Rossi e, per l'urbanistica, degli Astengo, dei Campos Venuti, dei Secchi.

Quella sintesi irrinunciabile per chi deve trasmettere al massimo livello non solo il sapere, ma il saper fare, secondo la missione propria di tutti i professori delle facoltà ad indirizzo professionale, a prescindere dal loro regime di impegno e purché, beninteso, con la disciplina che esige il loro dovere istituzionale. I danni di questo moralismo non appaiono ancora ufficialmente percepiti se non dagli studenti, a meno che chi dovrebbe porvi rimedio non finga per principio, per opportunismo o per semplice ignoranza di non vederli. È per questo che racconti come quello di Bernasconi acquistano maggior valore: i progetti accurati, talvolta sofferti, soprattutto se illustrati dai loro autori, sono essi stessi lezioni di architettura.

**Dagli esordi alla maturità.** Bernasconi entra in campo nella seconda metà degli anni '60, quando lo slancio che il paese si era dato nel decennio precedente era già smorzato e si preparavano le turbolenze del '68. Tuttavia il paese cresceva ancora e si realizzavano ardite e imponenti opere pubbliche; l'edilizia marciava e si cercava di colmare, nelle città che tumultuosamente invadevano le campagne, la carenza di servizi e di verde prodotta da un regime dei suoli che premiava la rendita e che aveva facilmente avuto la meglio sul famoso disegno di legge Sullo. È di questo periodo il grande complesso scolastico di Secondigliano, progettato con altri colleghi e fortemente ispirato alla lezione del movimento moderno, all'epoca ancora attuale. Emergono di quest'opera la movimentata articolazione volumetrica e la forte plasticità delle facciate. In questi stessi anni i luoghi di vacanza si popolavano di seconde case, tema nel quale Bernasconi si cimenta con una libertà temperata dal senso della misura, con grande rispetto per le bellezze paesistiche che circondano Napoli, all'epoca non ancora del tutto compromesse, senza mai scadere nel gratuito o nell'esibizione.

La spinta della crescita edilizia era tale che i comuni avevano necessità di ricorrere ad una programmazione e sceglievano come strumento il Programma di fabbricazione, che si distingueva dal

*La libertà della urbanistica  
si misura con il rispetto  
che si ha per l'ambiente*

Piano regolatore generale proprio per la prevalente attenzione alle direttrici di sviluppo. Fino ai primi anni '70 l'Autore opera in territori di provincia; in quell'Italia a torto ritenuta "minore", frazionata in comunità minute e disperse, con un'esigua base produttiva e povertà di servizi, come nell'alto Casertano, nel profondo Cilento o nel litorale cosentino. Sotto tanti aspetti queste aree rappresentano invece il paese più autentico, abitato da gente genuinamente legata alla sua terra e al campanile, che vive di cose concrete tra paesaggi sconosciuti al paese che conta, quello che corre a volte senza riflettere, concentrato nelle grandi città. Quei territori meritavano, e meriterebbero oggi più che mai, l'attenzione che si deve ad una risorsa dissipata dal depauperamento e dall'emigrazione.

Proprio per questo l'impegno di Bernasconi in quei contesti è meritorio non solo per l'accuratezza delle elaborazioni, ma per il suo rilievo sociale, essendo esso mirato alla disciplina di territori di valore, minacciati però da una certa atavica allergia alle regole, che insidia in modo permanente l'equilibrio tra il costruito e la natura dei luoghi. Bernasconi entra rapidamente in confidenza con la ricchezza di quelle realtà e le vive con la sua umanità, come dimostrano i tanti aneddoti che vivacizzano il racconto.

Già nella fase iniziale della sua carriera, emerge la capacità di Bernasconi di vedere i piani urbanistici strettamente legati alla loro attuazione, al contrario di quanto fanno di frequente i tanti cultori di un'urbanistica astratta, che inventano meccanismi inediti, pressapochisti e spesso al di fuori di ogni esperienza. Negli stessi comuni dei quali curava la pianificazione generale, egli progettava e realizzava restauri di castelli, di ville e palazzi storici, scuole, parcheggi e aree verdi, dando prova di quella visione complessiva e coerente che non si smarrisce nel passare dalla grande alla piccola scala, in continuità con la lezione rinascimentale di Leon Battista Alberti: la città come una grande casa, la casa come una piccola città.

Nel 1974 Sara entra nello studio e poi nella vita di Romano, contribuendo in modo decisivo, con capacità e forza di carattere, alla qualità dell'impegno e agli esiti progettuali. Il progetto di Baia Azzurra, sul litorale domizio, mise subito alla prova la sintonia umana e professionale della coppia, aprendo la strada ad una collaborazione fertile e duratura.

L'attività urbanistica si estendeva man mano alla scala sovracomunale, ai Comprensori turistici istituiti dalla Cassa per il Mezzogiorno, alle Comunità montane e ai Piani regolatori delle Aree di Sviluppo Industriale; in queste ultime il cosiddetto intervento straordinario statale perseguiva lo sviluppo industriale forzato poi definitivamente interrotto nei primi anni '80. Di quei meccanismi si è detto tutto il male possibile, ma resta il fatto che dai suoi epigoni nessuna politica vera è stata più intrapresa a favore di quella parte del paese che da centosessant'anni permane nella sua sudditanza al "forte nord"; eppure l'intervento straordinario aveva contribuito ad elevare il reddito medio delle regioni meri-

*La tenacia è la forza  
della ricerca soprattutto  
quando la spinta è solitaria*

dionali in cui più si concentravano quelle iniziative fino al 70% di quello medio del paese.

È della fine degli anni '70 la progettazione e la realizzazione, anche come direttore dei lavori, degli uffici comunali di San Giuseppe Vesuviano, articolato complesso caratterizzato da forti geometrie e movimenti volumetrici, attraversabile dalle auto, al centro di un'estesa area con verde e parcheggi.

**Il dopo terremoto.** Alla tragedia che colpì crudelmente nel novembre 1980 le province di Avellino, Salerno e Potenza, fecero seguito, com'è noto, generosi finanziamenti per la ricostruzione. Quella fu un'occasione di arricchimento per professionisti e imprese; molti specularono interpretando in modo surrettizio le norme, per incrementare le loro proprietà immobiliari invece di limitarsi a riparare o ricostruire. Le campagne dell'Irpinia furono devastate da case che sorgevano come funghi in contrasto con i caratteri tradizionali delle case rurali e col paesaggio della verde Irpinia. Anche questa fu invece, per Bernasconi, un'occasione di impegno sociale al servizio delle comunità, con la progettazione ed esecuzione di qualificati recuperi di ambiti storici e di abitazioni nei piani di edilizia pubblica. Rilevante l'intervento nel comparto di Casoria nell'ambito del Titolo VIII della legge 219/81, col quale i commissari gestirono la realizzazione di 20.000 alloggi tra Napoli e alcuni comuni della provincia.

**Il restauro.** Dopo il restauro architettonico di castelli, chiese e dimore storiche nell'alto casertano, divenuti obbligatori con gli anni '90 gli affidamenti tramite avviso pubblico, Bernasconi ha modo di fare esperienze nuove in altre aree del paese. In esito ad una complessa procedura di aggiudicazione, il consorzio dei comuni delle Colline moreniche del Garda, area di pregio storico e paesistico, gli affida l'incarico del restauro dei castelli e dei centri storici dell'alto mantovano. L'area, nella terra dei Gonzaga, è lontana dalla congestione metropolitana milanese ed è centrale tra Brescia, Mantova, Verona e Cremona. L'incarico comprende interventi diversificati su mura, accessi, ponti, castelli, ville e centri storici; sono tra i più importanti gli interventi nel centro storico e nei castelli di Castiglione delle Stiviere e di Monzambano. Il lavoro che ne segue è certosino, con una meticolosa cura per i dettagli. Pregevole è anche il progetto di restauro della villa Mascolo di Portici col suo parco, episodio di rilievo tra le ville vesuviane del '700.

L'intervento nel teatro comunale di Caserta, più che inquadrarsi nella categoria del restauro conservativo, può definirsi come una ristrutturazione rispettosa della preesistenza.

Occorreva adeguare la statica, ma soprattutto tener conto delle mutate esigenze per l'atrio, il foyer, il bar e i servizi, i disimpegni e gli arredi. Particolarmente sapienti appaiono il disegno dei particolari costruttivi e la scelta dei materiali.

**L'urbanistica.** L'urbanistica è una delle sconfitte italiane. La mancanza di sensibilità della politica nazionale sui temi della tu-

*L'impegno sociale va posto  
al servizio della comunità*

tela e dell'evoluzione di un territorio delicato e deturpato e l'incapacità di tanti enti locali di provvedere con regole semplici ed efficaci fanno da decenni della pianificazione un terreno aspro e complicato oltre che di bassissima effettività.

Il tempo sembra non aver valore per i piani urbanistici: i comuni sono solo teoricamente obbligati a dotarsi di un piano conforme alla legge regionale vigente ma, soprattutto nelle regioni meridionali, passano anni e anni e, quando finalmente lo strumento è stato adottato, hanno inizio i riti barocchi tra uffici, enti e autorità con acrobatici passaggi formali. E questo accade in luoghi scempiati dalla diffusione edilizia incontrollata, nei quali è sistematica la prevalenza degli interessi individuali sul bene comune. Lo sanno bene gli urbanisti come Bernasconi, navigatore di lungo corso in queste acque, che cercano di fare il loro mestiere senza cedere alle tentazioni o al cinismo dell'indifferenza, nella convinzione che il ruolo sociale di chi è chiamato a progettare -meglio, a riparare- territori e città richiede passione, ostinazione e grande senso di responsabilità.

Di numerosi comuni dei quali aveva firmato i Programmi di fabbricazione, Bernasconi veniva chiamato a curare anche i Piani regolatori, segno questo di fiducia e apprezzamento dei risultati della sua precedente attività. Tra questi piani, quindi, ancora quelli del Casertano alto e centrale, del Salernitano, del Cosentino e del Frusinate, ma anche di comuni importanti come San Giuseppe Vesuviano, polo commerciale del tessile e dell'abbigliamento.

Anche il piano paesistico trova spazio nell'ampia produzione urbanistica dell'Autore, che si è cimentato nell'ambito del Matese beneventano.

Negli ultimi due decenni, da quando i contenuti dei vecchi Piani regolatori, che hanno cambiato anche nome, sono stati adeguati dalle diverse leggi regionali ai prevalenti criteri di salvaguardia ambientale, di attenzione all'uso delle risorse non riproducibili e della riqualificazione in alternativa all'ulteriore consumo di suolo, Bernasconi ha continuato a spaziare su vasti territori. Ma pagando il sovrapporsi di burocrazia a burocrazia, con le dissipazioni di tempo e di energie imposte dalle procedure di affidamento mediante gara. Beninteso, è giusto che gli incarichi pubblici siano affidati mediante bandi pubblici, anche se i migliori professionisti godevano a buon diritto, un tempo, della fiducia degli amministratori. Ma anche in questo caso i riti sono decisi da ogni Ente a modo suo, e la presentazione di complicate offerte, con relazioni, curriculum, dichiarazioni, autocertificazioni diventa un ulteriore motivo di stress. Tutto va fatto entro la scadenza. Poi può capitare che gli adempimenti per l'aggiudicazione si trascinino nel tempo. O che le amministrazioni adottino comportamenti omissivi anche per lunghi periodi. Agli eroi che con successo percorrono queste strade impervie arrivando fin in fondo va riconosciuto un doppio merito: primo, quello di sottoporsi a un duro lavoro per lavorare -che ad altri professionisti

*Sogni e delusioni sono legati  
a progetti rimasti sulla carta  
malgrado l'impegno*

non tocca-; secondo, quello di una dedizione e una tenacia che danno spesso solo soddisfazioni morali.

**Sogni e delusioni.** Si sa che i progetti ai quali gli architetti restano più legati sono quelli rimasti sulla carta, o perché presentati in concorsi e non risultati vincitori, o perché vincitori ma non andati in appalto o perché bloccati da impedimenti finanziari, da rinunce o irregolarità procedurali. Ma forse proprio perché non realizzate, gli autori immaginano quelle opere perfettamente realizzate, senza quegli scostamenti tra disegni ed esecuzione cui bisogna arrendersi per diversi motivi, compreso anche quello di non aver diretto i lavori.

Bernasconi ha partecipato a numerosi concorsi. Questi progetti, dal Palazzo dei congressi di Sorrento al Palazzetto dello sport di Firenze al Piano particolareggiato per l'area portuale di Torre del Greco, tutti dei primi anni '70, mostrano soluzioni ambiziose e originali, una straordinaria cura del dettaglio e una sapienza complessiva con la quale il progettista si avvia a grandi passi verso la maturità professionale.

Tra i sogni nel cassetto dell'A., vanno citati, ancora degli anni '70, la Stazione per gli aliscafi a Mergellina e il Palazzo dei Congressi annesso al Teatro Mediterraneo nella Mostra d'Oltremare. Altri sogni, più grandi, sono rimasti tali per la fragilità, la litigiosità e la scorrettezza delle amministrazioni comunali; non a caso essi guardano verso mare fino all'orizzonte, interessando quella parte speciale e delicata del territorio che è la fascia costiera, come i Piani particolareggiati del porto turistico e del parco attrezzato di Miseno e dell'ambito portuale di Baia da Punta Epitaffio al Castello o il progetto di ampio respiro presentato all'appalto concorso per il litorale del Golfo di Napoli dalla Pietra (Pozzuoli) a Castellammare di Stabia, tutti degli anni '80. Accomuna questi progetti l'intento di legare funzionalmente e formalmente la linea di costa con l'entroterra, rigenerando e valorizzando alcune delle aree più rilevanti del territorio nazionale per l'integrazione unica di valori paesistici, storico-archeologici e naturalistici. Sempre in ambito portuale e costiero napoletano, sono significativi i progetti del piazzale Angioino e della calata Beverello, dell'adeguamento funzionale della Stazione marittima, architettura di notevole valore testimoniale di epoca fascista -purtroppo interrotti o alterati con la vanificazione di tanta fatica-; della ex Corradini a San Giovanni a Teduccio, con Nicola Pagliara; degli accessi da mare alle aree del Parco nazionale del Vesuvio; il progetto per l'appalto concorso per interventi nel porto di Torre del Greco. Ma una delle fatiche maggiori, cui seguì la delusione di un epigono silente e addirittura il danno degli ingenti costi non rimborsati, risale al 1991: quella del Centro Uno di San Giuseppe Vesuviano, gigante del commercio che avrebbe dovuto raccogliere, su un'area di centocinquanta ettari, le attività all'ingrosso dell'est vesuviano, scomodamente e impropriamente disseminate nei centri abitati con ovvie carenze di accessibilità e di servizi. Anche

*Le soluzioni ambiziose  
richiedono cura  
del dettaglio  
che fa la differenza*

qui, come di frequente, Bernasconi lavorò da capogruppo, ma questa volta fronteggiando pesanti ruoli organizzativi e logistici nel rispetto di scadenze stringenti.

Altra grande fatica incompiuta, la variante al Piano regolatore generale di Napoli, anch'essa a cavallo tra gli anni '80 e '90. Bernasconi ne fu incaricato come componente del Comitato Tecnico Scientifico insieme ad altri professionisti che coprivano una gamma vasta di competenze specialistiche. Il Comitato pervenne ad un Preliminare particolarmente attento al rapporto tra il capoluogo e il suo intorno metropolitano in un clima socioeconomico che andava sempre più accentuando la competizione tra le grandi aree urbane europee. Si trattava di attrezzare la città con una più robusta base economica e infrastrutture adeguate per porla nelle condizioni di affrontare la grande sfida del XXI secolo, pena il suo definitivo ripiegamento nella dimensione provinciale. A tanto si provvedeva con progetti obiettivo di ampia portata riguardanti aree, reti e nodi emergenti anche esterni ai confini comunali, nella prospettiva metropolitana che la riforma degli Enti locali, con la legge n. 142/1990, aveva formulato in modo indiretto, affidandola senza successo alle Regioni, e che si sarebbe poi affermata solo nel 2014. Il nostro curò, tra l'altro, approfondite proposte per Bagnoli e i Campi flegrei. L'articolazione per progetti specifici era forse la principale caratterizzazione del Preliminare, e furono proprio i limitati margini di libertà che tali progetti avrebbero lasciato alla "politica", come l'Autore stesso azzarda, ad interrompere un cammino tanto faticoso e prestigioso.

E ancora una vicenda kafkiana: quella di Sessa Aurunca. Di quel grande territorio comunale al confine col Lazio, con trentadue frazioni oltre al capoluogo, Bernasconi aveva già redatto il Programma di fabbricazione a cavallo tra gli anni '60 e '70, facendo fronte peraltro alla vicenda della lottizzazione di Baia Domizia, poi, in parte, scorporata da Sessa col passaggio nel territorio comunale di Cellole della zona sud. Fu subito dopo incaricato del PRG, ma correttamente vi rinunciò per motivi deontologici. Nel 2004 risultò poi aggiudicatario del Piano Urbanistico Comunale a capo di un raggruppamento di professionisti. Egli svolse un lavoro assai impegnativo, non solo per le dimensioni e la complessità del territorio ma per la particolare dedizione riversata a favore di una terra che molto ama e dalla quale così male viene ripagato: quel piano giace inutilizzato, nel silenzio, mentre l'amministrazione comunale continua a gestire il suo territorio con un Programma di fabbricazione del 1972.

A questo elenco di delusioni faccia però seguito una considerazione pur parzialmente consolatoria: ogni piano e ogni progetto non approvato o non realizzato lascia comunque la sua traccia; talvolta più d'una. Esso costituisce un precedente, un riferimento o, per il committente con capacità di autocritica -quando capitino un monito a non ripetere errori commessi. Bene fa dunque il progettista a pubblicarli. Sono amico ed estimatore di Romano

*I progetti non realizzati sono quelli che lasciano traccia*

ormai da lunghi anni, anche per aver condiviso con lui numerose esperienze di cui gli sono grato, ma il suo scritto mi ha aperto un mondo più ricco e variegato di quello che immaginassi. L'architettura non ha mai sofferto la divaricazione tra le due culture, quella umanistica e quella tecnico-scientifica, perché la sintesi tra conoscenza dell'uomo e conoscenza della natura è il suo fondamento. Con le tante citazioni di fatti e circostanze, i tanti commenti, Romano Bernasconi costruisce un racconto appassionato che si snoda nei decenni nel rigore di quella sintesi tra creatività e tecnica che è propria dell'architetto autentico, mettendo in luce la figura di un artigiano attento, scrupoloso, colto e sensibile. Egli rivela a chi sa leggerli i sentimenti con cui gioisce e soffre di ogni vicenda, illustrando anche, indirettamente, l'evoluzione di un paese, i mutamenti storici e come essi hanno condizionato il modo di essere architetto.

Grazie dunque a Romano per quanto ci offre: una testimonianza di impegno civile, una condotta professionale che illustra la figura dell'architetto e il suo ruolo sociale, una lezione per i giovani che con coraggio e passione si incamminano su questa strada impervia in tempi difficili.

LORETO COLOMBO

loretocolombo@libero.it

**Loreto Colombo**, (Napoli 1948), architetto, è stato professore ordinario di *Tecnica e Pianificazione urbanistica* nel Dipartimento di Architettura dell'Università di Napoli Federico II. Nel vasto campo disciplinare della pianificazione, egli è attento soprattutto alla questione fisico-spaziale nella convinzione che il fine principale delle scienze del territorio è quello di proporre e sperimentare gli strumenti del piano inteso come progetto della riqualificazione insediativa. È autore di numerose pubblicazioni scientifiche e di piani urbanistici generali e attuativi. Docente in corsi di Dottorato e Master.

**Romano Bernasconi**, (Napoli 1938) dopo la laurea in Architettura ha svolto, in qualità di assistente, attività didattica presso la Facoltà di Architettura di Napoli si è dedicato all'attività libero-professionale con committenza prevalentemente pubblica. È stato V. Presidente della Sezione Turismo presso la Camera di Commercio di Napoli, iscritto nel I elenco dell'Albo degli Esperti di Pianificazione territoriale presso il Ministero LL.PP. (1971), iscritto negli Albi CASMEZ, GESCAL, Componente dell'Osservatorio del Turismo presso l'Università della Calabria, V. presidente dell'E.DI.SU. della Università di Salerno, Componente del Comitato Tecnico Scientifico per la Variante al PRG di Napoli, Responsabile Tecnico scientifico e Coordinatore del Piano Paesistico Territoriale della Regione Campania, redattore di numerosi piani urbanistici generali e attuativi e di importanti opere pubbliche. Consigliere Comunale di Napoli, Assessore all'Assetto del Territorio e V. sindaco della città di Casoria.

**Mariarosaria Torbinio**, (Portici 1945) dopo la laurea (1971) in Architettura e un periodo di assistentato presso la facoltà di architettura e di docenza presso gli Istituti superiori, dal 1974 è parte integrante dello studio, nel quale svolge prevalentemente il ruolo di project manager e di coordinatrice dell'attività. Le pregresse esperienze artistiche, nell'attività di scultore, le conferiscono una particolare creatività. Progettista o coprogettista di importanti progetti, tra i quali si segnalano il restauro e la rifunzionalizzazione della Stazione Marittima del porto di Napoli, la nuova casa comunale della città di Napoli nel centro direzionale, il complesso turistico ricettivo di Baia Azzurra sul litorale Domizio, il centro di microgravità MARS, scuole, restauri, architettura degli interni e arredo urbano.

SINTESI DEL 7° ANNUAL REPORT 2020 DI SRM

# “Italian Maritime Economy”

A cura di UFFICIO STAMPA  
INTESA SAN PAOLO

**P**ubblichiamo di seguito il rapporto di sintesi effettuato di SRM del settima rapporto annuale 2020:

**1) Il Covid-19 ha condizionato notevolmente gli equilibri del commercio marittimo mondiale. Il mare rimane protagonista degli scambi commerciali. L'Asia continua ad essere il maggiore player sul segmento container.**

- Il trasporto marittimo continua a rappresentare il principale “veicolo” dello sviluppo del commercio internazionale: **il 90% delle merci**, infatti, viaggia via mare. I trasporti marittimi e la logistica valgono circa **il 12% del PIL**.
- Secondo le ultime previsioni del FMI **il calo dovuto alla pandemia del PIL mondiale sarà pari al -4,9% nel 2020**; si tratta di una crisi, definita dallo stesso FMI, “come nessun'altra” e con un recupero più lento del previsto nel 2021, con una crescita globale a fine periodo del 5,4%.
- Sul commercio internazionale FMI ha stimato un impatto della pandemia sui volumi di **circa -12%** per l'anno 2020 con un rimbalzo dell'8% nel 2021.
- Riguardo al **trasporto marittimo complessivo** si stima **per il 2020 un calo del 4,4%** e per il **2021 un incremento del 5%**.
- Le ultime **previsioni sull'impatto del Covid-19 sul segmento container** (la proxy più vicina al commercio internazionale in quanto esprime per lo più il traffico manifatturiero) evidenzia **un calo del 7,3%** nel 2020 che porta a chiudere l'anno realizzando **742 milioni di TEU movimentati nei porti mondiali**; il che riporta il segmento dei container ai volumi del 2017, in altre parole il virus ha portato via al settore gli ultimi quattro anni di crescita benché si intraveda un **rimbalzo del 10% al 2021** e del **6,6% nel 2022**.
- Allungando **le previsioni al 2024** la movimentazione container dei porti a livello mondiale dovrebbe **crescere ad un tasso medio annuo del 3,5%** fino ad arrivare a 951 milioni di TEU entro il 2024 (a livello di aree mondiali Europa +2,3%, Africa +3,3%, Far East +3,9%, Middle East +4,5% e Nordamerica +2,3%).

*La geografia  
dei flussi marittimi  
per comprendere l'ordine  
economico che si va  
prospettando*

**2) Il ruolo del Mediterraneo e del Canale di Suez è ancora importante ma il Covid-19 ha causato un traffico più accentuato verso il Capo africano di Buona Speranza ed il fenomeno dello “slow steaming”. Inizia ad affacciarsi la Rotta Artica.**

- Il **Mediterraneo** rappresenta ancora una via privilegiata di transito per i traffici containerizzati concentrando il 27% dei circa 500 servizi di linea mondiali via nave.
- Il **Canale di Suez, nei primi 5 mesi del 2020, non ha più registrato le crescite sostenute (a doppia cifra) del 2019; ha infatti avuto un aumento del 7% delle navi in transito; le containership hanno avuto però un sensibile calo: -15%;** bene invece gli altri settori: oil (+11%) e dry (+42%).
- La diminuzione del traffico via Suez è essenzialmente dovuta a due fattori entrambi attribuibili al Covid-19: a) **calo dei carichi movimentati** delle navi; b) **calo del prezzo del petrolio** che ha indotto numerose portacontainer a passare per il **Capo africano di Buona Speranza risparmiando i costi del pedaggio, allungando il percorso di circa 3mila miglia nautiche: sono 52 (il 5,1% del totale) le megaship che hanno preferito quest'ultima rotta nel periodo marzo-giugno 2020.**
- L'Autorità del Canale di Suez ha introdotto uno sconto del 17% per le containership in direzione sud, e dal 50% al 75% per la rotta US East Coast– South Asia e South East Asia, per cercare di limitare le scelte dei carrier di evitare il transito per risparmiare sui costi del pedaggio.
- Altro fenomeno che ha caratterizzato il periodo del Covid-19 è stato lo **“slow steaming”**; tecnicamente, sempre in un'ottica di risparmio dei costi, le navi hanno percorso le rotte con una minore velocità: il World Fleet Average Speed Index di Clarksons (2008 = 100) ha mostrato che le flotte navali hanno percorso, nel periodo della pandemia, le rotte ad una velocità di circa 20 punti inferiore a quella base.
- Il Rapporto evidenzia tra l'altro come i cambiamenti climatici stanno sempre più portando **l'attenzione verso la Rotta Marittima Artica** (c.d. NSR o Northern Sea Route) che ha potenzialità dovute a condizioni climatiche più agevoli ed alla possibilità di collegare i porti del Far East con quelli del Northern range da Nord.
- La rotta è al momento caratterizzata da traffici stagionali ed intraregionali: **il 98% è SSS-Short Sea Shipping**, vale a dire trasporto marittimo di corto raggio. Tra il 2011 e il 2019, la movimentazione in SSS è cresciuta del 134%, raggiungendo 31,5 milioni di tonnellate. Secondo le stime (ante Covid-19), il traffico dovrebbe crescere fino a raggiungere i 100 milioni di tonnellate nel 2030.
- Anche nel periodo della Pandemia i traffici della NSR sono aumentati: tra **gennaio e aprile 2020** si è avuta una crescita dei passaggi nella NSR del +15% rispetto al 2019. La compagnia marittima cinese Cosco è il carrier più attivo su questa rotta e copre il 19% dei transiti complessivi.

*I cambiamenti climatici stanno richiamando l'interesse ai traffici delle rotte artiche*

**3) Il fenomeno delle blank sailing sta caratterizzando – e lo farà ancora per alcuni mesi– le principali rotte strategiche. Ancora dominante la presenza della Grandi Alleanze navali.**

**Si riduce il tasso di crescita dei terminal container nel mondo.**

- Nel periodo Covid-19 vi è stato un numero elevato di **blank sailing** -rotte cancellate per mancanza di carico- che ha riguardato tutte le principali rotte strategiche dei container.
- Il fenomeno ha raggiunto a fine maggio 2,72 milioni di TEU, pari all'11,6% della capacità totale di stiva. SRM stima **7 milioni di TEU persi a livello globale per il 2020**.
- Sulle grandi rotte, compresa quella del Mediterraneo (Asia-Europa), **dominano le grandi alleanze** tra carrier anche se nel 2020 ci sono state interessanti variazioni di attività. Nel complesso, la capacità settimanale lungo la Asia-Europa a giugno 2020 è ben al di sotto dei livelli pre-Covid del 17,1% per un valore di capacità media settimanale pari a 361mila TEU circa.
- La capacità della **THE Alliance e della 2M (Maersk, MSC)** si è **ridotta** sulla direttrice Asia-Europa rispettivamente del 22,7% e 18% in gran parte per la sospensione dei servizi. La **OCEAN Alliance** (con la cinese COSCO e la francese CMA CGM), invece, non ha interrotto i servizi lungo la rotta ma ha scelto per la maggiore di limitare la capacità individuale con navi di minore dimensione (-12,4% giugno 2020/giugno 2019).
- Dato interessante mostra che, secondo le stime, la capacità globale dei terminal container dovrebbe crescere ad un **tasso medio annuo del +2,1% nei prossimi cinque anni**, pari a 25 milioni di TEU in più all'anno. Si tratta di una cifra ben al di sotto della crescita di **capacità registrata nell'ultimo decennio**, quando l'aumento medio annuo è stato di oltre **40 milioni di TEU all'anno** (a livello di aree mondiali Europa +2,3%, Africa +3,3%, Far East +3,9%, Middle East +4,5% e Nordamerica +2,3%). Ciò indica probabilmente che i grandi terminalisti hanno pianificato minori investimenti in espansione.

**4) BRI (Belt & Road Initiative): si ravvisano rallentamenti dovuti al Coronavirus. Accelera il trasporto sui treni tra EUROPA - CINA.**

- Il Covid-19 ha avuto un **impatto significativo sulla strategia cinese**: su 2.951 progetti collegati all'iniziativa, per un valore di 3,87 trilioni di dollari, il **20% risulta "gravemente colpito" dalla pandemia**, secondo una Survey del Ministero del Commercio Estero del dragone.
- L'**import-export tra i paesi toccati dalla BRI** rappresenta il 13,4% del volume degli scambi globali e il 65% del volume degli scambi nell'Unione Europea;
- Nel periodo della pandemia si è ravvisato un **sensibile aumento del trasporto su ferro sulla rotta Cina - Europa e viceversa**. Secondo quanto reso noto da China State Railway Group, **lo scorso luglio, il numero di treni merci ha toccato il record di 1.232 convogli, con una crescita del 68% su luglio 2019**. Luglio è stato il terzo mese consecutivo in cui è stata superata la soglia mensile dei mille treni con una crescita anno su anno sempre a doppia cifra. Secondo le ferrovie cinesi il traspor-

*La Belt & Road  
per comprendere  
la strategia cinese verso  
l'Europa*

to via treno ha avuto un peso determinante nello stabilizzare la catena della logistica internazionale interrotta dalla pandemia.

- **I treni in partenza dalla Cina** sono stati, in luglio, 724 con un aumento del 74%, mentre **il numero di convogli nella direzione opposta** è cresciuto del 60% a 508. Buona parte dei dispositivi di difesa anti-covid, quasi 5 milioni di pezzi, ha preso la strada della ferrovia.

- Il porto del Pireo, eletto dalla strategia BRI come porto di riferimento nel Mediterraneo, ha raggiunto nel 2019 **i 5,7 milioni di TEU grazie a Cosco**, diventando il primo porto dell'Area MED per i container, a seguire gli spagnoli Valencia ed Algeciras con 5,4 e 5,1 milioni. Gli italiani Genova e Gioia Tauro al 8° e 9° posto con 2,6 e 2,5 milioni.

## 5) I porti italiani stabili, l'import export marittimo sempre rilevante per il nostro Paese

- Per la portualità italiana, il Rapporto conferma un trend di traffico stabile negli ultimi 5 anni in Italia intorno alle 480/490 milioni di tonnellate movimentate nell'anno, in evidenza la netta prevalenza delle **rinfuse liquide** che coprono il 37% del totale, segue il **segmento container** con una **quota pari al 23%**, mentre il **Ro-Ro si attesta al 22%** e le **rinfuse solide al 12%**, chiudono le merci varie con circa il 5%.

- **In Italia la componente internazionale del trasporto marittimo è sempre rilevante.** Nel 2019 il valore degli scambi commerciali via mare dell'Italia è stato pari a **249,1 mld€**, registrando un -1% sull'anno precedente. Di questi 129,6 mld€ sono in import (-2%) e 119,5 in export (costante).

- Nel primo semestre 2020 l'import export via mare ha subito l'impatto del Covid-19 registrando **un calo del 21%**.

- **Il mare assorbe il 36% dell'interscambio italiano mentre il trasporto su strada assorbe ancora il 50% del traffico merci.**

- **La Cina è il nostro principale Paese fornitore:** con 23,1 mld€ rappresenta il 18% di tutto l'import via mare italiano. **Il primo Paese cliente per modalità marittima sono gli USA** che con 28,1 mld€ concentra il 24% del nostro export.

- **Ro-Ro elemento di pregio del nostro traffico.** Nel 2019 ha registrato 106,4 milioni di tonnellate rilevando un -2,4% sul 2018. Il 36% del traffico di rotabili in transito nei porti italiani proviene dall'estero.

- **Le rinfuse liquide** per l'Italia, importante proxy della **componente energetica dei porti**, rappresentano la categoria merceologica più importante in termini di volumi e pertanto strategica (significativi introiti per le attività portuali). Nel 2019, con netta prevalenza dell'import, sono state movimentate circa 180 milioni di tonnellate, principalmente correlate alla domanda di raffinazione dei prodotti petroliferi e alla domanda energetica da soddisfare.

- I primi **5 Energy Port** italiani (Trieste, Cagliari, Augusta, Milazzo e Genova) rappresentano il 69% dell'intero traffico li-

*I porti italiani restano stabili  
per l'import - export  
marittimo*

quido nazionale e **Trieste**, con 43,3 milioni di tonnellate, si conferma lo scalo italiano che movimentata i volumi più elevati. Seguono Cagliari ed Augusta in Sicilia.

- Sostanzialmente stabili altri tipi di traffico; sui **container** il nostro Paese ancora non riesce a dare la spinta al dato che ci vede “ancorati” intorno ai 10 milioni di TEU ormai da anni.

- **Italia sempre leader nello Short Sea Shipping nel Mediterraneo.** L'Italia è il primo Paese nell'UE28 per trasporto di merci in modalità Short Sea Shipping (trasporto via mare a corto raggio) nel Mediterraneo, con 246 mln di tonnellate di merci trasportate (quota di mercato 39%).

**6) Le riflessioni e le proposte di SRM. Il nostro Paese, con il Mezzogiorno in prima fila, deve migliorare l'efficienza portuale e valorizzare la sua catena logistica. ZES, ZLS e intermodalità possibili chiavi per il rilancio in una visione sostenibile.**

- **Più Trasporto Ferroviario.** Fattore su cui puntare con forza, anche in prospettiva futura, è *l'incentivazione al trasporto ferroviario*, ritenuto più sicuro, rapido e meno soggetto a file ed attese ai controlli. Il ferro rappresenta un'opportunità da cogliere anche perché può trasportare una quantità di merce maggiore rispetto ai Tir e rappresentare il giusto raccordo per far ripartire il traffico nazionale ed internazionale. A titolo di esempio, le aziende, secondo le analisi di SRM, per raggiungere il porto e viceversa, utilizzano ancora marginalmente i collegamenti intermodali (certo anche per mancanza di infrastrutture). Per l'83% delle imprese la principale modalità di collegamento è “la strada”; il restante 17% utilizza la combinazione strada/ferrovia.

- **Far decollare le opere immediatamente cantierabili nei porti. Prevedere un intervento sblocca-porti che agisca su un panel di infrastrutture portuali “ad alto impatto economico”** SRM ha stimato, analizzando un panel di programmi operativi portuali (POT) oltre 4 miliardi di opere portuali in vari stati di avanzamento e di varia dimensione. Sarebbe ipotizzabile riproporre l'analisi per individuare e censire quindi quali sono le opere ad alto impatto economico ed a quale stato della progettazione esse si trovino per impostare su di esse una ripartenza SENZA VINCOLI BUROCRATICI.

- **Impostare la programmazione dei fondi strutturali 2021-2027 prevedendo un grande rilancio dei porti del Mezzogiorno.**

Il Coronavirus ha messo in evidenza come due punti strategici siano, in primo luogo, quello di avviare processi di digitalizzazione delle procedure portuali e quindi di evitare quanto più possibile contatti umani (fermo restando quelli ineliminabili) e, in secondo luogo, come illustra il Rapporto, puntare su integrazione infrastrutturale e quindi favorire lo sviluppo della ferrovia e dell'intermodalità; questo però richiede l'impiego di grandi risorse.

Perché allora non prevedere con i Fondi UE per il Mezzogiorno

*Ricominciare significa programmare ed attuare politiche equilibrate sull'intero territorio*

strategie mirate verso i porti del Sud e renderli ancor più competitivi?

Gli scali meridionali movimentano merci per oltre il 42% del totale nazionale. Hanno l'esperienza di un territorio che utilizza il mare per il 62% del suo import-export. Puntare sulla portualità meridionale e sul sistema logistico del Sud potrebbe essere una soluzione per rendere più competitivi i nostri porti e, allo stesso tempo impostare una VIRUSEXIT STRATEGY.

- **Rilancio immediato delle Zone Economiche Speciali e delle Zone Logistiche Semplificate per dare impulso ulteriore agli investimenti imprenditoriali.** Al momento questi strumenti, pur decollati in punto procedurale, sembrano anch'essi in una fase di "stallo tecnico" per la mancanza di decreti di attuazione che rendano operativi alcuni provvedimenti sulla semplificazione amministrativa. Lo strumento, SRM lo ha ribadito in tanti suoi studi, ha come obiettivo l'attrazione di investimenti industriali in un territorio rivolti a portare traffico portuale ed import ed export marittimo. Sembra che l'impatto economico che questi possano portare non sia stato pienamente recepito.

- **Rilancio immediato delle Zone Franche per stimolare l'import ed export.** Le ZES non sono strumenti che producono effetti nell'immediato, ma servono per aumentare la credibilità di un sistema portuale e logistico e, se ben integrati con Zone Franche portuali possono avere effetti importanti per un territorio attraverso l'esenzione di IVA e dazi per le merci extra UE e dando la possibilità di stoccare merci in magazzino in attesa della ripresa del mercato; uno stimolo al commercio internazionale non da poco.

- **Incentivare l'outsourcing e l'uso di clausole contrattuali che favoriscano le nostre imprese logistiche.** Stime effettuate da SRM-Contship su un panel di 400 imprese manifatturiere evidenziano come la maggior parte delle aziende **esternalizzi la logistica**; nel caso dell'export l'69% delle imprese, per l'import il 49%. Questo dato mostra la chiara opportunità che il nostro sistema industriale offre a chi è specializzato nel settore e come si debba insistere in tale direzione. Il dato precedente e le opportunità offerte vengono mitigate dall'analisi delle **clausole contrattuali utilizzate dalle aziende stesse**: prevale la resa Ex-works (cosiddetta franco fabbrica e cioè costi e rischi del trasporto a carico del compratore) che viene applicata nel 67% dei casi. Questa tendenza indica l'intenzione sempre più marcata dell'impresa a non occuparsi di ciò che accade al di fuori del proprio perimetro ma a cedere quindi al cliente (estero nel caso dell'export) tutti gli aspetti della filiera logistica e questo potrebbe rappresentare un rischio proprio per le nostre aziende portuali-logistiche.

*Il Mezzogiorno deve migliorare l'efficienza portuale e la valorizzazione della catena logistica*

DALLA TRACCIABILITÀ AL VALORE DELLA SOSTENIBILITÀ

# La trasparenza della filiera agroalimentare

di FRANCESCO MARANDINO

***I**l processo di filiera per le prospettive che abbiamo studiato per anni, nel settore della Logistica, ci aveva portato ad evidenziare alcune specificità di settore. La filiera si presenta coniugata da piccole e medie imprese che hanno difficoltà ad assicurare una competitività virtuosa. La società Penelope Spa ha sviluppato una serie di attività che servono a creare i link che mancano ed a vincere la fiducia dei partner commerciali, assicurando la loro cooperazione anche per migliorare la partecipazione e consapevolezza, che questa richiede ed essere in grado di supervisionare congiuntamente l'intera catena di fornitura, raccogliere dati, condividere informazioni e lasciare che i dettagli affiorino sui prodotti; i processi e l'ambiente di produzione e la condivisione delle informazioni abilita la "conformità concreta".*

## Premessa

Negli ultimi anni i sistemi alimentari hanno subito enormi cambiamenti. La globalizzazione ha reso disponibili prodotti e ingredienti di altri paesi e continenti, il conseguente stretto rapporto esistente tra produzione e consumo su base locale si è spezzato, a vantaggio di uno scenario complesso, in cui intervengono diversi attori. In tale scenario il tema della sicurezza del cibo diventa certamente prioritario, giacché la mancanza di sicurezza porta alla perdita di vite umane, a importanti costi sociali, a perdite economiche per le industrie e preoccupazioni nei consumatori. Allo stesso tempo, l'attenzione a temi come il cambiamento climatico, l'economia circolare e la sostenibilità sta diventando sempre maggiore.

Le persone prestano sempre maggiore attenzione alle questioni ambientali, sanitarie, sociali ed etiche e cercano valore nel cibo più che mai. Anche se le società diventano più urbanizzate, vogliono sentirsi più vicine al loro cibo. Vogliono cibo fresco, meno elaborato e di provenienza sostenibile. E le richieste di filiere più brevi si sono intensificate durante l'attuale epidemia. I consumatori dovrebbero avere il potere di scegliere cibo sostenibile e tutti gli attori della catena alimentare dovrebbero considerare questo come una loro responsabilità e opportunità.

In questo contesto, l'approccio tradizionale al controllo e alla gestione delle filiere di produzione diventa obsoleto. L'attenzione focalizzata su una specifica fase produttiva, o al massimo sulle fasi precedenti e successive ("un passo indietro -un passo avan-

*Le persone cercano sempre più valore ambientale nel cibo*

ti”) non appare più sufficiente per rispondere a diffuse esigenze di sicurezza. Non solo, l'approccio è sicuramente insufficiente per valutare e dimostrare la sostenibilità delle produzioni perché non affronta il problema considerando la filiera agroalimentare nel suo insieme.

La sintesi raggiunta dalla Commissione Europea è stata quella di estendere, per la PAC, il concetto del **“Farm to Fork” (F2F)** già sperimentato qualche anno fa, ma che oggi diventa scelta strategica per tutto il sistema agroalimentare europeo.

A questo aggiungiamo che gli obiettivi di **Sostenibilità dell'Agenda 2030 indicati dalle Nazioni Unite**, vanno proprio nella direzione di lavorare per adottare sistemi di controllo e verifica nei processi produttivi soprattutto quelli agroalimentari, nodo cruciale per lo sviluppo sostenibile dell'intera comunità mondiale.

Da oltre 10 anni stiamo lavorando su questi temi (la nostra prima esperienza sul concept F2F è stata fatta nel 2012) e tutto questo lavoro ha portato alla definizione della piattaforma tecnologica ValueGo.

Cosa è ValueGo® o meglio, al di là delle soluzioni tecnologiche, quale è la vision, l'idea principale che è alla base di ValueGo® ? ValueGo® adotta il paradigma "dal campo alla tavola" per il monitoraggio e controllo della domanda e dell'offerta del cibo; il prodotto alimentare è posto al centro della scena e l'attenzione si ripone su di esso lungo l'intero suo ciclo di vita.

L'utilizzo di tecnologie ICT all'avanguardia permette di dare una identità digitale al prodotto alimentare **Food Digital Identity (FDI)**. L'identità digitale, associato al prodotto reale permette di costruirne il gemello digitale.

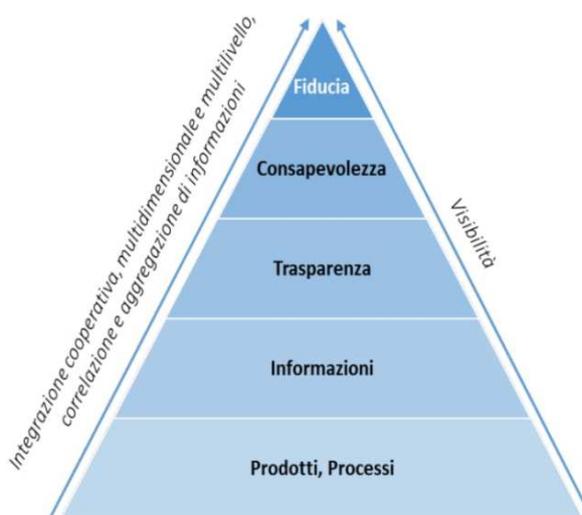
Il prodotto tangibile può esprimere le sue qualità attraverso diverse forme (esperienze sensoriali) ed esperienze d'uso, queste però non sono sufficienti a dimostrare altri elementi essenziali di forte interesse sociale, quali sostenibilità, sicurezza del prodotto, impatto climatico e così via. Il gemello digitale può fare questo. Il gemello digitale, così come il prodotto reale, ha una sua storia, e come in tutte le storie i contenuti possono essere tanti: tecniche agricole, origine dei prodotti, trasformazioni, viaggi, consumo di fossili e risorse idriche e così via. La storia digitale del prodotto è quindi la storia del prodotto identificata dall'unicità della sua identità (FDI).

### Dalla tracciabilità al valore della Sostenibilità

Non basta la dichiarazione di conformità a leggi, standard o specifiche in molti casi, soprattutto quando le operazioni come nel caso delle filiere agroalimentari sono complesse e frammentate e si basano soprattutto sulla buona fede e sulla fiducia in una situazione di fatto di “conformità burocratica”.

*Non basta la conformità  
delle leggi, occorre  
la concretezza  
della conformità*

Noi chiamiamo visibilità la capacità di vedere, prevedere, anticipare, convalidare e ritornare indietro sulla storia del prodotto e dei suoi ingredienti per tutta la loro durata di vita -senza limitazioni - e poi raccontarla.



La non qualità di un ingrediente o la sua difformità a disciplinari di produzione rappresenta un problema serio per qualsiasi azienda che desideri o necessiti di prove documentate sulla storia del proprio prodotto al di fuori del proprio cono di informazione. Inoltre, i livelli più elevati di complessità e rischio rendono i tradizionali approcci alla “tracciabilità” non più sufficienti a garantire i livelli di fiducia richiesti dai consumatori e dai partner commerciali.

L'adozione di tecnologie appropriate, che possono consentire la visibilità all'interno e nell'intero ecosistema aziendale, può aiutare le aziende a adattarsi rapidamente e proficuamente ai cambiamenti del mercato, oltre a rafforzare la fiducia nel loro marchio. Ci sono sette elementi chiave per dare visibilità, una visione al prodotto nella sua articolazione di filiera:

- 1) Identificare e raccogliere **l'impronta digitale dei prodotti alimentari** durante l'intero ciclo di vita, fondendo il patrimonio informativo attraverso tutte le fasi di trasformazione del prodotto;
- 2) Consentire la fusione di dati agroalimentari su “cose”, eventi e processi, raccolti dal campo in perfetto **paradigma IoT (Internet of Things)**;
- 3) Fornire ai prodotti una propria identità distintiva **Digital Id**;
- 4) Monitoraggio, controllo, governance, trasparenza e conoscenza **end-to-end** dell'intera catena del valore del cibo – **From Field to Fork**;
- 5) Aiutare **la lotta a frodi, contraffazione** e tutti i principali reati tipicamente associati all'industria alimentare;

*L'impronta digitale dei prodotti riesce a dare visibilità alla filiera agroalimentare*

- 6) Aiutare **gli agricoltori, i trasformatori** e i rivenditori ad aumentare l'efficienza, la produttività e la qualità;
- 7) Aiutare il consumatore a saperne di più e acquistare meglio.

Questi sono elementi di sostenibilità, impostati su una visione strategica che punta non solo al prodotto ma anche agli elementi di valore del territorio che definiscono le conoscenze che non sono date solo da una qualificazione della produzione e dei servizi. Le eccellenze pertanto sono date da qualità della produzione, qualità ambientali e qualità dei servizi (logistica).

### Le caratteristiche della filiera agroalimentare

La filiera agroalimentare è un sistema eterogeneo e molto complesso, con molti attori, con diversi tipi di partecipanti (da aziende agrochimiche, agricoltori, commercianti, trasformatori, fornitori di logistica, vendite al dettaglio, consumatori, ecc.)

È un sistema che deve affrontare molte sfide attuali: cambiamenti climatici e impatti ambientali; crisi alimentari, integrità alimentare e frodi alimentari; bisogno di tracciamento e rintracciamento; impatti sulla salute; eccetera.

È, nel suo complesso, un sistema con una bassa penetrazione delle tecnologie ICT ma al contempo con un forte interesse verso la loro applicazione.

È un sistema con poche ma grandi problematiche: **disponibilità di risorse e cibo, integrità e sicurezza del cibo e trasparenza.**

La Blockchain (protocollo di gestione del consenso che permette di effettuare transazioni in contesti "trustless", cioè in cui i vari attori non sono regolati da un ente centralizzato che gestisce le dispute) è la tecnologia capace anche di creare fiducia in ambienti articolati come una filiera. I dati che viaggiano all'interno di una filiera sono numerosi e crescono vertiginosamente con il crescere della filiera stessa. Le informazioni scambiate devono essere riconosciute per certe e accertate, e la piattaforma non deve essere in grado di modificare i dati in modo che gli attori della filiera devono essere in grado di verificare in modo indipendente le informazioni di una piattaforma.

Chiunque disponga di chiave di accesso può rivedere e controllare i dati per:

- Verifica della fornitura;
- Qualità e sicurezza;
- Origine, provenienza e certificazione di filiera.

Un elemento determinante nella misurazione della Sostenibilità è certamente la possibilità di avere dati certi ed oggettivi su tutto il ciclo della Logistica. Sapere come una materia prima si sposta, come un semilavorato possa passare da uno stabilimento ad un altro o come il prodotto finito arrivi nella Grande Distribuzione (GDO), sono elementi determinanti per la definizione oggettiva

*Le caratteristiche della filiera agroalimentare vanno collegate con la logistica*

dei parametri relativi alla Sostenibilità ed al Ciclo integrato del prodotto agroalimentare.

Parametrizzare significa dare regole uguali e misurabili ai diversi operatori e quindi consentire agli stessi di apportare quelle migliorie che hanno il duplice beneficio di certificare la qualità introdotta nella supply chain, ma anche quella di ridurre i costi e migliorare le performance produttive.

Si tratta insomma di far evolvere il valore di un prodotto a quello della sua filiera e quindi introdurre il concetto di “identità di filiera” per una Sostenibilità oggettiva, misurabile e certificata.

I risultati di questo nuovo paradigma del processo attivato sono fondamentalmente:

- Dati verificabili;
- Migliore trasparenza della supply chain;
- Contratti intelligenti con le parti terze;
- Accesso alle informazioni in tempo reale;
- Registro elettronico decentralizzato;
- Monitoraggio del luogo di provenienza semplificato;
- Sostenibilità del prodotto e del processo di produzione

**FRANCESCO MARANDINO**

*francesco.marandino@penelopeonline.it*

**Francesco Marandino**, Classe 1969, ha iniziato la sua carriera professionale nella multinazionale Caggemini. Nel 2003 fonda la Penelope Spa di cui tutt'ora ne è il CEO. Ha contribuito all'ideazione della piattaforma ValueGo ([www.valuego.it](http://www.valuego.it)) prima esperienza su scala globale di Smart Agricolture. Nel 2012 parte la collaborazione con Cisco Systems per il progetto Safety 4 Food coronato dal successo in Expo2015 presso il Supermercato del Futuro di Coop con Barilla e il progetto tracciabilità e valorizzazione della filiera cerealicola. Nel 2017 PwC e Penelope lanciano il programma «Food Trust», una proposta multidisciplinare incentrata su innovativi concetti di visibilità e trasparenza sull'intero ecosistema e ciclo di vita del prodotto agro-alimentare per la realizzazione della Food Digital Identity.

IL TPL NERVO SCOPERTO DEL COVID

## Come aumentare l'offerta di TPL

di GIORGIO SPATTI

**L'** Ing. Giorgio Spatti conclude la nota con questa affermazione "Si tratta di cogliere l'occasione per fare ciò che da tempo è stato indicato!". Questo ci dà lo spunto per richiamare alla memoria un settore che abbiamo analizzato in profondità nel corso degli anni. Abbiamo iniziato con la pianificazione della rete, siamo passati ai temi aziendali, ci siamo occupati dei costi standard per poi seguire gli aspetti normativi, ecc.

*Nel 2000 decidemmo di non occuparci più di TPL in quanto non c'era volontà politica. Oggi che è tutto azzerato mettiamo mano a due settori strategici per il sociale: Trasporti e Sanità.*

Dopo l'euforia per monopattini e biciclette e la presa di coscienza che si tratta certamente di mobilità sostenibile ma anche di veicoli portatori di incidentalità e comportamenti scorretti particolarmente elevati, ci si è finalmente resi conto che costituiscono una modalità alternativa solo ad una scala non elevata degli spostamenti ed in integrazione con altri mezzi di trasporto.

Nel frattempo assistiamo da una parte ad un minor utilizzo del trasporto pubblico (che però non evita momenti di affollamento/assembramento soprattutto sui treni regionali e nelle stazioni della metropolitana) e dall'altra ad un aumento del traffico di autovetture che spesso raggiunge i livelli di congestione del passato. E' necessario ridare sicurezza ai passeggeri da riportare sul trasporto pubblico e ridimensionare il traffico di autovetture almeno ai livelli pre-Covid.

Questo è possibile a tre condizioni:

- **L'implementazione dell'offerta** (nel senso stretto di aumento della frequenza dei mezzi là dove si concentra la domanda);
- L'avvio di un sistema rigoroso di controlli che impedisca il riempimento dei mezzi e gli assembramenti a bordo e nei luoghi accessibili al trasporto;
- La realizzazione degli interventi necessari a garantire accessibilità ed attrattività dei nodi interscambio per tutti i mezzi di trasporto (dall'autovettura al monopattino).

*La Sanità e i trasporti sono i capitoli più consistenti del bilancio dello Stato ma sono anche i settori più pericolosi*

Tutto ciò pone un problema consistente di risorse, sia per quanto riguarda gli investimenti in materiale rotabile ed i relativi ammortamenti e/o i relativi canoni per noleggio anche dall'estero, sia per la spesa corrente derivante dall'incremento dei costi esercizio.

Come è noto Sanità e Trasporti costituiscono i due capitoli più consistenti del bilancio dello Stato. La Sanità è il modo per garan-

tire la salute dei cittadini, i trasporti sono il modo per garantire in sicurezza l'accessibilità alle attività economiche (di produzione e di consumo).

Ritengo siano queste le due finalità principali a cui indirizzare l'utilizzo delle risorse del Recovery Fund.

E' chiaro che la parte più difficile di un tale piano è rappresentata dalla spesa corrente. E da questo punto di vista sarà necessario renderne rigoroso ed attendibile il progetto di utilizzo.

A questo fine è necessario affrontare seriamente il problema della **produttività** del settore. Come si è visto da tempo i costi unitari di produzione del trasporto sono più elevati che altrove a causa di modelli esercizio datati e in molti ambiti non superati.

Si tratta di cogliere l'occasione per fare ciò che da tempo è stato indicato!

**GIORGIO SPATTI**

*giorgiospatti@libero.it*

*Giorgio Spatti, è laureato in Ingegneria Civile Edile presso il Politecnico di Milano. Ha svolto il «Corso di perfezionamento in Tecnica del Traffico» (anno accademico 1970 – 1971) presso l'Istituto di Vie e Trasporti del Politecnico di Milano. Membro Cifi (Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani). Vice-presidente della Commissione Traffico Automobile Club Milano. Svolge attualmente attività di libero professionista e consulente.*

LA PANDEMIA SOTTOVALUTATA

## La politica e la Scienza

di TULLIO CAPPELLI

È estremamente preoccupante la continua esternazione di chi, profano della materia, contesta quanto la scienza afferma e quanto la gravità clinica della pandemia impone le gravi attenzioni e prescrizioni. In un momento di grave anzi aggravante minaccia di pericolo mortale, è criminale cavalcare gli inevitabili disagi sociali ed economici per dare ragione a volgari contestazioni di volgare matrice politica ed elettorale, e tale fatto non può che essere definito un criminale sciacallaggio per interessi di potere politico, forse considerato essenziale nel rincorrere interessi economici. E questo nonostante le riprese quotidiane anche nel nostro stesso Paese, che le restrizioni sono per ora l'unica difesa contro questo "morbo" programmato per il quale anche il vaccino servirà poco. Se i politici, anche locali, recepiranno la necessità di matematiche valutazioni dei parametri variabili, per auto-definirsi idonei ad una categoria o ad un'altra, la possibilità di alleviare il malessere ambientale di oggi, sarà un risultato raggiungibile. A marzo eravamo più diligenti, poi la filosofia di Epicuro ha prevalso e così l'ignoranza delle masse, il negazionismo hanno crimosamente minato l'ambiente ed i rinnovati provvedimenti poco severi per questa realtà epidemica sono stati presi in ritardo per il criminale ostruzionismo politico, e così nelle prossime settimane ne pagheremo le conseguenze. Tutto si sta svolgendo come, già a giugno, molte fonti autorevoli avevano preannunciato ma non fu dato ascolto a questo monito ed in più tali messaggi sono stati offuscati da accademiche solite dispute. La scienza quella ponderata deve suggerire alla politica non la politica farsi fonte di scienza, con colpevole presunzione. Certo a creare disagio e malumore è anche lo stato di povertà che inevitabilmente ha colpito in particolare quella "maggioranza" del Paese che non gode né godeva già di benessere. Ma quella "minoranza", rappresentata dai grandi patrimoni, dal mondo della grande industria, da quella navale a quella automobilistica, dal mondo dei giganti delle Assicurazioni a quello della finanza, dalle grandi gestioni, da quella delle autostrade a quella editoriale e delle trasmissioni, ebbene, questa "minoranza", non solo in nome della tanto predicata solidarietà dei momenti difficili o della carità cristiana ma in nome della "giustizia sociale" che non è espressione ideologica ma dovere fondamentale, dovrebbe prestare molta attenzione a queste necessità dei compatrioti e creare un fondo economico equamente e con giustizia da ripartire. Questo dovrebbe fare la "politica" perché dovrebbe avere come fine e perseguire il "benessere" pubblico.

TULLIO CAPPELLI

*tulliocappelli@studiorodizza.com*

RAFFORZARE IL NUOVO PENSIERO ECONOMICO

# Napoli culla dell'economia

A cura della REDAZIONE

**N**on tutti sanno che nel 1754 a Napoli venne istituita la prima cattedra di economia del mondo. Venne affidata ad uno studioso cattolico che si chiamava Antonio Genovesi che animava una scuola ed una disciplina fortemente innovativa per quei tempi. L'insegnamento fu finanziato con danari privati da un toscano. Ma cosa portò quella Università e il mecenate a istituire quella Cattedra? Come mai si scelse quello studioso? Antonio Genovesi sosteneva che l'economia, nella misura in cui era intesa all'accrescimento del benessere individuale e collettivo, fosse uno strumento di pace. Nessuno avrebbe avuto mai ragione di conflitto con il proprio partner in affari e quindi l'economia "collaborativa" era per lui e la sua scuola una specie di assicurazione contro la guerra. Riteneva infatti che la maniera migliore per accrescere la ricchezza di ognuno e di tutti è la collaborazione tra le componenti della società e quindi dell'economia nel loro mutuo interesse. Dopo di allora sorsero altre tesi e altre scuole economiche non cristiane come quella marxista (lotta di classe) e liberale (competizione la più ampia e libera possibile) che, entrambe, verso la metà del secolo successivo, si poggiarono su assunti opposti a quelli di Genovesi: per costoro l'economia si fondava sulla contrapposizione anche forte o violenta tra opposti interessi individuali e collettivi; e si teorizzava che l'accumulazione della ricchezza fosse il sommo scopo della vita di ogni uomo. Seguendo queste scuole contrapposizione e accumulazione sono stati i punti cardinali dell'economia fino ad oggi. Si sono affinate continuamente nuove tecniche intese a massimizzare i profitti fino ai tempi odierni in cui tecnologia e matematica, statistica e media, psicologia e lobbismo vengono asserviti alle imprese in questa diuturna ricerca del massimo profitto..anche a spese della vivibilità dello stesso ambiente. Due concezioni filosofiche opposte che spiegano anche a chi non vuole capire che l'economia è prima di tutto una scienza antropologica al servizio della persona. Se si esce da questo punto si fanno disastri. Da allora la Chiesa ha più volte preso la penna per scrivere Encicliche sulla questione sociale. La più nota è la Rerum Novarum del 1891 e sempre ha ribadito in vario modo la stessa tesi collaborativa che troviamo in Genovesi. La notte della economia che stiamo vivendo è senza ombra di dubbio un cul di sac nel quale la politica e l'accademia si sono andati ad infilare e dalla quale non ne usciranno mai senza mettere da parte i terribili assunti creati dalle scuole marxiste e liberali molto male intese ed ancor peggio evolute; serve che si ritorni alle posizioni del grande Genovesi; alla Chiesa diciamo di prestare maggiore attenzione alle cose da essa stessa proclamate più volte nei secoli: il mondo ne ha bisogno.

L'ASSORDANTE SILENZIO DELLA POLITICA

## La famiglia e il Covid

di PIERO SANDULLI

**M**ia moglie ed io abbiamo dovuto assistere alla cresima di nostra nipote in streaming. Non è stato possibile (non sarebbe stato prudente) recarsi a Milano ed, in ogni caso, non si sarebbe potuto entrare in chiesa, il contingentato numero dei familiari avrebbe impedito ai nonni di partecipare alla cerimonia religiosa.

Questa non lieta circostanza ha indotto alcune riflessioni su quanto la perdurante pandemia ha inciso e sta incidendo sulle abitudini delle famiglie, sia di quelle nucleari, che di quelle più ampie estese agli avi ed agli altri familiari.

I disagi derivati dal perdurante e replicato “distanziamento” sono di natura spirituale e materiale, a voler tacere del debito di socializzazione, contratto da figli e genitori, a causa delle chiusure delle scuole, dal febbraio e del loro attuale funzionamento intermittente (in parte in presenza ed in parte da remoto), che causa ulteriori, rilevanti, complicazioni alla vita ed all’organizzazione delle famiglie.

A fronte di tutte queste spiacevoli ricadute, della pandemia da Covid19, sul tessuto connettivo delle famiglie, un assordante e perdurante silenzio dell’Esecutivo al riguardo.

Per la famiglia sono state prese solo misure occasionali e non organiche, come, ad esempio, il temporaneo buono baby sitter e la corresponsione una tantum di ulteriori minime contribuzioni a pioggia, ma nulla di niente di strutturato.

Ancora più grave è, in tutto questo, la latitanza del Ministro della famiglia il cui silenzio, in questa perdurante situazione di emergenza, appare insopportabile.

L’assenza di una, anche minima, proposta organica costituisce, ancora una volta, la negazione della realizzazione del disegno dei nostri padri costituenti che con l’articolo 29 della Carta costituzionale avevano visto la famiglia come “società naturale fondata sul matrimonio”.

Ci si sarebbe aspettati (c’è ancora da augurarselo) che la emergenza pandemica avesse illuminato il legislatore conducendolo, finalmente, a percorrere la via della attribuzione alla famiglia di una propria soggettività giuridica (anche fiscale), riconoscendo alla stessa i non pochi meriti, anche di natura sociale, che si sono arricchiti anche dell’attività di natura surrogatoria, svolta in primavera e reiterata nell’autunno di questo nostro anno orribile.

Di fronte alla crisi economica, che è un ulteriore effetto del Covid 19, per la quale non è possibile attendere nessun vaccino, se non quello del sacrificio di tutti, l’unico concreto punto di ripartenza è quello di intraprendere, senza alcuna altra remora (non c’è più tempo), la strada del riconoscimento giuridico della famiglia sulla base dei principi costituzionali.

*Alla famiglia  
non pochi meriti,  
anche di natura sociale,  
vanno riconosciuti*

Invero, sotto il profilo del welfare notevoli sarebbero i vantaggi che lo Stato potrebbe ottenere percorrendo questa strada; basterebbe solo pensare ai cospicui risparmi economici ed ai migliori risultati che l'assistenza familiare è in grado di apportare ai bambini, agli anziani ed alle utenze disagiate.

Il considerare poi la famiglia quale soggetto fiscale proprio, consentirebbe la realizzazione di un fisco più equo ed in grado di evitare le evidenti diseguaglianze che l'attuale sistema tributario ha creato, a tutto vantaggio dei singoli, con uno sbilanciamento negativo che, in particolare, va a gravare sulle famiglie mono reddito.

Anche sotto il profilo dell'istruzione ci si sarebbe aspettati provvedimenti più mirati a vantaggio delle famiglie, con l'ideazione di orari e trasporti in grado di rispondere meglio alle esigenze familiari.

Piuttosto che provvedimenti estemporanei e fantasiosi quali: i banchi con rotelle.

In un sempre più necessitato ricorso alla pratica dell'insegnamento a distanza sarebbe (ed è ancora) opportuno dotare le famiglie dei mezzi tecnologici e delle coperture di rete necessarie per ottenere il servizio.

Le regole attuali hanno solo creato utenze a più velocità ed alcune (non poche) addirittura ferme (perché prive di mezzi e di copertura).

Inoltre, constatata la impossibilità di dare risposta alla domanda di istruzione (di ogni ordine e grado, dai nidi all'università) con la sola offerta pubblica è necessario considerare se non sia giunto il momento di perseguire la piena parità (anche sotto il profilo delle risorse) tra scuola pubblica e privata, sulla considerazione che l'offerta di cultura e di istruzione è sempre e comunque un bene collettivo.

In un periodo nel quale ci si chiede, fin troppo spesso, come usare i fondi europei e quali usare è necessario considerare che bisogna attingere ad ogni fonte di finanziamento al fine di far ripartire il Paese, ma ponendo al centro del nuovo sistema che la tragica vicenda della pandemia ci costringe ad ideare, le famiglie e le loro molteplici potenzialità, attuando così la premessa del costituente, ma mai realizzata, in concreto dal legislatore ordinario, che ha sempre seguito la via dei diritti dei singoli a detrimento di quelli del soggetto giuridico famiglia.

*La famiglia  
può essere la premessa  
di una nuova costituente*

**PIERO SANDULLI**

*segreteria@studiolegalepiero sandulli.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 di Giustizia Sportiva.*

## La Next Generation

**È** stato costituito a Napoli il Centro Studi Regione Mezzogiorno Mediterraneo di cui si presenta il logo e l'indirizzo e-mail per quanti ritenessero la struttura costituita in linea con i propri interessi professionali. Il programma di attività avviato e che sarà sviluppato nell'anno 2021, riguarda diversi temi che sono in linea con quanto previsto dalla Unione Europea, attraverso il programma di interventi "Next Generation".

**La Next Generation** è lo strumento che l'Europa, con grande impegno, ha adottato a metà luglio e come dice chiaramente anche il titolo è rivolto alle generazioni future e per questo motivo non può che essere utilizzato sciogliendo i nodi e cominciando a sradicare i vincoli che lo tengono ingessato da anni. Ora è tempo di creare lavoro, investire nel futuro e rimettere in moto il Paese!

Un programma di interventi diffusi, orientato alla sostenibilità, che comprende interventi per l'attenuazione dei rischi naturali, idrogeologici e sismici, e interventi nelle "infrastrutture sociali" necessarie per gestire la crescente domanda di servizi sociali: sanità, istruzione, edilizia abitativa e mobilità.

Senza dimenticare le reti di collegamento, ferroviarie e stradali, necessarie per rilanciare la competitività e ridurre il divario tra le diverse aree del Paese (Mezzogiorno) migliorando accessibilità e connettività delle reti. Con queste premesse il programma del Polo Magnetico Sud con l'auspicio che possa realmente essere realizzato in tempi ragionevoli.

Alta priorità riguarda anche un grande Piano di rigenerazione urbana, che permetta di trasformare le nostre città adattandole ai fabbisogni moderni della società, ovvero sostenibilità e innovazione.

### **Le ZES quali distretti economici**

La semplificazione della normativa tende a realizzare interventi finalizzati allo sviluppo strategico di zone del Paese che hanno la necessità di essere sviluppate senza pre-interventi territoriali.

Si ritiene di dover destinare gli interventi di promozione economica e territoriale ad ogni tipo di produzione non limitando gli stessi alle aziende manifatturiere, è da individuare in un unico Ufficio di Coordinamento cui affidare tutte le funzioni di istruzione, controllo e monitoraggio dei progetti presentati su impulso delle regioni di riferimento (Gruppo Cestari - Centro Studi Regione Mezzogiorno Mediterraneo EU-MED). Si rende necessario dover inserire, oltre ai porti già presenti nella norma del 2017, anche gli aeroporti in quanto il trasporto aereo rientra, analogamente a quello marittimo, nell'ambito della normativa europea.

Si realizza in tal modo una rilettura di semplificazione e snellimento della normativa auspicando che in tal modo le Zone Eco-

*nomicamente Speciali possono contribuire allo sviluppo delle aree del Paese necessitanti misure economiche di incentivazione quali sono quelle del Mezzogiorno.*

### **Suggerimenti per una buona attuazione**

*Lo stato di precarietà normativa consente di superare la confusione e l'incertezza operativa sia da parte degli enti territoriali tenuti all'iniziativa di richiesta di istituzione delle Zes e della redazione dei Piani di sviluppo strategico, sia da parte degli investitori, impossibilitati ad avere una chiara definizione ex ante dello scenario regolamentare ed operativo nel quale si accingano ad investire le proprie risorse economiche.*

***Pertanto le ZES richiamano il concetto del Distretto Economico, che è frutto delle integrazioni di settori economici e l'attivazione dei processi di filiera.***

*Saranno prese a riferimento aree già delimitate ed individuate per applicare l'emendamento proposto, soprattutto per la semplificazione che interessa le attività insistenti sul territorio collegato alle ZES al servizio delle imprese e del territorio.*

*Il progetto è la prima fase del programma tracciato da Polo Magnetico Sud e dal Centro Studi nella fase di bilancio sul Piano 2021, per gli aspetti che riguardano gli ambiti di intervento specifici, ovvero:*

- *Semplificazione in materia di contratti pubblici ed edilizia;*
- *Semplificazioni procedurali e responsabilità;*
- *Misure di semplificazione per il sostegno e la diffusione dell'amministrazione digitale;*
- *Semplificazioni in materia di attività di impresa, ambiente e green economy.*

*In risposta all'appesantimento burocratico per i cittadini ed imprese viene offerta una strada, un percorso a scorrimento veloce per quanto è previsto attualmente per le ZES a fronte di quanto proposto affinché si possa avere un rapporto leggero, diciamo a portata di clic per usare un termine moderno, tra persone, lo Stato e le sue articolazioni. Si alza il limite di velocità dell'Italia, che deve correre. Nello stesso tempo rafforziamo anche i presidi di legalità.*

***Nota:*** *Emendamento al decreto-legge 20 giugno 2017, n°91, (in Gazzetta Ufficiale – Serie generale – n. 141 del 20 giugno 2017), coordinato con la legge di conversione 3 agosto 2017, n.123 (in questa stessa Gazzetta Ufficiale, alla pag.1), recante: <Disposizioni urgenti per la crescita economica nel Mezzogiorno>. (17 A 05735) (GU Serie Generale n.188 del 12-08-2017).*

**CENTRO STUDI REGIONE MEZZOGIORNO MEDITERRANEO**  
*r.giordano.centrostudi@gmail.com*



**Centro Studi  
Regione Mezzogiorno Mediterraneo  
EU-MED**

Via Risorgimento n°46 Grumo Nevano (NA)  
Tel: 08118531135  
E-mail: [r.giordano.centrostudi@gmail.com](mailto:r.giordano.centrostudi@gmail.com)