

Sistemi di Logistica

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

Sistemi di Logistica

Anno XIV - n. 1

Marzo 2021

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 Risorgimento, 46
80028 (NA)
Tel. +39. 081.18531135
Fax +39.081.3951646
www.roccogiordanoeditore.eu

EDITORIALE

2 Il futuro possibile

[Rocco Giordano]

RICERCA & INNOVAZIONE

4 La Regione Mezzogiorno Mediterraneo

[Rocco Giordano, Pasquale Persico]

TERRITORIO & URBANISTICA

7 Una figura disciplinare ineludibile, Corrado Beguinot

[Roberto Busi]

13 Il presente da rendere sostenibile

[Giuseppe Raimondo]

15 Il nuovo scenario geo-politico

[Rossana Distefano]

FORMAZIONE

25 L'esperienza del DISES di Salerno

[Rocco Giordano, Fabio Carlucci]

DOCUMENTI

33 Centocinquant'anni di Roma Capitale

[Piero Sandulli]

RECENSIONI

35 Fake Sud. Piemme

[Loreto Colombo]

39 Analisi e prospettive per l'Italia. Il Mulino

[Rocco Giordano]

RIFLESSIONI PER LE NUOVE SFIDE

Il futuro possibile

di ROCCO GIORDANO

Incetti e le analisi che ad oggi abbiamo letto in merito al Recovery fund e al Next Generation Eu, mancano tutte della visione per un programma strutturale dell'Italia nella logica della ripresa per la coesione territoriale del Paese e dell'Europa.

A gennaio 2021 dobbiamo cercare di capire, in un sistema globale, dove guarda il mondo.

Le statistiche ufficiali contano a livello mondiale 7,3 miliardi di persone, mentre le stime operate sulla base dei consumi nei diversi continenti e fenomeni migratori che stanno determinando le grandi megalopoli, riportano 1 miliardo circa di persone non censite. Questo è un aspetto che va tenuto in conto, partendo da questi dati con il continente africano che registra la crescita demografica più sostenuta. È necessario guardare al Mezzogiorno d'Italia, che rispetto al continente africano è il vero polo magnetico.

Quali strumenti abbiamo disponibili per una diversa visione?

Occorre una nuova e rinnovata politica economica sapendo che le variabili che impattano fortemente sulla tenuta dei cicli economici, che diventano sempre più brevi e sempre più interrelati tra loro, sono:

- a) Popolazione;
- b) Energia e consumi energetici: dal petrolio al gas naturale;
- c) Finanza internazionale e flussi;
- d) Ricerca e innovazione.

Per l'economia e la politica dei trasporti occorre un nuovo contesto concettuale ed operativo, partendo dalla prospettiva che il trasporto non è l'obiettivo finale, ma diventa sempre più il mezzo per incrementare il benessere economico e sociale attraverso il finalismo economico dei trasporti che avviene integrando l'accessibilità dei territori e la connettività delle reti.

Il processo di crescita che si avvia, va contestualizzato nel quadro degli orientamenti strategici volti a sostenere il processo di crescita economica del Paese, in primo luogo si colloca una maggiore qualificazione della spesa pubblica.

Tenendo conto in via primaria dei problemi posti dalle tendenze demografiche e dalle differenze territoriali che si manifestano, è necessario perseguire l'obiettivo di parificare i livelli di vita tra le varie parti del territorio, per favorire la coesione territoriale. Strumentale al conseguimento di questo obiettivo è la garanzia di una più ampia mobilità della popolazione, come pure delle merci e delle informazioni tra le varie parti del territorio. Garanzia che implica di utilizzare i trasporti come strumento che concorre a risolvere i problemi dello sviluppo economico e territoriale che non necessariamente si manifestano come problemi di traffico. Per questo è necessario abbandonare l'approccio settoriale alla politica dei trasporti, concentrato sull'obiettivo di soddisfare la domanda in atto, trascurando in questo

modo di considerare gli effetti che l'offerta finisce per esercitare sull'orientamento dello sviluppo economico e, quindi, della domanda futura. Ogni ragionamento di questo tipo è miope!

L'Italia è divisa in due. A questo riguardo basterà ricordare le sconessioni storiche della rete urbano-territoriale del Mezzogiorno, rispetto alla ricchezza di connessioni del Centro-Nord. Piuttosto che favorire solo i grandi assi di trasporto che collegano i centri maggiori occorre migliorare la connettività del sistema, creando tra i centri minori reti di interdipendenza che consentono di intensificare le reciproche interazioni come condizione per attenuare la dipendenza dalle grandi città. È solo in questo modo che abbiamo una forte coesione territoriale.

Occorre definire e operare gli interventi nella logica di riqualificare le reti dei collegamenti interurbani affidati alla viabilità ordinaria ed alle ferrovie regionali, decongestionando così i sovraccarichi ed offrendo una migliore diffusione dei valori del territorio.

Occorre inoltre verificare le ipotesi di miglioramento delle connessioni dei sistemi urbani minori con i circuiti nazionali, soprattutto attraverso l'impiego dei servizi di trasporto locale più efficienti in termini di affidabilità e di intensità di servizio. Per il trasporto di persone occorre mettere mano ai servizi e/o alle aziende.

Non bastano più interventi amministrativi per favorire lo spostamento della mobilità dal trasporto privato al trasporto pubblico, verificandone le soglie raggiungibili e le implicazioni urbanistiche (domanda di parcheggio, incompatibilità con assetti insediativi troppo dispersi, riuso delle tranvie, ecc.); esplorare le possibilità e le implicazioni delle strategie di riorganizzazione dei principali nodi ferroviari al servizio della mobilità regionale e metropolitana, sia sul piano della distribuzione dei valori d'accessibilità – che dovrebbe favorire l'evoluzione in senso reticolare degli assetti insediativi – sia sul piano dei modelli d'esercizio da applicare sulle linee passanti sotto il principio della sicurezza.

Il progetto di diffusione dello sviluppo e di reingegnerizzazione è di per sé un obiettivo desiderabile ma richiede che siano recepiti i cambiamenti che avvengono nelle attività economiche e sociali interpretando i bisogni di nuovi investimenti in chiave intersettoriale.

La geografia funzionale richiede infatti che la lettura del territorio avvenga attraverso i distretti economici portando in questo modo innovazione, digitalizzazione e ricerca, creando la coesione anche sul piano scientifico. Bisogna puntare sul distretto economico che in una prima analisi va configurato sulle singole regioni per poi svilupparsi su macro aree economiche.

Rispetto al Mediterraneo è importante valutare quanto la posizione baricentrica del Mezzogiorno, possa sviluppare un ruolo nelle relazioni di scambio con i paesi africani di "sponda" nel mediterraneo, ma anche del Centro Africa. È in questo modo che si definirà il piano Next Generation. La task force va preparata per annullare l'attuale fase programmatica e strategica e che è senza visione a preparare un piano nazionale di ripresa e resilienza compatibile con lo sviluppo e coesione del Paese nella logica Europea-Mediterranea.

ROCCO GIORDANO
r.giordanoeditore@gmail.com

ROCCO GIORDANO INTERVISTA PASQUALE PERSICO

La Regione Mezzogiorno Mediterraneo una possibile soluzione

di ROCCO GIORDANO,
PASQUALE PERSICO

Riportiamo alcune riflessioni e commenti dopo che Pasquale Persico ha avuto uno scambio di battute con Luigi Paganetto sul futuro dell'Italia e del Mezzogiorno. Per questo abbiamo posto a Pasquale Persico, Coordinatore Scientifico del Centro Studi Regione Mezzogiorno Mediterraneo EU-MED, alcune domande sul futuro dell'Italia e del Mezzogiorno, all'indomani dell'incarico che il Presidente della Repubblica ha conferito a Mario Draghi.

INTERVISTA

- **Il Prof Luigi Paganetto ha pubblicato un articolo su Sanità, Riforma e Mezzogiorno. Tre assi per rivitalizzare il Paese. Bastano tre assi a impostare il Recovery Fund e Next Generation che mettono mano anche a riforme di tipo territoriale e/o costituzionale?**

Ecco, la domanda mi consente di pensare che il Centro Studi Regione Mezzogiorno Mediterraneo debba avere la credenza giusta per aiutare Draghi ed il governo ad andare oltre Draghi. Questa premessa alla mia risposta fa apparire Draghi in una veste diversa dall'uomo super che risolve i problemi. Non sarà facile ma credo che anche con il suo buon governo scoprirà che la transizione del dopo crisi e dopo pandemia sarà lunga e la metamorfosi necessaria al nostro sistema produttivo e sociale deve pian piano approfittare anche delle nuove evoluzioni necessarie alla politica. Finalmente questa credenza che il Centro Studi sia capace di dare un sogno alla popolazione europea, è da condividere. Il sogno dovrà includere l'Europa delle Macroregioni. Abbiamo più volte sottolineato, come Centro Studi, che l'idea delle Macroregioni e la progettazione di area vasta potrebbe dar voce alle necessarie infrastrutture complesse che a loro volta caratterizzano i temi della metamorfosi urbana e non urbana. Ecco che le riforme istituzionali di un Governo e di un Parlamento a vocazione europeista potranno svolgere un ruolo proattivo, ispirando leggi e direttive con altre prospettive territoriali in una logica di macroregioni che tenga dentro la possibilità di riguardare al poten-

Governo e Parlamento a vocazione europeista devono ispirare nuove prospettive territoriali

ziale ecologico delle stesse e prospettare nuovi scenari di efficacia e di efficienza dei sistemi territoriali. Per questa prospettiva anche la parola Mezzogiorno cambia significato per assumere una prospettiva di confini a strutture variabili per macroaree di progetto, che è anche la nostra prospettiva istituzionale: favorire una larga governance orizzontale e verticale che faccia respirare le soggettività territoriali nel loro rinnovato modo di vedere la città e l'altra città, la finanza di città e la finanza internazionale, i valori morali della nuova governance sia Europea che delle Macroregioni.

- **La città diffusa e le politiche necessarie possono coniugare i tre assi, ma occorrono anche visioni che pongono l'Italia, così come impostato nel programma del Centro Studi Regione Mezzogiorno Mediterraneo, in un contesto globale.**

Abbiamo più volte ribadito, come Centro Studi, a partire anche dalle riflessioni fatte a Campione d'Italia, come la visione per settori, che ha ispirato la politica economica negli ultimi anni, debba subire una completa metamorfosi a partire dall'approccio dei nostri colleghi di economia e politica economica. La logistica di merci e persone ha bisogno di una nuova idea di città diffusa e funzionale ed ogni problema di logistica ne amplia ed include almeno altri quattro; ad esempio, con la pandemia il problema che è emerso è che le diverse mobilità sono connesse, non solo per tematiche, ambiente, sanità, istruzione, lavoro e tempo libero, ma anche per strutturare le valenze in termini di rinnovata politica economica espansiva e per obiettivi relativi allo sviluppo integrale. Come dici tu la Via del Cotone auspicata ed un Mezzogiorno ridefinito può diventare polo magnetico tra Europa e Africa, ma è una sfida ambiziosa e necessaria, e questo richiede una metamorfosi come credenza per le macroregioni ad identità collaborativa.

- **La competenza, la ricerca, l'istruzione, l'ambiente, l'occupazione sono le vere sfide che dobbiamo affrontare per lasciare il testimone dello sviluppo alle nuove generazioni?**

E facile il dirsi ma è difficile far diventare prospettiva problemi che ci portiamo indietro da anni. Noi due dal 1965 viviamo nella Università e nelle istituzioni con una buona dose di credenze o passioni per la ricerca del nuovo, anche con l'umiltà dello scienziato. Per questa ragione possiamo fare l'ipotesi che se Draghi prende coscienza del cammino da fare, potrebbe anche riconoscere la metamorfosi di cui dovrà essere promotore, sia in Europa che in Italia, proprio come uno Spinelli che riscrive la prospettiva, anche della funzione monetaria che da sola è capace di rivoluzionare la politica economica europea.

*La ricerca, la istruzione
e l'ambiente sono le sfide
da affrontare*

Allora la risposta alla tua domanda prende una prospettiva tutta diversa. Ci attrezziamo veramente per disegnare e ispirare credenze e prospettive che la nuova generazione potrà raccogliere e sviluppare con nuovi occhi come la stessa prospettiva annuncia. Un Draghi che rinunci alla facile profezia di Presidente della Repubblica per riabbracciare l'idea di un'Europa finalmente liberata dai temi della decolonizzazione intelligente, e finalmente in dialogo plurale con un G20 da allargare a 200, ci fa sognare, con il nostro contributo militante di Centro Studi, un nuovo contesto concettuale ed operativo di cui, oggi, non si vedono ancora i contorni.

Alla luce delle risposte di analisi di Pasquale Persico, possiamo concludere che noi come Centro Studi dobbiamo augurarci la riuscita di queste metamorfosi istituzionali, per garantire alle nostre credenze una prospettiva operativa e di riferimento; durante le prossime competizioni elettorali tenere alta la prospettiva che ci appassiona, e tenendo conto che il Centro Studi è aperto a più voci e pensieri sul tema del Mezzogiorno lasciando che componenti diversi, per cultura e formazione, facciano evolvere le loro scelte dentro i processi di partecipazione alle competizioni elettorali, mantenendo la prospettiva che il Centro Studi è un laboratorio membrana la cui identità è poggiata sul sogno della macroregione europea, e che noi come Centro Studi siamo una casa amica, come traduzione ristretta dell'antica piazza greca: Philoikòs.

PASQUALE PERSICO
ppersico@unisa.it

ROCCO GIORDANO
r.giordanoeditore@gmail.com

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.

Rocco Giordano, è laureato in Economia Marittima all'Istituto Universitario Navale di Napoli. Nel 2004 gli è stata conferita la laurea Honoris Causa in Scienze dei Trasporti presso la Costantinian University di Providence (Usa). Responsabile degli Studi Economici del Csst dal 1978 al 2006, ha diretto la Rivista Scientifica «Sistemi di Trasporto». Ha coordinato i lavori del Patto della Logistica e del Piano Nazionale della Logistica, anno 2006 e anno 2012. Edita la Rivista «Sistemi di Logistica» ed «European Transport» dell'ISTIEE e AIIT.

L'URBANISTICA DI UN INGEGNERE

Una figura disciplinare ineludibile, Corrado Beguinot

di ROBERTO BUSI

Non abbiamo il piacere di conoscere il Prof. Roberto Busi ma i tratti di Beguinot sono descritti in modo magistrale. Giovane ricercatore del Centro Studi sui sistemi di trasporto, ebbi l'ardire di organizzare un incontro tra giganti. Corrado Beguinot (Urbanista) e Mario Del Visco (Esperto di trasporti), una giornata seminariale alla Scuola di Specializzazione della Pubblica Amministrazione a Caserta. Non ci fu dialogo! Era prematura la logica di sistema!

Vincenzo Columbo, mio maestro, scherzosamente – ma con non celato compiacimento – ne parlava come de «I tre moschettieri della Tecnica urbanistica». Erano, con lui, Corrado Beguinot e Fernando Clemente.

Il motivo di tanto orgoglio era di una qualche complessità; ma pure di una certa delicatezza.

E risaliva alla situazione, sedimentatasi dagli anni '40, che vedeva l'urbanistica – disciplina fondata in Italia da Cesare Chiodi (ingegnere, che ne dettò i paradigmi di materia culturalmente e operativamente autonoma e che dall'anno accademico '29-'30, nel Politecnico di Milano, aveva tenuto in primo corso universitario denominato, appunto, Tecnica urbanistica; e che, a ruota, aveva ricevuto da Gustavo Giovannoni, pure ingegnere, l'arricchimento teorico dovuto alla componente storica della città) – via via diventare retaggio degli ambienti accademici di architettura che ne avevano, di fatto, monopolizzato le cattedre con figure di provenienza – e, forse pure, di perseveranza sostanziale di appartenenza - dalla composizione.

Cosicché le sedi di ingegneria ne mancavano di professori ordinari, con l'unica – pur prestigiosa – eccezione di Eugenio Fuselli che, conseguito il successo in un concorso di urbanistica (di architettura), lo professò con una cattedra di Tecnica urbanistica nella facoltà di ingegneria dell'Università di Genova.

Ma le sedi di ingegneria non osavano bandire direttamente cattedre così denominate: troppo rischioso... e se vinceva chissà chi?... dovercelo poi tenere in casa... no, troppo rischioso!

Fin quando una arrischiò: quella dell'Università di Napoli.

Il concorso, dei primi anni '60, si avvale di una commissione – tutta di professori di sedi di ingegneria – formata da colossi nelle rispettive discipline. Con lo stesso Fuselli: Augusto Cavallari Murat (di Architettura tecnica), Giovanni Michelucci e Giovanni Muzio (di Composizione architettonica) e Luigi Tocchetti (di Costruzioni stradali).

Vincenzo Columbo,
Corrado Beguinot
e Fernando Clemente,
i tre moschettieri
della urbanistica italiana

E loro, «I tre moschettieri...», furono così i primi professori di prima fascia di Tecnica urbanistica tali divenuti perché ternati in un concorso indetto con tale specifica dizione disciplinare.

Beguilot fu subito chiamato dalla sede banditrice. Poi lo fu Clemente, dalla facoltà di ingegneria dell'Università di Bologna. Quindi Columbo, da quella del Politecnico di Milano.

Beguilot fu il vero *deus ex machina* dell'operazione: pur essendo di età – e di non poco – il più giovane (lui del '24, Clemente del '17, Columbo del '10) furono la sua potenza accademica e la sua volontà (e capacità) di farla valere che avevano indotto l'ingegneria di Napoli – assicurandola sulla possibilità di successo del candidato interno – a una banditura altrimenti avventata.

Connotazioni, queste sue, che ne caratterizzarono da sempre e per sempre la figura e l'opera.

Lo conobbi di persona nella primavera del '72.

Dopo la partenza – a filo della laurea – per il servizio militare e – a filo del relativo congedo – la presa di servizio, nell'aprile del '71, come precario, nell'“Istituto di ingegneria urbanistica” del Politecnico di Milano diretto da Vincenzo Columbo, in quei momenti ancora iniziali di attività, il mio maestro mi stava avviando alla vita accademica sia sostanzialmente – con un primo apprendistato alla ricerca e alla didattica – sia, non secondariamente, introducendomi alla conoscenza personale dei protagonisti della disciplina.

Ricca opportunità per tutto ciò era nella didattica del “Corso di aggiornamento (per laureati) in Urbanistica tecnica” che annualmente – con ampio successo di critica e di pubblico – vi si svolgeva. Così, dal novembre '71, inquietante esperienza dell'imparare a nuotare buttato in acqua dalla barca, – mi fu affidata la responsabilità del tutoraggio generale del relativo Laboratorio di redazione delle tesi finali – perché possedessi la completa conoscenza del relativo piano didattico - l'assidua e attenta frequenza delle lezioni.

Che era preceduta dalla mia presentazione, da parte di Columbo, al relativo docente. Ora, poiché il *cast* era davvero numeroso e prestigioso – ricomprendendo tra le maggiori personalità di allora – l'occasione mi era veramente propizia e utile. Ne fruii come già era stato, prima di me, per Secondo Francesco Lucchini e per Gianluigi Sartorio, miei “fratelli maggiori” nell'assistentato a Columbo.

I docenti dell'autunno e dell'inverno erano della nostra scuola o, comunque, a essa scientificamente prossimi; disponevano di un consistente monte-ore e toccava loro la sistematizzazione delle tematiche. In primavera erano poi grandi figure esterne, di altre scuole universitarie o ai vertici dell'operatività disciplinare; svolgevano seminari di due ore su casi esemplari.

Con Fuselli e Clemente – e pure Pierluigi Giordani e Vincenzo Di Gioia, e altri ancora – Beguilot era fra questi.

E, in quanto a prestigio, non secondo a nessuno.

*Beguilot, figura
di tutta eccezione
di enorme potere reale*

Su di lui mi erano filtrate notizie che ne facevano figura senz'altro di tutta eccezione: di enorme potere reale, capace del più vivo affetto e del rancore più inesorabile, poteva anche transitare da questo a quello – peraltro per motivi (da lui ritenuti) di adeguato peso – in un batter d'occhio; e ciò con scarsissime (nulle) probabilità di regresso.

Nella prospettiva dell'incontro mi rendevo conto che, comunque, non potevano che seguirne conseguenze non banali. Come mi vide – già prima delle parole di presentazione di Columbo – avvertii uno sguardo teso, ad un tempo, a indagare e a catalogare. La stretta di mano – accompagnata da un sorriso cordiale – fu netta e franca. Nello svolgimento del seminario percepì che il suo occhio, nell'esplorare periodicamente l'uditorio, sistematicamente mi cercava per proseguire nell'indagine.

Nel commiato dall'Istituto mi volle rintracciare per ancora – come fece – mostrarmi attenzione e simpatia con una ulteriore stretta di mano.

Già dall'anno successivo mostrò inequivocabilmente di ricordarmi (come invece di regola non era per gli altri suoi colleghi che abbisognavano di ulteriore – o magari di plurime – reiterata presentazione), mostrando ogni volta interesse all'aggiornamento sulle mie attività e sui progressi di carriera conseguiti.

Così fu per ogni anno a seguire. Mi aveva, cioè, ben presente. E mostrava di seguirmi, con simpatia – e come con aspettativa – nella mia formazione.

Lì, a filo di quel nostro primo incontro, l'aura di eccezionalità che lo circondava si arricchì di una notazione curricolare che ne segnò indelebilmente la figura.

La Facoltà di architettura del Politecnico di Milano era, dai primi anni '60, interessata da intense tensioni innovative che ne portava le componenti – dalla studentesca alla docente (con anche non pochi fra i più elevati vertici gerarchici)–, pur negli intenti di “sperimentazione”, a prese di posizione estremiste e ad azioni radicali, talora al limite del lecito.

La situazione, nel tempo, si acuì sempre più; tanto che, una decina di anni dopo, sembrò che tale limite fosse stato oltrepassato.

Ne conseguì un'azione ministeriale di sospensione della maggioranza dei membri del relativo Consiglio di facoltà con conseguente blocco delle funzioni dell'organo; e nomina, in surroga, di un Comitato tecnico.

Presieduto da chi?

Altri, ufficiosamente interpellati – Columbo per primo-, se ne sflilarono. Lui no. I perché di certe decisioni sfuggono alla razionalità. Senz'altro entrarono in gioco il senso del dovere e del servizio all'istituzione. Ma anche la volontà di affermazione personale e di sfida alla sorte.

Interessi concreti? Forse. Se sì, non percepibili – né percepiti –

*Il travaglio di una scienza
impone senso del dovere*

nella contingenza.

Trasorse sotto scorta – da quando scendeva la scaletta dell'aereo, a Linate, a quando la risaliva – tutto il periodo, cioè fino al settembre '73. Erano tempi duri, quelli. Le cantonate di Città Studi riportavano «Beguinot, via dall'università!»; con a fianco, magari, qualcuno di quei simboli sinistri associati agli omicidi politici di quei momenti. Nulla di ciò accadde mai nel mondo universitario milanese, in particolare in alcuno dei fatti della Facoltà di architettura... ma insomma!

Comunque, gli toccò l'espulsione dall'INU. Non certo per ragioni scientifiche.

In quella veste – squisita delicatezza – non accennò ad alcuna profferta di coinvolgimento, a suo supporto, di noi dell'Istituto di ingegneria urbanistica dello stesso Ateneo. Così, di quei fatti, io ho il solo ricordo diretto di averlo talora scorto transitare in zona.

Mentre ho chiara la memoria di una specifica cerimonia cui assistetti vent'anni dopo, in Montecitorio, nella quale Giulio Andreotti – Presidente del consiglio durante quella sua esperienza milanese – gli rese grazie «... ora per allora...» della disponibilità prestata in quei frangenti.

Fu nel '78 che mi volle in una operazione in *fieri*.

In aspettativa dal servizio nell'università, era allora esperto presso il Ministero degli affari esteri per la Cooperazione culturale, scientifica e tecnica. E in quel momento tentava un'attività in Giordania. La cosa mi sembrò incerta... avventurosa. E in sostanziale conflitto con i tanti stimolanti e fecondi compiti accademici che in quei tempi svolgevo in Milano. Declinai, così motivandolo l'invito. Ne seguì un sorriso freddo.

Columbo, che sapeva le mie ragioni – e, credo, le condividesse – se ne preoccupò.

Il professor Giuseppe Pellizzi – urbanista mancato ma meccanico agrario di successo e prestigio, direttore dell'Istituto di ingegneria agraria nella relativa Facoltà dell'Università di Milano dove, pur anche assistente di Tecnica urbanistica nel Politecnico, ero incaricato di Pianificazione e organizzazione del territorio, e che lo conosceva – si burlò della mia dabbenaggine donchisottesca: dava per rovinata la mia carriera. Beguinot... è vendicativo!

Non fu così. Seguirono però anni di ostentata disaffezione, anche concretizzata nell'ignorarmi nel susseguente – invece ben fondato e solido – programma di attivazione della Facoltà di Pianificazione urbana e regionale dell'Università del Cairo (peraltro non opponendosi a che partecipassi, con ruolo determinante, alla formazione dei relativi ricercatori egiziani negli *stage* nel Politecnico di Milano). E nell'82, quando si conclusero i lavori delle Commissioni per il conferimento, in prima valutazione, dell'idoneità a professore associato, essendo lui Presidente di quella che mi aveva riguardato, giunse a Milano – per l'annuale seminario nel Corso di aggiornamento –

Beguinot non era vendicativo ma certamente uomo di potere

portandomi, con squisita gentilezza, copia del lusinghiero giudizio collettivo riconosciutomi e congratulandosi con me... se non con calore, con sentita convinzione.

Nell'86 si conclusero i lavori della commissione di concorso per professore di prima fascia cui, sull'onda del precedente successo – da *outsider* – avevo partecipato. E che inaspettatamente – ma pure riportando un lusinghiero giudizio collettivo – vinsi.

Lui non era membro di tale commissione. Mi dissero che non aveva caldeggiato il mio successo. Ma che neppure l'aveva boicottato. Non si congratulò con me.

Nell'88, in Potenza – dove, nell'Università della Basilicata, avevo preso servizio –, l'incontrai. Vi era invitato a tenere un seminario dal carissimo amico e collega professor Renato Fucella, suo allievo. Mi diede del tu. Gli risposi col tu.

Partecipai al seminario. Lui sembrò sciogliersi. L'anno dopo lo invitai ad un nostro evento in Brescia, dove mi ero appena trasferito nella locale Università. Ne fu entusiasta.

Seguirono dieci anni magnifici.

Nella sede di ingegneria di Brescia, di cui ero fra i fondatori, le cose andavano benissimo per la nostra disciplina. Viepiù stimata sia in dipartimento che in città, gli studenti la prediligevano per studiarla e per laurearvisi. L'attività scientifica produceva frutti apprezzati nella comunità scientifica nazionale e internazionale e i primi giovani del mio assistentato fiorivano nel sapere e nel saper fare ricerca e didattica, così distinguendosi tra i coetanei di altre scuole.

Organizzavamo frequenti eventi convegnistico-seminariali.

Cui sempre lo invitavo a partecipare con ruolo – per anzianità e prestigio – apicale. E lui – sempre – rispondeva, con prontezza e fervore.

Mostrava il più vivo consenso per quanto facevo. E sempre mi invitava a partecipare – in posizione via via emergente – ai primari suoi eventi, in Napoli e Roma. E sollecitava i colleghi di altre sedi a farmi spazio - pure in posizione via via emergente - nei loro.

Mi fece compartecipe di plurimi progetti di ricerca (CNR, MIUR, UE), così procurando – anche cospicue – risorse al mio gruppo di lavoro. E, così irrobustendolo, a farlo sempre più sveltare.

Non ne condividevo l'entusiasmo per obiettivi che, se di sicura presa massmediatica, ritenevo di vacua consistenza disciplinare (la città della pace, la città interetnica, una nuova carta dell'urbanistica, ...). Ma – rifuggendo di occupare il cuore della tematica –, pur partecipandovi con convinzione, ne esploravo ed esaltavo un contorno (lui voleva chiarezza sulle metropoli mondiali, io dimostravo che Brescia era l'archetipo di una nuova tipologia urbana: la metropoli regionale; lui operava per la città cablata, io esploravo le valenze urbanistiche di una nuova tecnologia di trasporto collettivo: la metropolitana leggera;...).

L'acme della magnificenza del nostro rapporto fu nel '96 quando, eravamo in Roma, dopo le più ampie lodi, mi propose di divenire – a livello nazionale e internazionale – il suo vice assoluto e

*Lui voleva chiarezza
sulle metropoli mondiali*

esclusivo, ricomprendendo in me tutti i vari mandati che fino allora aveva attribuito ad altri (e che i più – disse – lo deludevano).

Ne fui basito, ben più atterrito che lusingato. Se la prospettiva era infatti, per certi versi, esaltante, prepotentemente cozzava contro la mia natura di uomo – da sempre e per sempre – libero da ogni etichettatura e condizionamento. Volle interpretare il mio sbigottimento come riguardo verso i luogotenenti del momento. E ne mostrò apprezzamento.

Tutto finì nel '99. Era un concorso a cattedra, cui teneva.

Collegi mi vollero in commissione. Non per contrastarlo – i suoi *desiderata* erano comunque scientificamente ed eticamente condivisibili – ma per evitare che si infierisse nei giudizi collegiali su concorrenti coi quali era in dissidio.

Ci riuscì, ma costò la rottura. Il gelo del commiato, quella sera, mi disse che tutto era finito.

Nel '06 tentai una ricucitura. L'occasione fu l'evento di celebrazione, organizzato da Gianluigi Sartorio nel Politecnico di Milano, del cinquantennale del “Corso di aggiornamento (per laureati) in Urbanistica tecnica” - nel contempo intitolato, con motivo, allo scomparso Vincenzo Columbo. Corso, evidentemente, fatale nei nostri rapporti.

Un comune amico mi aveva spinto. Gli andai incontro per abbracciarlo. Uno sguardo me ne fece desistere.

Non lo incontrai più.

Alla quiescenza, Clemente e Columbo ebbero l'emeritato. Lui no. Seppi che, nella sua facoltà, nessuno ne aveva avanzato proposta: si disse che era stata presenza divisiva. La storia non potrà non occuparsi di lui. Ma non ora, è presto.

La storia si occuperà di lui

ROBERTO BUSI

roberto.busi10@gmail.com

Roberto Busi, è professore emerito, ordinario a r. di “Tecnica e pianificazione urbanistica” nell'Università degli Studi di Brescia.

UN NUOVO APPROCCIO CULTURALE

Il presente da rendere sostenibile

di GIUSEPPE RAIMONDO

Ormai è inevitabile pensare che questo momento storico si presenti come uno spartiacque, una linea di crinale sulla quale è possibile trasformare un problema che ci ha investito in pieno, in una possibilità concreta di sviluppo e in una necessità per chi utilizza gli ambienti naturali trasformati dall'uomo, ovvero le nostre amate città. Esse sono fatte di organismi complessi, con interazioni sempre più difficili da gestire e che necessitano sempre più di reali processi semplificativi.

Credo che uno degli atteggiamenti più costruttivi per superare indenni questa pandemia sia quello di essere positivi e di vedere il bicchiere mezzo pieno. Negli ultimi anni, in cui la vita si è fatta sempre più frenetica in nome e per conto esclusivamente del nostro modello economico, mai abbiamo avuto tanto tempo per riflettere in maniera costruttiva su quali siano stati gli errori perpetrati nel passato e come tracciare una reale rotta di cambiamento per il futuro, ma non intendo quello lontano ma quello più immediato.

Durante la mia carriera ho sentito spesso parlare di ultimatum per il modello città e dei suoi paradigmi di sviluppo, ma quello che si pensava giusto 12 mesi fa è stato rimesso completamente in dubbio da nuove problematiche. Abbiamo il dovere di farlo perché abbiamo passato interi decenni a specchiarci nelle nostre convinzioni e nel nostro benessere, lamentandoci troppo anche quando le cose andavano meravigliosamente bene, adagiandoci sul progresso e non pensando troppo a come poteva essere il futuro oltre un palmo dal nostro naso. Abbiamo il dovere di farlo se non vogliamo essere ricordati come la generazione più egoista della storia, se consideriamo che il modello capitalistico è crollato nelle sue intenzioni più nobili in quanto non rappresenta più la possibilità per tutti di realizzarsi ma, permette nella maggior parte dei casi a soggetti di arricchirsi a discapito di altri, e soprattutto, perché nel pieno dell'era che stiamo vivendo ovvero quella dell'antropocene, il 10 dicembre scorso è arrivata la conferma che la Terra è artificiale. Sì, avete capito bene il nostro magnifico Eden è artificiale. Secondo la ricerca israeliana pubblicata sulla rivista internazionale Nature, nel 2020, il peso dei manufatti artificiali ha superato quello degli esseri viventi e il dato che più deve far riflettere è che la plastica pesa il doppio degli animali, 8 miliardi contro 4. Alla luce di questa notizia mi sembra ovvio che il costruito e quello che si costruirà, deve essere concepito con un approccio culturale completamente differente soprattutto rispetto alla natura che ci circonda. Il modello fin qui adottato, e mi riferisco allo sviluppo compulsivo delle metropoli e superme-

Il peso dei manufatti artificiali ha superato quello degli esseri viventi

tropoli contemporanee, ha da sempre tentato di controllare la natura come parte del mondo artificiale rimandando da decenni al famoso concetto di sviluppo sostenibile, cioè quel modello di crescita proiettato a qualche decennio basato su tecnologie talvolta discutibili e comunque insostenibili in quanto come obiettivo finale hanno sempre quello del profitto. Quindi, sulla scorta di queste riflessioni credo che il termine “futuro sostenibile” sia solo una scusa per cercare di rimandare il problema ambiente sulle generazioni successive senza mai risolverlo definitivamente. La pandemia in corso, ci ha fatto capire chiaramente che i modelli che (continuiamo) a perseguire sono completamente sbagliati perché non abbiamo una visione complessiva e integrale delle risorse naturali a nostra disposizione. Dobbiamo smettere di pensare che la natura si possa controllare come parte del mondo artificiale, ma essa cambia con il trascorrere delle stagioni e del tempo e questa qualità deve entrare a farne parte nelle nostre visioni, dei nostri progetti e nei nostri stili di vita. Mi domando, perché abbiamo smesso di fare le manutenzioni più semplici alle strade di quartiere, alle aree boschive e tutte quelle componenti del sistema urbano che vanno in difficoltà o che vengono annullate quando ci sono le ormai più frequenti bombe d’acqua? Perché pensiamo che un pannello di silice o un cappotto termico costituito da polimeri e materiali difficilmente smaltibili possano risolvere il problema del riscaldamento globale? La realtà è che tutti questi paradigmi introdotti nei decenni scorsi, non hanno fatto altro che abusare del termine di sostenibilità che di fatto oggi non si sa più cosa sia in nome e per conto del prodotto interno lordo. Per vivere in armonia con la natura che ci circonda non dovremmo far altro che “progettare”, “pianificare”, prenderci cura di ciò che ci circonda. La buona pratica della progettazione e della pianificazione ci permetterebbe di creare edifici passivi che, attraverso la corretta esposizione e l’utilizzo di materiali locali e degradabili nel tempo, nell’immediato siano in grado di darci risposte concrete in termini di sostenibilità e vivibilità degli ambienti progettati. Dobbiamo realizzare architetture che, attraverso un processo di realizzazione e dismissione di CO2 prossimo allo zero, abbattano alla fonte l’inquinamento di una filiera da sempre energivora. Questo è il **“presente sostenibile”**, un modello immediato, concreto, alla portata di mano e che rappresenta l’unico modello di sviluppo equo e democratico. Per fare questo è necessario perseguire e premiare la qualità nella progettazione che ad oggi si riduce a sprecare risorse di tempo e intellettuali, nell’evitabile gincana burocratica di misure e incentivi che non hanno mai alcuna visione organica e di qualità. Visioni appunto, bramiamo idee di città belle ed efficienti da vivere non da domani, ma da oggi.

Il presente sostenibile è un modello immediato, equo e democratico

GIUSEPPE RAIMONDO

giusepperaimondo@ragoffice.it

Giuseppe Raimondo, è laureato in progettazione architettonica e urbana. Da sempre impegnato nella ricerca e in progetti di reingegnerizzazione a qualsiasi scala. Ha collaborato con importanti studi di progettazione e partendo dai suoi contributi ha avviato un progetto volto a definire nuovi scenari e stili di vita più sostenibili per la città post pandemia “Negativi Urbani”.

CINAFRICA: LE FRONTIERE DEL COLONIALISMO COSTRUTTIVO

Le nuove frontiere dello scenario geo-politico

di ROSSANA DISTEFANO

Lo scenario geopolitico mondiale indica l’Africa come protagonista assoluta della storia del prossimo ventennio: entro il 2050 la popolazione africana raddoppierà la consistenza raggiungendo i due miliardi e mezzo di persone, pari a circa un quarto della popolazione della terra. Il riscatto africano sta per realizzarsi anche grazie ad una nuova classe dirigente che sta emergendo dopo decenni di dittature e regimi dispotici.

Le analisi delle prime settimane del 2021 indicano la Cina come la prima potenza mondiale, con un anticipo di circa quindici anni del primato rispetto alle previsioni. Ed intanto Pechino, malgrado la pesante crisi di credibilità nei confronti dell’Occidente dovuta al suo ruolo nella pandemia, rafforza i suoi legami con l’Africa attraverso il summit straordinario dello scorso mese di giugno rilanciando la solidarietà Africa-Cina contro il Covid-19¹. Ma la storia dei rapporti fra questi due mondi - apparentemente lontani - è cominciata molto tempo fa come dimostrano i resti di ceramica scoperti in varie regioni africane, una per tutte il Sahel. La fratellanza sino-africana ha alla base un denominatore comune: un ruolo nel passato della storia coloniale occidentale vissuto dalla parte del più debole, dell’aggredito; un sentimento di revanscismo le conduce, negli anni ’50 dello scorso secolo, ad un cammino ravvicinato, schivando alleanze potenzialmente pericolose e prendendo distanze da blocchi costituiti: il dato innegabile è che il mondo di oggi rispecchia fedelmente il prodotto delle vicende del passato.

Il “Celeste Impero” era un mondo chiuso e misterioso, forse non così pacifico come leggenda vuole, sicuramente curioso verso l’Occidente ma non interessato alla sua intromissione. L’Europa invece guarda con desiderio all’apertura dei porti cinesi per approvvigionarsi di metalli preziosi e, nella seconda metà dell’800, la prima “guerra dell’oppio”² sarà lo stratagemma con cui l’Inghilterra salvaguarderà l’equilibrio commerciale Londra-Canton-India. La crescente domanda di tè doveva essere controbilanciata da una merce altrettanto richiesta dalla Cina: così in cambio di argento nobile si incoraggia l’importazione di oppio

Il “Celeste Impero” era un modello chiuso e misterioso

¹ Dall’inizio di dicembre 2020 è iniziata la vaccinazione di massa in Marocco con il prodotto dei laboratori Sinopahrm.

² La prima guerra dell’oppio (1839-1842) si concluse con il Trattato di Nanchino che prevedeva la cessione all’Inghilterra di cinque porti cinesi oltre alla cessione dell’isola di Hong Kong.

destinato al consumo di una popolazione inconsapevole ed ingenua, che causa una vera e propria emorragia nelle casse imperiali. La sconfitta dell'Impero, incapace di trattare e comprendere l'importanza del prezzo richiesto con interlocutori più astuti e preparati - gli Inglesi -, avverrà soprattutto sotto il profilo diplomatico, ed i trattati che conclusero questi conflitti - la seconda guerra dell'oppio si colloca tra il 1856 e il 1860) furono detti "inequali" in quanto fortemente discriminatori nei confronti degli asiatici sotto il profilo del diritto internazionale.

Ma i cugini giapponesi non furono da meno: costretti in una striscia di territorio montuoso, da sempre guardano alla rigogliosa piana della Manciuria come nutrice e zona di espansione naturale anche se la loro infiltrazione ha uno stile del tutto diverso da quello occidentale: lontani dall'immorale commercio dell'oppio, sopperiscono con il piccolo commercio ai bisogni quotidiani dei fratelli di razza, aggiungendo una garbata propaganda intellettuale a favore della loro emancipazione. E' questo il fenomeno del *pan mongolismo* che si esprime con l'introduzione di ritrovati più moderni nelle arretrate manifatture cinesi da cui gli stranieri vengono esclusi, ma soprattutto è un rapporto che non si avvale dei discriminatori privilegi giudiziari imposti unilateralmente dall'invasore occidentale³. Il commerciante cinese "ante litteram" fondava gli accordi sulla base della semplice buona fede e, privo di scrupoli e diffidenza, concludeva gli affari senza richiedere prove scritte; così veniva puntualmente condannato dal giudice di turno: questa forse l'origine del disprezzo provato da un popolo spogliato e deriso, sentimento covato sì in sordina ma in qualche caso esacerbato⁴ verso l'invasore straniero.

La storia del colonialismo in Africa è ben nota: un filo continuo dall'XI secolo fino ad arrivare all'apice nella seconda metà del XIX con la conferenza di Berlino (novembre 1884-febbraio 1885) che sancì a tavolino l'ultima spartizione territoriale dell'Africa precedente la nascita degli organismi di tutela sovranazionali a favore dei dominatori europei: tutte le potenze occidentali, anche quelle di rango minore, si sono misurate nello "*scrumble for Africa*". Una caccia spietata a uomini e risorse che ne ha devastato la società ed il territorio compromettendo gli anni futuri, lasciandola, almeno formalmente, libera dopo una serie di guerre sanguinose nel 1994 quando il Sudafrica, ultimo paese africano, ottenne l'indipendenza.

Una caccia spietata
a uomini e risorse
sta cambiando il destino
del mondo

³ La clausola di "extraterritorialità" imposta nelle controversie commerciali, imponeva che le questioni venissero trattate innanzi a rappresentanti diplomatici occidentali: il che significava che il giudice, non conoscendo la lingua cinese, non poteva ascoltare la ragione della parte cinese.

⁴ Famosa la rivolta dei Boxers: una delle sette segrete sorte intorno alla metà del XVII secolo, formata da partigiani della vecchia dinastia dei Ming e da fanatici reazionari intenzionati a mantenere vivo l'odio verso gli stranieri. I Boxers cominciarono la loro attività con attentati a personaggi politici europei e ben presto il carattere politico della setta ebbe il sopravvento su quello religioso.

Partendo dalla condivisione di esperienze simili, sebbene non coincidenti, per disparità di collocazione geografica, strategie geopolitiche o magari elementi casuali, Cina ed Africa si sono trovate unite da un sentimento di rivalità, in virtù del quale la Cina, a partire dalla metà del ventesimo secolo ha intrapreso relazioni diplomatiche con un gran numero di paesi africani⁵.

LA RICERCA DEL CONSENSO

Dobbiamo necessariamente ritornare ai conflitti sino-giapponesi: il primo si colloca dal 1894 al 1895, nasce dalla preoccupazione del Giappone nei confronti dell'espansionismo russo nella Cina settentrionale ed in Corea, si conclude con la vittoria dell'impero nipponico e con il trattato di Shimonoseki (17 aprile 1895) che prevede la cessione della penisola di Liaodong, parte della Manciuria, Taiwan e le Isole Pescadores⁶, oltre ad una cospicua somma come risarcimento dei danni di guerra dovuta dalla Cina. Tale frangente definisce il sorgere dell'imperialismo giapponese e del suo potere dominante in Asia. La seconda guerra fra i due paesi asiatici, iniziata nel 1937, con la successiva adesione del Giappone nel 1940 al patto Tripartito con Il Regno d'Italia ed il Terzo Reich tedesco, confluisce fisiologicamente nel secondo conflitto mondiale. A fasi alterne, fra il 1927 ed il 1950, la Cina era peraltro vessata da una cruenta guerra civile fra le opposte forze del Guomintang - partito nazionalista guidato da Chiang KaiShek⁷ - che aveva posto la sede del suo governo nella città di Nanchino, ed il neo-nato partito comunista cinese che dal 1921 era espressione dell'Esercito di Liberazione del Popolo con a capo Mao Zedong. I due schieramenti riuscirono per un breve momento - nel 1937 al culmine dell'aggressiva invasione nipponica - a formare un fronte comune firmando una tregua che consentì loro di respingere il nemico.

Terminata la seconda guerra mondiale la Cina sedette al tavolo dei vincitori ma la guerra civile continuò fino al 1° ottobre 1949 allorché Mao Zedong ne ebbe vittoria e venne proclamata la Repubblica Popolare Cinese. Quanto a Chiang KaiShek, questi si ritirò con il partito nazionalista nell'isola di Taiwan; da quel momento si verificò il fenomeno della "Two Chinas Policy" ovvero della politica delle due Cine. Infatti, conclusosi il problema bellico, rimaneva comunque il contrasto politico fra due entità statali particolarmente acuitizzato dal periodo della Guerra Fred-

⁵E' utile il richiamo alla Conferenza di Bandung (Indonesia) svoltasi nell'Aprile 1955, convocata su iniziativa di Birmania, India, Pakistan, Ceylon, Repubblica Popolare Cinese e Indonesia che accolse la presenza di ben 29 Paesi "del sud del mondo", contrari alla colonizzazione e con simili caratteristiche di povertà ed arretratezza. A torto fu anche definita la "Conferenza dei Paesi non allineati" poiché in realtà molti di essi appartenevano alla sfera bipolare.

⁶ Questi possedimenti torneranno alla Cina dopo la fine della seconda guerra mondiale.

⁷ Chiang KaiShek era l'erede spirituale di quel medico illuminato - SunYaTsen - ritenuto il padre della Cina Repubblicana.

La Cina, a partire dalla metà del ventesimo secolo, ha intrapreso relazioni diplomatiche con i Paesi africani

da, in cui la Cina Popolare era sostenuta dall'Unione Sovietica, mentre quella Nazionalista trovava l'appoggio degli Stati Uniti. Entrambe pretendevano la legittimazione assoluta operando le scelte strategiche più idonee ad ottenerla.

Diventava essenziale in tal senso il riconoscimento ufficiale dell'una o dell'altra da parte delle altre entità statali, principio che si lega indissolubilmente al concetto di sovranità in diritto internazionale. Il seggio della Cina presso le Nazioni Unite fu occupato per più di venti anni da Taipei – sede della Cina Nazionalista: presumibilmente la storia recente dell'ascesa degli assolutismi incuteva timore – la seconda guerra mondiale ne aveva lasciato ampia traccia – oppure si guardava al fallimento della rivoluzione culturale di Mao che avrebbe dovuto portare al “grande balzo in avanti” mai avvenuto. Soltanto nel 1971, con la Risoluzione n.2758, l'Assemblea Generale delle Nazioni Unite proclamava la Cina Popolare l'unico governo legittimo. Questi anni furono fondamentali per il lavoro svolto ad intessere quelle relazioni fondanti e produttive che Mao Zedong, morendo il 9 settembre 1976 avrà il tempo di preparare in vista del risultato che oggi è sotto gli occhi di tutto il mondo.

RADICI E OBIETTIVI

Le relazioni economiche fra Cina ed Africa affondano le radici proprio negli anni '70 del secolo scorso, allorché Pechino offrì la sua partnership in termini esattamente raddoppiati rispetto agli aiuti allocati da Mosca per il continente africano, attraverso una diplomazia sempre più energica, nel tentativo di accrescere il suo potere nel sistema internazionale in pieno clima bipolare. Anche oggi la Cina di Xi Jinping, come quella dei predecessori – da Jiang Zemin a Hu Jintao -, continua a puntare sul rafforzamento dell'amicizia in modo da legittimare il modello politico di “socialismo con caratteristiche cinesi” fondato sull'idea di una fratellanza sino-africana come emancipazione dal colonialismo occidentale attraverso dei punti di forza:

- Acquisizione di materie prime
- Apertura di mercati emergenti
- Supporto africano nelle istituzioni internazionali

Per quanto riguarda le materie prime, la Cina riceve dall'Africa più del 30% del volume di importazione di petrolio, rame, uranio, coltan, oro, argento, platino e legname. Per la leadership cinese, tuttora conforme all'ideologia maoista dell'autosufficienza, è fondamentale poter contare su una disponibilità energetica e alimentare continua, cioè quantità sufficienti di risorse ad un prezzo accessibile. La Cina non può permettersi una crisi energetica per ragioni economiche e di politica interna: il partito comunista ha infatti basato la propria legittimità sul nazionalismo e sulla capacità di assicurare una prosperità materiale crescente e senza interruzioni.

La Cina riceve dall'Africa una gran quantità di materie prime

Il secondo punto fa riferimento alla potenzialità rappresentata da nuovi mercati idonei ad assorbire la sovrapproduzione del sistema economico cinese: in Africa sono stati fatti investimenti in settori chiave come le infrastrutture, le telecomunicazioni, il tessile, il turismo e l'industria agroalimentare. Senza contare l'accattivante possibilità di aggirare le politiche restrittive delle quote commerciali: poiché i Paesi occidentali limitano le importazioni di merci dalla Cina, gli imprenditori cinesi aprono le fabbriche in Africa e, avvalendosi di macchinari propri ma di personale locale attribuiscono legittimamente ai capi prodotti il marchio "made in Africa" con conseguente facilitazione di vendita nei mercati USA e nella UE.

L'ultimo richiamo si riferisce all'importanza strategica dell'Africa quanto a vantaggi numerici: val la pena ricordare che parliamo del più grande raggruppamento di Stati – ben cinquantatré – e della tendenza preponderante a votare in blocco in contesti multilaterali come l'ONU e le relative Agenzie. I voti africani si sono rivelati infatti essenziali per Pechino nell'escludere Taiwan⁸ dall'adesione All'Organizzazione Mondiale della Sanità ma anche per determinare l'assegnazione delle Olimpiadi del 2008 o dell'Expo di Shanghai nel 2010, occasioni solo apparentemente più ludiche, in realtà di forte impatto per la propaganda politica.

L'OCCIDENTE PERDE IL TRENO PER LA FERROVIA DELLA LIBERTÀ

L'aiuto occidentale versato a favore del continente africano fra il 1960 ed il 2000 è stimato in 400 miliardi di dollari; purtroppo questi contributi non solo non hanno prodotto incrementi negli investimenti di capitale straniero ma hanno sortito il controproducente effetto di accrescere il debito pubblico dei Paesi africani interessati dai finanziamenti. In particolare negli anni '90, in pieno corso neo-liberista, i Paesi occidentali hanno di fatto obbligato l'Africa a sottostare alle regole dell'aiuto vincolato al raggiungimento di un risultato prefissato e nei termini previsti dalle loro regole; questa condizione era vissuta più come un *diktat* che come liberalità ed interpretata da molti come un nuovo tipo di sovranità a scapito dell'autonomia di nazioni che si erano da poco affrancate dalla colonizzazione. Per questo motivo, alle soglie del nuovo millennio, il debito di molti paesi africani esplose, ed i componenti del G8 di allora, su pressione di Tony Blair, caddero nell'errore politico di rilanciare una "rinascita africana" attraverso uno stile del tutto identico alla nefasta retorica coloniale di vecchio stampo: questa offriva decisamente il fianco alla contro retorica di matrice sino-africana. Così, negli stessi anni in cui USA e UE chiedono all'Africa di spalancare le porte alla globalizzazio-

La Cina ha puntato ad uno scambio alla pari con il continente africano

⁸ La Repubblica Popolare Cinese considera Taiwan parte integrante del suo territorio quindi non le riconosce alcuna capacità di scelta autonoma. Lo stesso vale per altre regioni di forte aspirazione indipendentista come lo Xinjiang o la stessa Hong Kong.

ne di interesse prettamente occidentale, la Cina punta ad uno scambio alla pari.

Prendiamo il caso della Guinea che possiede la maggior riserva di bauxite del mondo ma non ne può trarre un adeguato arricchimento in quanto il minerale viene esportato senza essere trasformato, quindi non crea alcun valore aggiunto alle entrate del Paese. Mentre giganti come Alcoa e Alcan⁹ hanno indietreggiato e rinunciato alla lavorazione in loco per la insufficiente erogazione elettrica necessaria al processo di trasformazione e la UE ha tagliato gli aiuti adducendo la mancanza di democrazia nel Paese, i fondi cinesi hanno permesso di scavare nuove miniere e costruire dighe, centrali elettriche, una raffineria e la strada ferrata. Gli africani rimborsano i cinesi in materie prime come la bauxite e si ottiene la famosa formula del prestito “winwin” in cui tutti vincono.

L'alleanza auspicata da Mao Zedong fin dagli anni '60¹⁰ ha lasciato una traccia ancora visibile in Africa: la ferrovia Tazara detta anche “freedom railway” rappresenta il progetto cardine finalizzato alla causa rivoluzionaria ed antimperialista a sostegno dei movimenti di liberazione africani in un momento in cui la Cina era isolata dal punto di vista diplomatico. Si trattò di uno sforzo colossale intrapreso nonostante il Paese avesse subito rovesci disastrosi anche per il fatto che Mao sottoponeva alle esigenze politiche ogni decisione economica; erano gli anni in cui la Cina si riprendeva con fatica dalla rovinosa politica del “grande balzo in avanti” caratterizzato dalla collettivizzazione delle terre e la creazione delle *comuni agricole*, responsabili della morte per fame di decine di migliaia di persone.

Furono inviati ingegneri e lavoratori meccanici per dotare la Tanzania di una ferrovia funzionante e liberare lo Zambia della dipendenza del porto di Durban: la ferrovia, lunga quasi duemila chilometri, richiese un investimento di circa 400 milioni di dollari ed i lavori, avviati nel 1969, terminarono nel 1975; è tuttora in funzione con partenza da Dar Es Salam ed arrivo a nord di Lusaka, capitale dello Zambia. Ha contribuito a migliorare la distribuzione commerciale verso altri paesi dell'Africa meridionale, quali Angola e Mozambico, e fu presentata da Pechino come “un regalo della Cina ai nostri fratelli africani”. All'epoca vennero mandati in Africa cinquantamila operai per completarne la costruzione, di cui alcune decine morirono nel corso dei lavori. Nel 2001 la Cina si è offerta di addestrare gratuitamente un nutrito gruppo di tecnici ed ingegneri, che, a distanza di un quarto di secolo, prestarono opera di recupero e manutenzione all'impianto.

Le opere cinesi in Africa sono la testimonianza di uno scambio alla pari

⁹ Alcoa è la società statunitense terza nella classifica mondiale per la produzione di alluminio mentre la canadese Alcan è una delle più antiche aziende minerarie al mondo dal 1902. Fra i due colossi è stata spesso ventilata una unione commerciale.

¹⁰ Era stato l'Egitto di Nasser nel 1956 il primo paese africano a riconoscere la Repubblica Popolare Cinese.

IL FORUM PER LA COOPERAZIONE CINA-AFRICA

Gli aiuti allo sviluppo elargiti da Pechino agli Stati africani sono progressivamente aumentati negli anni '90, fino a giungere al 2006 concordemente ritenuto l'anno **chiave** della Cina in Africa, in cui il governo cinese si impegnò a raddoppiare la sua assistenza per il successivo triennio. L'intenzione fu ufficializzata durante uno dei forum per la cooperazione Cina-Africa (FOCAC) tenutosi a Pechino. Il forum viene istituzionalizzato nel 2000 e funge periodicamente – ad oggi se ne sono verificati sette – da cartina tornasole sull'evoluzione dei rapporti di cooperazione. L'ultimo Focac svoltosi a Pechino nel settembre 2018, poteva contare sulla presenza di ben 53 paesi africani, ovvero la quasi totalità – eccezion fatta per l'ex Swaziland, unico paese africano che intrattiene relazioni con Taiwan. Il Presidente Xi Jinping ha presentato le otto iniziative che guideranno le azioni sino africane nei prossimi tre anni:

- Promozione industriale
- Connettività infrastrutturale
- Facilitazioni commerciali
- Ambiente
- Formazione
- Sanità
- Società civile
- Sicurezza

Per ciascuno di questi temi il Presidente ha citato alcuni aspetti fondamentali:

- Sviluppo di varie zone di cooperazione economica e commerciale per facilitare gli scambi coinvolgendo maggiore interazione con le imprese private.
- Un piano di cooperazione con l'Unione Africana¹¹ per alimentare gli obiettivi dell'Agenda 2063 e della "One belt one road" – volti entrambi ad implementare reti infrastrutturali e commerciali valide a promuovere il commercio e l'integrazione.
- Facilitazioni commerciali per l'importazione dall'Africa di prodotti diversi dalle risorse naturali; un fondo speciale è stato creato per promuovere questa iniziativa con lo scopo di ridurre il deficit commerciale africano nei confronti della Cina.
- Definizione di 50 progetti per la promozione dell'ambiente, in particolar modo su questioni relative al cambiamento climatico ed alla protezione di specie di animali a rischio.

Il forum per la cooperazione Cina-Africa del 2006 è il momento chiave della cooperazione

¹¹ L'Unione Africana è un'organizzazione nata nel 2002 con sede ad Adis Abeba (Etiopia) con lo scopo di intervenire nei conflitti interni relativi a genocidio, crimini di guerra e crimini contro l'umanità. Ne fanno parte tutti gli Stati africani.

- Istruzione e formazione tecnico-professionale rivolta ai giovani che saranno ospitati nei paesi africani di alto interesse per la Cina.
- Rafforzamento dei progetti esistenti in ambito sanitario, in particolare quelli relativi alle malattie trasmissibili.
- Interazioni fra cittadini, organizzazione della società civile ed i media cinesi e africani su cui Pechino insiste molto da almeno un decennio, nella convinzione che coscienza e fiducia reciproca servano a ridurre i conflitti.
- Programmi di cooperazione per la sicurezza tramite missioni di peacekeeping delle Nazioni Unite per combattere pirateria e terrorismo e proteggere gli interessi commerciali.

SOFT POWER

Il fatto che la Cina sia divenuta importatrice diretta di petrolio ed altre materie prime contestualmente al debutto internazionale delle multinazionali cinesi – di stampo governativo – ha indotto l'opinione collettiva a ritenere la penetrazione in Africa una vera e propria offensiva cinese, classificata dai media occidentali come un colonialismo rivisitato per le caratteristiche di razionalità economica e pianificazione al livello centrale che la contraddistingue; la stessa teoria definisce l'Africa come un continente passivo in cui si giocano le strategie economiche altrui.

La realtà può essere molto diversa: prendiamo il caso di Nigeria ed Angola in cui la presenza cinese è fortissima. In entrambi i casi si tratta di regimi patrimoniali, sistemi di dominazione personalizzati, - instabili per natura – in cui chi governa si avvantaggia delle risorse statali¹² per derivarne benefici personali e mantenere i necessari rapporti clientelari. La posizione più debole e quindi di maggior rischio, in tale frangente, è in verità quella dei cinesi le cui sorti di investitori vengono indirizzate all'interno delle elites politico-economiche. Dunque questi modelli, che rappresentano la sintesi di quella interazione nota come “risorse naturali in cambio di infrastrutture” perdono decisamente la nota di passività; al contrario il governo angolano ha saputo usare i finanziamenti agevolati per rafforzare la propria condizione, sia in rapporto alle opposizioni interne che per quanto riguarda la sovranità commerciale e legale, riuscendo a manipolare le relazioni commerciali da trarne lui stesso, e non gli attori esterni, il massimo beneficio.

Insito nel concetto di *soft power* è il tema del miglioramento di immagine della Cina all'estero, purché avvenga in modo reattivo ma senza forzare l'esportazione di valori e modelli di sviluppo. L'Africa ha rivestito un'importanza rilevante in tal senso, in quanto “piattaforma di prova” per la misurazione dell'attrattiva e della credibilità della Cina presso la comunità internazionale. Tutto questo alla luce del principio della non interferenza e non-

Il miglioramento di immagine della Cina in Africa assume una importanza rilevante

¹² Si tratta dei cosiddetti *Rentier States*

condizionalità che sono i metodi più classici del colonialismo: il disinteresse cinese verso le politiche interne degli stati africani, beneficiari di assistenza nello sviluppo a prescindere dalla concezione manichea che siano dalla parte dei “buoni” o dei “cattivi”, ha fatto sì non solo che il leader dei paesi interessati abbiano gradito questa modalità, ma ha anche stimolato il resto del mondo – soprattutto quello occidentale – a mettere in discussione gli antichi metodi di approccio aggressivo. La retorica cinese tende insomma a suggerire un tema di confronto con l’Occidente, visto con gli occhi di un passato comune segnato da sottosviluppo e manomissione altrui, enfatizzando il principio del mutuo vantaggio ed autopromuovendosi al ruolo di “potenza responsabile”.

LA TRAPPOLA DEL DEBITO

La Cina detiene più del 20% del debito africano, corrispondente ad oggi a circa 150 miliardi di dollari. Tra le accuse rivolte negli ultimi anni dagli Stati Uniti e dall’Europa alla condotta della Cina in Africa, vi è la facilità con cui Pechino ha avviato prestiti impossibili a questi Paesi che vengono poi messi alle strette dal meccanismo del diretto controllo cinese su qualunque infrastruttura il cui finanziamento non possa essere restituito¹³.

I pagamenti sono spesso effettuati con forniture di materie prime e gli accordi prevedono aggiustamenti in base alle variazioni del prezzo sul mercato: negli ultimi decenni l’Angola ha contratto debiti per oltre 19 miliardi che dovrà sostenere con forniture di petrolio.

Anche il progetto della “Belt and Road”, la nuova via della seta, pilastro della politica di Xi, nobilita la posizione dell’Africa, che è stata integrata nell’Agenda 2063 con il progettuale inserimento di una rete ferroviaria continentale ad alta velocità ed un’area di libero scambio commerciale. Fin dal giugno 2017 è stata inaugurata la “Madakara Express”, fra le città di Nairobi e Mombasa, con la previsione di un prossimo collegamento fra Kenya, Uganda, Tanzania, Rwanda, Burundi, Etiopia e Sud Sudan per un’estensione totale di tremila chilometri ed un investimento di quattro miliardi di dollari: anche in questo caso il Kenya rischierebbe di perdere il porto di Mombasa, a favore di Pechino, se non riuscisse ad onorare le rate del debito.

Gibuti invece è di fatto un Hub strategico per la Cina che vi ha già installato una base militare piuttosto vicina a quella statunitense: la posizione geografica straordinariamente strategica, la rende un osservatorio speciale per il controllo dello stretto di Babel-Mandeb, tratto di mare di importanza cruciale per giungere nel Mediterraneo tramite il canale di Suez, transitando dall’Oceano Indiano. In questo modo la Cina potrà controllare la rotta delle sue navi commerciali e difenderle dalla pirateria diffusa nel Corno d’Africa; in previsione di ciò a Gibuti è stata già

*Alla Via della Seta,
l’Italia può avviare
la Via del Cotone*

¹³Il porto di Hambantota in Sri Lanka è stato sottratto da Pechino alla sovranità nazionale per 99 anni.

costruita una linea ferroviaria di rapido collegamento tra il porto stesso ed Addis Abeba.

Il debito africano riveste però un problema anche per la Cina: la sua esposizione finanziaria esterna – che ad oggi si attesta sul 300% del Pil - si accresce ogniqualvolta viene iniziato un nuovo progetto in Africa; si tratta di fatto di un rischio enorme visto che la liquidità proviene da banche cinesi, ma la restituzione dovrebbe arrivare dalla meno garantite banche africane. Pertanto, in caso di insolvenza, si prospettano tre diversi scenari:

- La Cina ristruttura il debito riparametrandolo in un più lungo periodo e consentendo così ai debitori di trovare i fondi necessari.
- Il debito africano viene riconvertito in quote azionarie di aziende locali o nuovi investimenti in altri settori come banche o telecomunicazioni.
- Nel caso più estremo, la bancarotta, le banche cinesi vendereanno i loro crediti inestinguibili ad altri soggetti interessati ad agire nello stesso mercato – cessione del credito -.

ROSSANA DISTEFANO
rossana.distefano@virgilio.it

Rossana Distefano, è laureata in Scienze Politiche, Dottore di ricerca in Geopolitica presso l'Università di Pisa. Nello stesso ateneo è cultore presso la cattedra di Storia e istituzioni del Paesi afro-asiatici. È spedizioniere doganale iscritta all'Albo Compartimentale di Firenze. Attualmente si occupa della ripresa dei rapporti commerciali e non con la Libia, collaborando con gruppi imprenditoriali della costa tirrenica.

UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI SALERNO

L'esperienza del Dipartimento di Scienze Economiche e Statistiche di Salerno

A cura di **ROCCO GIORDANO,**
FABIO CARLUCCI

L'esperienza del Dipartimento di Scienze Economiche e Statistiche dell'Università di Salerno del Corso di Economia del Turismo e dei Trasporti, tenuto da Fabio Carlucci e Rocco Giordano è testimoniata da alcuni stralci dei project work finali che i discenti, organizzati in gruppi, hanno elaborato sui temi loro assegnati:

LA LOGISTICA URBANA DELLE MERCI

Il lavoro tratta temi specifici, quelli generali e delle politiche europee in particolare, la digitalizzazione per migliorare i trasporti delle merci. L'ultima parte mette a confronto le facilitazioni europee e i divieti delle città italiane per la distribuzione delle merci.

IL CASO ITALIA

Le restrizioni generalizzate alla circolazione dei veicoli merci all'interno dei comuni delle aree urbane italiane possono contribuire alla frammentazione dei carichi e alla riduzione dell'efficienza nelle operazioni logistiche, a seguito dell'aumento dei giri e del numero di mezzi in circolazione. Ciò rischia di vanificare gli obiettivi di riduzione di traffico e di inquinamento e mina l'efficienza nell'utilizzo di mezzi e persone da parte delle imprese in un'ottica di ottimizzazione dei costi. Tra le principali criticità nella distribuzione urbana delle merci:

- Orari di accesso e circolazione;
- Autorizzazioni e permessi per situazioni specifiche.

Uno dei punti di criticità è il mancato coordinamento tra i comuni delle tipologie di mezzi e degli orari di accesso oggetto dei provvedimenti di limitazione, che comporta la mancata ottimizzazione e razionalizzazione dei passaggi dei mezzi. La presenza di punti vendita della GDO (*Grande Distribuzione Organizzata*) e al dettaglio all'interno della città consolidata e delle aree più sensibili e fragili dal punto di vista urbanistico, così come l'esplosione dell'e-commerce, fa emergere la necessità da parte dei trasportatori di dotarsi di mezzi adeguati per raggiungere il cliente finale sia in termini di dimensione, sia di tipologia di carburante utilizzato in modo da rispondere anche alle esigenze di quei clienti localizzati in aree dove sono in vigore importanti re-

*L'esplosione
dell'e-commerce
fa emergere le criticità
dell'autotrasporto*

strizioni in materia di trasporto (es. ZTL) oltre che vincoli strutturali delle reti stradali. Già nel 2013 un esame della realtà distributiva nei Comuni aveva messo in evidenza la disarmonia e frammentarietà territoriale e temporale dei provvedimenti che regolano la distribuzione urbana delle merci e la conseguente difficoltà degli attori logistici di operare nelle città in modo efficace ed efficiente, nel rispetto dei limiti introdotti dalle amministrazioni per il contenimento dell'inquinamento atmosferico e della congestione del traffico. Un ulteriore tema, particolarmente critico per la GDO, è quello relativo ai divieti nazionali di circolazione dei mezzi sopra le 7,5 tonnellate fuori dai centri abitati emanati annualmente dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che hanno impatti notevoli sulla distribuzione urbana delle merci. Tali divieti, imposti nei fine settimana e nei giorni festivi, coincidono in realtà con i giorni di picco lavorativo per il settore della GDO. Per un servizio di approvvigionamento continuo ed efficace degli esercizi commerciali e dei centri di deposito, aperti 7 giorni su 7, risulta necessario non interrompere i flussi di rifornimento anche a fronte delle limitate capacità di stoccaggio dei punti vendita. Infatti, molti retailers sono impossibilitati a stoccare grandi quantità di merce nei propri magazzini/punti vendita e sono quindi costretti a chiedere un rifornimento quotidiano, che si rende necessario soprattutto nei fine settimana e nelle festività, che sono appunto i giorni di maggior afflusso della clientela. La conseguenza di questi divieti si traduce in un raddoppio dei veicoli merci in circolazione nelle città nei giorni dal lunedì al venerdì, a causa del maggior numero di consegne da effettuare. C'è dunque una reale esigenza di superare un approccio al governo della mobilità delle merci basato solo su restrizioni relative alla circolazione dei veicoli, attraverso un impegno da parte delle aziende a lavorare sull'ottimizzazione degli spostamenti e dei carichi, e da parte della pubblica amministrazione di adottare politiche che incentivino l'utilizzo di veicoli con elevati standard di eco-sostenibilità e che affrontino in maniera sistemica la mobilità delle merci e delle persone. È importante, pertanto, che tale complessità sia affrontata attraverso un confronto sistematico tra i diversi attori pubblici e privati al fine di scongiurare soluzioni proposte come risposta solo alle spinte dell'opinione pubblica. È assodato, infatti, che nella maggior parte dei casi misure esclusivamente basate sui divieti non si configurano come misure strutturali atte a risolvere il problema dell'inquinamento e della congestione delle aree urbane.

La logistica urbana delle merci svolge un ruolo essenziale nell'economia delle città in quanto influenza la competitività dei settori della produzione e del commercio e costituisce essa stessa un'attività economica che crea occupazione e produce reddito. Affrontare in maniera sistemica e strutturale la logistica urbana delle merci consente altresì di incidere positivamente sulla qualità della vita, permettendo di contenere le emissioni in atmosfera e di ridurre la congestione stradale. A tal fine è importante analizzare esperienze positive di City Logistics nazionali ed estere

La logistica urbana delle merci è la sfida dello sviluppo sostenibile

come ispirazione per le scelte da attuare nelle aree urbane, consapevoli che ogni territorio ha le proprie specificità.

ASSUNTA ATTANASIO
GIUSEPPINA CACCIOPPOLI
ILENIA MARIA CECALA
DARIA KUKARKINA
GIULIA SESSA

IL TURISMO IN UN SISTEMA GLOBALE

I temi trattati sono quelli della connettività delle reti per facilitare i servizi e l'ICT come fattore di innovazione unitamente ai social per lo sviluppo del turismo.

DISINTERMEDIAZIONE TURISTICA

L'avvento di Internet ha inciso significativamente sull'incontro tra la domanda e l'offerta turistica.

Dopo lo sviluppo e la creazione delle OTA (online travel agency) si è assistito all'avvento della "disintermediazione turistica", un fenomeno che con i suoi effetti positivi e negativi, ha impattato sul settore mettendo in crisi il ruolo della distribuzione turistica tradizionale.

Con il termine disintermediazione turistica, si fa riferimento quella particolare tendenza con la quale i venditori dei servizi finali (alberghi, bed and breakfast, compagnie aeree, ecc.), pubblicizzando in maniera diretta le proprie strutture e i propri servizi, riducono i passaggi di acquisto del cliente finale escludendo i vari intermediari (O.T.A., agenzie di viaggio) dal processo di prenotazione.

La tendenza ad allontanarsi dai grandi portali di intermediazione a causa dei costi aggiuntivi si sta diffondendo sempre di più. In ogni caso, tale tendenza, non si è affermata definitivamente in quanto questi ultimi sono aggregatori di offerta, garantiscono **sicurezza e affidabilità** al cliente e danno un'enorme visibilità alla struttura turistica.

Disintermediare non significa rinunciare a questi importanti portali, bensì riuscire ad investire sul digitale per ricevere una buona percentuale di prenotazioni direttamente sul proprio sito. Infatti, la disintermediazione comporta altrettanti vantaggi:

-Ridurre i costi ed aumentare il fatturato: Per il servizio che viene offerto, le OTA richiedono una commissione molto alta, Booking ad esempio arriva fino al 18%. Se tutte le prenotazioni arrivassero da Booking, questo vorrebbe dire rinunciare al 18% di fatturato. Ricevere più prenotazioni dirette vorrebbe dire, allo stesso tempo, poter garantire un prezzo inferiore al cliente e non dover corrispondere la commissione a Booking. Questo si tradurrebbe in una riduzione di costo d'acquisizione cliente, un aumento di fatturato e risparmio per il cliente.

-Fidelizzare il cliente: questo è reso possibile grazie al contatto diretto tra organizzazione turistica e consumatore, pertanto si

Il processo della disintermediazione turistica

potrebbe agire in termini di marketing relazionale, ponendo molta attenzione sulla relazione.

-Differenziarsi dai concorrenti: In un mercato come quello odierno, in cui dai concorrenti.

Sui portali, è difficile poter inserire più dettagli e poter esprimere il proprio valore aggiunto.

Sul proprio sito invece si possono mettere in evidenza tutti quei fattori che rendono unica la tua struttura, comunicare efficacemente con i clienti fidelizzati e quelli potenziali, riuscendo ad esprimersi al meglio.

-Sistema informatici, automatizzati: nel travel business sono presenti questi sistemi automatizzati per la gestione della prenotazione e acquisto di biglietti aerea, ma anche per la prenotazione di hotel, auto a noleggio ecc., i quali regolano in tempo reale i prezzi, ed ottengono tutta una serie di informazioni sempre crescenti nel tempo.

Questi risultati si ottengono però lavorando su lungo periodo, differenziandosi e investendo nelle principali attività di **digital marketing**: creazione di un ottimo sito, content marketing, analisi SEO, social media, email marketing.

Grazie al digitale, iniziano a configurarsi scenari che sarebbe stato difficile immaginare prima, si è in grado di controllare una parte significativa dei flussi economici turistici e di avvicinare efficacemente l'offerta alle esigenze espresse dalla domanda turistica.

ALFANO DONATO PAOLO
AMBROSONE CHIARA
DE SIO MARTINA
GOREA DENNISSA ELENA
MARESCA BENEDETTA
SAULLE ROSSELLA

L'ACCESSIBILITÀ E LA CONNETTIVITÀ DELLE RETI

Il tema della accessibilità è trattato attraverso l'analisi del caso Flixbus che sta migliorando l'accessibilità dei servizi di TPL trattandolo in modo preventivo e indagando con il Transport manager della struttura sulle prospettive che si aprono.

I SERVIZI DI TPL E L'ESPERIENZA A FLIXBUS

Se precedentemente abbiamo illustrato il trasporto pubblico locale e i suoi punti deboli, in questo capitolo ci soffermeremo in particolare sul caso Flixbus. Ma che cos'è Flixbus? Si tratta di un servizio di trasporto privato, fondato da tre giovani imprenditori tedeschi, che si è distinto negli ultimi anni grazie all'innovazione della sua offerta. Flixbus ha cambiato il modo di viaggiare di milioni di persone in Europa, poiché è un connubio unico tra startup tecnologica, piattaforma di e-commerce e azienda di trasporti che in pochissimo tempo ha creato la rete di autobus intercity più estesa d'Europa. L'obiettivo è quello di fornire ai clienti un

*Flixbus, qualche elemento
in più di conoscenza*

reticolo fitto e ben strutturato, dando loro la possibilità di viaggiare tra grandi hub e città medio-piccole offrendo la più ampia varietà di partenze, soprattutto tenendo in considerazione le richieste degli utenti. Il successo dell'azienda si fonda sulla digitalizzazione dei mezzi di trasporto tradizionali. Con un sistema di prenotazioni all'avanguardia, l'App FlixBus, il Wi-Fi gratuito e la tracciabilità via GPS, è stata creata una nuova modalità di trasporto. Flixbus cerca sempre di stare al passo con i tempi apportando migliorie in termini di efficientamento nella gestione dei veicoli e nella conduzione degli stessi. Gli autisti utilizzano un'applicazione per la gestione delle corse che è in continua evoluzione, grazie al team di sviluppatori interni che intercetta le migliorie necessarie e le rende attuabili. Flixbus tiene molto a cuore l'aspetto ambientale, infatti quando viene effettuata una prenotazione on-line sul sito, verrà chiesto se si desidera versare un contributo ambientale per la compensazione delle emissioni CO2, opzione che appare dopo aver selezionato la propria tratta. Le emissioni di CO2 derivanti dal viaggio vengono poi calcolate in base alla distanza e al numero esatto di chilometri. Al momento della prenotazione, l'importo calcolato viene automaticamente addizionato al prezzo del biglietto, per un valore dell'1-3% circa del prezzo di viaggio. L'importo sarà investito in un progetto certificato, per far fronte al cambiamento climatico, in conformità con gli standard ambientali internazionali e compenserà la corrispondente quantità di emissioni di CO2. È dimostrato che gli autobus FlixBus sono efficienti in termini di consumo di carburante ed emettono un livello estremamente basso di gas a effetto serra. Ma è difficile viaggiare senza produrre alcuna emissione di CO2 in assoluto, anche utilizzando l'autobus più ecologico che c'è.

MARIA PILAR PALMIERI
CARLOTTA RICCIARDI
GIUSEPPINA ROVIEZZO
ROBERTA SCALA

L'ECONOMIA DEL MARE

Il lavoro dà un'ampia lettura della economia del mare, analizzando il tema normativo e quello delle funzioni dei porti italiani.

GLI OBIETTIVI

Ad oggi solo poche nazioni in Europa sfruttano adeguatamente e in maniera sostenibile il mare, una risorsa che crea posti di lavoro, valore e ritorno economico. Si comincia solo adesso a capire la loro potenzialità come sorgente di queste risorse, infatti si parla di **Blue Growth**. Termine dietro il quale si cela la collaborazione europea di investimento nella consapevolezza di quale importante risorsa sia il mare per finanziare progetti innovativi dedicati alla Blue Economy, detta anche Economia del Mare. La missione è quella di dare vita ad un sistema integrato che veda il porto come elemento di accesso all'entroterra, con idoneo apparato stradale e ferroviario al suo servizio, in grado di assicurare elevati standard di servizi di mobilità sia passeggeri che merci. Il sistema portuale dovrà inoltre essere sviluppato in modo sostenibile in sinergia con i comparti economici coinvolti e con la vocazione propria del territorio. Importante è, inoltre, sottolineare che l'Italia è al centro del Mediterraneo con i suoi 8mila km di coste.

Gli obiettivi del piano per l'attività portuale sono graduati nel tempo, man mano che si creeranno le condizioni strutturali:

– **Recuperare centinaia di migliaia di contenitori** destinati al nostro paese ed alle regioni limitrofe, che, invece, scelgono di arrivare ai porti del Nord Europa sin qui più competitivi. I container, che hanno rivoluzionato il modo di trasportare le merci, un sistema per velocizzare e standardizzare lo stivaggio delle navi, quelli che vediamo giacere nei grandi porti o a bordo degli autoarticolati, esso ha contribuito fortemente allo sviluppo di quei fenomeni economici e sociali che chiamiamo globalizzazione e che hanno trasformato completamente l'economia e la nostra vita quotidiana. Durante l'era dei container è aumentata enormemente l'accessibilità di aree una volta marginalizzate rispetto ai grandi traffici mondiali, si sono rese accessibili materie prime, forza lavoro, mercati di consumo che prima erano separati da costi del trasporto proibitivi e dalla vera e propria mancanza di collegamenti ampliando le dimensioni del mercato globale. Qualunque oggetto della nostra vita quotidiana oggi "incorpora" migliaia di chilometri di navigazione, dal telefonino alle banane. Oggi, infatti, si stima che nel mondo circolino oltre 20 milioni di container, che vengono riempiti in un angolo del pianeta, sigillati, trasportati, sdoganati, svuotati e pronti a fare un altro viaggio su un autocarro, un treno o una nave per andare da tutt'altra parte. Si potrebbe dire che, sotto il profilo di un'economia circolare, i container siano già un buon esempio di continuo riutilizzo. Il valore di questo obiettivo varia a seconda della efficienza della retroportualità e può oscillare da 2 a 4 miliardi di euro;

*La Blue Economy
è un sistema integrato
che in Italia è incompiuto*

– **Rappresentare il capolinea di alcune linee di traffico**

Nel quadro mondiale, anche l'Italia registra performance interessanti nel commercio internazionale e nei traffici marittimi ma allo stesso tempo presenta non pochi problemi con cui sarebbe tempo che si confrontasse. Tutti i dati di traffico mostrano una presenza di rilievo del Mezzogiorno nel nostro commercio marittimo (45%), ma se il Paese effettuasse investimenti portuali per aumentare le capacità e attrazione si potrebbe fare di più (+10%) generando un impatto sul valore aggiunto prodotto dalla filiera marittima pari a ulteriori 3,2 miliardi di Euro. L'obiettivo dell'attività portuale è quello di rafforzare il ruolo dei porti italiani nei rapporti con i Paesi non europei del bacino mediterraneo, ovvero con i Paesi del Maghreb e dell'Africa settentrionale in generale. Nonostante un peso in termini assoluti ancora modesto, gli scambi commerciali tra Europa e Nord Africa stanno acquistando una sempre maggiore rilevanza. In particolare, gli scambi tra Italia e Nord Africa si sono intensificati negli ultimi anni, superando il 5% dell'interscambio totale italiano, una percentuale superiore a quella registrata da Francia, Spagna e Germania.

– **Potenziare il settore della nautica e dello yachting**

accrendone il mercato. Con la nautica ci riferiamo all'insieme delle conoscenze, delle tecniche e dei mezzi relativi al trasporto sull'acqua per qualsiasi scopo esso sia perseguito. Il sistema nautico è caratterizzato da una grande dinamicità ed esso rappresenta per il nostro Paese uno dei segmenti dell'economia con maggiori prospettive di crescita, sia in termini di ricchezza che di occupazione. Uno dei pochi settori che è riuscito a reagire alla sfavorevole congiuntura economica degli ultimi tempi grazie alla capacità di assorbire lo shock negativo della domanda interna e all'efficienza sia produttiva che tecnologica delle unità locali. L'attività nautica stimola altre attività lungo tutta la filiera in un rapporto di circa 1 a 6. Basti pensare che quando una nuova impresa del settore nautico nasce, cresce e si posiziona all'interno dei mercati, altre sei ne ricavano diretto giovamento. Questo beneficio anche se si trasmette solitamente in forma lieve sulle attività della rete d'impresе, contribuisce all'interrelazione con gli altri settori di punta del Made in Italy: dal tessile all'arredamento, dalla domotica al nanotech, dall'aerospaziale all'elettromeccanica. Lo yachting, invece, è caratterizzato da un numero limitato di passeggeri (non più di 12) che sono autorizzati a ospitare insieme con un equipaggio ridotto, a rendere potenzialmente queste imbarcazioni veri e propri "messaggeri" della riapertura al turismo di alcune fra le più suggestive e affascinanti destinazioni marine del turismo internazionale. Lo yacht per sue caratteristiche è autonomo, autosufficiente, facilmente controllabile nei suoi movimenti, ma è al tempo stesso un concentrato di big spender. Esso rappresenta la fascia più alta del turismo di lusso che potrebbe agire da apripista per la rimessa in moto dell'intero comparto turistico italiano ed elemento di traino in particolare in quelle aree geografiche, in primis la Sarde-

*Potenziare i diversi settori
è facile a dirsi, difficile
a farsi*

gna, che corrono i rischi maggiori conseguenti l'emergenza Coronavirus.

– **Puntare**, attraverso nuove infrastrutture e modalità organizzative, **all'aumento dei volumi gestiti** che rendano conveniente la relazione diretta tra i porti liguri e dell'Alto Adriatico con l'Estremo Oriente. L'interesse verso questi traffici che vede ormai a portata di mano l'entrata in funzione della grande piattaforma contenitori ad alti fondali di Vado Ligure, è strategico, anche nella prospettiva di un rapido potenziamento delle infrastrutture logistiche alle spalle delle opere portuali. L'intenzione è propria quella di intensificare i rapporti commerciali con gli operatori dell'Estremo Oriente candidando Genova, la Spezia e Savona come alternativa ai porti del Mare del Nord per le merci che percorrono la "via della seta" ed entrano in Mediterraneo da Suez.

ANGELICA FARIELLO
NAJLAA FTISSI
MARIA FAUSTA DE VITA
ELENA MARTELLA
GIL MANFRIN
PHILÈMON GARNIER

LETTERA APERTA DI PIERO SANDULLI

Centocinquant'anni di Roma Capitale

di PIERO SANDULLI

Le date del 20 settembre 1870 e del 3 febbraio 1871 danno vita al completamento del percorso, iniziato nel 1848, in virtù del quale l'Italia cessa di essere soltanto "una espressione geografica" ed assume la piena dignità di Stato.

Del resto l'annessione di Roma al Regno d'Italia e la restituzione alla "città eterna" della sua primazia sulla penisola hanno determinato, anche per lo Stato Pontificio l'opportunità di staccarsi dal potere temporale per assumere il ruolo di guida ideale delle anime, elevando il suo potere da territoriale a spirituale e dilatando i confini della sua influenza morale all'intero pianeta.

Con il decreto del 3 febbraio 1871 mentre si completa il percorso che ha portato la capitale d'Italia a trasferirsi prima da Torino a Firenze (1864) e successivamente dal capoluogo toscano a Roma, allo stesso tempo si avvia il percorso che deve consentire a Roma di essere pienamente la capitale d'Italia.

Nel ricordare i centocinquanta anni di Roma capitale passati quasi sotto silenzio se si considerano i festeggiamenti e lo stimolo scientifico e culturale avutisi nel celebrare i cento anni, è necessario considerare che il cammino ancora da percorrere ancora molto lungo, data la quantità delle questioni che, da tempo, necessitano di una soluzione.

La vastità del territorio e il ruolo di una città che ospita al suo interno uno Stato, della cui rilevanza morale e spirituale si è detto, con tutti i complessi problemi che ciò comporta, anche sotto il profilo diplomatico (ospitare e garantire la sicurezza dei corpi diplomatici presso la Santa Sede).

Inoltre, Roma ha l'onore di ospitare la sede la F.A.O., organismo delle Nazioni Unite per l'alimentazione e l'agricoltura. Per questo sono imposti alla città compiti che le altre capitali europee non hanno, con notevole dispendio di energie, sia economiche, che legate all'impiego del personale atto a consentire e garantire le attività connesse a detto compito.

Malgrado queste peculiari complessità, a differenza di ciò che accade per altre capitali europee, Roma non ha uno *status* che garantisca il suo prestigioso e complesso ruolo di capitale. Nel tempo, si sono succedute solo normative assistenziali, di scarso contenuto e di minimo respiro, ma non si è mai voluto affrontare il tema, né sono ricercate soluzioni adeguate.

E' giunto il tempo di dotare la città di un ruolo consono al suo rilievo storico e culturale, (unico al mondo) che la metta anche in grado di adempiere ai compiti amministrativi ad essa riservati ed ad un tempo di essere meta turistica.

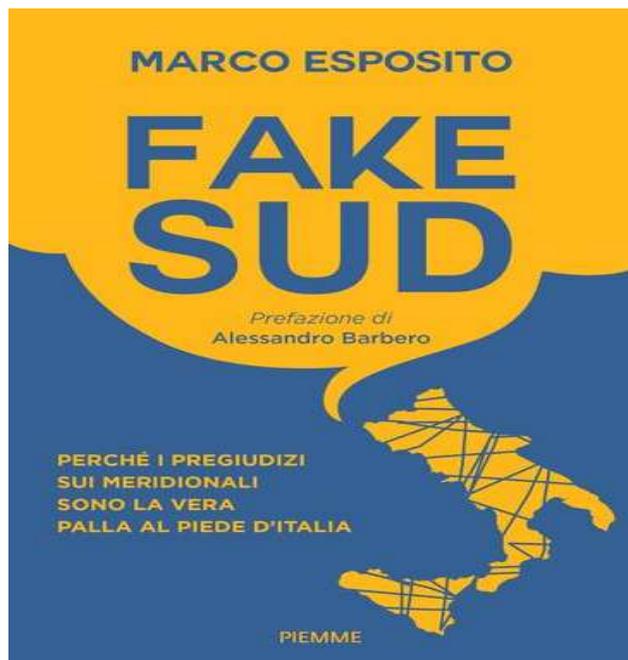
*Roma capitale
non ha uno status
che ne garantisca
il ruolo prestigioso
e complesso*

La vastità del territorio e la complessità dei problemi, che Roma è chiamata ad affrontare, possono risolversi, senza voler toccare l'impianto costituzionale del Paese (attività lunga e complessa), solo attraverso una legge speciale che, considerati i gravosi compiti assegnati alla città, realizzi a pieno il decentramento, dando poteri reali e capacità di spesa alle municipalità, enfatizzi il ruolo storico-culturale di Roma, creando un grande polo museale intorno al Campidoglio. Inoltre garantendo alla capitale d'Italia un "diritto di tribuna" nel Consiglio dei Ministri. Solo così si potrà dar vita al percorso virtuoso che deve restituire a Roma la primazia culturale sul mondo occidentale.

PIERO SANDULLI

segreteria@studiolegalepierosandulli.it

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



“Nel Mezzogiorno arrivano troppi soldi, che alimentano sprechi e inefficienze. Dipendenti pubblici in eccesso e scarsa voglia di lavorare, maggiore evasione fiscale e minor costo della vita: di fatto il Sud vive alle spalle del Nord”.

Questa è la sintesi dei pregiudizi dei commenti ufficiali che non “strizzano” i dati disponibili ma che commentano senza una analisi accurata. Questo l’incipit della presentazione sul risvolto di copertina del libro. La questione meridionale tra stanchezza e luoghi comuni. Un tormentone che da centosessant’anni indebolisce e intristisce il paese. Fantastico il solo immaginare che proprio in questi tempi di emergenza sanitaria, ma più ancora di pochezza della politica, rissosa e personalistica, si possa soltanto riprendere un dibattito –non parliamo di interventi– senza un’idea di futuro.

Il libro si fa leggere d’un fiato: parte dalla denuncia di antichi ma tenaci pregiudizi per poi entrare in tematiche nevralgiche quali la sanità, le infrastrutture e i trasporti, la distribuzione dei redditi, la fiscalità. Alcuni testardi, nonostante l’argomento sia da tempo fuori dall’agenda della politica attiva, persistono nella volontà di capire, spiegare, documentare il permanere e anzi l’accentuarsi di un dualismo scomodo e mortificante come ogni condizione di inferiorità. Sono, per dirla con l’autore, gli appassionati dei *Conti pubblici territoriali*. A questa fonte, nonostante la sua accessibilità e diffusione di gran lunga minore rispetto a siti implementati da privati, si rifà un piccolo gruppo di appassionati della verità, di allergici ai luoghi comuni, tra i quali l’A. cita Adriano Giannola, Presidente della Svimez, Roberto Napoletano, Direttore del Quotidiano del Sud, o Gianfranco Viesti e altri, che ostinatamente continuano ad osservare e a denunciare il multiforme divario tra le due Italie, le ambiguità e persino i sotterfugi che spesso lo motivano. Perché nacque il CTP? Di che si tratta?

La spesa pubblica. Nei primi anni ’90 l’Europa aveva deciso di finanziare efficacemente le aree con una ricchezza inferiore ai tre quarti di quella media europea con fondi aggiuntivi rispetto a quelli ordinari dei singoli stati membri. Nel caso, ad esempio, della Grecia, la cosa era facile, perché la ricchezza di quel paese era interamente inferiore al limite stabilito. Ma nel caso dell’Italia, così nettamente divisa, Bruxelles temeva che i fondi sussidiari finissero col sostituire quelli ordinari statali stanziati per le aree da sostenere. Fino al 1994 non esisteva una fonte di dati che documentasse in modo sistematico e aggiornato *quanti euro “vivono” in ciascun territorio*, in analogia, ad esempio, a ciò che l’ISTAT garantisce nel campo della demografia. Fu Carlo Azeglio Ciampi, cogliendo l’occasione delle esigenze conoscitive comunitarie, a decidere l’istituzione di una fonte trasparente sulla distribuzione territoriale dei soldi pubblici, appunto il *CPT*.

Tra il ’94 e il 2000 la popolazione residente al Sud era il 36% del totale; ma questa quota è diminuita negli anni, sia per il calo della natalità che per la ripresa di una forte migrazione verso il centro e il nord, questa volta estesa anche agli studenti universitari (e qui occorrerebbe accennare, se ne avessimo lo spazio, ai tagli dei finanziamenti agli atenei meridionali per effetto di discutibili criteri di valutazione). La percentuale della popolazione meridionale è scesa quindi al 34%, mentre la quota di superficie territoriale del Sud (40%) è rimasta ovviamente la stessa. Ma in considerazione di quei due numeri, 36 e 40, Ciampi aveva fissato al 45% la quota aggiuntiva europea rispetto al totale dei finanziamenti ordinari. *Se in un territorio ho binari, reti elettriche e fibra ottica scadenti, gli imprenditori si insedieranno in altre aree, più servite. Se raddoppio ovunque binari e reti, ho fatto qualcosa di utile ma non ho intaccato i divari, per cui le imprese*

continueranno a preferire le zone meglio attrezzate. Se invece l'Italia investirà nel suo Mezzogiorno il 45% delle risorse totali, riequilibrerà nel tempo i divari a vantaggio di tutti. Ebbene tra il 2000 e il 2018, su 19 anni, ben diciotto volte (con esclusione del 2015) non si arriva neppure a pareggiare la quota di popolazione residente al Sud, vale a dire il minimo per lasciare le cose come stanno. Quindi l'Italia in 18 anni su 19 ha investito in proporzione più al Centronord che nel Mezzogiorno, nonostante i fondi straordinari che per legge e per logica sono riservati in larga parte al Sud... Abbiamo pertanto la certezza contabile che l'Italia dal 2000 investe per allargare il divario.

Non è sufficiente dimostrare, conti territoriali alla mano, che lo stato spenda, in proporzione agli abitanti, più al Nord che al Sud. Un nordista potrebbe obiettare che al Nord incassa di più. Ma questo risulta dai CPT? Sì e no: è vero se sommiamo le tasse versate e le dividiamo per il numero di abitanti. Non è vero se le tasse versate le confrontiamo con il reddito. E non è vero, come spesso si sostiene, che i 172 miliardi che il Nord produce ma che non vede spesi nel proprio territorio vanno al Mezzogiorno. La gran parte di quella cifra (146 miliardi) è assorbita dal sistema Italia, per esempio le missioni militari, i contributi all'Unione europea e altri organismi internazionali, per gli interessi sul debito pubblico; questi ultimi, i rendimenti di BOT e BTP, tornano in massima parte nelle aree più ricche, cioè al Nord.

La sanità. Durante la fase acuta della pandemia da Covid19 del 2020, da un'inchiesta di SkyNews UK è risultato che un ospedale italiano per malattie infettive ha di fatto annullato le possibilità di contagio tra il proprio personale: il Cotugno di Napoli. Le testate nazionali, quando la danno, riferiscono la notizia come un'anomalia; la cosa sarebbe stata normale se si fosse trattato del Sacco o dello Spallanzani. Apprendiamo in questi giorni che la Regione Campania ha esaurito per prima le scorte di vaccino ad essa assegnate secondo l'incerto programma nazionale. L'emergenza del Covid19 ha confermato una realtà già intuibile: la sanità lombarda, puntando sulla medicina privata convenzionata, ha trascurato il sistema assistenziale pubblico capillare. Ma si sa anche che quella tanto vantata sanità regionale si è messa in luce anche per episodi di corruzione tra i più vistosi e qualche volta atroci, come, si ricorderà, la morte di persone sane sottoposte ad interventi per finalità puramente speculative.

Spezzare i pregiudizi non è facile ma è indispensabile, perché proseguire con sistemi sanitari sbilanciati produce danni che fanno male a tutti. *Abbiamo avuto l'occasione di capirlo nel marzo 2020: ... la Lombardia finisce sotto pressione ed è costretta a trasferire altrove i malati in terapia intensiva. Veneto ed Emilia Romagna sono anch'essi in difficoltà. Il Sud ha qualche posto e prova a fare la sua parte. Decine di lombardi sono curati in Puglia, in Calabria, in Sicilia. I racconti dei guariti sono toccanti, e tutti tradiscono un po' il pensiero comune: sono quasi sorpresi dall'essere stati accolti e curati al meglio.*

Esposito cita la domanda di Giovanni Floris a Milena Gabanelli, voce certamente non faziosa tra le tante (o poche, sempre le stesse?) che ascoltiamo nei dibattiti televisivi serali: *Esiste un interesse del Nord a che il Sud non si sviluppi (dal punto di vista sanitario)?* Risposta: *Il Nord ha certamente questo interesse. Attrae i pazienti dal Sud. E' un dato di fatto... Quindi certamente non ha interesse a spingere affinché la sanità del Sud migliori.*

Anche per la sanità i CPT consentono di seguire i flussi finanziari: dal confronto tra le undici regioni e le due province autonome del Centro nord e le otto regioni del Sud, dal 2000 ad oggi il Mezzogiorno avrebbe dovuto ricevere tra i 4 miliardi e mezzo e gli oltre 9 miliardi per eguagliare il Centro nord. Se questo non bastasse, tanti confronti maccheronici vengono fatti ignorando che spesso le regioni meridionali sono state commissariate, passando in tal modo ad un'amministrazione centralizzata, e che hanno subito tagli maggiori del resto d'Italia. *Dopo anni di chiusura di strutture dovuta ad algoritmi escogitati dal ministro della Salute del governo Monti, Renato Balduzzi, ormai il Mezzogiorno è strutturato per esportare malati, non per accoglierne.*

Nel 2018 la Lombardia balza in testa per spesa sanitaria pro capite, con 2530 euro contro i 1520 della Calabria. Ma com'è conteggiato dai CPT un euro assegnato alla Calabria ma girato alla Lombardia per pagare le cure di un calabrese in un ospedale lombardo? come un euro alla Calabria, visto che il servizio è reso a un calabrese, oppure come un euro alla Lombardia, visto che è lì che quell'euro viene speso? Viene fuori che l'euro è attribuito alla Lombardia, perché in quella regione viene speso sotto forma di stipendi e

servizi. Questo cambia tutto, prosegue l'A., *perché i soldi potrebbero essere assegnati con equità ai territori per poi essere spesi in modo squilibrato per effetto della libera scelta delle persone di spostarsi verso le strutture migliori o semplicemente perché si trovano in un'altra regione per lavoro, studio o turismo.*

Secondo l'osservatorio GIMBE sulla mobilità sanitaria interregionale, risulta che per il 2017 il valore delle compensazioni tra regioni ammonta a 4,6 miliardi di euro, una somma in grado di azzerare i divari regionali certificati dai CTP. Venendo ai dati della regione che incassa di più, la Lombardia, e di quella che paga di più, la Campania, la prima riceve dalla mobilità regionale 78 euro per abitante che servono a curare i non residenti (al netto della spesa che la Lombardia sostiene per curare i propri residenti che si recano in altre regioni). La Campania invece paga 55 euro (al netto dei non campani che si curano in Campania, *che pure esistono*, precisa l'A). La differenza tra le due spese regionali per abitante è di 487, cioè di 4,8 miliardi di euro all'anno. La Lombardia funzionerebbe altrettanto bene perdendo 487 euro per abitante, quindi 2,7 miliardi aggiuntivi all'anno?

Le infrastrutture. La possibilità di scelta tra Italo e Trenitalia non elimina il monopolio naturale con investimenti decisi dal governo spendendo i soldi delle imposte versate da tutti i contribuenti. La pianificazione di una rete ferroviaria è per sua natura una scelta politica, finanziata in massima parte con denaro pubblico. *Scegliere di fermare l'Alta velocità a Salerno, con i convogli che arrivano al deposito di Eboli (corsi e ricorsi), è segno di una volontà politica chiara. Oltre Eboli c'è un'Italia minore, che tale può restare. Puglia, Basilicata, Calabria e Sicilia – un'area più popolosa del Belgio – tagliate fuori da un sistema moderno di comunicazione che nella penisola iberica da decenni raggiunge Siviglia, cioè la stessa latitudine di Siracusa.* E così Napoli è catturata dal Nord e perde la connessione con il resto del Sud.

Per quanto riguarda poi i nodi, si pensi all'occasione finora sprecata delle ZES (zone economiche speciali), rappresentate dai porti e interporti e dalle aree ad essi connesse, per le quali le agevolazioni fiscali programmate non riescono a decollare. Il racconto prosegue toccando tanti altri punti, spesso con ironia: *A che servono le bugie? o L'errore del pendolo*, sull'inutilità del gioco al rimpiazzino. Argomentazioni approfondite, e sempre documentate, sull'evasione fiscale, sull'incapacità di spendere i fondi europei, sul federalismo, l'autonomia e la secessione. Una denuncia che non mancherebbe di destare grande scalpore in un paese più attento ma, soprattutto, con dei meridionali più vigili sulla loro sorte, più partecipi e responsabili come cittadini.

Peccato che nel vasto panorama offerto da questo lavoro, costruito con uno straordinario supporto di dati completato da un'appendice dall'azzeccato titolo *L'angolo di San Tommaso* (che raccomanda come fare buon uso delle fonti), manchi una visuale importante, quella sulla fabbrica dell'informazione, che è anche fabbrica della comunicazione, cioè del modo in cui l'informazione viene presentata e trasmessa. Le principali testate nazionali sono a Milano e a Roma: per la stampa Il Corriere della Sera e La Repubblica; per le emittenti la RAI e la Mediaset; questi centri non solo selezionano le notizie da diffondere, ma anche il modo in cui ciò deve avvenire, con gerarchie, enfasi o smorzature che spesso deformano, tacciono, insinuano; per motivi contingenti, o per dare al pubblico ciò che si aspetta, o ancora per meglio vendere i loro prodotti, col frequente risultato di consolidare i luoghi comuni. Se un serial televisivo si svolge a Napoli bisogna chela camorra quanto meno compaia; se si svolge a Palermo bisogna che la mafia sia protagonista. Se occorre un esperto, economista o medico che sia, lo si sceglie nelle università e, in tempi di Covid, negli ospedali a portata di mano, o al massimo nelle grandi città del nord, meglio connesse con i due centri dominanti. Così il Sud è oggetto, mai soggetto di informazione e perde visibilità nonostante i tanti studiosi autorevoli delle università e dei centri di ricerca meridionali. L'immagine del Sud, insomma, viene filtrata dall'Italia che conta, che lo racconta se, come e quando vuole, talvolta anche con imbarazzanti errori di geografia.

Il libro è nel complesso scrupoloso e convincente; poggia su una base documentale che lo rende autorevole. Da queste conoscenze e con queste convinzioni si potrebbe partire per un nuovo sforzo verso un'unità del paese non più soltanto formale, che si traduca impari opportunità per i giovani e per gli anziani, in un apparato per gli studi, la formazione e l'assistenza socio-sanitaria, in poli e reti infrastrutturali omogeneamente distribuiti.

Il rischio è che la dimostrazione *per tabulas* di tanta ingiustizia possa rinnovare tra i meridionali il pernicioso vittimismo. Invece una documentazione seria, completa e permanente è il punto di partenza della strada da seguire, a patto di affrontare due problemi pregiudiziali: il primo, la piena convinzione del Nord che senza il Sud il paese continuerà ad avere una fisionomia incompiuta anche in Europa; il secondo, la formazione di un ceto politico e dirigente meridionale in grado di fronteggiare la sfida; declinazione locale, questa, della generale pochezza e della litigiosità di una politica nazionale ignorante, rissosa, personalistica e inconcludente, a caccia perenne del consenso immediato e incapace, per questo, di costruire prospettive lungimiranti. Dunque due problemi chiari ma di difficile soluzione: un po' come intravedere la famosa luce all'uscita del tunnel senza avere però l'automobile - o le gambe - per arrivarci.

Un'osservazione finale: inadeguata la prefazione ad Alessandro Barbero, storico sulla cresta dell'onda, che forse per eccesso di prudenza non prende posizione, o lo fa (anzi non lo fa) dribblando, ironizzando, ma dicendo poco. Vogliamo credere che i suoi studi non abbiano toccato la - pur storica - questione meridionale, cosa del tutto legittima. Non vogliamo credere che tanto distacco sia dovuto ai suoi natali piemontesi, se non altro perché questo non sarebbe da storico. Solo un piccolo neo, comunque, di una lettura convincente e avvincente, ma soprattutto utile per vincere la pigrizia mentale.

LORETO COLOMBO
loretocolombo@libero.it

Loreto Colombo, è 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, Master e scuole di specializzazione, dirige CSE Journal online, rivista fondata sull'integrazione multidisciplinare della ricerca ai fini della compatibilità ambientale dei sistemi insediativi.



Il volume pubblicato da “Il Mulino” sulla base delle ricerche Conftrasporto-Confcommercio, richiama sotto molti aspetti la tesi, che sosteniamo da anni sui temi della mobilità e della Logistica. Non c’è peggior sordo di chi non vuole ascoltare. Il settore del Trasporto merci e Logistica ha bisogno di politiche attente e finalizzate non solo a infrastrutture ma soprattutto ai servizi.

Il nesso tra Trasporti e Logistica è talmente evidente e stretto nella logica di sistema che i trasporti sono diventati un tema settoriale e non più strategico come la logistica, che per essere efficiente necessita di una pianificazione attenta alla programmazione dei servizi ed efficace per soddisfare esigenze di clienti che chiedono servizi sempre più personalizzati. La reingegnerizzazione dei processi ha spostato di fatto la “catena di comando” dalla produzione al cliente.

La logistica pubblica, durante il periodo di blocco del Paese per la pandemia ancora in atto, deve al settore dell’autotrasporto se siamo riusciti a contenere i danni sul versante del commercio, soprattutto per le filiere alimentari e farmaceutica. I problemi sono ancora tanti e l’attenzione per il settore dei trasporti e logistica ancora poca. I trasporti e la logistica nelle politiche pubbliche devono poter assumere i valori che meritano per lo sviluppo del Paese!

Mariano Bella che ha curato il volume coglie, anche se in modo eterogeneo, questa specificità; la nota di Uggè e la testimonianza di Palenzona, danno una lettura sistematica del tema che trova il punto di forza nella presentazione di Gianni Letta quando scrive “Il libro documenta i momenti più significativi, ne riassume i temi più importanti, dando valore e sostanza alla parola trasporto” come fattore determinante di sviluppo.

Lui è stato testimone dei momenti più esaltanti delle politiche per il settore, dapprima con Paolo Uggè e successivamente con Bartolomeo Giachino, nel suo ruolo di Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio. Attento e tempestivo nelle problematiche da risolvere in un Governo che poteva e doveva avere maggiore coesione di intervento. Viceversa abbiamo assistito ad una dialettica politica che non coglieva gli aspetti di criticità del settore dell’autotrasporto e la necessità di accompagnare e sostenere le aziende e le imprese manifatturiere verso la logistica. Abbiamo cercato in tutti i modi di tenere la corda tesa del dibattito per dare valore aggiunto al lavoro di quanti si sforzano per tenere alta la bandiera dello sviluppo in Italia. I trasporti e la logistica sono la base dello sviluppo economico del Paese e confidiamo che il volume possa infatti far scoprire quello che stiamo testando tutti noi: i trasporti e la logistica devono assumere il valore che meritano per lo sviluppo del Paese. Quello che manca è la logistica pubblica!

ROCCO GIORDANO

r.giordanoeditore@gmail.com

Rocco Giordano, è laureato in Economia Marittima, dal 2001 al 2013 responsabile di Studi, Ricerche, Sicurezza e Formazione del Comitato Centrale Albo degli Autotrasportatori. Dal 2003 al 2005 Segretario Generale della Consulta Generale dei Trasporti e della Logistica. Dal 2010 al 2013 Presidente del Comitato Scientifico – Consulta Generale dei Trasporti e della Logistica.