

Sistemi di Logistica

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

Sistemi di Logistica

Anno XIV - n. 2

Giugno 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 Per andare oltre Draghi

[Rocco Giordano, Pasquale Persico]

POLITICA ECONOMICA

4 Lo spirito repubblicano del nuovo Governo

[A cura della Redazione]

TERRITORIO & AMBIENTE

22 Le Zone Economiche Speciali

[Andrea Crescente, Antonio Eduardo Favale, Rexhina Guza]

POLITICA DEI TRASPORTI

36 Milano Smart City e distribuzione alimentare

[A cura di Giorgio Spatti]

RECENSIONI

38 Il futuro dei sistemi portuali italiani di Pietro Spirito

[Rocco Giordano]

LETTERA APERTA

40 La primavera di Roma

[Piero Sandulli]

RIFLESSIONI PER LE NUOVE SFIDE

Per andare oltre Draghi

di ROCCO GIORDANO,
PASQUALE PERSICO

Leggendo il documento “Towards an enhanced Africa-UE Cooperation on Transport and Connectivity” che auspica un rafforzamento delle politiche dell’Africa e della Unione Europea -cooperazione soprattutto in materia di trasporti e connettività- si ribadisce la necessità, da noi più volte richiamata, di “allungare” la rete delle infrastrutture nel Mezzogiorno e dei servizi nel Mediterraneo attraverso lo sviluppo di corridoi intelligenti e multimodali a promozione degli insediamenti. Questa politica richiede una lettura attenta del territorio, in modo da creare le condizioni di una vera transizione ecologica, altrimenti resta solo uno slogan!

La raccomandazione chiave che ci viene di suggerire è la necessità che ci sia un impegno nella qualità degli investimenti e l’indirizzo di una politica strategica e riforme normative che siano capaci di definire percorsi chiari nella realizzazione di infrastrutture nel loro ciclo di vita completo, avendo presente gli aspetti economici e sociali dell’opera con grande attenzione alla sostenibilità ambientale ed ai servizi che è in grado di attivare. Questo significa avere attenzione non solo alla fase realizzativa ma operare un monitoraggio continuo, sia per gli aspetti normativi, ma soprattutto al ruolo ed ai servizi che è capace di produrre l’intervento sia sotto l’aspetto economico ma anche sociale in relazione al sistema economico e produttivo che vogliamo mettere a fuoco!

Più volte abbiamo ribadito il concetto del Mediterraneo e abbiamo lanciato il Polo Magnetico Sud nella logica del Mediterraneo che opera in alternativa alla Via della Seta, con un percorso inverso che abbiamo definito la Via del Cotone, che parte dal Mezzogiorno d’Europa per arrivare al continente africano: questa è la politica di connettività che vorremmo fosse adottata per una sostenibilità ecologica territoriale italiana partendo dal presupposto che una infrastruttura inadeguata è un deterrente dello sviluppo! Le reti infrastrutturali del Mezzogiorno sono inadeguate sia sotto l’aspetto materiale che immateriale, strumentale al loro adeguamento è la garanzia di una assegnazione delle risorse finanziarie necessarie e che pertanto il 25% delle risorse rese disponibile dal Recovery Fund siano rese disponibili, prima ancora della ripartizione ordinaria che assegna al Mezzogiorno il 34%. Occorre che i circa 100 miliardi che si rendono in questo modo disponibili siano gestiti per scuola, Università, Sanità, infrastrutture e servizi. A marzo 2021 è stato compilato, dal Centro Studi Regione Mezzogiorno Mediterraneo, il quadro di interventi per la riforma della Sanità nazionale, ovvero il riordino dei distretti sanitari. A giugno 2021 sarà completato il programma di interventi che riguarda le infrastrutture e servizi per la mobilità e la logistica per viaggiatori e merci. La scuola e l’Università che è un tema centrale e

di fondo, sarà avviato a partire da settembre 2021. Il Centro Studi Regione Mezzogiorno Mediterraneo ha la credenza giusta per aiutare il Prof. Draghi ed il Governo ad andare oltre Draghi. Questa premessa fa apparire Draghi in una veste diversa dall'uomo super che risolve i problemi. Non sarà facile ma crediamo 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 vuole divulgare, è capace di dare un sogno alla popolazione europea. Il sogno dovrà includere l'Europa delle Macroregioni. Abbiamo più volte sottolineato, 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. Occorre ispirare leggi e direttive con altre prospettive territoriali in una logica di macroregioni che tenga dentro la possibilità di riguardare al potenziale 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 prospettiva istituzionale che può favorire una larga governance orizzontale e verticale capace di far respirare le soggettività territoriali nel loro rinnovato modo di vedere la città e l'altra città, la finanza interna e la finanza internazionale. Abbiamo più volte ribadito, come Centro Studi, a partire anche dalle riflessioni fatte ad alta voce, come la visione per settori, che ha ispirato la politica economica negli ultimi anni, debba subire una completa metamorfosi a partire dall'approccio dei colleghi di economia e politica economica. Abbiamo bisogno di una nuova idea di città diffusa e funzionale ed ogni problema di logistica che ne amplia ed include almeno cinque; **la competenza, la ricerca, l'istruzione, l'ambiente, l'occupazione sono sfide che dobbiamo affrontare per lasciare il testimone dello sviluppo alle nuove generazioni**. Ci rendiamo conto per primi che è facile il dirsi ma è difficile far diventare prospettiva problemi che ci portiamo indietro da anni. Per questa ragione possiamo fare l'ipotesi che se il Presidente del Consiglio 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. Alla luce delle analisi sintetizzate, possiamo concludere che come Centro Studi auguriamo questa metamorfosi istituzionale per garantire alle nostre credenze una prospettiva operativa. Al Governo e Parlamento, che si dichiarano a vocazione europeista, chiediamo di saper affrontare le nuove prospettive territoriali, anche in chiave di visione di una maggiore coesione territoriale, Europa del Nord e quella del Sud.

ROCCO GIORDANO

r.giordanoeditore@gmail.com

PASQUALE PERSICO

ppersico@unisa.it

DISCORSO DI MARIO DRAGHI AL PARLAMENTO SUL PNRR

Lo spirito repubblicano del nuovo Governo

A cura della REDAZIONE

Pubblichiamo integralmente il testo con il quale il Presidente del Consiglio, Prof. Mario Draghi, ha illustrato al Parlamento il contenuto del Piano di resilienza e rilancio.

Il primo pensiero che vorrei condividere, nel chiedere la vostra fiducia, riguarda la nostra responsabilità nazionale. Il principale dovere cui siamo chiamati, tutti, io per primo come presidente del Consiglio, è di combattere con ogni mezzo la pandemia e di salvaguardare le vite dei nostri concittadini. Una trincea dove combattiamo tutti insieme. Il virus è nemico di tutti. Ed è nel commosso ricordo di chi non c'è più che cresce il nostro impegno. Prima di illustrarvi il mio programma, vorrei rivolgere un altro pensiero, partecipato e solidale, a tutti coloro che soffrono per la crisi economica che la pandemia ha scatenato, a coloro che lavorano nelle attività più colpite o fermate per motivi sanitari. Conosciamo le loro ragioni, siamo consci del loro enorme sacrificio e li ringraziamo. Ci impegniamo a fare di tutto perché possano tornare, nel più breve tempo possibile, nel riconoscimento dei loro diritti, alla normalità delle loro occupazioni. Ci impegniamo a informare i cittadini, con sufficiente anticipo, per quanto compatibile con la rapida evoluzione della pandemia, di ogni cambiamento nelle regole.

Il Governo farà le riforme ma affronterà anche l'emergenza. Non esiste un prima e un dopo. Siamo consci dell'insegnamento di Cavour: "... le riforme compiute a tempo, invece di indebolire l'autorità, la rafforzano". Ma nel frattempo dobbiamo occuparci di chi soffre adesso, di chi oggi perde il lavoro o è costretto a chiudere la propria attività. Nel ringraziare, ancora una volta il presidente della Repubblica per l'onore dell'incarico che mi è stato assegnato, vorrei dirvi che non vi è mai stato, nella mia lunga vita professionale, un momento di emozione così intensa e di responsabilità così ampia. Ringrazio altresì il mio predecessore Giuseppe Conte che ha affrontato una situazione di emergenza sanitaria ed economica come mai era accaduto dall'Unità d'Italia.

Si è discusso molto sulla natura di questo governo. La storia repubblicana ha dispensato una varietà infinita di formule. Nel rispetto che tutti abbiamo per le istituzioni e per il corretto funzionamento di una democrazia rappresentativa, un esecutivo come quello che ho l'onore di presiedere, specialmente in una situazione drammatica come quella che stiamo vivendo, è semplicemente il governo del Paese. Non ha bisogno di alcun aggettivo

*Il governo farà le riforme
ma affronterà anche
l'emergenza perché non esi-
ste un prima e un dopo*

che lo definisca. Riassume la volontà, la consapevolezza, il senso di responsabilità delle forze politiche che lo sostengono alle quali è stata chiesta una rinuncia per il bene di tutti, dei propri elettori come degli elettori di altri schieramenti, anche dell'opposizione, dei cittadini italiani tutti. Questo è lo spirito repubblicano di un governo che nasce in una situazione di emergenza raccogliendo l'alta indicazione del capo dello Stato.

La crescita di un'economia di un Paese non scaturisce solo da fattori economici. Dipende dalle istituzioni, dalla fiducia dei cittadini verso di esse, dalla condivisione di valori e di speranze. Gli stessi fattori determinano il progresso di un Paese. Si è detto e scritto che questo governo è stato reso necessario dal fallimento della politica. Mi sia consentito di non essere d'accordo. Nessuno fa un passo indietro rispetto alla propria identità ma semmai, in un nuovo e del tutto inconsueto perimetro di collaborazione, ne fa uno avanti nel rispondere alle necessità del Paese, nell'avvicinarsi ai problemi quotidiani delle famiglie e delle imprese che ben sanno quando è il momento di lavorare insieme, senza pregiudizi e rivalità.

Nei momenti più difficili della nostra storia, l'espressione più alta e nobile della politica si è tradotta in scelte coraggiose, in visioni che fino a un attimo prima sembravano impossibili. Perché prima di ogni nostra appartenenza, viene il dovere della cittadinanza. Siamo cittadini di un Paese che ci chiede di fare tutto il possibile, senza perdere tempo, senza lesinare anche il più piccolo sforzo, per combattere la pandemia e contrastare la crisi economica. E noi oggi, politici e tecnici che formano questo nuovo esecutivo siamo tutti semplicemente cittadini italiani, onorati di servire il proprio Paese, tutti ugualmente consapevoli del compito che ci è stato affidato.

QUESTO È LO SPIRITO REPUBBLICANO DEL MIO GOVERNO

La durata dei governi in Italia è stata mediamente breve ma ciò non ha impedito, in momenti anche drammatici della vita della nazione, di compiere scelte decisive per il futuro dei nostri figli e nipoti. Conta la qualità delle decisioni, conta il coraggio delle visioni, non contano i giorni. Il tempo del potere può essere sprecato anche nella sola preoccupazione di conservarlo. Oggi noi abbiamo, come accadde ai governi dell'immediato dopoguerra, la possibilità, o meglio la responsabilità, di avviare una Nuova Ricostruzione. L'Italia si risollevò dal disastro della Seconda Guerra Mondiale con orgoglio e determinazione e mise le basi del miracolo economico grazie a investimenti e lavoro. Ma soprattutto grazie alla convinzione che il futuro delle generazioni successive sarebbe stato migliore per tutti. Nella fiducia reciproca, nella fratellanza nazionale, nel perseguimento di un riscatto civico e morale. A quella Ricostruzione collaborarono forze politiche ideologicamente lontane se non contrapposte. Sono certo che anche a questa Nuova Ricostruzione nessuno farà mancare, nella distin-

*Conta la qualità
delle decisioni
ma conta anche il tempo
di attuazione*

zione di ruoli e identità, il proprio apporto. Questa è la nostra missione di italiani: consegnare un Paese migliore e più giusto ai figli e ai nipoti.

Spesso mi sono chiesto se noi, e mi riferisco prima di tutto alla mia generazione, abbiamo fatto e stiamo facendo per loro tutto quello che i nostri nonni e padri fecero per noi, sacrificandosi oltre misura. È una domanda che ci dobbiamo porre quando non facciamo tutto il necessario per promuovere al meglio il capitale umano, la formazione, la scuola, l'università e la cultura. Una domanda alla quale dobbiamo dare risposte concrete e urgenti quando deludiamo i nostri giovani costringendoli ad emigrare da un paese che troppo spesso non sa valutare il merito e non ha ancora realizzato una effettiva parità di genere. Una domanda che non possiamo eludere quando aumentiamo il nostro debito pubblico senza aver speso e investito al meglio risorse che sono sempre scarse. Ogni spreco oggi è un torto che facciamo alle prossime generazioni, una sottrazione dei loro diritti. Esprimo davanti a voi, che siete i rappresentanti eletti degli italiani, l'auspicio che il desiderio e la necessità di costruire un futuro migliore orientino saggiamente le nostre decisioni. Nella speranza che i giovani italiani che prenderanno il nostro posto, anche qui in questa aula, ci ringrazino per il nostro lavoro e non abbiano di che rimproverarci per il nostro egoismo.

Questo governo nasce nel solco dell'appartenenza del nostro Paese, come socio fondatore, all'Unione europea, e come protagonista dell'Alleanza Atlantica, nel solco delle grandi democrazie occidentali, a difesa dei loro irrinunciabili principi e valori. Sostenere questo governo significa condividere l'irreversibilità della scelta dell'euro, significa condividere la prospettiva di un'Unione Europea sempre più integrata che approderà a un bilancio pubblico comune capace di sostenere i Paesi nei periodi di recessione. Gli Stati nazionali rimangono il riferimento dei nostri cittadini, ma nelle aree definite dalla loro debolezza cedono sovranità nazionale per acquistare sovranità condivisa. Anzi, nell'appartenenza convinta al destino dell'Europa siamo ancora più italiani, ancora più vicini ai nostri territori di origine o residenza. Dobbiamo essere orgogliosi del contributo italiano alla crescita e allo sviluppo dell'Unione europea. Senza l'Italia non c'è l'Europa. Ma, fuori dall'Europa c'è meno Italia. Non c'è sovranità nella solitudine. C'è solo l'inganno di ciò che siamo, nell'oblio di ciò che siamo stati e nella negazione di quello che potremmo essere. Siamo una grande potenza economica e culturale. Mi sono sempre stupito e un po' addolorato in questi anni, nel notare come spesso il giudizio degli altri sul nostro Paese sia migliore del nostro. Dobbiamo essere più orgogliosi, più giusti e più generosi nei confronti del nostro Paese. E riconoscere i tanti primati, la profonda ricchezza del nostro capitale sociale, del nostro volontariato, che altri ci invidiano.

Il Governo nasce nel solco dell'appartenenza della Unione Europea e come protagonista della Alleanza Atlantica

LO STATO DEL PAESE DOPO UN ANNO DI PANDEMIA

Da quando è esplosa l'epidemia, ci sono stati - i dati ufficiali sottostimano il fenomeno - 92.522 morti, 2.725.106 cittadini colpiti dal virus, in questo momento 2.074 sono i ricoverati in terapia intensiva. Ci sono 259 morti tra gli operatori sanitari e 118.856 sono quelli contagiati, a dimostrazione di un enorme sacrificio sostenuto con generosità e impegno. Cifre che hanno messo a dura prova il sistema sanitario nazionale, sottraendo personale e risorse alla prevenzione e alla cura di altre patologie, con conseguenze pesanti sulla salute di tanti italiani.

L'aspettativa di vita, a causa della pandemia, è diminuita: fino a 4 - 5 anni nelle zone di maggior contagio; un anno e mezzo - due in meno per tutta la popolazione italiana. Un calo simile non si registrava in Italia dai tempi delle due guerre mondiali.

La diffusione del virus ha comportato gravissime conseguenze anche sul tessuto economico e sociale del nostro Paese. Con rilevanti impatti sull'occupazione, specialmente quella dei giovani e delle donne. Un fenomeno destinato ad aggravarsi quando verrà meno il divieto di licenziamento. Si è anche aggravata la povertà. I dati dei centri di ascolto Caritas, che confrontano il periodo maggio-settembre del 2019 con lo stesso periodo del 2020, mostrano che da un anno all'altro l'incidenza dei "nuovi poveri" passa dal 31% al 45%: quasi una persona su due che oggi si rivolge alla Caritas lo fa per la prima volta. Tra i nuovi poveri aumenta in particolare il peso delle famiglie con minori, delle donne, dei giovani, degli italiani, che sono oggi la maggioranza (52% rispetto al 47,9 % dello scorso anno) e delle persone in età lavorativa, di fasce di cittadini finora mai sfiorati dall'indigenza. Il numero totale di ore di cassa integrazione per emergenza sanitaria dal 1 aprile al 31 dicembre dello scorso anno supera i 4 milioni. Nel 2020 gli occupati sono scesi di 444 mila unità ma il calo si è concentrato su contratti a termine (-393 mila) e lavoratori autonomi (-209). La pandemia ha finora colpito soprattutto giovani e donne, una disoccupazione selettiva ma che presto potrebbe iniziare a colpire anche i lavoratori con contratti a tempo indeterminato.

Gravi e con pochi precedenti storici gli effetti sulla disuguaglianza. In assenza di interventi pubblici il coefficiente di Gini, una misura della disuguaglianza nella distribuzione del reddito, sarebbe aumentato, nel primo semestre del 2020 (secondo una recente stima), di 4 punti percentuali, rispetto al 34.8% del 2019. Questo aumento sarebbe stato maggiore di quello cumulato durante le due recenti recessioni. L'aumento nella disuguaglianza è stato tuttavia attenuato dalle reti di protezione presenti nel nostro sistema di sicurezza sociale, in particolare dai provvedimenti che dall'inizio della pandemia li hanno rafforzati. Rimane però il fatto che il nostro sistema di sicurezza sociale è squilibrato, non pro-

*Le disuguaglianze
aumentano
con la pandemia,
così come il nostro sistema
di protezione sociale*

teggendo a sufficienza i cittadini con impieghi a tempo determinato e i lavoratori autonomi.

Le previsioni pubblicate la scorsa settimana dalla Commissione europea indicano che sebbene nel 2020 la recessione europea sia stata meno grave di quanto ci si aspettasse - e che quindi già fra poco più di un anno si dovrebbero recuperare i livelli di attività economica pre-pandemia - in Italia questo non accadrà prima della fine del 2022, in un contesto in cui, prima della pandemia, non avevamo ancora recuperato pienamente gli effetti delle crisi del 2008-09 e del 2011-13.

La diffusione del Covid ha provocato ferite profonde nelle nostre comunità, non solo sul piano sanitario ed economico, ma anche su quello culturale ed educativo. Le ragazze e i ragazzi hanno avuto, soprattutto quelli nelle scuole secondarie di secondo grado, il servizio scolastico attraverso la Didattica A Distanza che, pur garantendo la continuità del servizio, non può non creare disagi ed evidenziare diseguaglianze. Un dato chiarisce meglio la dinamica attuale: a fronte di 1.696.300 studenti delle scuole secondarie di secondo grado, nella prima settimana di febbraio solo 1.039.372 studenti (il 61,2% del totale) ha avuto assicurato il servizio attraverso la Didattica a Distanza.

LE PRIORITÀ PER RIPARTIRE

Questa situazione di emergenza senza precedenti impone di imboccare, con decisione e rapidità, una strada di unità e di impegno comune.

Il piano di vaccinazione. Gli scienziati in soli 12 mesi hanno fatto un miracolo: non era mai accaduto che si riuscisse a produrre un nuovo vaccino in meno di un anno. La nostra prima sfida è, ottenerne le quantità sufficienti, distribuirlo rapidamente ed efficientemente. Abbiamo bisogno di mobilitare tutte le energie su cui possiamo contare, ricorrendo alla protezione civile, alle forze armate, ai tanti volontari. Non dobbiamo limitare le vaccinazioni all'interno di luoghi specifici, spesso ancora non pronti: abbiamo il dovere di renderle possibili in tutte le strutture disponibili, pubbliche e private. Facendo tesoro dell'esperienza fatta con i tamponi che, dopo un ritardo iniziale, sono stati permessi anche al di fuori della ristretta cerchia di ospedali autorizzati. E soprattutto imparando da Paesi che si sono mossi più rapidamente di noi disponendo subito di quantità di vaccini adeguate. La velocità è essenziale non solo per proteggere gli individui e le loro comunità sociali, ma ora anche per ridurre le possibilità che sorgano altre varianti del virus.

Occorre aprire un confronto a tutto campo sulla riforma del sistema sanitario nel nostro Paese

Sulla base dell'esperienza dei mesi scorsi dobbiamo aprire un confronto a tutto campo sulla riforma della nostra sanità. Il punto centrale è rafforzare e ridisegnare la sanità territoriale, realizzando una forte rete di servizi di base (case della comunità, o-

spedali di comunità, consultori, centri di salute mentale, centri di prossimità contro la povertà sanitaria). È questa la strada per rendere realmente esigibili i “livelli essenziali di assistenza” e affidare agli ospedali le esigenze sanitarie acute, post acute e riabilitative. La “casa come principale luogo di cura” è oggi possibile con la telemedicina, con l’assistenza domiciliare integrata.

La scuola: non solo dobbiamo tornare rapidamente a un orario scolastico normale, anche distribuendolo su diverse fasce orarie, ma dobbiamo fare il possibile, con le modalità più adatte, per recuperare le ore di didattica in presenza perse lo scorso anno, soprattutto nelle regioni del Mezzogiorno in cui la didattica a distanza ha incontrato maggiori difficoltà. Occorre rivedere il disegno del percorso scolastico annuale. Allineare il calendario scolastico alle esigenze derivanti dall’esperienza vissuta dall’inizio della pandemia. Il ritorno a scuola deve avvenire in sicurezza.

È necessario investire in una transizione culturale a partire dal patrimonio identitario umanistico riconosciuto a livello internazionale. Siamo chiamati disegnare un percorso educativo che combini la necessaria adesione agli standard qualitativi richiesti, anche nel panorama europeo, con innesti di nuove materie e metodologie, e coniugare le competenze scientifiche con quelle delle aree umanistiche e del multilinguismo.

Infine è necessario investire nella formazione del personale docente per allineare l’offerta educativa alla domanda delle nuove generazioni. In questa prospettiva particolare attenzione va riservata agli ITIS (istituti tecnici). In Francia e in Germania, ad esempio, questi istituti sono un pilastro importante del sistema educativo. E’ stato stimato in circa 3 milioni, nel quinquennio 2019-23, il fabbisogno di diplomati di istituti tecnici nell’area digitale e ambientale. Il Programma Nazionale di Ripresa e Resilienza assegna 1,5 md agli ITIS, 20 volte il finanziamento di un anno normale pre-pandemia. Senza innovare l’attuale organizzazione di queste scuole, rischiamo che quelle risorse vengano sprecate.

La globalizzazione, la trasformazione digitale e la transizione ecologica stanno da anni cambiando il mercato del lavoro e richiedono continui adeguamenti nella formazione universitaria. Allo stesso tempo occorre investire adeguatamente nella ricerca, senza escludere la ricerca di base, puntando all’eccellenza, ovvero a una ricerca riconosciuta a livello internazionale per l’impatto che produce sulla nuova conoscenza e sui nuovi modelli in tutti i campi scientifici. Occorre infine costruire sull’esperienza di didattica a distanza maturata nello scorso anno sviluppandone le potenzialità con l’impiego di strumenti digitali che potranno essere utilizzati nella didattica in presenza.

*La globalizzazione si vince
con la competitività
del sistema del Paese
che è dato in primo luogo
da una maggiore coesione
territoriale*

OLTRE LA PANDEMIA

Quando usciremo, e usciremo, dalla pandemia, che mondo troveremo? Alcuni pensano che la tragedia nella quale abbiamo vissuto per più di 12 mesi sia stata simile ad una lunga interruzione di corrente. Prima o poi la luce ritorna, e tutto ricomincia come prima. La scienza, ma semplicemente il buon senso, suggeriscono che potrebbe non essere così.

Il riscaldamento del pianeta ha effetti diretti sulle nostre vite e sulla nostra salute, dall'inquinamento, alla fragilità idrogeologica, all'innalzamento del livello dei mari che potrebbe rendere ampie zone di alcune città litoranee non più abitabili. Lo spazio che alcune megalopoli hanno sottratto alla natura potrebbe essere stata una delle cause della trasmissione del virus dagli animali all'uomo.

Come ha detto papa Francesco "Le tragedie naturali sono la risposta della terra al nostro maltrattamento. E io penso che se chiedessi al Signore che cosa pensa, non credo mi direbbe che è una cosa buona: siamo stati noi a rovinare l'opera del Signore". Proteggere il futuro dell'ambiente, conciliandolo con il progresso e il benessere sociale, richiede un approccio nuovo: digitalizzazione, agricoltura, salute, energia, aerospazio, cloud computing, scuole ed educazione, protezione dei territori, biodiversità, riscaldamento globale ed effetto serra, sono diverse facce di una sfida poliedrica che vede al centro l'ecosistema in cui si svilupperanno tutte le azioni umane. Anche nel nostro Paese alcuni modelli di crescita dovranno cambiare. Ad esempio il modello di turismo, un'attività che prima della pandemia rappresentava il 14 per cento del totale delle nostre attività economiche. Imprese e lavoratori in quel settore vanno aiutati ad uscire dal disastro creato dalla pandemia. Ma senza scordare che il nostro turismo avrà un futuro se non dimentichiamo che esso vive della nostra capacità di preservare, cioè almeno non sciupare, città d'arte, luoghi e tradizioni che successive generazioni attraverso molti secoli hanno saputo preservare e ci hanno tramandato.

Uscire dalla pandemia non sarà come riaccendere la luce. Questa osservazione, che gli scienziati non smettono di ripeterci, ha una conseguenza importante. Il governo dovrà proteggere i lavoratori, tutti i lavoratori, ma sarebbe un errore proteggere indifferentemente tutte le attività economiche. Alcune dovranno cambiare, anche radicalmente. E la scelta di quali attività proteggere e quali accompagnare nel cambiamento è il difficile compito che la politica economica dovrà affrontare nei prossimi mesi. La capacità di adattamento del nostro sistema produttivo e interventi senza precedenti hanno permesso di preservare la forza lavoro in un anno drammatico: sono stati sette milioni i lavoratori che hanno fruito di strumenti di integrazione salariale per un totale di 4 miliardi di ore. Grazie a tali misure, supportate anche dalla Commissione Europea mediante il programma SURE, è stato possibi-

Per migliorare le misure di intervento occorre una strategia di sostegno delle imprese, del lavoro, del credito e del capitale

le limitare gli effetti negativi sull'occupazione. A pagare il prezzo più alto sono stati i giovani, le donne e i lavoratori autonomi. E' innanzitutto a loro che bisogna pensare quando approntiamo una strategia di sostegno delle imprese e del lavoro, strategia che dovrà coordinare la sequenza degli interventi sul lavoro, sul credito e sul capitale. Centrali sono le politiche attive del lavoro. Affinché esse siano immediatamente operative è necessario migliorare gli strumenti esistenti, come l'assegno di riallocazione, rafforzando le politiche di formazione dei lavoratori occupati e disoccupati. Vanno anche rafforzate le dotazioni di personale e digitali dei centri per l'impiego in accordo con le regioni. Questo progetto è già parte del Programma Nazionale di Ripresa e Resilienza ma andrà anticipato da subito. Il cambiamento climatico, come la pandemia, penalizza alcuni settori produttivi senza che vi sia un'espansione in altri settori che possa compensare. Dobbiamo quindi essere noi ad assicurare questa espansione e lo dobbiamo fare subito. La risposta della politica economica al cambiamento climatico e alla pandemia dovrà essere una combinazione di politiche strutturali che facilitino l'innovazione, di politiche finanziarie che facilitino l'accesso delle imprese capaci di crescere al capitale e al credito e di politiche monetarie e fiscali espansive che agevolino gli investimenti e creino domanda per le nuove attività sostenibili che sono state create.

Vogliamo lasciare un buon pianeta, non solo una buona moneta.

PARITÀ DI GENERE

La mobilitazione di tutte le energie del Paese nel suo rilancio non può prescindere dal coinvolgimento delle donne. Il divario di genere nei tassi di occupazione in Italia rimane tra i più alti di Europa: circa 18 punti su una media europea di 10. Dal dopoguerra ad oggi, la situazione è notevolmente migliorata, ma questo incremento non è andato di pari passo con un altrettanto evidente miglioramento delle condizioni di carriera delle donne. L'Italia presenta oggi uno dei peggiori gap salariali tra generi in Europa, oltre una cronica scarsità di donne in posizioni manageriali di rilievo. Una vera parità di genere non significa un farisaico rispetto di quote rosa richieste dalla legge: richiede che siano garantite parità di condizioni competitive tra generi. Intendiamo lavorare in questo senso, puntando a un riequilibrio del gap salariale e un sistema di welfare che permetta alle donne di dedicare alla loro carriera le stesse energie dei loro colleghi uomini, superando la scelta tra famiglia o lavoro. Garantire parità di condizioni competitive significa anche assicurarsi che tutti abbiano eguale accesso alla formazione di quelle competenze chiave che sempre più permetteranno di fare carriera – digitali, tecnologiche e ambientali. Intendiamo quindi investire, economicamente ma soprattutto culturalmente, perché sempre più giovani donne scelgano di formarsi negli ambiti su cui intendiamo rilanciare il Paese. Solo in questo modo riusciremo a garantire che le migliori risorse siano coinvolte nello sviluppo del Paese.

*Occorre sviluppare
la capacità di attuare
investimenti soprattutto
nel Mezzogiorno*

IL MEZZOGIORNO

Aumento dell'occupazione, in primis, femminile, è obiettivo imprescindibile: benessere, autodeterminazione, legalità, sicurezza sono strettamente legati all'aumento dell'occupazione femminile nel Mezzogiorno. Sviluppare la capacità di attrarre investimenti privati nazionali e internazionali è essenziale per generare reddito, creare lavoro, investire il declino demografico e lo spopolamento delle aree interne. Ma per raggiungere questo obiettivo occorre creare un ambiente dove legalità e sicurezza siano sempre garantite. Vi sono poi strumenti specifici quali il credito d'imposta e altri interventi da concordare in sede europea. Per riuscire a spendere e spendere bene, utilizzando gli investimenti dedicati dal Next Generation EU occorre irrobustire le amministrazioni meridionali, anche guardando con attenzione all'esperienza di un passato che spesso ha deluso la speranza.

GLI INVESTIMENTI PUBBLICI

In tema di infrastrutture occorre investire sulla preparazione tecnica, legale ed economica dei funzionari pubblici per permettere alle amministrazioni di poter pianificare, progettare ed accelerare gli investimenti con certezza dei tempi, dei costi e in piena compatibilità con gli indirizzi di sostenibilità e crescita indicati nel Programma nazionale di Ripresa e Resilienza. Particolare attenzione va posta agli investimenti in manutenzione delle opere e nella tutela del territorio, incoraggiando l'utilizzo di tecniche predittive basate sui più recenti sviluppi in tema di Intelligenza artificiale e tecnologie digitali. Il settore privato deve essere invitato a partecipare alla realizzazione degli investimenti pubblici apportando più che finanza, competenza, efficienza e innovazione per accelerare la realizzazione dei progetti nel rispetto dei costi previsti.

NEXT GENERATION UE

La strategia per i progetti del Next Generation EU non può che essere trasversale e sinergica, basata sul principio dei costi-benefici, cioè con la capacità di impattare simultaneamente più settori, in maniera coordinata. Dovremo imparare a prevenire piuttosto che a riparare, non solo dispiegando tutte le tecnologie a nostra disposizione ma anche investendo sulla consapevolezza delle nuove generazioni che "ogni azione ha una conseguenza".

Come si è ripetuto più volte, avremo a disposizione circa 210 miliardi lungo un periodo di sei anni. Queste risorse dovranno essere spese puntando a migliorare il potenziale di crescita della nostra economia. La quota di prestiti aggiuntivi che richiederemo tramite la principale componente del programma, lo strumento per la ripresa e resilienza, dovrà essere modulato in base agli obiettivi di finanza pubblica. Il precedente Governo ha già

La strategia del Next Generation non può che essere trasversale e sinergica

svolto una grande mole di lavoro sul Programma di ripresa e resilienza (PNRR). Dobbiamo approfondire e completare quel lavoro che, includendo le necessarie interlocuzioni con la Commissione Europea, avrebbe una scadenza molto ravvicinata, la fine di aprile. Gli orientamenti che il Parlamento esprimerà nei prossimi giorni a commento della bozza di Programma presentata dal Governo uscente saranno di importanza fondamentale nella preparazione della sua versione finale. Voglio qui riassumere l'orientamento del nuovo Governo. Le Missioni del Programma potranno essere rimodulate e riaccorpate, ma resteranno quelle enunciate nei precedenti documenti del Governo uscente, ovvero l'innovazione, la digitalizzazione, la competitività e la cultura; la transizione ecologica; le infrastrutture per la mobilità sostenibile; la formazione e la ricerca; l'equità sociale, di genere, generazionale e territoriale; la salute e la relativa filiera produttiva. Dovremo rafforzare il programma prima di tutto per quanto riguarda gli obiettivi strategici e le riforme che li accompagnano.

OBIETTIVI STRATEGICI

Il programma è finora stato costruito in base ad obiettivi di alto livello e aggregando proposte progettuali in missioni, componenti e linee progettuali. Nelle prossime settimane rafforzeremo la dimensione strategica del Programma, in particolare con riguardo agli obiettivi riguardanti la produzione di energia da fonti rinnovabili, l'inquinamento dell'aria e delle acque, la rete ferroviaria veloce, le reti di distribuzione dell'energia per i veicoli a propulsione elettrica, la produzione e distribuzione di idrogeno, la digitalizzazione, la banda larga e le reti di comunicazione 5G. Il ruolo dello Stato e il perimetro dei suoi interventi dovranno essere valutati con attenzione. Compito dello Stato è utilizzare le leve della spesa per ricerca e sviluppo, dell'istruzione e della formazione, della regolamentazione, dell'incentivazione e della tassazione. In base a tale visione strategica, il Programma nazionale di Ripresa e Resilienza indicherà obiettivi per il prossimo decennio e più a lungo termine, con una tappa intermedia per l'anno finale del Next Generation EU, il 2026. Non basterà elencare progetti che si vogliono completare nei prossimi anni. Dovremo dire dove vogliamo arrivare nel 2026 e a cosa puntiamo per il 2030 e il 2050, anno in cui l'Unione Europea intende arrivare a zero emissioni nette di CO₂ e gas clima-alteranti.

Selezioneremo progetti e iniziative coerenti con gli obiettivi strategici del programma, prestando grande attenzione alla loro fattibilità nell'arco dei sei anni del programma. Assicureremo inoltre che l'impulso occupazionale del programma sia sufficientemente elevato in ciascuno dei sei anni, compreso il 2021. Chiariamo il ruolo del terzo settore e del contributo dei privati al Programma Nazionale di Ripresa e Resilienza attraverso i meccanismi di finanziamento a leva (fondo dei fondi).

Gli obiettivi strategici vanno attuati ridefinendo le procedure di intervento per creare un contesto nuovo

Sottolineeremo il ruolo della scuola che tanta parte ha negli obiettivi di coesione sociale e territoriale e quella dedicata all'inclusione sociale e alle politiche attive del lavoro. Nella sanità dovremo usare questi progetti per porre le basi, come indicato sopra, per rafforzare la medicina territoriale e la telemedicina. La governance del programma di ripresa e resilienza è incardinata nel Ministero dell'Economia e Finanza con la strettissima collaborazione dei Ministeri competenti che definiscono le politiche e i progetti di settore. Il Parlamento verrà costantemente informato sia sull'impianto complessivo, sia sulle politiche di settore. Infine il capitolo delle riforme che affronterò ora separatamente.

IL NEXT GENERATION UE PREVEDE RIFORME

Alcune riguardano problemi aperti da decenni ma che non per questo vanno dimenticati. Fra questi la certezza delle norme e dei piani di investimento pubblico, fattori che limitano gli investimenti, sia italiani che esteri. Inoltre la concorrenza: chiederò all'Autorità garante per la concorrenza e il mercato, di produrre in tempi brevi come previsto dalla Legge Annuale sulla Concorrenza (Legge 23 luglio 2009, n. 99) le sue proposte in questo campo.

Negli anni recenti i nostri tentativi di riformare il paese non sono stati del tutto assenti, ma i loro effetti concreti sono stati limitati. Il problema sta forse nel modo in cui spesso abbiamo disegnato le riforme: con interventi parziali dettati dall'urgenza del momento, senza una visione a tutto campo che richiede tempo e competenza. Nel caso del fisco, per fare un esempio, non bisogna dimenticare che il sistema tributario è un meccanismo complesso, le cui parti si legano una all'altra. Non è una buona idea cambiare le tasse una alla volta. Un intervento complessivo rende anche più difficile che specifici gruppi di pressione riescano a spingere il governo ad adottare misure scritte per avvantaggiarli. Inoltre, le esperienze di altri paesi insegnano che le riforme della tassazione dovrebbero essere affidate a esperti, che conoscono bene cosa può accadere se si cambia un'imposta. Ad esempio la Danimarca, nel 2008, nominò una Commissione di esperti in materia fiscale. La Commissione incontrò i partiti politici e le parti sociali e solo dopo presentò la sua relazione al Parlamento. Il progetto prevedeva un taglio della pressione fiscale pari a 2 punti di Pil. L'aliquota marginale massima dell'imposta sul reddito veniva ridotta, mentre la soglia di esenzione veniva alzata. Un metodo simile fu seguito in Italia all'inizio degli anni Settanta del secolo scorso quando il governo affidò ad una commissione di esperti, fra i quali Bruno Visentini e Cesare Cosciani, il compito di ridisegnare il nostro sistema tributario, che non era stato più modificato dai tempi della riforma Vanoni del 1951. Si deve a quella commissione l'introduzione dell'imposta sul reddito delle persone fisiche e del sostituto d'imposta per i redditi da lavoro dipendente. Una riforma fiscale segna in ogni Paese un passaggio

Gli effetti concreti degli interventi di politica economica ad oggi sono stati molti limitati. Proviamo con le nuove riforme

decisivo. Indica priorità, dà certezze, offre opportunità, è l'architrave della politica di bilancio

In questa prospettiva va studiata una revisione profonda dell'Irpef con il duplice obiettivo di semplificare e razionalizzare la struttura del prelievo, riducendo gradualmente il carico fiscale e preservando la progressività. Funzionale al perseguimento di questi ambiziosi obiettivi sarà anche un rinnovato e rafforzato impegno nell'azione di contrasto all'evasione fiscale.

L'altra riforma che non si può procrastinare è quella della pubblica amministrazione. Nell'emergenza l'azione amministrativa, a livello centrale e nelle strutture locali e periferiche, ha dimostrato capacità di resilienza e di adattamento grazie a un impegno diffuso nel lavoro a distanza e a un uso intelligente delle tecnologie a sua disposizione. La fragilità del sistema delle pubbliche amministrazioni e dei servizi di interesse collettivo è, tuttavia, una realtà che deve essere rapidamente affrontata.

Particolarmente urgente è lo smaltimento dell'arretrato accumulato durante la pandemia. Agli uffici verrà chiesto di predisporre un piano di smaltimento dell'arretrato e comunicarlo ai cittadini. La riforma dovrà muoversi su due direttive: investimenti in connettività con anche la realizzazione di piattaforme efficienti e di facile utilizzo da parte dei cittadini; aggiornamento continuo delle competenze dei dipendenti pubblici, anche selezionando nelle assunzioni le migliori competenze e attitudini in modo rapido, efficiente e sicuro, senza costringere a lunghissime attese decine di migliaia di candidati. Nel campo della giustizia le azioni da svolgere sono principalmente quelle che si collocano all'interno del contesto e delle aspettative dell'Unione europea. Nelle Country Specific Recommendations indirizzate al nostro Paese negli anni 2019 e 2020, la Commissione, pur dando atto dei progressi compiuti negli ultimi anni, ci esorta: ad aumentare l'efficienza del sistema giudiziario civile, attuando e favorendo l'applicazione dei decreti di riforma in materia di insolvenza, garantendo un funzionamento più efficiente dei tribunali, favorendo lo smaltimento dell'arretrato e una migliore gestione dei carichi di lavoro, adottando norme procedurali più semplici, coprendo i posti vacanti del personale amministrativo, riducendo le differenze che sussistono nella gestione dei casi da tribunale a tribunale e infine favorendo la repressione della corruzione.

Nei nostri rapporti internazionali questo governo sarà convintamente europeista e atlantista, in linea con gli ancoraggi storici dell'Italia: Unione europea, Alleanza Atlantica, Nazioni Unite. Ancoraggi che abbiamo scelto fin dal dopoguerra, in un percorso che ha portato benessere, sicurezza e prestigio internazionale. Profonda è la nostra vocazione a favore di un multilateralismo efficace, fondato sul ruolo insostituibile delle Nazioni Unite. Resta forte la nostra attenzione e proiezione verso le aree di naturale interesse prioritario, come i Balcani, il Mediterraneo allarga-

Nei rapporti internazionali il Governo Draghi ha scelto la linea europeista Atlantica

to, con particolare attenzione alla Libia e al Mediterraneo orientale, e all’Africa. Gli anni più recenti hanno visto una spinta crescente alla costruzione in Europa di reti di rapporti bilaterali e plurilaterali privilegiati. Proprio la pandemia ha rivelato la necessità di perseguire uno scambio più intenso con i partner con i quali la nostra economia è più integrata. Per l’Italia ciò comporterà la necessità di meglio strutturare e rafforzare il rapporto strategico e imprescindibile con Francia e Germania. Ma occorrerà anche consolidare la collaborazione con Stati con i quali siamo accomunati da una specifica sensibilità mediterranea e dalla condivisione di problematiche come quella ambientale e migratoria: Spagna, Grecia, Malta e Cipro. Continueremo anche a operare affinché si avvii un dialogo più virtuoso tra l’Unione europea e la Turchia, partner e alleato NATO. L’Italia si adopererà per alimentare meccanismi di dialogo con la Federazione Russa. Seguiamo con preoccupazione ciò che sta accadendo in questo e in altri paesi dove i diritti dei cittadini sono spesso violati. Seguiamo anche con preoccupazione l’aumento delle tensioni in Asia intorno alla Cina. Altra sfida sarà il negoziato sul nuovo Patto per le migrazioni e l’asilo, nel quale perseguiremo un deciso rafforzamento dell’equilibrio tra responsabilità dei Paesi di primo ingresso e solidarietà effettiva. Cruciale sarà anche la costruzione di una politica europea dei rimpatri dei non aventi diritto alla protezione internazionale, accanto al pieno rispetto dei diritti dei rifugiati. L’avvento della nuova Amministrazione USA prospetta un cambiamento di metodo, più cooperativo nei confronti dell’Europa e degli alleati tradizionali. Sono fiducioso che i nostri rapporti e la nostra collaborazione non potranno che intensificarsi. Dal dicembre scorso e fino alla fine del 2021, l’Italia esercita per la prima volta la Presidenza del G20. Il programma, che coinvolgerà l’intera compagine governativa, ruota intorno a tre pilastri: People, Planet, Prosperity. L’Italia avrà la responsabilità di guidare il Gruppo verso l’uscita dalla pandemia, e di rilanciare una crescita verde e sostenibile a beneficio di tutti. Si tratterà di ricostruire e di ricostruire meglio. Insieme al Regno Unito – con cui quest’anno abbiamo le Presidenze parallele del G7 e del G20 – punteremo sulla sostenibilità e la “transizione verde” nella prospettiva della prossima Conferenza delle Parti sul cambiamento climatico (Cop 26), con una particolare attenzione a coinvolgere attivamente le giovani generazioni, attraverso l’evento “Youth4Climate”. Questo è il terzo governo della legislatura. Non c’è nulla che faccia pensare che possa far bene senza il sostegno convinto di questo Parlamento. E’ un sostegno che non poggia su alchimie politiche ma sullo spirito di sacrificio con cui donne e uomini hanno affrontato l’ultimo anno, sul loro vibrante desiderio di rinascere, di tornare più forti e sull’entusiasmo dei giovani che vogliono un paese capace di realizzare i loro sogni. Oggi, l’unità non è un’opzione, l’unità è un dovere. Ma è un dovere guidato da ciò che son certo ci unisce tutti: l’amore per l’Italia.

*L’Italia
avrà la responsabilità
di guidare il Gruppo
verso l’uscita
dalla pandemia*

REDAZIONALE

PER CAMBIARE IL PAESE

Adesso o mai più

di ROCCO GIORDANO

Abbiamo letto il programma di investimenti previsto dal PNRR, in particolare della digitalizzazione, per ammodernare la pubblica amministrazione. Abbiamo qualche difficoltà a comprendere come il settore pubblico così com'è ridotto, sia in grado di dare risposte adeguate alle esigenze immediate, più ancora future! Abbiamo letto i commenti che arrivano da più parti sui nostri tavoli, e stiamo cercando di comprendere anche la logica con cui si è attivato il piano di rigenerazione del Paese. Siamo d'accordo sulla necessità di una "iniezione" robusta di ammodernamento dei settori economici, sia chiaro però che per prima cosa dobbiamo stabilire le nuove procedure con cui vogliamo leggere il Paese. La reingegnerizzazione dei processi ha spostato sui cittadini-utenti le scelte che danno prospettive ai diversi settori economici ed ai servizi di supporto necessari per migliorare la efficienza e la produttività di sistema e ancora più l'efficacia della PA, intendendo il Governo Centrale e gli Enti Locali. Mentre scriviamo ci accorgiamo che abbiamo introdotto concetti nuovi come la reingegnerizzazione dei processi, la politica di sistema, e possiamo aggiungere le competenze che sono tre parole "chiave" che servono a rappresentare un Paese che cambia, e che a cambiare siano anche i cittadini – utenti perché per anni gli abbiamo fatto credere che il mondo non cambia e che tutto sarà come prima! La verità è che il mondo cambia e non sarà come prima! Compito di un ricercatore è quello di scrutare nuovi orizzonti ed essere in grado di trasferire le conoscenze. Con un pizzico di presunzione l'abbiamo fatto negli anni passati, ma non ci ha ascoltato nessuno! Anzi quando abbiamo proposto il cambio di passo quelli che marciavano lentamente si sono opposti. Oggi dire che avevamo ragione è da stolti, possiamo solo dire di accelerare il trasferimento delle conoscenze per dare sostanza alle competenze. Questa è la sfida vera che ovviamente parte dalle nuove regole necessarie anche a sapere ben utilizzare gli strumenti finanziari.

Nel quadro degli orientamenti strategici volti a sostenere il processo di crescita economica del Paese, attenuandone gli squilibri, si colloca in primo luogo quello di una maggiore qualificazione della spesa pubblica che dipende molto dalla nuova lettura del territorio. Si tiene conto in via primaria dei problemi posti dalle tendenze demografiche e dalle differenze territoriali che si manifestano oggi perseguendo l'obiettivo di parificare i livelli di vita tra le varie parti del territorio, pur favorendo la coesistenza di modelli diversificati. Questo è il compito assegnato alle politiche per la coesione territoriale. Strumentale al conseguimento di questo obiettivo è in primo luogo la garanzia di una più ampia

*Il cambio di passo
che chiediamo serve
al Paese che deve cambiare*

mobilità della popolazione, come pure delle merci e delle informazioni tra le varie parti del territorio. Garanzia che implica di utilizzare i trasporti e le telecomunicazioni come strumento che concorre a risolvere anche quei problemi dello sviluppo economico e sociale che non necessariamente si manifestano con problemi di criticità e che presuppone uno stretto coordinamento con la politica territoriale. Occorre, a nostro avviso, un approccio meno settoriale delle politiche che non devono concentrarsi sull'obiettivo di soddisfare la domanda in atto, trascurando di considerare gli effetti che l'offerta finisce per esercitare sull'orientamento dello sviluppo economico e, quindi, della domanda futura. Nel settore specifico dei trasporti, piuttosto che favorire i grandi assi di trasporto che collegano i centri maggiori, occorre migliorare la connettività di sistema, creando anche tra i centri minori reti di interdipendenza che consentono di intensificare le reciproche interazioni come condizione per attenuare la dipendenza dalle grandi città. L'aumento della connettività delle reti è fondamentale per assecondare il passaggio da una struttura territoriale "ad albero" caratterizzata da forti effetti di dominanza e rigide dipendenze gerarchiche, ad una struttura più reticolata, anche perché alle variazioni di connettività dovute allo sviluppo ineguale dei trasporti, si associano alcune delle principali strozzature e penalizzazioni che hanno ostacolato la diffusione dello sviluppo del Paese. La necessità di sostenere politiche volte al rafforzamento della connettività interna dei sistemi locali di mobilità si sostanzia essenzialmente:

- Nel rafforzamento della viabilità ordinaria con investimenti appropriati, soprattutto sulla rete delle strade statali;
- Nella rivalutazione del trasporto ferroviario con programmi di realizzazione di linee veloci che consentano di allacciare una gran parte dei sistemi urbani intermedi.

A quest'ultimo riguardo basterà ricordare le sconessioni storiche della rete urbano-territoriale del Mezzogiorno, rispetto alla ricchezza di connessioni del Centro-Nord, e i grandi vantaggi che tuttora si possono riconoscere nelle reti "storiche" dei trasporti: la rete delle strade statali e la stessa rete ferroviaria, molto più articolata e connessa di quella autostradale. Richiamare l'attenzione sulle misure di connettività, implica in particolare:

- Esplorare adeguatamente la possibilità di riqualificare le reti dei collegamenti interurbani affidati alla viabilità ordinaria, con investimenti che potrebbero forse, in molti casi, essere alternativi a quelli autostradali, decongestionando le aste sovraccariche ed offrendo una migliore diffusione dei valori d'accessibilità e di connettività;
- Verificare le ipotesi di miglioramento delle connessioni dei sistemi urbani minori con i circuiti nazionali, soprattutto attraverso l'impiego di servizi di trasporto locali più efficienti in termini di affidabilità e di intensità di servizio.

*Un approccio
meno settoriale
della politica economica
serve per fare sistema*

Per quanto concerne la riorganizzazione metropolitana non bastano interventi amministrativi ma occorre:

- Approfondire mediante politiche – nazionali e locali – le possibilità di 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 d applicare sulle linee passanti.

Il progetto di diffusione dello sviluppo, che è di per sé un obiettivo desiderabile, richiede che i trasporti recepiscono i cambiamenti che avvengono nelle attività economiche e sociali interpretando i bisogni di nuovi investimenti in chiave intersettoriale. Allo stesso tempo l'assunzione di politiche territoriali più efficaci, soprattutto se orientate alla diffusione dello sviluppo, necessitano di uno stretto coordinamento con le politiche dei trasporti. I fenomeni di concentrazione/diffusione sul territorio degli insediamenti sia abitativi che produttivi e commerciali possono essere letti secondo uno schema interpretativo delle dinamiche dello sviluppo del territorio basato sul concetto del *ciclo urbano*. Tale schema ha un valore descrittivo notevole nel classificare le città italiane in rapporto alla corrispondente fase di sviluppo che attraversano. Dal punto di vista delle infrastrutture, dei trasporti, sono due approcci completamente diversi: una cosa è scegliere di servire fenomeni di sviluppo ad altissima concentrazione, altra è scegliere di servire fenomeni ad ampia diffusione. La redditività, anche pubblica, di investimenti fatti in aree a larga diffusione, è inevitabilmente più bassa, ma se simili investimenti attivano lo sviluppo potrebbe essere ugualmente una scelta sensata.

Occorre oltre alla **specializzazione settoriale, una integrazione di filiere produttive**. Tutto il filone della logistica distrettuale ha anche a che fare con il tema della concentrazione settoriale: se vogliamo riuscire ad utilizzare modi di trasporto che richiedono economie di dimensioni molto alte, quindi ferrovia e mare, in modo da non penalizzare la strada, è sicuro che la specializzazione settoriale e l'integrazione di filiera dono fattori vincenti. **I processi di pianificazione territoriale delle infrastrutture** che si manifestano nelle diverse Regioni, nei diversi territori italiani, non sono attuati secondo procedure capaci di ottimizzare le scelte tra governo centrale e governo regionale, in un'ottica di coerenza con le politiche comunitarie. Allo stato attuale abbiamo un territorio parcellizzato: aree industriali, aree commerciali, poli logistici, autonomi e indipendenti gli uni dagli altri, ed una rete di servizi che è finalizzata a supportare esigenze di specifiche aree e non di sistemi. Bisogna puntare sul distretto economico che

I processi di qualificazione territoriale sono necessari ad eliminare le sconessioni storiche

in una prima analisi va configurato sulle singole regioni per poi svilupparsi su macroaree economiche. In questa visione vanno letti ad esempio diversi contributi al programma di pianificazione della portualità e della logistica. Dai diversi strumenti di Piano emerge con chiarezza la necessità di gerarchizzare ed aggregare le autorità portuali italiane per un sistema dei porti. Rispetto al Mediterraneo inoltre, è importante valutare quanto la posizione baricentrica del Mezzogiorno che può sviluppare un ruolo nelle relazioni di scambio con i paesi africani di “sponda” nel mediterraneo, ma anche del Centro Africa, versante bacino atlantico. In questi anni le sfide su cui la nostra società si confronta quotidianamente sono numerose e non sempre di facile soluzione. Per il territorio di riferimento che è quello nazionale le sfide più incalzanti ed impegnative sono calate all'interno di uno scenario mutevole e condizionato ed influenzato dalle diverse interrelazioni che si creano tra questo e i restanti territori del globo. Gli elementi che possono ritenersi “causa ed effetto” delle interrelazioni sono tantissimi tra cui:

- Il cambiamento sociale e demografico che sta modificando i lineamenti tradizionali delle comunità locali;
- Un contesto generale in cui, oltre la riduzione delle risorse, c'è una difficoltà ad attivare quelle disponibili.

La politica di sostegno e razionalizzazione delle capacità progettuali e programmatiche almeno per i settori strategici sono gli elementi su cui incardinare pochi e precisi concetti:

- Il lavoro sinergico di concentrazione tra gli Enti che rappresentano le diverse realtà territoriali;
- Un deciso e necessario rafforzamento della capacità di operare in una logica di sistema, di cooperazione, di integrazione costante attenta all'evoluzione dei bisogni dei cittadini, delle imprese, del territorio.

È necessaria una pre-condizione nella competitività di sistemi economici: non è più la distanza degli spostamenti, ma il fattore temporale che caratterizza lo spostamento delle persone e delle merci, che deve essere virtuoso dalla lunga distanza all'ultimo miglio. Lo sviluppo economico del Paese, si ottiene in sintesi, definendo l'accessibilità che è elemento centrale per il riposizionamento geo- economico e geo - politico sul piano interno e internazionale.

Le operazioni di trasporti e logistica si vincono sul tempo delle attività

ROCCO GIORDANO
r.giordanoeditore@gmail.com

Rocco Giordano, è laureato in Economia Marittima all'Istituto Universitario Navale di Napoli. Nel 2004 gli è stata conferita la laurea Honoris Causa in Scienze dei Trasporti presso la 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.

LE DEBOLEZZE DELLE ZES ITALIANE

Le Zone Economiche Speciali

di ANDREA CRESCENTE,
ANTONIO EDUARDO FAVALE,
REXHINA GUZA

Pubblichiamo una sintesi del lavoro che i ricercatori hanno elaborato in inglese sul sistema delle Zone Economiche Speciali, operando una lettura di esperienza virtuale a livello internazionale sia in aree economicamente sviluppate, sia in aree dove si intende favorire lo sviluppo. Il lavoro completo può essere consultato scaricandolo al seguente link:

https://www.roccogiordanoeditore.eu/files/210510/special_economic_zones_weaknesses.pdf

ABSTRACT

Il presente saggio è concepito con lo scopo di assicurare una completa conoscenza sulle Zone Economiche Speciali, andando in particolare a focalizzare l'attenzione sui punti di forza ma, soprattutto, sulle debolezze a cui le ZES sono soggette.

Una Zona Economica Speciale (ZES) è una regione geografica dotata di una legislazione economica diversa da quella in vigore nella nazione di appartenenza. Nate negli anni sessanta su impulso dell'Organizzazione delle Nazioni Unite (ONU) per favorire l'espansione industriale e delle infrastrutture, sono divenute negli ultimi 50 anni la forma urbana più diffusa. A dimostrazione di quanto siano straordinari catalizzatori di connettività e crescita, oggi è possibile contarne oltre 4000 sparse per il mondo tra cui: Cina, India, Giordania, Polonia, Kazakistan, Filippine, Corea del Nord, Russia e Italia. Tuttavia le motivazioni che sono alla base dello sviluppo delle ZES sono differenti. Nei paesi in via di sviluppo, per esempio, sono state create con l'obiettivo di favorire non solo la crescita industriale ma anche: incrementare la competitività delle imprese insediate, ottenere maggiori investimenti, aumentare le esportazioni, creare nuovi posti di lavoro e favorire l'innovazione nel sistema industriale.

Nonostante ciò esistono diverse configurazioni delle Zone Economiche Speciali, dando vita a diverse tipologie tra cui: Parchi industriali, cioè aree sviluppate e divise in lotti sulla base di un piano generale che include infrastrutture, trasporti, servizi, con o senza unità produttive; Parchi Eco-Industriali, ovvero una comunità di aziende manifatturiere e di servizi che cercano una migliore performance dal punto di vista economico e ambientale attraverso la collaborazione nella gestione di elementi come l'energia, il ciclo dell'acqua, il riciclaggio delle materie prime e così via; Parchi tecnologici, organizzazioni gestite da soggetti specia-

*Le Zone Economiche Speciali
sono le nuove opportunità
per favorire la competitività*

lizzati il cui scopo è quello di promuovere la cultura dell'innovazione e di favorire la competitività delle aziende associate e delle altre istituzioni coinvolte; Zone di libero scambio o Zone Franche, aree delimitate esenti da dazi e/o tasse che offrono strutture di stoccaggio e distribuzione per operazioni di commercio, transbordo e riesportazione; infine, Distretti dell'innovazione. Ad oggi ci sono decine e decine di Zone di libero scambio all'interno e fuori l'Unione Europea. Alcuni Stati non ne hanno nessuna (es. Austria, Gran Bretagna, Svezia) mentre altri Stati ne hanno istituite più d'una. Il caso più studiato dagli esperti economici è certamente quello cinese: le ZES cinesi contribuiscono non solo al 22% del PIL, ma anche al 46% degli investimenti diretti esteri e al 60% delle esportazioni. Una performance sorprendente, garantita dal continuo sviluppo delle industrie metallurgiche, petrolchimiche, energetiche e manifatturiere presenti in queste regioni. L'istituzione delle prime Zone Economiche Speciali nel paese della Grande Muraglia è iniziata come risultato della politica di riforme economiche (la cosiddetta "politica delle porte aperte") intrapresa in Cina a partire dal 1978. Le prime tre sono state create nei comuni di Shenzhen, Zhuhai e Shantou, nella provincia meridionale del Guangdong, nel 1979. Nel 1984 furono create le città costiere aperte (tra cui Dailan, Tianjin, Shanghai, Guangzhou e Beihai) e diverse regioni costiere aperte, dotate anche di una legislazione speciale mirata allo sviluppo dell'industria e del commercio. Nel 1990 è stata istituita la prima e più grande zona franca della Cina, la zona di libero scambio Waigaoqiao, situata nella cosiddetta area Pudong, a circa 20 chilometri da Shanghai. Gestita da un ente autonomo, la regione beneficia di strutture speciali, ancora più vantaggiose di quelle di altre zone di libero scambio.

Negli ultimi due decenni, tutte queste aree hanno svolto il duplice ruolo di "porte" per lo sviluppo di un'economia orientata all'estero, attraverso l'esportazione di prodotti e l'importazione di tecnologie avanzate, e di "motori" per l'accelerazione dello sviluppo economico dell'intero paese. Le ZES sono un modello di crescita e modernizzazione per tutta la Cina, un aggregato di innovazione e *best practices* produttive che possono competere con i distretti industriali più avanzati delle più grandi economie del pianeta. Il loro nome è sinonimo di progresso, sviluppo, investimenti, crescita del PIL e occupazione. Ma anche di inquinamento, degrado degli ecosistemi locali e devastazione ambientale. Grazie agli speciali regimi fiscali agevolati di cui godono e alla legislazione ad hoc che regola le attività, queste regioni sono state uno degli strumenti più importanti utilizzati dal Dragone negli ultimi decenni per arrivare ai vertici dell'economia globale. Invece in Europa abbiamo la Polonia che può vantare un'approfondita conoscenza del tema: la prima Zona Economica Speciale polacca è stata creata nel 1995 a Mielec e, a oggi, se ne contano 14 nel Paese, capaci nel solo 2017 di attrarre investimenti per 5 miliardi di euro e di generare 16 mila nuovi posti di

Le Zone Economiche Speciali sono anche il modello di crescita e di modernizzazione

lavoro. Le ZES saranno attive fino al 2026, ma da luglio 2018 tutta la Polonia è diventata un'unica "zona speciale" in quanto il governo ha ampliato le misure di incentivazione di nuovi investimenti su tutto il territorio, per aumentare la competitività internazionale del paese e promuovere lo sviluppo delle aree depresse. Da quando è entrata nell'Unione Europea la Polonia ha dovuto costruire e modernizzare le varie infrastrutture per soddisfare gli standard UE: dalle infrastrutture ferroviarie, stradali, autostradali e aeroportuali, all'assistenza sanitaria, alle aree urbane. Per raggiungere tali obiettivi, nel 2016, il premier Morawiecki presentò il piano di sviluppo economico della Polonia, che contiene misure ambiziose per sostenere l'innovazione e la competitività del sistema economico polacco con l'obiettivo di trasformare l'attuale modello a basso reddito e stimolare la crescita. La strategia si basa su cinque pilastri: reindustrializzazione con la creazione di nuovi settori industriali, miglioramento del quadro legislativo per stimolare gli investimenti in ricerca e sviluppo e la collaborazione tra università e settore privato; gestione degli investimenti europei, pubblici e privati; sostegno alle esportazioni; infine, l'attuazione di misure di sostegno per promuovere lo sviluppo delle zone rurali. Nel Mar Mediterraneo, invece, la più grande ZES ce l'ha l'Egitto, attorno al canale di Suez.

L'ampliamento del Canale di Suez in Egitto, realizzato nell'agosto 2015, ha rappresentato un momento importante per l'economia del paese e un cambiamento importante, in termini di ridefinizione strategica, per le rotte marittime e gli scambi di merci in transito nel Mediterraneo. Dopo un biennio di stabilità del traffico, il dato del 2018 mostra una crescita di oltre l'8% con circa 1 miliardo di tonnellate transitate. Ciò può essere dovuto agli sconti tariffari praticati dalle Autorità di gestione del Canale, ma anche al fatto che nel Canale di Suez possono passare navi di tutte le dimensioni e ciò è in perfetta linea con il fenomeno del gigantismo navale. Il Canale deve essere visto non solo per il suo valore finanziario (si stima che i ricavi del transito saranno più di 13,2 miliardi di dollari entro il 2023), ma anche per le infrastrutture e le prestazioni strategiche. Per attrarre aziende manifatturiere, logistiche e di servizi l'Egitto presentò un grande piano di investimenti, così come un piano per aggiornare i porti vicini al canale, affidando i terminal a grandi attori. Il progetto, chiamato SCZ-Suez Canal Zone (o anche SC Zone), è molto articolato, con un mix di operatori e infrastrutture integrate nello sviluppo dell'area. Il Suez è una Free Zone collegata ad aree logistiche e portuali. Si trova in posizione strategica sulla principale "trade road" tra Europa e Asia ed è composta da due aree integrate, due sviluppi e quattro porti. Ogni area integrata e di sviluppo offre opportunità di investimento per imprese industriali e commerciali, infrastrutture e sviluppo immobiliare, logistica e tecnologie all'avanguardia. Le aziende che scelgono la SCZ hanno la possibilità di essere di proprietà di una società straniera al 100%, il controllo straniero al 100% delle attività di importazione/esportazione, importazioni esenti da tasse doganali e di ven-

Le porte del mondo sono i sistemi portuali e le ZES sono le chiavi di accesso

dita; infine, dazi doganali sulle esportazioni esistenti in Egitto solo sulle materie prime importate ma non sul prodotto finale. In Italia le Zone Economiche Speciali si sono sviluppate per effetto del Decreto Legge 91 del 20 giugno 2017, con l'obiettivo di favorire le regioni meno sviluppate creando condizioni economiche più favorevoli allo sviluppo delle imprese già operanti, e all'inse-diamento di nuove imprese.

In particolare, l'art. 4, comma 2 del Decreto Legge 91 del 2017 definisce le Zone Economiche Speciali nel seguente modo: "*...una zona geograficamente delimitata e chiaramente identificata, situata entro i confini dello Stato, costituita anche da aree non territorialmente adiacenti purché presentino un nesso economico funzionale, e che comprenda almeno un'area portuale con le caratteristiche stabilite dal regolamento UE n. 1315 dell'11 dicembre 2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, collegata alla rete transeuropea dei trasporti (TEN-T). Per l'esercizio di attività economiche e imprenditoriali le aziende già operative e quelle che si insedieranno nella ZES possono beneficiare di speciali condizioni, in relazione alla natura incrementativa degli investimenti e delle attività di sviluppo di impresa*". In seguito, al suddetto Decreto Legge, ha fatto seguito il D.P.C.M. del 25 gennaio 2018 n. 12 che ne ha definito le modalità, il periodo, i vantaggi, ecc. Attualmente, in Italia sono state definite otto ZES vicino ai porti, che prevedono agevolazioni statali e regionali su credito d'imposta, procedure amministrative e possibilità di sviluppo di zone franche doganali. Nello specifico abbiamo una ZES in Campania (porti di Napoli, Salerno e Castellammare), due in Puglia, una in Calabria (Gioia Tauro); due in Sicilia (Palermo e Catania-Augusta), una in Sardegna (Cagliari-Olbia) e una in Abruzzo. In particolare, in Puglia sono state istituite due ZES: quella adriatica, che comprende i porti di Manfredonia, Barletta, Bari, Monopoli e Brindisi e alla quale ha chiesto di unire anche il Molise, e quella ionica che gravita sul porto di Taranto e che comprende anche aree della Basilicata. È possibile quindi affermare che entrambe le ZES pugliesi sono interregionali e, almeno in teoria, abbracciando territori del sud-est italiano, potrebbero consentire sia pure in un orizzonte di medio-lungo periodo, di consolidare un sistema produttivo generalmente integrato dello stesso sud-est, in concorrenza con il ben più solido, al momento, nord-est italiano. Tuttavia i problemi per il loro effettivo decollo non mancano e non sono di facile soluzione. Innanzitutto bisogna ricordare che mentre per la ZES ionica la Regione Puglia, in accordo con la Basilicata, ha invitato al Ministero del Mezzogiorno il piano strategico di sviluppo che, dopo il relativo esame, deve essere approvato con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, per la ZES Adriatica non è stato ancora possibile inviare a Roma il relativo piano strategico di sviluppo che è diventato interregionale. Per far fronte alla problematica sarebbe opportuno sollecitare le Regioni così da garantire la piena attuazione dei Piani di Sviluppo Strategico in tutti i loro punti strategici, che vanno dalla sottoscrizione dei protocolli alla realizzazione degli accordi previsti con Invitalia

*I problemi
per il loro effettivo decollo
in Italia non mancano*

per l'accelerazione delle procedure di investimento e della negoziazione con le imprese interessate, alla esecuzione degli interventi di carattere infrastrutturale collegati ai porti, alle aree industriali e logistiche, a tutti i collegamenti interni alle ZES. Inoltre alcune delle aree delle ZES in Puglia non sono completamente attrezzate. Non sembra ancora ben definito chi dovrebbe svolgere attività di attrazione degli investimenti nelle singole ZES il cui governo è affidato per legge ai Comitati di Indirizzo delle Autorità Portuali composti dai loro Presidenti, integrati da un rappresentante della Regione, da uno della Presidenza del Consiglio e da uno del Ministero delle Infrastrutture. A questo proposito, bisognerebbe verificare se questi Comitati di indirizzo così composti siano effettivamente in grado di operare per una significativa attrazione di investimenti che dovrebbe avvenire su scala internazionale. Ancora, se le procedure di semplificazione non sono ben definite dal punto di vista amministrativo, è improbabile che le imprese straniere vengano a localizzarsi al Sud e in Puglia, quando hanno a disposizione ZES già oggi molto più competitive per infrastrutture e procedure autorizzative in altri Paesi dello stesso bacino del Mediterraneo. Insomma, i problemi ci sono e sarebbe opportuno risolverli in tempi brevi, altrimenti ci sarà il rischio concreto che quello che dovrebbe essere uno strumento pensato e voluto per favorire la crescita e lo sviluppo dei territori, finisca per rivelarsi nel tempo un'occasione mancata. Per queste ragioni, è necessario attivarsi sul tema dell'attuazione delle ZES, coinvolgendo le parti interessate (imprese, autorità portuali, lavoratori, enti e associazioni dei territori meridionali) al fine di avanzare proposte operative per garantire una crescita strategica per il Sud e, soprattutto, per il Paese, con la speranza di raggiungere in un futuro i risultati conseguiti dagli altri Paesi europei ed extraeuropei.

Occorre che le Regioni del Mezzogiorno sappiano costruire le "porte" dello sviluppo nel Mediterraneo

ANDREA CRESCENTE
ANTONIO EDUARDO FAVALE
REXHINA GUZA

Andrea Crescente, è laureato in Economia e Amministrazione delle Aziende e in Strategie di Impresa e Management. Dall'anno 2020 consegue il Corso di Dottorato di Ricerca in "Diritti, Economie e Culture del Mediterraneo". Studia i processi strategici di internazionalizzazione e sviluppo in ottica geopolitica, con particolare riferimento agli sviluppi del Mediterraneo.

Antonio Eduardo Favale, è laureato in Lettere Classiche, Comunicazione linguistica e Lingue moderne. Ha preso parte in qualità di Ufficiale di Collegamento ai Grandi Lavori per il G8 dell'Economia 2009. Ha effettuato ricerca presso i National Archivers del Regno Unito e i NARA di Washington. PhD in Relazioni Internazionali, insegna Business English e Maritime English presso l'Università degli Studi di Bari.

Rexhina Guza, è laureata in Economia e Amministrazione delle Aziende presso la II Facoltà di Economia dell'Università degli Studi di Bari. Il suo lavoro sulle fonti reperite e scavo archivistico ha lo scopo di approfondire il tema delle ZES, in particolare le varie tipologie e gli aspetti storici. È stata analizzata la normativa italiana, le agevolazioni fiscali e come si sono diffuse nel mondo.

IL CAMMINO PER LA RIGENERAZIONE URBANA

Di necessità, prossimità

di GIUSEPPE RAIMONDO

Oggi è necessario tracciare un cammino, iniziare una seria discussione per un futuro che non ruoti più esclusivamente intorno alla realizzazione di un benessere economico che non ci appaga mai, perché questo modo di progredire e svilupparsi è arrivato ormai ad un cortocircuito.

Ad oltre un anno dall'inizio dell'emergenza sanitaria, si potrebbero fare riflessioni che vadano oltre i contagiati o le percentuali e soffermarsi, su ragionamenti con radici più profonde.

La differenza tra questa pandemia e quelle del passato è il sistema economico in cui essa si sta sviluppando, un sistema basato sulle masse, le dimensioni e non sulla politica delle relazioni o della comunità. Dai media abbiamo sentito spesso parlare di "super-diffusore asintomatico" ovvero la causa dell'elevata contagiosità del virus; in realtà, il super-diffusore non è un'entità enigmatica ma siamo noi stessi, il nostro stile di vita insostenibile fatto di tanti spostamenti caotici e inquinanti che come unica misura di controllo sulla pandemia ci portano al confinamento. Ma il confinamento, o lockdown, è solo un modo di posticipare il confronto con il problema e non significa risolverlo. A questo virus troveremo rimedio con il progresso tecnologico e scientifico ma, che cambiamenti dobbiamo attuare affinché il problema non si ripresenti più, magari con un altro nome?

Se la prima ondata ci ha colto impreparati, le altre sono frutto di una mancata pianificazione delle nostre abitudini, dei nostri rituali che sono rimasti ancora tutt'oggi invariati rispetto a prima della pandemia. Ecco, pianificare è questa la chiave del discorso, riprogettare stili di vita senza sconvolgere strutturalmente le città in cui viviamo perché non è necessario.

La cosa che più mi preoccupa è che l'essere umano sta facendo di tutto per creare un loop vizioso da cui è difficile uscirne. L'idea è quella di tutelare la salute pubblica ma anche il "sistema economico" in cui essa è calata in quanto vanno di pari passo, ma tutelare un'economia fortemente consumistica e basata sulle masse significa mettere a proprio agio il virus nella sua diffusione.

In quasi, ormai, 12 mesi e più in cui il mondo sta affrontando questo problema, ad esclusione del periodo del lockdown, nessuno dei grandi del mondo impegnati nel risolvere questo grande problema, si è fermato più di 5 minuti per cercare di comprendere che le masse devono essere distribuite equamente sulla superficie a disposizione, per non spingere il sistema città al corto circuito.

*Il cammino dello sviluppo
è anche riprogettare
stili di vita*

Le nostre città, con centinaia di anni di storia alle spalle, che certamente non possono essere riconfigurate durante un evento o un saggio, sono sistemi complessi giunti a noi in questo stato di cose perché sono il frutto di decisioni politiche, dinamiche socio-economiche, ma anche di visioni di singoli individui. Con questo voglio solo sottolineare che, se ora iniziassimo a tracciare il cammino per uno sviluppo realmente più sostenibile e democratico, potremmo percepire i primi reali cambiamenti fra qualche decina di anni.

L'economia di scala, dei grandi numeri ci ha portato a svuotare i centri storici per riempirli di business center o servizi per il turismo. I centri delle città non sono fatti più né di relazioni né di comunità che vivono luoghi, ma questi stessi soggetti che prima costituivano una rete invisibile sono stati spinti dalle dinamiche centrifughe del 900 verso le periferie, rendendo di fatto i centri storici dei complessi turistici diffusi (soprattutto in Europa e in Italia – vedi Firenze e Venezia), luoghi in cui le persone vanno prevalentemente per lavorare in uffici ultra patinati o dove trovano posto splendidi quanto costosissimi loft, nei quali, per una questione di opportunità è meno probabile creare la grande maglia di relazioni che ha permesso la costruzione del tessuto storico dei centri urbani. Oggi, causa covid, si invoca “la città delle prossimità” cioè un sistema basato sulla possibilità di usufruire di qualsiasi servizio nel raggio di 15 minuti dal posto in cui si abita, evitando quindi i grandi spostamenti, le ore di punta e l'inquinamento che si annida tra i palazzi troppo borghesi delle nostre aree urbane; ma non è lo stesso modo in cui l'uomo ha vissuto fino alla prima metà del 900, con il sistema dei servizi di quartiere o di vicinato? Ma questi non rappresentano i caratteri della città mediterranea, che sembra essere stata investita ma non travolta dalla pandemia?

La città è un organismo complesso, è come un essere vivente fatto di organi centrali più o meno periferici e arterie tra loro comunicanti (immaginiamo come se le arterie fossero le infrastrutture di collegamento) che sono progettate e realizzate per “non” soddisfare (ne abbiamo avuto ancora dimostrazione proprio con il covid) la richiesta quotidiana di pendolari che si sposta per necessità ed è proprio questa complessità che porta le città ad essere più resilienti al cambiamento motivo per il quale è necessario intervenire in maniera mirata e tempestiva.

E' essenziale fare qualcosa di concreto e tangibile per avviare un cambiamento necessario. Un cambiamento che parte da un progetto trasversale, in cui si devono coinvolgere i soggetti più importanti per le dinamiche dello sviluppo urbano, come antropologi, sociologi, artisti, istituzioni politiche e socioassistenziali, oltre che le professioni più strettamente collegate alla progettazione e allo sviluppo dell'ambiente urbano. E' il momento di creare progetti e spunti visionari ma allo stesso tempo concreti, che aiutino a prevenire dinamiche consequenziali a questo periodo storico e ad indirizzarci verso un processo di sviluppo economico realmente democratico.

La città è un organismo complesso su cui bisogna intervenire in maniera mirata e tempestiva

L'economia appunto, il vero tallone d'Achille del nostro momento storico, tutto è in funzione di essa e del PIL che ne deriva, portando in questo modo l'individuo ad essere più o meno felice in base al segno positivo o negativo. Ma una conseguenza di questa pandemia sarà sicuramente la forbice che aumenterà tra super ricchi e poveri. Con questo voglio dire che è arrivato il momento di investire risorse su un reale e sostenibile piano per la casa per quella parte della popolazione che risentirà di più di questa crisi, immettendo con intelligenza grandi liquidità in un sistema circolare. Credo che sia anacronistico pensare le nostre città, soprattutto le periferie come un'aggiunta senza senso di piccoli volumi inorganici rispetto al tessuto circostante (come la legge piano casa), unico e ultimo sistema di sviluppo e rigenerazione urbana su scala nazionale.

Abbiamo il dovere di veicolare le nostre risorse in qualcosa che possa risultare realmente fruttuoso per le dinamiche future. Approfittiamo di questo tempo per invertire i paradigmi, investendo sulla "città delle prossimità" che non fa altro che trovare le proprie radici nella città del sud e nei suoi centri abitati, che è possibile percorrere a piedi contemplando le meraviglie architettoniche e le bellezze naturali, al fine di poter vivere di relazioni e ripopolare il nostro amato meridione, troppo intriso di storia per trasformarsi unicamente in una meta per le vacanze estive. Ma tutti questi modelli devono essere messi a sistema e progettati, affinché il tempo passato confinati in casa, non sia un tempo perso ma un momento utile per trasformare una necessità, in future virtù.

GIUSEPPE RAIMONDO

giusepperaimondo@ragoffice.it

Giuseppe Raimondo, è laureato in progettazione architettonica e urbana. Da sempre impegnato nella ricerca e in progetti di rigenerazione 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".

DIGITALIZZAZIONE E INNOVAZIONE

La sfida della digitalizzazione nel Mezzogiorno ed in Italia

di PIETRO SPIRITO

La digitalizzazione sta innovando l'organizzazione dei sistemi economici e di conseguenza anche la filosofia e la modalità del fare impresa. Si farà sempre più industria, in un mercato a più marce ed a più velocità. L'e-commerce è la punta più visibile di un iceberg in profondo movimento. Il capitalismo delle piattaforme sta introducendo una forma di relazioni sempre più interconnesse tra produttori e consumatori, nella quale la logistica assume un ruolo sempre più centrale. Le imprese non devono cambiare solo il modo di produzione e le piattaforme (cloud o non cloud), ma concepire ed acquisire nuovi strumenti, sulla base di processi e modelli dinamici. Nel Meridione esistono allo stato liquido condizioni per far lievitare sia cultura della digitalizzazione sia innovazione. Basta far riferimento alla felice esperienza della Università Federico II con Apple. E non solo. Una su 5 startup nel Mezzogiorno d'Italia nasce a Napoli (dato Infocamere). Il capoluogo campano è al terzo posto per startup (dopo Roma e Milano): si tratta di un indizio confortante, sintomo della voglia e dell'esigenza di creare. Ma non esistono imprese e finanza in filiera (ed in connessione mediante catena del valore) come altrove: meno della metà di Roma e metà della metà di Milano.

Alle aziende che producono innovazione o alle imprese che devono assorbire digitalizzazione nei propri processi di produzione manca ancora, nel Mezzogiorno, un ambiente fertile per crescere e contaminarsi. Servono altri asset da organizzare in contesti fertili: contenitori di economia gestionale, design, marketing, internazionalizzazione. Mancano ancora palestre per la costruzione, il consolidamento e lo sviluppo delle imprese innovative.

La trasformazione digitale riguarda l'intero nostro Paese, ed anche il Mezzogiorno. Troviamo in questo caso conferma della tesi secondo la quale la questione meridionale è questione nazionale. Cominciamo dalla analisi pubblicata nel 2020 dall'Istat nel rapporto su "Digitalizzazione e tecnologie nelle imprese italiane". Nel periodo 2016-2018 oltre tre quarti delle imprese con almeno 10 addetti (77,5%) hanno investito, o comunque utilizzato, almeno una delle 11 tecnologie individuate nel questionario del censimento come fattori chiave di digitalizzazione. L'utilizzo congiunto di tali tecnologie – in particolare, di una combinazione

Il Mezzogiorno e la digitalizzazione, una occasione per avviare il futuro

tra infrastrutture digitali e tecnologie applicative – viene quindi proposto come indicatore sperimentale di maturità digitale. La maggior parte delle imprese utilizza però un numero limitato di tecnologie, dando priorità agli investimenti infrastrutturali (soluzioni cloud, connettività in fibra ottica o in mobilità, software gestionali e, necessariamente, cyber-security) e lasciando eventualmente a una fase successiva l'adozione di tecnologie applicative.

Sinora, il grado di “digitalizzazione” delle imprese è stato misurato essenzialmente in termini di infrastrutturazione (accesso alla banda larga, numero di apparecchiature acquistate od utilizzate, ecc.), con il rischio che una rapida diffusione della capacità tecnica di utilizzo di strumenti digitali potesse dare l'impressione di una maturità digitale che, in realtà, esisteva solo potenzialmente. L'utilizzo di infrastrutture digitali giunge a saturazione tra le imprese meno digitalizzate (quelle con investimenti “soltanto” in 4 o 5 tecnologie); solo molto più lentamente si diffondono applicazioni più complesse e con maggiore impatto sui processi aziendali: appena il 16,6% delle imprese ha adottato almeno una tecnologia tra Internet delle cose, realtà aumentata o virtuale, analisi dei Big Data, automazione avanzata, simulazione e stampa 3D.

Il discrimine dimensionale nell'adozione di tecnologie digitali è assai marcato. Ha effettuato investimenti digitali il 73,2% delle imprese con 10-19 addetti e il 97,1% di quelle con oltre 500 addetti. Meno significative sono le differenze territoriali: si passa dal 73,3% nel Mezzogiorno al 79,6% nel Nord-est. A livello settoriale emerge il ruolo trainante dei servizi: le telecomunicazioni (94,2%), la ricerca e sviluppo, l'informatica, le attività ausiliarie della finanza, l'editoria e le assicurazioni hanno percentuali di imprese che investono in tecnologie digitali superiori al 90%. Il primo settore manifatturiero per investimenti digitali è la farmaceutica (94,1%), seguita a distanza dalla chimica (86,6%).

La rivoluzione digitale è, ad oggi, realtà concreta e irreversibile, che interessa ogni settore delle nostre società e ne sta profondamente modificando le dinamiche. La trasformazione di interi settori della società attraverso la produzione, la distribuzione e il consumo di dati digitali è una realtà dinamica, che caratterizza e struttura nuovi terreni di competitività destinati a gerarchizzare i mercati nell'arco dei prossimi decenni. Si tratta di una trasformazione imperniata su tecnologie orientate alla realtà aumentata e virtuale, la stampa 3-D, l'intelligenza artificiale, la blockchain.

Per una politica di innovazione sono necessarie anche nuove procedure per una limitazione della burocrazia

Una stima della Commissione Europea, peraltro, considera che il valore della data economy passerà dal 2,4% attuale al 5,8% del Pil della UE nel 2025, per un totale di 829 miliardi di euro. Si prevede, altresì, che in Europa il numero di professionisti nel settore digitale passerà, nel 2025, a 10,9 milioni di esperti rispetto agli attuali 5,7. Stiamo parlando di un processo che va assecon-

dato e guidato per non esserne travolti o esclusi: lo smart-working, le videoconferenze, la digitalizzazione del lavoro sono già aspetti noti e non potranno che diventare ancora più cogenti. Obiettivo comune non può quindi che essere il contrasto al digital divide – l'esclusione dai benefici prodotti dal progresso tecnologico e dall'innovazione – con programmi di alfabetizzazione e di sviluppo delle competenze digitali capaci di eliminare il rischio di emarginazione sociale, formativa ed educativa, e il pericolo di diseguaglianze sociali.

Ci sono, dunque, molte posizioni da recuperare sul tasso di digitalizzazione del Paese. L'indice Desi (Digital economy and society index) colloca infatti l'Italia per il 2019 al 25° posto in Europa dopo paesi come la Croazia, la Slovacchia e Cipro e dopo aver considerato alcuni indicatori quali la capacità di fornire una connessione dati ad alta velocità (Connectivity), le competenze digitali dei cittadini (Human capital), la frequenza nell'uso di servizi online quali video, musica, shopping online e home banking, il grado di digitalizzazione delle imprese e la diffusione di sistemi di e-commerce e infine, il livello di digitalizzazione dei servizi pubblici.

Servono iniziative che accompagnino le imprese, soprattutto quelle di piccola e media dimensione, nella trasformazione digitale. Nel corso degli ultimi due anni, con il progetto PIDMed, Societing 4.0 ha incontrato oltre 500 imprese delle province di Caserta e Salerno e avviato almeno 200 piccole progettualità di trasformazione digitale. PIDMed è il Punto Impresa Digitale a vocazione Mediterranea realizzato dalle Camere di Commercio di Caserta e Salerno in collaborazione con l'Università Federico II. I Punti Impresa Digitale (PID) sono strutture di servizio promosse da Unioncamere (ce ne sono 88 in tutta Italia) che sono dedicate alla diffusione della cultura e della pratica del digitale nelle micro, piccole e medie imprese di tutti i settori economici. Con questa esperienza sono nate varie idee su nuove modalità di supporto per lo sviluppo del sistema imprenditoriale locale "addomesticando" le tecnologie al genius loci come, ad esempio, la possibilità di condividere soluzioni 4.0 e creare sistemi di "data commons", dove i dati vengano intesi come bene comune a servizio di interi settori/comparti/distretti.

La strada da percorrere sul sentiero della digitalizzazione è ancora molto lunga. Secondo il Centro Studi di Confindustria, l'89% delle 67.000 piccole imprese manifatturiere, comprese fra i 10 e 49 addetti, sono ancora oggi analogiche o digitalmente incomplete. La situazione migliora nelle imprese con 250 e più addetti, dove quasi la metà rientra negli «innovatori 4.0 ad alto potenziale». Sommando a questo dato anche i «possibili innovatori» si raggiunge l'88% del totale.

Mentre la struttura manifatturiera delle imprese deve ancora compiere – in buona parte – un percorso verso la riconversione digitale, esiste un mondo di start up digitali che stanno fiorendo, soprattutto nel Mezzogiorno. A dirlo sono i dati di un rapporto

*Servono iniziative
per accompagnare
le piccole e medie imprese
nel sentiero
delle innovazioni*

pubblicato nel 2017 da Censis- Confcooperative, che incorona la Campania come regione dove negli ultimi anni c'è stata la maggiore crescita di imprese digitali. Dal 2011 al 2017, infatti, il numero delle imprese è cresciuto del 26,3%, a una velocità tripla rispetto a quella del Piemonte (9,1%) e più alta di dieci punti percentuali rispetto ad altre regioni del Nord come Veneto, Toscana, Emilia Romagna e Lombardia.

Le imprese digitali considerate dallo studio sono quelle impegnate nella produzione di software, consulenza informatica, elaborazione dati, hosting, portali web, erogazione di servizi di accesso a Internet e altre attività connesse a telecomunicazioni e commercio al dettaglio attraverso la rete. Sul podio, dopo la Campania, salgono la Sicilia con un aumento del 25,3%, il Lazio con il 25,1% e la Puglia con il 24,2%. Il dato non cambia se si considerano le macroaree: il tasso di crescita delle imprese digitali al Sud si attesta sul +21,9%, seguito dal Centro con un incremento del 20,7%, mentre al Nord si osserva un'estensione della base produttiva pari al 14%.

Concludiamo infine il nostro ragionamento con due esempi di aziende digitali meridionali che hanno dimostrato di consolidarsi sul mercato come soggetti capaci non solo di radicare la propria competenza distintiva ma di ampliarla con una rete di collaborazioni nazionali ed internazionali.

Un esempio interessante di azienda meridionale che ha consolidato il suo posizionamento nella offerta di innovazioni digitali è **IdeaSolutions**. L'azienda è nata nel 2003, ed è oggi una impresa in grado di realizzare qualsiasi tipo di App, sia per interfacciamento con sistemi gestionali remoti sia per la semplice pubblicazione sugli store internazionali di Apple, di Google e di Microsoft. Con una crescita media di fatturato di circa il 70% annuo, 30 milioni di app installate e 6 milioni di utenti mensili, IdeaSolutions si colloca oggi ai vertici delle Software house italiane e stringe sinergie internazionali con i maggiori network pubblicitari mondiali, tra cui Twitter, MoPub ed Inmobi. Siamo in questo caso a Napoli ed in Campania come territorio originario dell'impresa.

Con il secondo caso ci spostiamo in Puglia, ed in particolare a Bari. Un costante investimento in ricerca e sviluppo nel campo dell'ingegneria dei materiali, delle nuove tecnologie e dei servizi industriali è il vantaggio strategico chiave di **Roboze**. Nata a Bari nel 2013 dalla visione di Alessio Lorusso, inserito nella classifica 2018 di Forbes dei 30 under 30 nella categoria "industry", Roboze si avvale della collaborazione di un team di giovani talenti che con passione, professionalità e competenza sfidano gli standard della progettazione di soluzioni di stampa 3D sul mercato mondiale. I clienti si affidano al know-how degli ingegneri Roboze per soddisfare al meglio le proprie esigenze industriali nei settori Oil & Gas, Automotive, Motorsport, Aerospace, Manufacturing e Defense. La missione è progettare e produrre le migliori stampanti 3D professionali e industriali, con tecnologia

*Le competenze si formano
riprendendo
anche il percorso di studi*

FFF per applicazioni estreme, attraverso la continua innovazione di prodotto per offrire vantaggi tangibili e competitivi agli utenti finali in termini di precisione, versatilità, personalizzazione e convenienza. Sono proprio questi i punti di forza che distinguono le soluzioni Roboze dagli altri competitors.

PIETRO SPIRITO

presidenza@porto.napoli.it

***Pietro Spirito**, è laureato in Scienze Politiche presso l'Università Federico II di Napoli, ha frequentato il Master di sviluppo economico e gestione del terziario avanzato organizzato da Unioncamere. Ha lavorato presso le Ferrovie dello Stato, ricoprendo vari incarichi partecipando al processo economico a società per azioni. È stato Direttore Generale della Fondazione Telethon e ha ricoperto a Bologna la carica di Direttore Generale dell'Interporto. Dal 2011 è in Atac dov'è stato Direttore Centrale Operazioni ed ora Direttore Centrale Strategia per poi avere la carica di Presidente dell'Autorità di Sistema del Tirreno Centrale.*

ESTRATTO DELLA INTERVISTA A FERRERO DENTELLI SOGEMI

Milano Smart city e distribuzione alimentare

A cura di **GIORGIO SPATTI**

Si stima che nella provincia di Milano il 35% del trasporto sia attinente alla merceologia agroalimentare e che nel perimetro comunale della città di Milano ogni giorno vengano effettuate circa 200.000 consegne di cui oltre 50% legato al sistema alimentare.

La grande distribuzione organizzata ha progressivamente stravolto la logica distributiva basata sul dettaglio di prossimità concentrando il consumo presso grandi punti di vendita organizzati multi prodotto e creando nuove esigenze di approvvigionamento e logistica delle merci.

Il commercio digitale ha oggi consentito di trasmettere un ordine di acquisto da qualunque luogo purché dotato di una dotazione tecnologica ICT (computer, tablet, smartphone). ...e consegnare a domicilio rispetto al canale tradizionale.

“Conseguenza evidente è la criticità di una infrastruttura viaria e trasportistica in grado di sostenere il flusso di questa nuova modalità distributiva.”

Il mondo degli operatori

Nella città di Milano sono presenti circa 12.000 attività commerciali (tra retail, ho.re.ca., medie e grandi strutture di vendita). Tale stima si basa sull'ipotesi che 2 operatori servano le attività ho.re.ca. e 5 operatori servano le altre attività, con una frequenza di consegna pari a 3 volte la settimana per tutti gli esercizi, ad eccezione delle medie e grandi strutture di vendita - GDO - per le quali la consegna è considerata giornaliera. Secondo questo calcolo, risultano circa 3.500 consegne al giorno presso l'ho.re.ca; circa 20.500 consegne al giorno presso il retail; circa 2.000 consegne al giorno presso le medie e grandi strutture di vendita. A queste vanno sommate anche quelle dell'e-commerce che sono stimate in oltre 170.000 al giorno solo su Milano¹. Nel complesso risultava quindi che nel 2019 avvenivano oltre 200.000 consegne al giorno.

Con il ritorno alla normalità il numero di consegne tornerà a crescere considerevolmente proprio grazie al nuovo livello di sviluppo raggiunto dall'e-commerce e alla maggior richiesta da parte del consumatore di flessibilità, dinamicità e velocità nelle consegne.

Tali cambiamenti richiederanno l'utilizzo di un maggior numero di mezzi, a volte anche con perdite di efficienza visto il parziale riempimento degli stessi dovuto alla necessità di effettuare consegne

I mercati generali di Milano stanno ridefinendo la smart city partendo dal settore alimentare

Just in time al fine di ridurre gli spazi destinati al magazzino. L'aumento dei mezzi circolanti in città accentueranno l'impatto negativo, già ampiamente studiato come l'inquinamento atmosferico e sonoro, il traffico e la conseguente perdita di efficienza sulla vita dei cittadini. Sarà quindi necessario che la Pubblica Amministrazione, i cittadini e gli operatori del settore collaborino per creare e mettere in pratica soluzioni per affrontare in maniera sistemica e strutturale le criticità della logistica urbana delle merci in un'ottica di sostenibilità ambientale in modo da incidere positivamente sulla qualità della vita degli abitanti della città.

Il ruolo dei Mercati Generali di Milano

Durante la pandemia si è riscoperto l'importanza ed il ruolo dei mercati all'ingrosso cittadini che in realtà da una parte ha tutelato in senso tradizionale il commercio ambulante ed in generale al dettaglio, o così detto di vicinato consentendo la promozione della vivibilità delle aree pedonali della città (piazze, parchi, marciapiedi), che senza la presenza di attività commerciali sarebbero luoghi vuoti e privi di socialità” e dall'altra ha confermato con le sue dimensioni e tipologie di attività lo scenario di sviluppo quale hub generale per la filiera agroalimentare.

Le attività attestate all'ortomercato

Gli **ambulantisti** sono la quota preponderante con oltre il 40% delle presenze, lavorano in città e in provincia nei mercati rionali. Preferiscono frequentare il mercato giornalmente approvvigionandosi direttamente dai vari grossisti, scegliendo la merce che venderanno di prima persona in modo da valutarne la qualità e approfittare di eventuali offerte o scontistiche trattate sul momento. Generalmente, questa tipologia di acquirenti, frequenta il mercato con il mezzo con cui poi allestisce direttamente il banco una volta arrivati nel luogo di vendita. Nel Mercato Ittico l'area mercatale è utilizzata anche come ricovero notturno dell'automezzo, è stata infatti adibita un'area dove gli ambulanti possono lasciare l'automezzo in modo da essere già pronti e operativi per la mattina seguente.

La categoria del **commercio all'ingrosso** è composta da un insieme variegato di acquirenti: all'interno del Mercato Ittico si tratta di intermediari che si riforniscono giornalmente e rivendono il prodotto prevalentemente al canale della ristorazione, nel Mercato Ortofrutticolo sono presenti anche i piccoli supermarket etnici, in aumento negli ultimi anni, e minimarket/superette.

Anche la **grande distribuzione organizzata** si rifornisce saltuariamente in Mercato, tuttavia gestisce gli ordini tramite contatti telefonici con gli operatori, in modo da organizzare la consegna per i punti vendita senza concretamente entrare in Mercato. I **dettaglianti** sono i piccoli commercianti di quartiere, verdurari, peschere, macellerie. La maggior parte frequentano anche essi il mercato con assiduità, i rimanenti hanno accordi di rifornimento con i grossisti (prevalentemente nel Mercato carni). La merce, in questo caso, viene direttamente consegnata al punto vendita dal grossista.

Dai grandi centri commerciali alle politiche di vicinato per essere al servizio dei cittadini

La categoria **Ho.re.ca**, acronimo per hotel ristoranti e bar, non rappresenta un frequentatore assiduo del mercato: visti gli orari di esercizio dei ristoranti prevalgono gli accordi di fornitura con grossisti fidati oppure servendosi di commercianti all'ingrosso con modalità di acquisto "conto vendita".

Gli effetti del lockdown

Durante il periodo di "lockdown" il blocco totale dei mercati scoperti durante i mesi di marzo e aprile 2020, ha obbligato anche gli ambulanti ad organizzarsi ideando nuove modalità operative e di servizio tramite la ricezione di ordini telefonici o via applicazioni di messaggistica, portando così la merce direttamente al domicilio dei loro clienti. Anche gli operatori grossisti all'interno del Mercato si sono adoperati per creare portali e-commerce e applicazioni web per sopperire alla mancanza di domanda del settore Ho.re.ca e delle mense scolastiche. Infine, la stessa società di gestione dei mercati So.Ge.Mi., ha sviluppato un'applicazione che permette di ricaricare telematicamente l'abbonamento per gli ingressi al comprensorio.

Tutto ciò produce "un ripensamento del sistema distributivo cittadino e quindi della logistica dell'ultimo miglio. "

Riorganizzare le consegne (aree di carico/scarico attrezzate e prenotabili, Rocker per il self service) garantire piattaforme logistiche di supporto (come all'Ortomercato) ha l'obiettivo di potenziare la city logistics milanese ed ottimizzare le tratte di rifornimento cittadine.

"L'obiettivo principale sarà quello di migliorare l'efficienza nella pipeline di distribuzione alimentare, garantendo agli operatori indici di carico più elevati ed una maggior convenienza economica."

GIORGIO SPATTI
giorgiospatti@libero.it

Giorgio Spatti, è laureato in Ingegneria Civile Edile presso il Politecnico di Milano. Ha svolto il Corso di perfezionamento in *Tecnica del Traffico* presso l'Istituto di Vie e Trasporti del Politecnico di Milano. Membro Cifi (Collegio Ingegneri Ferrovieri Italiani). Vice Presidente della Commissione Traffico Automobile Club Milano. Svolge attualmente attività di libero professionista e consulente

Pietro Spirito

IL FUTURO DEI SISTEMI PORTUALI ITALIANI

Governance, spazi marittimi, lavoro

Introduzione di
Raffaella Palta

GuidaEditori

Il libro di Pietro Spirito, merita una attenta lettura, da parte sia di politici, alle diverse scale istituzionali, sia da parte degli addetti ai lavori, sia da parte degli studenti; il messaggio è chiaro: la Logistica e i Trasporti sono componenti essenziali del Paese. Manca infatti ad oggi, una politica economica di sistema, capace di internalizzare, insieme alla vita politica, anche quella economica.

Spirito descrive il sistema in modo lucido ed opera un confronto tra la portualità italiana e quella europea Olandese a quella di Singapore. In queste nazioni le città e il porto vivono in perfetta armonia, mentre a Napoli (come nelle altre città italiane), dove lui è stato presidente dell' ADSP del Mare Tirreno Centrale, ciò che va bene per la portualità non va bene per la città! Il punto è che non sono i problemi tecnici ma quelli del provincialismo della politica che si dibatte per generare problemi che non è in grado di risolvere!

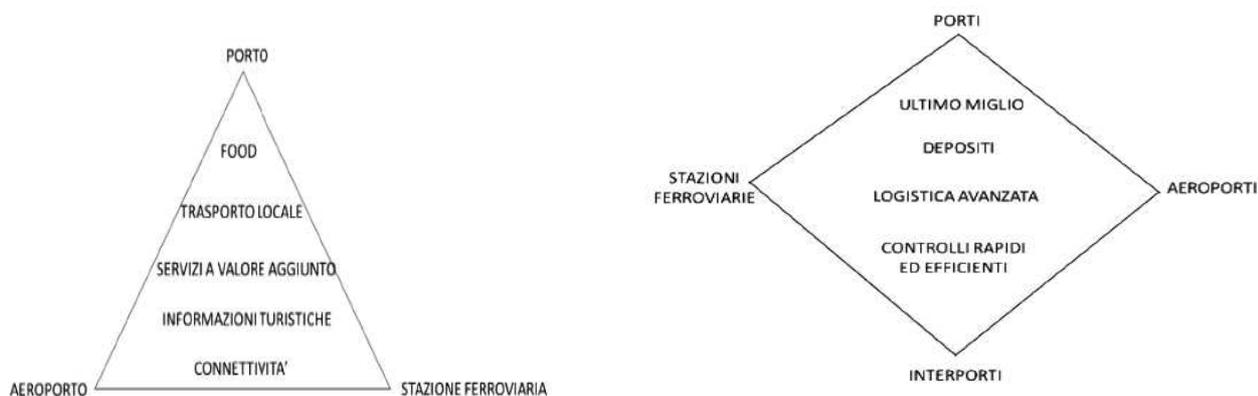
Il confronto sul piano geopolitico e geo-economico tra l'Italia e i Paesi Europei è di una distanza siderale. Siamo bravi ad aprire il nostro territorio agli altri (vedi la via della seta che Spirito descrive molto bene) mentre troviamo le porte chiuse quando cerchiamo di "entrare" in mercati più competitivi. Il grafico a pagina 34 richiama perfettamente questa affermazione.



Le quote di mercato nel trasporto internazionale dei vettori italiani dal 2002 al 2019 si è ridotto drasticamente per tutti i settori perché non siamo stati capaci di un disegno strategico quello più volte invocato per trasformare le nostre imprese: non più semplici vettori ma imprese capaci di fare logistica! L'economia di settore si è accartocciata – come dice Spirito – su se stessa. L'orizzonte mediterraneo è l'unica strada ancora aperta per una piattaforma del Mezzogiorno d'Europa verso il continente africano. Occorre riformare giuridicamente le ZES e le ZLS. Una nostra proposta di riforma è stata pubblicata nel numero 3 di Sistemi di Logistica anno 2020, ma siamo sicuri che non basta! Occorre una profonda rivisitazione delle autorità portuali. Spirito suggerisce di modificare la veste istituzionale che vuole la Autorità portuale ente pubblico non economico. L'esperienza ha dimostrato, nel corso degli anni, che l'azione delle autorità di sistema portuale è rimasta ingabbiata. L'associazione europea dei porti ha identificato tre modelli di riferimento per le Autorità portuali: proprietario, regolatore/moderatore e gestore.

In Italia, nella situazione attuale, il modello calzante è quello del gestore, ovvero una Spa in mano pubblica che persegue un pubblico interesse sotto il vincolo di chi sbaglia paga! Nel capitolo 2 Spirito tratta i nodi integrati-intermodali, questo tema impone la lettura del territorio con le sue evoluzioni che si sono determinate nel tempo che hanno assecondato lo sviluppo spontaneo. Bisogna ridisegnare la città e l'altra città, ricreare una accessibilità che non è fatta solo di grandi opere ma di quelle che servono! Non solo infrastrutture fisiche ma anche reti immateriali.

Alla pagina 103 si richiama graficamente un nodo integrato intermodale per i passeggeri e merci (Grafico 5 e 6).



Il capitolo 3 riguarda il lavoro portuale che è molto cambiato rispetto alle esigenze dei sistemi portuali. Ci siamo imbattuti personalmente quando abbiamo elaborato il Piano della Logistica del 2005 per poi aggiornarlo nel 2012 con proiezione al 2020; quello che dice Spirito nel suo libro noi lo avevamo previsto nei documenti istituzionali per riformare il sistema dei trasporti nel Paese partendo da una citazione "quello che va bene per i porti va bene per il Paese!". Resta una sola priorità: un sistema dei porti da ridisegnare!

ROCCO GIORDANO

r.giordanoeditore@gmail.com



Egredi Lettori,

la Giordano Editore ha pubblicato il volume di Romano Bernasconi **"Memorie Professionali di Romano Sara"** che è uno spartito del progetto del territorio per una efficace rigenerazione urbana.

La presentazione del Prof Loreto Colombo è la chiave di lettura del volume, ponderoso, curato nella forma e nei contenuti, e merita un posto di eccellenza nelle librerie degli addetti ai lavori.

Il libro può essere acquistato direttamente sul sito della Giordano Editore: <https://www.roccogiordanoeditore.eu/> oppure inviando un e-mail all'indirizzo di posta elettronica: r.giordanoeditore@gmail.com

LA CAPITALE E IL RUOLO CHE LE COMPETE

La primavera di Roma

di PIERO SANDULLI

Abbiamo ricevuto dal Prof. Piero Sandulli una lettera aperta che volentieri pubblichiamo.

Si inseguono le voci sulle candidature alla carica di Sindaco di Roma, ma questo tema non riesce ad appassionarmi più di tanto. Ritengo, infatti, che sia molto più importante aver chiaro cosa il nuovo Sindaco di Roma dovrà fare per riportare la Capitale di Italia al ruolo che le compete.

I terribili momenti che abbiamo vissuto e che ancora stiamo vivendo (augurandoci che terminino, anche in virtù della campagna di vaccinazione, quanto prima) ci lasceranno delle rilevanti opportunità di studio e di lavoro su cui costruire il nuovo equilibrio cittadino ed è ad esse che la nuova giunta ed il nuovo Sindaco dovranno dedicare la maggior parte delle loro energie.

Il bagno di tecnologia, al quale siamo stati tutti, forzatamente, sottoposti dalla pandemia, dovrà essere l'occasione alla luce della quale rileggere la complessità burocratica della macchina capitolina in un effettivo (e non solo annunciato) sforzo di semplificazione che l'avvicini al cittadino e che in concreto dovrà essere, visto come il cliente della amministrazione e non come un mero destinatario di provvedimenti impositivi spesso incomprensibili.

L'informatizzazione delle procedure è l'imperdibile occasione per rileggere tutti i procedimenti dell'Amministrazione romana, semplificandoli e rendendoli comprensibili al loro naturale destinatario: il cittadino, il quale dovrà poterli comprendere in quanto essi dovranno essere, dopo la loro necessaria rivisitazione, facilmente leggibili (senza complessi richiami ad altre normative), sintetici (evitando inutili, passaggi) e semplici (scritti in un linguaggio facilmente accessibile ed evitando il "burocratese").

Tale rilettura consentirà anche la eliminazione delle stratificazioni che, nel tempo, si sono formate e che hanno reso sempre meno immediata la comprensione delle norme e la loro conseguente attuazione.

L'opportunità della informatizzazione delle procedure offrirà anche l'occasione per consentire alla Amministrazione di interpretare meglio le necessità e le esigenze dei residenti e di quanti gravitano sulla Città eterna, sia anticipandone i desideri (comunicare loro, per tempo, le scadenze, semplificare il rapporto con la macchina burocratica), che evitando di appesantire i loro compiti (non chieda l'amministrazione al cittadino ciò che essa già possiede, ad esempio le certificazioni).

La informatizzazione delle procedure metterà in grado il Comune di gestire meglio i flussi di traffico e le informazioni utili a realizzare un più razionale sistema di movimenti in città.

Attraverso il monitoraggio delle procedure sarà possibile creare un miglior rapporto di reciproca fiducia tra l'Amministrazione locale ed i cittadini; la trasparenza, garantita dalla informatica, potrà far venir meno la diffidenza che ancora è alla base dei nostri rapporti con la burocrazia.

Tale risultato potrà evitare, per il futuro, che i dipendenti pubblici utilizzino la macchina burocratica quale strumento di tutela adducendo la complessità, spesso creata ad arte, in ottica difensiva.

Miglior sincerità di rapporti significa anche migliore fluidità della macchina amministrativa. Ciò eviterà che il cittadino utilizzi la complessità dei procedimenti per giustificare (a se stesso ed agli altri) gli abusi che "di necessità" ha "dovuto" realizzare (pensiamo al campo dell'edilizia).

Anche l'esperienza dello smart working, cui forzatamente ci ha indotto la pandemia, va valutata e tesaurizzata per costruire il futuro della città.

Le opportunità che il lavoro a distanza offre sono innumerevoli e vanno sapute cogliere, ponendo in essere una rivoluzione nel modo di intendere il lavoro pubblico e la sua misurazione.

Sotto il profilo del traffico cittadino è indubbio che veicolando in rete le pratiche e non i lavoratori si evitano molti spostamenti con conseguenti vantaggi per la mobilità e per l'ambiente. Certo, vi sono attività per le quali è imprescindibile il rapporto fisico con il fruitore del servizio e la presenza agli sportelli ma, a ben vedere, esse non sono le più numerose. La maggior parte delle pubbliche attività può compiersi anche da remoto, in una corretta e necessaria alternanza, tra lavoro svolto negli uffici e quello operato a distanza.

Questo dovrà, certamente, far riconsiderare il modello di misurazione dei risultati del lavoro, che andrà valutato per obiettivi perseguiti e non misurando il tempo trascorso (più o meno fruttuosamente) negli uffici pubblici. Per questo il recente patto per l'innovazione del lavoro pubblico e la coesione sociale stipulato tra il Ministero della funzione pubblica ed i sindacati sarà certamente utile ad individuare le nuove regole per lo svolgimento del pubblico impiego.

Pertanto, andrà abbandonata, anche nell'immaginario collettivo, la ormai superata battaglia ai "furbetti del cartellino".

Il lavoro, in questa modalità consentirà anche alle famiglie (e quelle degli impiegati comunali non sono poche) di gestire meglio le proprie esigenze.

Inoltre, in ottica di acquisizione di risorse andranno formati funzionari, altamente specializzati, in grado di dar vita a progetti finanziabili dall'Unione Europea, sia di natura straordinaria (il recovery fund) che di natura ordinaria (i vari programmi quinquennali europei).

Tali professionalità, pur presenti nel Comune, sono ancora insufficienti e assai spesso le risorse europee non vengono captate e/o utilizzate.

Alla creazione di queste essenziali professionalità dovrà provvedersi con specifici e mirati programmi di formazione, studiati insieme alle, non poche, università romane.

Il nuovo Sindaco di Roma, dovrà, sin dal momento della campagna elettorale, individuare un Assessore, munito di una specifica competenza, cui chiedere di occuparsi delle semplificazioni delle procedure, attraverso la rilettura di quelle esistenti e lasciandolo libero di incidere, trasversalmente, sulla macchina burocratica e svincolandolo dalla gestione quotidiana della città.

Tale Assessorato andrà assistito da una task force in grado di modificare le competenze delle municipalità, che dovranno, assumendo concretezza, diventare il braccio operativo del Comune centrale sul territorio.

Queste le mosse che il nuovo Sindaco di Roma dovrà porre in essere per dar vita alla Roma del terzo millennio, senza avere paura, ma prendendo decisamente il largo, seguendo una rotta nuova, tracciata in modo competente e professionale, rotta che andrà continuamente monitorata e che, al termine del mandato, dovrà essere stata in grado di cambiare il sistema burocratico della città.

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 di Giustizia Sportiva.