

Sistemi di Logistica

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

Sistemi di Logistica

Anno XIV - n. 3

Settembre 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 **La governance per una Europa politica**

[Rocco Giordano, Pasquale Persico]

POLITICA ECONOMICA

5 **La posizione dell'Italia nel contesto economico mondiale**

[Rocco Giordano]

TERRITORIO & AMBIENTE

10 **Il progetto per una "Città Metropolitana" europea e Mediterranea**

[Romano Bernasconi]

13 **Efficienza ed efficacia della pianificazione territoriale metropolitana**

[Loreto Colombo]

LETTERA APERTA

34 **Sono un disagioato "contemporaneo"**

[Giuseppe Raimondo]

NEWS

36 **Il canale di Istanbul per trasformare la Turchia**

38 **WebCargo per le merci**

RIVEDIAMO LE NUOVE SFIDE

La governance per una Europa politica

di ROCCO GIORDANO,
PASQUALE PERSICO

Il lettore troverà in questo numero della Rivista il disagio che emerge dai richiami che si ritrovano negli articoli che pubblichiamo sul tema dell'urbanistica.

Nel corso degli anni abbiamo sempre richiamato i tentativi, non raccolti dalla politica, di una governance diversa da quella distratta e contingente del territorio, della città e dell'altra città.

Adesso che il sistema è diventato globale è ancora più difficile ritrovare la coerenza politica e la capacità di proporre una nuova visione dell'Italia nel contesto Euro Mediterraneo ed Euro Atlantico. Il governo di Draghi con il PNRR sta cercando con forza di mettere al centro delle politiche economiche questi temi, per dare al nostro Paese un "vestito" diverso da quello attuale, che con le politiche delle Regioni, indossa ancora il vestito di Arlecchino, sfilacciato e consunto!

Il disagio contemporaneo, come riporta lo scritto di Giuseppe Raimondo, è l'archetipo che dobbiamo cercare di interpretare per avere una lettura della realtà che abbiamo di fronte.

È necessario dare efficacia alla politica economica e guardare con il grandangolo il posizionamento dell'Italia e delle Macroregioni che stiamo auspicando.

A livello europeo il tema della nuova governance è il tema principale per la nascita di una nuova politica economica europea come anello mancante per il rilancio del progetto europeo di civiltà plurale e coesa e per un Europa che oltre ad essere unita economicamente lo sia anche politicamente.

L'instabilità finanziaria e la debolezza delle politiche economiche dei singoli Stati devono essere affrontate dando efficacia alla governance potenziale connessa alla cessione di sovranità. L'opinione del Centro Studi Regione Mezzogiorno Mediterraneo sulle Macroaree non prevede una riforma costituzionale ma un nuovo slancio dell'Europa che nella revisione dei trattati consente anche la nascita di una nuova governance per la politica europea per la città e l'altra città.

Sabino Cassese in recenti contributi sul ruolo dello Stato, a partire dalla crisi, ha sottolineato che il tema della sovranità dello Stato va inquadrato al più generale tema della necessità di cedere sovranità per guadagnare in un contesto internazionale a cui lo stato nazionale da solo non è più efficace; e, pertanto, gli mancano i presupposti per essere efficiente a diversi livelli.

I due libri di Cassese "Potere e Territorio" e "Democrazia" sottolineano il tema, illustrando come una cessione di soggettività politica è a sostegno di una società in metamorfosi e indice che la politica e la società sono in empatia propositiva.

Ecco, in questo quadro istituzionale, emerge la necessità di uno sguardo diverso rispetto al tema degli investimenti netti che hanno necessità di un rilancio per ottenere le diverse scale di efficienza.

Il governo dell'Italia da molti decenni, con la crescita del debito pubblico, sottrae all'Italia la possibilità di avere una politica economica efficace basata sulla visione di un lungo periodo che affronti i grandi temi delle infrastrutture che concorrono a moltiplicare l'efficacia dei temi della produttività totale dei fattori.

Oggi si tende a dare spazio a nuovi nazionalismi a miopia crescente, mentre sarebbe ora di concentrarsi su come dare efficacia alla politica economica per le infrastrutture complesse dell'Europa e del Mediterraneo.

In tale prospettiva la nascita di coordinamenti di governance collaborante tra le regioni e Stato e tra Stato e Città metropolitane, potrebbe avere efficacia attraverso le Macroregioni per far salire il valore moltiplicatore delle infrastrutture complesse, inserite nella nuova visione strategica della Macroregioni europee necessarie alla competitività dell'Europa a livello globale.

Emerge così, in maniera chiara che i temi del Debito eccessivo, dell'Inflazione, della Competitività e della Dipendenza finanziaria, devono essere reinterpretati alla luce della visione del nuovo ruolo dello Stato nel quadro di visione della nuova governance disponibile, negoziata in maniera intelligente, a seconda dei livelli istituzionali.

Si deve rimettere nuovamente al centro del ragionamento la necessità di uscita dalla crisi, specie dopo la pandemia, come tema prioritario rispetto ai temi dei gradi di libertà da conquistare per indirizzare la nuova politica economica. Emerge pertanto la necessità di rivedere in profondità il pensiero di Keynes per dare a questo le ali contemporanee per volare e far emergere il tema degli investimenti e della politica fiscale come il tema prioritario rispetto a quelli da affrontare.

La crisi economica della pandemia ha dato spazio ad una spesa sociale poco reversibile e la riduzione degli investimenti pubblici legata alla crisi fiscale dello Stato ed alle politiche di bilancio ha indebolito ogni ipotesi di uscita dalla crisi a breve termine.

Il miraggio delle nuove risorse europee e i negoziati per il nuovo assetto istituzionale dell'Europa deve rispondere al nuovo, del dopo pandemia ed apre una speranza di cambiamenti profondi.

L'approccio tecnologico allo sviluppo che ispira i temi della ripresa della produttività non naviga nelle acque adatte perché la politica industriale risente ancora troppo dell'indirizzo legato agli incentivi ai singoli fattori, dimenticando che negli ultimi anni la produttività totale cresce per merito di altri fattori, legati alle risorse immateriali e strategiche, che sono riconducibili ad una visione allargata sulla politica per gli investimenti.

Esce in maniera chiara che l'aver trascurato di mettere gli investimenti pubblici e privati al centro della politica economica proattiva per macroaree ha finito per nascondere leve importanti per l'uscita dalla crisi.

Non dimentichiamo i fondamentali della politica monetaria e della politica fiscale per uscire dalla crisi, allo stesso tempo dobbiamo sottolineare che la politica di Draghi condivisa ma in ritardo rispetto alle macroaree di programma per uscire dalla crisi. I governi regionali non possiedono le chiavi adatte per intervenire, presi dalle emergenze e troppo legati agli equilibri politici.

Le macroaree potrebbero essere l'occasione per dare alla politica economica un volto riconoscibile di governance collaborante che rompe la politica dei campanili e avvii una visione larga della politica delle infrastrutture complesse poggiate sulle reti di città. Un ripensamento sui temi della governance interistituzionale deve essere fatta per dare più valore ai temi della digitalizzazione, della sburocratizzazione e della transizione ecologica.

Appare pertanto urgente un rafforzamento delle regole europee di finanza pubblica a protezione della possibilità di incrementare gli investimenti pubblici netti, a cui affidare, nella visione di Delors richiamato finalmente in campo, un ruolo proattivo di attrazione di altri investimenti perché innalza speranza di una crescita della produttività totale che consente il rilancio della produttività dei sistemi insediativi.

Il tema delle Macroaree di governance strategica accende temi del rilancio di una politica economica per la città come infrastruttura complessa e dell'altra città, periferie e zone a rischio, fino a toccare i temi dell'ambiente e degli investimenti in ricerca; si allarga anche a temi capaci di definire la comprensione del ruolo dello Stato e delle sue sovranità.

È il tema della nuova Europa, del dopo Brexit e dopo pandemia che è da definire nel nuovo mosaico in termini di nuova soggettività istituzionale degli Stati che insieme dovranno definire i gradi di libertà della politica economica rispetto alle esigenze di appartenenza. I contesti di cooperazione internazionale dovranno esaltare il potenziale di un paese che vuole appartenere ancora ad una democrazia a forte desiderio di progresso, che la storia passata e futura assegna all'Italia ed ai popoli che sapranno scrivere la nuova geografia di un territorio ancora a potenziale infinito.

ROCCO GIORDANO
r.giordanoeditore@gmail.com

PASQUALE PERSICO
ppersico@unisa.it

LA POLITICA DI SISTEMA PER UN RIPOSIZIONAMENTO

La posizione dell'Italia nel contesto economico mondiale

di ROCCO GIORDANO

Il sistema globale evoca un insieme di elementi (fenomeni, eventi, processi) collegati tra loro in modo tale che, per capire ogni singolo elemento, occorre tener conto delle sue relazioni con gli altri elementi, al resto del sistema. In geografia le **relazioni spaziali**, su scala territoriale locale, regionale, nazionale, sovranazionale sono poste in primo piano. Quando si considera l'insieme delle relazioni spaziali su scala planetaria, allora si parla in termini di sistema globale e diventa complicata la sua lettura!

Dal punto di vista geo – economico, il sistema globale, è caratterizzato da **forti interdipendenze tra i suoi elementi**. Nessuno dei soggetti, siano Stati o multinazionali o organizzazioni sovranazionali, possono sopravvivere isolatamente. Ma **questo sistema così integrato al suo interno è lacerato da drammatici squilibri tra poli di ricchezza materiali ed estremi di povertà**. Interdipendenza e squilibrio **investono il sistema globale nel suo complesso**. Allargando lo sguardo ai continenti, in questo nuovo contesto geo-economico e geo-politico, abbiamo provato più volte attraverso la Rivista Sistemi di Logistica a evidenziare come l'Italia si colloca nella nuova geografia dello sviluppo come area di produzione con strutture di PMI e area di consumi con forti vantaggi per il posizionamento geografico rispetto al mercato degli scambi.

DEMOGRAFIA

Per quanto attiene la sfera demografica, riguardo agli sviluppi presenti e futuri, **attualmente si contano sette miliardi e mezzo di persone**. Nel 2050 ci saranno circa 10 miliardi di individui sul pianeta. Tuttavia, **il cambiamento demografico si sta polarizzando in due direzioni**: una parte del mondo, tra cui c'è l'Italia, ha un tasso di crescita negativo e un forte invecchiamento della popolazione (in Italia e Giappone l'età media è 48 anni); dall'altra, nei paesi emergenti, il tasso di crescita è ancora molto elevato e l'età media è piuttosto bassa (in tutti i paesi africani si aggira tra i 16 e 20 anni).

L'Asia è già da tempo e continuerà a essere in futuro l'area con più abitanti del mondo, ma con il suo progressivo sviluppo la crescita degli abitanti dovrebbe prima rallentare e poi invertirsi intorno alla metà di questo secolo.

L'Africa ha ancora un enorme spazio di sviluppo davanti a sé, che se utilizzato bene dovrebbe portare questo continente nei prossimi decenni a diventare ben più popoloso di oggi. La popolazione africana è destinata a raddoppiare entro il 2050.

*Il posizionamento geografico non basta!
Occorre un riequilibrio fra le diverse aree del Paese*

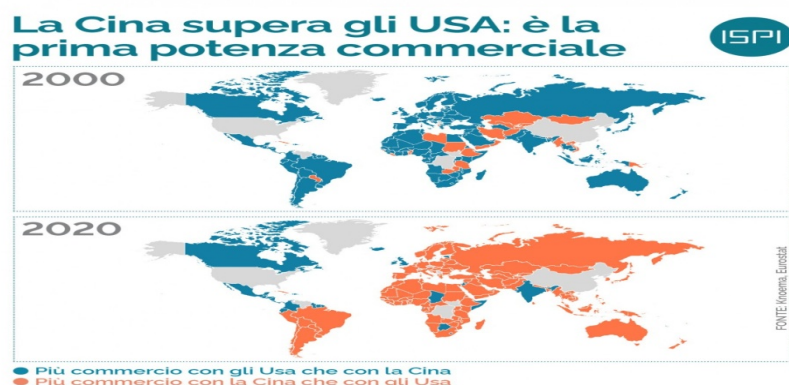
Da un punto di vista demografico, Europa e America Latina sono più stabili, anche se la prima tenderà comunque al ribasso. Il Nord America, per parte sua, nello scenario più probabile dovrebbe salire fino a mezzo miliardo di abitanti intorno alla fine del secolo.

INNOVAZIONE E RICERCA

Per quanto riguarda il settore delle innovazioni e ricerca, per la scarsità di risorse, sia da parte delle imprese private che da parte delle politiche pubbliche, si è molto impoverito. I settori maturi: auto-motive, elettrodomestici, ecc.. che hanno avuto una scarsa propensione agli investimenti in un momento di forte crisi economica e scarsità di mezzi finanziari propri sono i più colpiti. L'onda dei cambiamenti in atto è guidata dai principali centri di innovazione mondiale:

- Gli Stati Uniti, ancora guida del sistema innovativo mondiale, elaborano (e finanziano) strategie di ricerca, di innovazione industriale e di supporto all'imprenditorialità ad alto potenziale.
- L'Asia lavora per confermare la sua visione di potenza innovativa del futuro: la Cina scala le classifiche in termini di indicatori di output, Corea del Sud e Singapore si rafforzano come centri di riferimento internazionale nei settori a più alto valore aggiunto.
- I Paesi europei continuano a muoversi a macchia di leopardo con alcuni "leader di innovazione" (Svezia, Finlandia, Germania Olanda e Danimarca) e altri a seguire a distanze crescenti. In questo contesto di trasformazione e mutamento, l'Italia sconta una fragilità della propria capacità innovativa sistemica, con un generale rallentamento delle dinamiche di crescita e competitività che confidiamo di superare con il PNRR.
- Nel resto del mondo le dinamiche di innovazione si delineano con il rafforzamento di baricentri già consolidati a livello regionale (è il caso di Israele, Canada, Australia, ecc.) e l'emergere di nuovi poli potenziali (Cile, Brasile, Sudafrica).

L'influenza commerciale del Far East, della Cina in particolare, negli ultimi 20 anni:



La Cina è la prima potenza commerciale. La ricerca e l'innovazione sono le aree delle future sfide

ENERGIA

In tema di energia e consumi energetici, secondo l'Agenzia Statistica e Analitica del Dipartimento dell'energia degli Stati Uniti d'America, il consumo mondiale di energia crescerà del quasi 50% tra il 2019 e il 2050. La crescita si focalizzerà prevalentemente nel settore industriale. La crescita del consumo totale e mondiale di energia causerà un parallelo aumento - pari al 79% - nella generazione di elettricità. L'utilizzo di elettricità è destinato a crescere soprattutto nel settore residenziale. I maggiori consumatori di energia al mondo e responsabili dei maggiori problemi ambientali, sono i paesi industrializzati: nonostante rappresentino il 15% della popolazione globale, il loro consumo energetico supera il 50% dell'energia consumata in totale. Tra i Paesi industrializzati, gli Stati Uniti si classificano al primo posto per il consumo di energia pro-capite: un cittadino statunitense consuma mediamente quasi 8 tonnellate di petrolio ogni anno. In Italia, un cittadino medio consuma meno della metà di un abitante degli Stati Uniti, ma il consumo di energia mondiale resta comunque altissimo. Dall'altro versante, spostandoci in Africa, dove la popolazione supera il miliardo di persone, il consumo energetico è pari solo al 3% dell'energia messa a disposizione in tutto il mondo.

CONNETTIVITÀ DI SISTEMA

I mutamenti che caratterizzano il nostro mondo hanno condotto a nuovi modi di organizzare gli spazi degli uomini: trasporti, comunicazioni, infrastrutture energetiche globali - complesso di strutture volte all'espletamento dei servizi pubblici - che richiamano il concetto di connettività. Oggigiorno, qualsiasi cosa fatta dall'essere umano, avviene tramite la tecnologia applicata alle reti, che viene considerata un impulso. Essa spinge l'uomo verso nuove opportunità. L'espansione della connettività ha generato una società globale più evoluta dei singoli Stati e diviene elemento fondamentale per comprendere le dinamiche geopolitiche fra le superpotenze, le multinazionali e le comunità virtuali. Con il passare degli anni, flussi di persone e risorse possono spostarsi molto più velocemente per raggiungere opportunità economiche o sfuggire a eventi naturali. Infatti, grazie alle evoluzioni sul piano ingegneristico, gli uomini sono stati in grado di realizzare delle strutture capaci di ribaltare la navigazione ed il commercio, rendendo più semplice la circolazione di persone, merci e capitali da un continente all'altro. Sono stati implementati e rafforzati dei sistemi di connessione logistica, come il canale di Suez in Egitto, che corre dal Mediterraneo all'Oceano Indiano senza circumnavigare l'Africa (come avveniva in passato) o il Tunnel di Marmaray in Turchia, grazie al quale Cina ed Europa possono incontrarsi, infrastrutture che hanno cambiato il modo di concepire lo spostamento e hanno accresciuto il valore economico del mondo facilitando la connessione e il passaggio alle frontiere. Affinché ci sia uno slancio nell'economia globale è necessaria la condizione di connettività ma

*L'accessibilità dei territori
e la connettività delle reti
sono le chiavi di lettura
dello sviluppo futuro*

anche di regolazione. La realizzazione di un piano di connettività è un fondamento della mobilità globale e della resilienza economica. Si ha contezza del fatto che la costruzione di infrastrutture è l'unico strumento in grado di apportare sviluppi alle economie interne. Stando a quanto afferma la Banca Mondiale, il concetto di infrastruttura e la messa in pratica di esso, rappresentano l'anello mancante per risolvere problemi che fanno riferimento a disoccupazione, educazione, salute e povertà.

La rete di infrastrutture fisiche e digitali, che collega i vari Paesi, assume un'importanza fondamentale in un'Europa che vuole diventare uno spazio in cui merci e persone circolano sempre più velocemente e sempre più liberamente. Le infrastrutture, **strade, ponti, ferrovie, reti di telecomunicazione e digitali**, non sono un elemento statico del nostro territorio su cui si muovono merci, dati e persone. Rappresentano un motore di crescita economica, che attira investimenti, aumenta la produttività e favorisce la crescita sul lungo periodo. Le infrastrutture sono uno strumento fondamentale attraverso cui i territori possono incrementare la loro connettività, favorendo l'incremento degli scambi, una maggiore velocità informativa e un miglior uso delle risorse. Le infrastrutture, dunque, permettono di organizzare persone e risorse in senso funzionale, scavalcando i confini disegnati dalla geografia politica. In questa visione l'Europa deve assumere la convinzione che può fare da continente di equilibrio nel nuovo contesto geo-politico.

Occorre però leggere il territorio europeo senza strabismi, guardando non alle grandi opere ma a quelle che servono:

- **completare i collegamenti** non ancora esistenti, soprattutto a livello transfrontaliero;
- **ridurre le differenze** nella qualità delle infrastrutture tra i diversi Stati membri;
- **armonizzare norme e requisiti** operativi nazionali;
- **ridurre le emissioni di gas serra** nel settore dei trasporti del 60 per cento entro il 2050.

Per raggiungere tali obiettivi, la priorità è completare la cosiddetta rete centrale (*core*) TEN-T, cioè la rete costituita dai corridoi stradali e ferroviari che connettono le principali aree urbane europee con porti e aeroporti. L'azione dell'UE in ambito infrastrutturale si allarga poi al settore dell'energia (dove l'Europa punta ad una maggiore efficienza energetica, alla riduzione delle emissioni e sicurezza negli approvvigionamenti) e della connettività digitale (con l'estensione della banda larga a servizi pubblici, nodi logistici e imprese). Per **finanziare gli investimenti infrastrutturali** in Europa intervengono diversi fondi: il Fondo europeo di sviluppo regionale, il Fondo di coesione, la Banca europea degli investimenti e fondi privati ecc. Tali investimenti infrastrutturali si allargano a comprendere anche i Paesi coinvolti nella [politica europea di allargamento e di](#)

L'Europa può diventare l'asse di equilibrio a livello mondiale a condizione che circolino più velocemente persone e merci

vicinato, avente l'obiettivo di avvicinare tali Paesi ai mercati. La strategia ha però anche ricadute geopolitiche e punta ad **allargare la sfera di influenza europea**, contrastando gli interessi politici ed economici di altri attori internazionali. Sempre di più, infatti, le infrastrutture stanno assumendo anche una **funzione geopolitica**, diventando uno strumento di proiezione della forza economica e politica delle maggiori potenze globali. Negli ultimi anni, la Cina è stato il paese che si è mosso maggiormente in questo senso: gli investimenti infrastrutturali cinesi in Europa, Asia e Africa **hanno influenzato in modo significativo le relazioni internazionali**, evidenziando asimmetrie che, in alcuni casi, si sono trasformate in veri e propri rapporti di dipendenza. L'iniziativa principale della Cina in ambito infrastrutturale è senza dubbio la **Belt and Road Initiative (BRI)**. La BRI mira a velocizzare e rendere meno costoso il trasporto di persone e merci in un'area geografica che si estende dalla Cina all'Europa, coinvolgendo il 64% della popolazione mondiale e il 30% del PIL globale. Per questa **nuova Via della Seta**, l'Europa è fondamentale dal momento che ben tre dei sei corridoi della BRI che terminano nel nostro continente e due dei quali in Paesi membri dell'UE (Germania e Paesi Bassi). La Cina, oltre ad investire in infrastrutture fisiche, si sta anche muovendo nel settore della connettività digitale puntando in particolare sulla **tecnologia wireless 5G**, migliorando velocità e volume di trasferimento dei dati.

LA POSIZIONE DELL'ITALIA

L'Italia è un nodo fondamentale della rete infrastrutturale europea. La penisola, infatti, è attraversata da **quattro dei nove corridoi** della rete TEN-T: il Corridoio Mediterraneo, che collega il sud-ovest della Spagna al confine tra Ungheria e Ucraina, correndo attraverso il Nord Italia sulla direttrice Torino-Milano-Venezia-Trieste; il Corridoio Reno-Alpi che unisce Genova ai principali porti del Belgio e dei Paesi Bassi; il Corridoio Baltico-Adriatico che parte dalla Polonia e raggiunge il Nord Adriatico, con i porti di Trieste, Venezia e Ravenna; il Corridoio Scandinavo-Mediterraneo che corre dalla Scandinavia alla Sicilia e a Malta, passando per il valico del Brennero. Nonostante la posizione strategica, però, il **ritardo dell'Italia negli investimenti infrastrutturali** è significativo e potrebbe avere pesanti conseguenze sulla competitività del Paese nel lungo periodo.

Le sfide si giocano sulle relazioni fisiche ed immateriali

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.

IL TENTATIVO DI SUPERARE LE DEBOLEZZE URBANISTICHE

Il progetto per una “Città Metropolitana” europea e Mediterranea

di ROMANO BERNASCONI

Abbiamo chiesto all'Arch. Romano Bernasconi in qualità di Componente del Comitato Tecnico Scientifico incaricato, negli anni '90 dello scorso secolo, di redigere la Variante Generale del P.R.G. della città di Napoli, di sintetizzare i contenuti della proposta di piano, il cui Preliminare venne posto all'attenzione del Consiglio Comunale che ne prese atto con delibera del 1 agosto 1991.

Il “Preliminare” alla Variante Generale al P.R.G. DI Napoli assumeva che affrontare i problemi dell'assetto del territorio di Napoli alle soglie del 2000 poneva ai pianificatori (amministratori e tecnici) l'esigenza di comprendere con quali ruoli e con quali relazioni era possibile collocare questa città, col suo hinterland, in un contesto europeo – caratterizzato dai segni e da tensioni di una trasformazione epocale – tendente sempre più alla internazionalizzazione dei mercati; un contesto nel quale, l'innovazione tecnologica e lo sviluppo delle telecomunicazioni sono capaci di imprimere una forte accelerazione al ritmo delle trasformazioni sociali ed economiche, imponendo al pianificatore, anche per i solo loro effetti, l'esigenza di affrontare le tematiche di una specifica area in un'ottica e con un respiro necessariamente ampio: per definire i “ruoli possibili” e determinare le azioni da compiere per consentirli.

Nella nuova situazione, oggi, instauratasi in Europa, si accentuerà la competitività fra le nazioni e si porrà in termini nuovi e difficili il problema dei “mezzogiorni d'Europa” e, tra questi, del Mezzogiorno d'Italia. In particolare, il problema del nostro Mezzogiorno non potrà più essere riguardato in termini, peraltro deteriori, di sussidio esercitato dalla spesa pubblica, bensì nei termini della sua reale capacità di competere col resto d'Italia e con il resto del mondo. Del resto, in via generale, d'ora in avanti la ricerca di nuovi e più efficienti assetti produttivi si tradurrà in impatti duri sulle aree metropolitane europee, dove si concentra la maggiore massa di strutture produttive nei settori trainanti dello sviluppo, e tenderà ad indurre il rafforzamento delle aree più forti dell'Europa centrosettentrionale, col contestuale indebolimento delle aree più povere e periferiche.

*Gli obiettivi
per una Città Europea
e Mediterranea*

Malgrado la condizione di degrado e la crescente disgregazione sociale che ne è conseguenza, da Napoli può oggi partire un progetto incisivo di rilancio sociale, culturale ed economico di riaggancio della città e della Campania all'Europa; nelle prospettive più lunghe, il processo, in sinergia con processi che possono gemmarsi

nelle altre aree forti meridionali e potrà concorrere all'aggancio dell'intero Mezzogiorno all'Europa.

I punti di forza per la realizzazione di una "città metropolitana" Europea e Mediterranea, sono riconoscibili nei seguenti obiettivi:

- a) L'organizzazione di un nodo delle comunicazioni materiali ed immateriali nell'area regionale e tra il Mezzogiorno, l'Europa e il Mediterraneo;
- b) Il rafforzamento delle funzioni metropolitane superiori, che contribuiscono allo sviluppo economico dell'area (finanza, direzionalità, formazione, ricerca) e la parallela valorizzazione delle potenzialità esistenti strettamente interrelate alle prime (cultura, università, turismo, recupero dell'immagine urbana);
- c) La città metropolitana quale Ente di governo unitario dei processi di sviluppo e di assetto del territorio: il "Preliminare" ha proposto una dimensione "grande" della città metropolitana, che possa esprimere capacità di governo unitario dello sviluppo dell'area vasta, tale da competere con le altre realtà metropolitane;
- d) Il rafforzamento della base economica di Napoli e della Città Metropolitana. La contrazione della struttura produttiva napoletana e purtroppo, l'aggravarsi negli ultimi tempi, all'interno della crisi nazionale e campana, la crescita della disoccupazione, soprattutto giovanile, ribadiscono la centralità dello sviluppo industriale.

Tematica dominante emersa dagli studi degli anni passati è come si è detto, la necessità di potenziare il ruolo industriale dell'area napoletana, promuovendo ed innescando un processo di integrazione dell'industria con la ricerca scientifica, rimuovendo il gravissimo squilibrio regionale della funzione ricerca e sviluppo, quale è mostrato dalla esigua percentuale di spesa per la ricerca (pura, applicata e di sviluppo) rispetto all'Italia.

Il rafforzamento della base economica urbana non è tuttavia, problema esclusivamente attinente all'industria; la innovazione produttiva e merceologica e le sue integrazioni terziarie, è anche il problema di rilancio della funzione turistica (direttamente legata al recupero dell'immagine urbana, alla riqualificazione del Centro Storico di Napoli, alla valorizzazione dell'ingente patrimonio architettonico ed ambientale, al radicale miglioramento della rete cinematografica), di sostegno delle produzioni artigianali ed a sostegno delle attività economiche primarie.

La riqualificazione della città esistente e il riequilibrio del territorio metropolitano emergono, in questo contesto di questioni ormai cronicizzate, sono temi principali accolti dal "Preliminare" e che la Variante dovrà affrontare, alle diverse scale di intervento. Temi essenziali alla sopravvivenza della città intesa come habitat, sono parimenti essenziali alla città intesa come struttura produttiva, non soltanto nel senso del dominante problema della compatibilità ambientale dello sviluppo, ma anche per le pulsioni positive per lo sviluppo che la qualità dell'ambiente può produrre.

In tema di riequilibrio territoriale, assumono importante rilievo le proposte avanzate dal Preliminare di Piano circa il rafforzamento della direttrice Capua-Caserta-Nola, per l'insediamento delle nuove sedi del secondo Ateneo metropolitano e di altri servizi di tale livello.

La riqualificazione delle città ed il riequilibrio territoriale non è più un problema della città ma delle città metropolitane

Di pari rilievo è la proposta della Formazione di un “Piano casa metropolitano”, oggetto di uno specifico “progetto-obiettivo”, risolutivo per l’allocazione della domanda di nuovi alloggi che tale area esprime, avendo il Preliminare assunto la decisione di non realizzare nuovi alloggi nel Comune di Napoli.

L’obiettivo è quello di agire contemporaneamente su due scale d’intervento: quella dei grandi sistemi strutturali (i tessuti urbani degradati, del Centro storico come della periferia) ed infrastrutturali (del verde, delle funzioni e dei servizi a scala urbana e metropolitana), quella degli interventi alla scala di quartiere e di vicinato, la scala dei bisogni minuti e quotidiani che al pari, delle precedenti scale e forse in modo più tangibile, concorre a determinare il miglioramento della qualità della vita. In questo contesto di questioni, i problemi del recupero dei tessuti della Città, si coniugano ai problemi, non meno gravi ed impellenti, del recupero dei tessuti urbani dell’hinterland. Il Piano di Napoli, per queste ragioni, dovrà di necessità connettersi ad una pianificazione ambientale dell’area vasta, in cui la città affronti la problematica storica dell’estremo degrado di un contesto letteralmente devastato dall’incuria amministrativa e dallo sfruttamento parossistico delle risorse ambientali.

Sempre in tema di riqualificazione ambientale il Preliminare di Piano ha puntato sul potenziamento del sistema ferroviario metropolitano, con l’obiettivo di trasferire una quota consistente della domanda di mobilità, dalla gomma al ferro. La strategia proposta è articolata in tre direzioni, tutte riferite all’area vasta:

- Interventi sulle infrastrutture mirati alla interconnessione delle reti preesistenti, al riuso di parte della rete F.S. per il traffico locale, con particolare riguardo al “passante”, al completamento delle linee metropolitane in corso di realizzazione:
- Riqualificazione urbanistica dei nodi di interscambio e ferroviari;
- Gestione unitaria del sistema di trasporto di bacino.

I temi di riqualificazione sono stati tutti definiti. Il degrado è stato causato dall’incuria amministrativa

ROMANO BERNASCONI
romanobernasconi@virgilio.it

Romano Bernasconi, è un architetto nel senso pieno del termine, che ha operato su diverse scale nella varietà dei temi e delle condizioni che pone un meraviglioso mestiere, che è però fra i più duri e faticosi quando lo si pratici, come egli ha fatto e fa ancora, rifuggendo dalla serialità e dalla maniera. Le opere e i progetti dell’Arch. Romano Bernasconi sono illustrati nel suo volume “Memorie Professionali di Romano e Sara”.

LA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE VA RINNOVATA

Efficienza ed efficacia della pianificazione territoriale metropolitana

di LORETO COLOMBO

Città Metropolitana. *L'occasione per riparare il territorio. Estratto da pagina 105 a 113 dal volume pubblicato dalla Giordano Editore nel 2015.*

Il convincimento della scarsa effettività della pianificazione territoriale e urbanistica è abbastanza diffuso nel Paese e si è ulteriormente consolidato con la recente accelerazione del degrado e degli squilibri territoriali. All'analisi delle cause e degli effetti dello scadimento della qualità ambientale e della dell'inefficienza delle città e dei rischi ambientali non ha fatto seguito un'azione coerente e decisa, con piani e programmi forti e tempestivi.

La vera molla degli interventi resta quella dell'emergenza: invece che a programmi di riqualificazione e di messa in sicurezza preventivi e continui, la priorità spetta alle ricostruzioni successive a calamità, per lo più improvvisate e quasi sempre in ritardo, o ad interventi riparatori a seguito di eventi disastrosi. Per la mancanza di una visione di respiro, il Paese si trascina in una sopravvivenza rassegnata alle contingenze, con rattoppi e risposte episodiche; assiste impotente alla dissipazione dei pregi che lo hanno reso celebre nel mondo e al ripetersi di comportamenti dettati dal perseguimento di interessi individuali o di gruppo che producono morti annunciate. Quali inestricabili e ingovernabili gineprai siano divenute alcune grandi aree urbane, soprattutto meridionali, dopo decenni di assenza di guida e di responsabilità, è noto a tutti.

L'analisi delle cause della difficile condizione ambientale in cui versa il Paese non è pertinente a questa sede, nella quale ci limitiamo alla constatazione di un fenomeno peraltro noto e denunciato ma tristemente irrisolto. Mentre da anni chi può non perde l'occasione per invocare una rituale quanto generica semplificazione burocratica, permangono imperterriti l'ingorgo e la sovrapposizione di competenze. Ci riferiamo ovviamente alla pianificazione, ma la questione riguarda più o meno tutte le funzioni della Pubblica amministrazione. Troppi soggetti convergono negli stessi processi frazionati in mille passaggi, effetto di un formalismo che prevale sulla tensione al risultato di inerzie e veti incrociati è fatta la palude delle defatiganti procedure dettate da leggi e regolamenti scritti ignorando, non si

*Le invocate
semplificazioni burocratiche
si sono aggravate
dalla sovrapposizione
delle competenze*

sa se volutamente o casualmente (quale dei due casi è più grave?), ciò che la loro applicazione comporterà.

Accade così che nell'intervallo di tempo che intercorre dall'avvio della formazione di un piano urbanistico – dalla scala regionale a quella provinciale e comunale, per non parlare dei piani paesistici, di Bacino o di Parco – alla sua entrata in vigore, i problemi del territorio si sono aggravati o sono cambiati; le armi per rispondere ai problemi diagnosticati sono ormai spuntate e presto occorrerà ricominciare daccapo. Rispetto all'art. 5 della vecchia legge 1150/42, che dettava con semplicità e chiarezza le finalità e i contenuti del Piano territoriale di coordinamento, la materia si è complicata con lo sbizzarrirsi delle regioni; le quali, in una foga legislativa che tutto regola e tutto dispone, si sono impegnate nel moltiplicare i contenuti dei piani di area vasta e renderne lungo e difficile l'iter di approvazione.

Il diagramma di flusso della procedura di formazione e approvazione del piano urbanistico, che si integra con quello della valutazione ambientale, mostra con tutta evidenza l'inevitabile lungaggine di procedimenti che attribuiscono a ciascun soggetto coinvolto il potere di intervento o di interdizione. In tal modo viene allontanato, o inficiato, il soddisfacimento di un diritto della cittadinanza: quello di avere regole certe e chiare per l'uso degli spazi e la qualità ambientale.

Va anche considerata la discrasia tra l'impianto legislativo statale della pianificazione territoriale e urbanistica, ancora riconoscibile nella legge 1150/42 modificata e integrata dalla 765/67, e l'articolata casistica degli impianti normativi regionali, accomunati, nonostante le marcate differenziazioni, dalla forte tensione verso la riqualificazione insediativa in sintonia con i principi della salvaguardia ambientale. L'ormai arcaico impianto statale della pianificazione si caratterizza per la precipua attenzione alla trasformazione del suolo, mentre le legislazioni regionali recepiscono le istanze derivanti dal fitto dibattito nelle sedi scientifiche, politiche e professionali, convergenti verso la partecipazione, la pubblicizzazione dei procedimenti, la sussidiarietà interistituzionale, la distinzione tra contenuti strutturali e programmatico-regolativi, la prevalenza della riqualificazione sull'espansione.

Tutte istanze, quelle accennate, che, pur imprescindibili, hanno generato normative procedurali e articolazioni di contenuto dei piani di grande complessità; ne deriva che le compagini politico-amministrative locali, coscienti del grande sforzo e della tenacia necessari per conseguire risultati nella pianificazione, si accingono al piano con svogliatezza, di rinvio in rinvio.

La tendenza a disciplinare la complessità della pianificazione spaziale dettagliandone tutti i passaggi ha trasformato la pianificazione stessa in un esercizio essenzialmente burocratico: il piano investe globalmente il territorio spesso con modalità e risultati più che deludenti, con la prevalenza dell'apparato

*Le normative procedurali
hanno aggravato
la complessità
della pianificazione*

vincolistico su quello propositivo. Si è così imposta l'alternativa di procedere per obiettivi legati alle risorse finanziarie, in modo da connettere direttamente le azioni previste dal piano con la loro sostenibilità e attuabilità.

Anche a questi motivi si deve l'affermarsi della Pianificazione strategica, di cui più specificamente si tratta nel seguito, ma alla quale accenniamo in questa sede per le sue importanti relazioni con la pianificazione territoriale-urbanistica.

La Pianificazione strategica è meno legata alla geografia del territorio ed è caratterizzata da finalità dirette di sviluppo sociale ed economico che la pianificazione fisica può perseguire solo indirettamente, attraverso la predisposizione di spazi il più possibile adatti alle attività produttive e di servizio.

A partire dagli anni '80, e soprattutto negli anni '90, si afferma il ricorso alle "politiche urbane", con le quali gli enti locali si impegnano in un'opera di sostegno allo sviluppo e al benessere orientata ai principi dell'equità col metodo della partecipazione e del coinvolgimento diretto delle cittadinanze. In varie città d'Europa vengono sperimentate nuove procedure che, senza porsi come alternativa agli strumenti urbanistici tradizionali, legati alla destinazione d'uso dei suoli, nascono pur sempre da una necessità di cambiamento nella ricerca di soluzioni efficaci alle inefficienze urbane.

Le politiche pubbliche, perseguite dai governi locali ma coordinate da un'agenda di governo, traggono origine da esigenze di distribuzione di risorse nell'ambito di rapporti di coalizione e puntano con priorità al riequilibrio territoriale, alla gestione degli spazi pubblici e alla sostenibilità ambientale dopo gli approcci del secolo scorso, con il nuovo millennio si afferma anche in Italia la pianificazione strategica, nata nel campo dell'economia aziendale e successivamente estesa alle questioni dello sviluppo con implicazioni in campo territoriale e ambientale.

La pianificazione strategica parte dalla visione futura di un territorio; giunge all'esplicitazione di obiettivi da conseguire mediante politiche ed interventi pubblici e privati ed è caratterizzata, almeno nella concezione, da una flessibilità alternativa alla rigidità della pianificazione tradizionale. Il Piano Strategico consiste in un insieme di procedure e di interventi finalizzati alla progettazione e al governo dei processi di trasformazione. Le principali sperimentazioni sono avvenute sia in aree con forti esigenze di riconversione per la crisi irreversibile di alcune attività economiche (come quelle impegnate dall'industria di base e portuale di Amburgo, Birmingham, Liverpool e Manchester), sia in città con ruoli impegnativi nella competizione internazionale (Lione, Barcellona, Amsterdam e Torino).

Le finalità della pianificazione strategica sono in generale:

Il Piano Strategico consiste in un'insieme di procedure e di interventi finalizzati al governo dei processi non ancora definiti

riprogettare le città migliorandone o rifondandone l'economia e l'immagine; attivare interventi coordinati e coerenti con prospettive almeno decennali puntando sul loro effetto moltiplicatore; sostenere con investimenti pubblici le opportunità di intervento degli imprenditori. Ma il metodo strategico non è spazialmente definito come il tradizionale piano urbanistico: esso non riguarda le destinazioni dei suoli e degli immobili e non è obbligatorio, ma si basa su un patto volontario tra soggetti, solitamente con la regia dell'Amministrazione Comunale e/o di altri enti locali, che assumono e sottoscrivono responsabilmente impegni derivanti dalla concertazione.

Il Piano strategico è un sistema di progetti modificabile e adeguabile nel tempo, che convoglia verso determinati obiettivi le risorse umane ed economico-finanziarie ed è supportato dalla partecipazione della cittadinanza e dei soggetti che rappresentano interessi e competenze del mondo dell'economia, della cultura e in generale della società. La forma di partecipazione permanente è il Forum, sede di discussione e confronto tra le rappresentanze istituzionali, economiche, sociali e culturali del territorio coinvolto. La cooperazione tra soggetti pubblici e privati e l'integrazione delle politiche settoriali in un quadro condiviso e coordinato sono gli aspetti decisivi per il successo della pianificazione strategica.

Per il respiro e le finalità che gli sono propri, un piano strategico non può riguardare un territorio comunale medio o piccolo, ma deve attagliarsi ad una realtà di dimensioni tali da richiedere decisioni, appunto "strategiche", cioè relative ad attività, allocazioni di risorse e politiche di lungo periodo di portata rilevante e impegnativa, con problematiche di peso, come quelle della c.d. "area vasta".

Ma la pianificazione strategica e la pianificazione territoriale hanno parlato finora lingue diverse, tendenzialmente contrapposte: al loro coordinamento, alla loro sinergia, si oppone una separatezza procedurale che è certamente tra le cause dei deludenti risultati conseguiti in entrambe le sedi.

Venendo alla pianificazione territoriale metropolitana, occorre chiedersi: preso atto della coincidenza del territorio della Città metropolitana con quello provinciale, i contenuti, la forma e l'iter di approvazione del Piano territoriale metropolitano devono restare quelli del Ptcp? Oppure, anche in questo caso, l'avvio delle Città metropolitana può rappresentare l'occasione per una revisione del significato e della configurazione del piano di area vasta a cominciare dal Piano territoriale metropolitano?

La risposta ai due quesiti richiede una breve analisi dello stato attuale di diritto e di fatto riferito al Ptcp. Contenuti e iter di formazione del Ptcp sono disciplinati dalle leggi urbanistiche regionali: prescindendo, per esigenze di spazio, da comparazioni puntuali tra le diverse legislazioni, in via generale le province devono inquadrare il Ptcp nelle linee di sviluppo individuate dal

*Il Piano Strategico
può essere l'occasione
per una revisione
del concetto di area vasta*

Piano territoriale regionale. Questo, pur assumendo nelle varie regioni forme e denominazioni diverse, è lo strumento guida, più o meno dettagliato, non solo della pianificazione ma dei programmi di sviluppo di rilevanza regionale.

Secondo la maggior parte delle leggi urbanistiche regionali dell'ultima generazione, la pianificazione territoriale:

- assume caratteri di globalità, in quanto disciplina con un sistema normativo e di vincolo tutte le attività pubbliche e private che implicano trasformazioni del territorio;
- deve garantire forme di pubblicità, di consultazione e partecipazione dei cittadini sugli obiettivi e le scelte di piano;
- si fonda sulla cooperazione interistituzionale, nel senso che tutti i soggetti istituzionalmente titolari di competenza in materia di pianificazione territoriale/urbanistica devono adottare metodi di cooperazione e di intesa con il coordinamento della regione;
- deve rispondere al principio della sussidiarietà, nel senso che tutti gli enti esercitano le competenze del proprio livello nell'ambito della finalità unitaria del governo del territorio;
- deve garantire il carattere della flessibilità attraverso la copianificazione, nel senso che ciascun livello può proporre, purché ben motivate, modificazioni del piano di livello sovraordinato;
- deve di norma distinguere i contenuti strutturali, con valore a tempo indeterminato, da quelli programmatici, modificabili e di durata coincidente con le fasi attuative del piano.

Generalmente il Ptcp definisce gli obiettivi generali relativi all'assetto e alla tutela del territorio provinciale connessi ad interessi di rango provinciale o sovracomunale o costituenti attuazione della pianificazione regionale.

La pianificazione mediante il Ptcp ha anche valore di atto di indirizzo della programmazione socio-economica: essa, partendo dal quadro conoscitivo del territorio, raccorda le previsioni dei piani di settore; dispone i contenuti, anche ai fini del dimensionamento (carichi insediativi), dei piani generali comunali; definisce: le misure per la prevenzione dei rischi da calamità naturali; gli ambiti destinati all'attività agricola di interesse strategico; l'assetto idrogeologico del territorio; tutela e valorizza i beni ambientali e culturali; recepisce gli strumenti di pianificazione e di tutela delle aree regionali protette e può individuare ulteriori zone nelle quali istituire aree protette di rilevanza locale; indica le infrastrutture e le attrezzature di interesse intercomunale e sovracomunale. In alcuni casi contiene indirizzi per la compatibilità territoriale degli insediamenti industriali.

Alcune regioni specificano che il Ptcp ha valore e portata: di piano paesaggistico ai sensi del d.Lgs n. 42/2004; di piano di tutela nei settori della protezione della natura, dell'ambiente, delle acque, della difesa del suolo e della tutela delle bellezze naturali; di piano di bacino; di piano di parco e, in alcuni casi, di

Lo scontro tra le norme in essere e i cambiamenti imposti, sta provocando ulteriori squilibri

piano regolatore delle aree e dei consorzi industriali. In realtà il Ptcp non può avere il valore dei piani di settore suddetti, che sono invece elaborati e approvati da Enti e Autorità diversi dalla Provincia, la quale, quindi, si limita ad importarli sulla stessa base cartografica del Ptcp sovrapponendo strumenti eterogenei sui quali gli Enti e le Autorità (Autorità di Bacino, Enti Parco, Regioni, Soprintendenze per i Beni architettonici e per il Paesaggio) che li hanno redatti e ne sono responsabili esercitano una vigilanza diretta; come nel caso, ad esempio, dei piani generali comunali, che sono soggetti al parere di quegli Enti e di quelle Autorità proprio ai fini della conformità ai loro piani.

Il fatto, dunque, che la Provincia proceda, in sede di Ptcp, all'incrocio delle pianificazioni di settore, è proprio il segnale di una necessità di sintesi e di semplificazione in un sistema frammentato e pletorico.

Per tutti i piani territoriali e urbanistici è obbligatoria la Valutazione Ambientale Strategica introdotta dalla direttiva CE n. 42/2001 e recepita prima da alcune regioni e poi dallo Stato con il T.U. Ambiente (d.Lgs n. 152/2006). La VAS ha lo scopo di verificare la compatibilità degli obiettivi e delle azioni di piano con gli equilibri ambientali e costituisce un endoprocedimento della pianificazione; è anch'essa caratterizzata da evidenza pubblica e segue un iter dettato in via generale dal d.Lgs 152/06 e ss.mm.ii. e specificato da ciascuna regione con proprie leggi e regolamenti. La VAS è permanente, nel senso che non si tratta di una procedura che giunge a compimento, ma di un processo le cui fasi si articolano *ex ante* (prima della redazione del piano), *in itinere* (durante la redazione del piano) ed *ex post* (dopo l'approvazione del piano); quest'ultima fase apre poi al monitoraggio, che tramite misurazioni degli effetti delle azioni di piano sull'ambiente può portare a revisioni e adeguamenti del piano stesso.

Il Ptcp, in conclusione, è uno strumento complesso che deve seguire una procedura di formazione e approvazione complessa. I tempi necessari per la conclusione del procedimento sono lunghi se i soggetti competenti o coinvolti sono efficienti; sono lunghissimi se, durante la strada, si verificano inciampi politici, indugi od omissioni imputabili alle cause più diverse.

Allo stato le regioni esercitano la c.d. potestà legislativa concorrente (con quella statale) in materia di pianificazione territoriale e urbanistica. Ciò implica che anche i contenuti e la procedura di approvazione dei Piani territoriali metropolitani dovranno essere normati da provvedimenti regionali. d'altra parte la specificità dei problemi delle singole Città metropolitana richiede necessariamente visioni e indirizzi risolutivi su misura ed è quindi giusto che i provvedimenti siano definiti localmente. Si tratta però di pervenire alla definizione della forma di piano più efficace ed efficiente, quella che consenta alla Città metropolitana di esercitare validamente le sue funzioni di

*La potestà legislativa
delle Regioni concorrenti
con quella stabile
va regolamentata ex novo*

programmazione e pianificazione non solo nella fase di formazione del piano, con la solerte costruzione di uno strumento agile, ma anche in quella di gestione, prefigurando l'agevole e tempestivo passaggio dal piano all'attuazione.

Ciò andrà fatto con norme semplici e chiare, evitando di ricadere nella macchinosità. Occorre consentire alle Città metropolitana di esercitare una guida forte delle dinamiche di trasformazione territoriale, ponendole in stretta connessione con i problemi dello sviluppo.

Andrà innanzitutto chiarito in modo esplicito il rapporto verticale, quello tra la pianificazione metropolitana e gli altri livelli di pianificazione: per quanto riguarda quello verso l'alto, se il Piano territoriale metropolitano dovrà comportare riformulazioni e adeguamenti del Piano territoriale regionale, ciò dovrà essere possibile con efficacia e tempestività, utilizzando, per così dire, un binario preferenziale; quanto al rapporto verso il basso, occorrerà innanzitutto stabilire una normativa transitoria sulla validità e la durata dei piani comunali previgenti, per poi agevolare l'adeguamento del livello comunale a quello metropolitano non solo dal punto di vista procedurale, ma sul piano dei contenuti.

Su tale ultima questione è necessaria una riflessione franca: se va evitato il pedissequo trasferimento della complessità di contenuto e di procedura dal Ptcp al Piano metropolitano, va anche eliminata la lungaggine dell'altrettanto pedissequo adeguamento del piano comunale a quello metropolitano. Attualmente avviene che i comuni sono obbligati ad intraprendere, in nome di un'autonomia peraltro assai limitata in presenza di una dettagliatissima pianificazione sovraordinata, la strada dell'adeguamento del piano generale comunale al Ptcp. In realtà il Ptcp contiene norme sul dimensionamento, sui contenuti e sulla normativa dei piani comunali talmente puntuali da comportare un adeguamento precompilato e spesso del tutto meccanico. Se a ciò si aggiunge che spetta alla provincia l'approvazione del piano comunale - e che quindi essa non lo approverà se non sarà del tutto conforme al Ptcp - e che il piano comunale deve essere preliminarmente oggetto dei pareri degli Enti di settore ai fini della sua conformità ai rispettivi piani, emerge con evidenza che l'autonomia comunale viene severamente costretta. Ma si tratta del logico effetto della necessità di coerenza con un più ampio quadro programmatico; il vero danno è invece che un adeguamento dovuto, pedissequo e con limitatissimi margini di discrezionalità, avviene burocraticamente tra mille regole e costrizioni, e in tempi tali da evidenziare ancor di più la sproporzione tra impegno profuso e risultato ottenuto. d'altra parte, **nel caso della Campania, se, a dieci anni dalla legge n. 16/2004 sul Governo del Territorio, soltanto il 10% dei comuni della regione ha raggiunto il traguardo dell'approvazione del Piano Urbanistico Comunale, ciò avrà pure dei motivi. Ma è grave che la**

Solo il 10% dei comuni della Campania ha raggiunto il traguardo dell'approvazione del Piano Urbanistico Comunale

Regione, invece di trarre le conseguenze di tale intollerabile stato di cose, continui ad “innovare” periodicamente le normative nella pia intenzione di semplificarle, ma cedendo poi alla tentazione di ulteriori complessità e confusioni.

Alla farraginosità dei contenuti e delle procedure si aggiunge la scarsa efficacia dei piani di area vasta, con la prevalenza del formalismo sull’operatività: il controllo di conformità del livello subordinato a quello sovraordinato diviene assorbito rispetto all’attuabilità e la concezione iconica del piano sostituisce quella dell’effettività.

Da quanto detto, per essere propositivi, possono trarsi alcune indicazioni per dare alla Città metropolitana la pregnanza istituzionale nella quale è necessario confidare in alternativa al pessimismo che diffusamente si percepisce.

LORETO COLOMBO

loretocolombo@libero.it

Loreto Colombo, già professore ordinario di Tecnica e Pianificazione urbanistica nel Dipartimento di Architettura dell’Università di Napoli Federico Egli è attento soprattutto alla questione fisico-spaziale, nella convinzione che il fine principale delle scienze del territorio è quello di proporre e sperimentare gli strumenti del piano inteso come progetto della riqualificazione insediativa. Docente in corsi di Dottorato, Master e scuole di specializzazione, dirige CSE Journal online, rivista fondata sull’integrazione multidisciplinare della ricerca ai fini della compatibilità ambientale dei sistemi insediativi.

DALLA POLITICA DI SETTORE A QUELLA DI SISTEMA

Il Patto territoriale per lo sviluppo di Caserta

A cura della REDAZIONE

Nel numero 2-3 2021 della RGM Rivista Giuridica della Svimez è stato pubblicato un saggio a firma di Paola Broccoli, su «Il patto territoriale per lo sviluppo di Caserta» del 1994, l'ultima iniziativa di programmazione territoriale della provincia casertana. Conclusa la politica di intervento straordinario per il Mezzogiorno, si apriva un periodo, fino al 1998, nel quale le politiche di sviluppo regionale in Italia erano fortemente ridimensionate. La legge 488/92 lasciava in vigore alcune forme di incentivazione per il Mezzogiorno, mentre acquistavano via via maggiore importanza il ruolo e l'uso dei fondi europei. A metà degli anni '80 il polo dell'elettronica operativo in Terra di Lavoro contava ancora 16.000 addetti, una capacità professionale, tecnologica, potenziale di ricerca e innovazione pressoché unica nel Sud, ma l'assenza di un piano di ristrutturazione portò al dissolvimento di tutto il sistema industriale. Nel 1994 «la situazione di crisi in cui versa il sistema economico produttivo-ambientale della Provincia di Caserta impone una svolta nella gestione della politica del territorio, delle infrastrutture, delle attività produttive e dei servizi, per indurre una nuova fare di sviluppo in sintonia con i caratteri che vanno delineando il nuovo intervento ordinario nel Mezzogiorno e gli orientamenti espressi dalle politiche comunitarie che disciplinano l'accesso ai fondi messi a disposizione dalla U.E». Si rendeva necessario individuare percorsi di rilancio produttivo. In questo contesto, matura il Patto territoriale per Caserta, dall'accordo tra più soggetti: enti locali, soggetti pubblici operanti a livello locale, rappresentanti locali delle categorie degli imprenditori e soggetti privati per l'attuazione di programmi di interventi nei settori dell'industria, agroindustria, agricoltura, pesca e acquacoltura, produzione di energia termica o elettrica da biomasse, servizi, turismo ed in quello dell'apparato infrastrutturale tra loro integrati. Con la legge dell'elezione diretta dei Sindaci (1993) si apriva una nuova stagione di partecipazione alla vita politica, nazionale e locale. A Caserta veniva eletto Aldo Bulzoni, presidente dell'Azione Cattolica. Egli era espressione di un movimento popolare di area cattolica che guardava a sinistra, ispirato all'opera del Vescovo Raffaele Nogaro. Caserta deve a quel movimento una stagione di battaglie civili, tra le quali una raccolta di firme di oltre 73.000 cittadini che chiedeva la localizzazione dell'Università nella sola città di Caserta. L'iniziativa per creare un «Patto per Caserta» fu annunciata il 27 maggio 1994 in una conferenza stampa presso la sede dell'Unione degli Industriali. Caserta ed Enna furono tra le prime province meridionali a misurarsi con queste nuove forme di programmazione negoziata destinata alle aree depresse. La sotto-

scrizione del protocollo, segnava il punto di partenza ufficiale di un percorso che si presentava lungo e complesso sia per questioni burocratiche ed istituzionali che di natura politica. Infatti nella fase di avvio del Patto, l'ente provincia è amministrato da una coalizione di centro sinistra, Presidente Francesco Cipolla del PPI e vice-presidente Paolo Broccoli del PDS, mentre la Regione Campania, il cui Presidente Antonio Rastrelli, è un esponente di Alleanza Nazionale. Qualche anno dopo a guidare l'ente provincia è Riccardo Ventre di Forza Italia, magistrato in servizio presso la Corte dei Conti; unanime consenso e partecipazione di tutte le forze politiche. Il 15 gennaio 1996 viene eletto Presidente del cda della società di gestione Arcangelo Tedeschi Presidente della Confindustria. Il 16 gennaio 1996, in una conferenza stampa indetta presso l'ente provincia, si presentava il consiglio di gestione. Per la prima volta in questa area del Mezzogiorno, gli imprenditori investono capitali propri in una società di gestione con istituzioni pubbliche. Il patto rovesciava tutta una storia per la provincia di Caserta. Si dava una chance per definire l'imprenditore, figura storicamente latitante, perché finalmente assumeva un rischio, era costretto ad uscire allo scoperto. Il Patto prevedeva il finanziamento di grandi interventi infrastrutturali: aereoporto di grazzanise, interporto e ..ma così non fu. Una valutazione di merito sul Patto di Caserta, del professore Rocco Giordano, ben esplicita i limiti di quella esperienza: «alcuni punti di quel patto concertato, che erano i pilastri dell'architettura del progetto, furono successivamente indeboliti da vincoli normativi e quelli che erano "pilastri di acciaio" finirono per diventare "pilastri di latta. Il voler tenere fuori dal Patto le grandi opere e programmi strategici di valenza già definiti, o in corso di definizione nei progetti di pianificazione regionale, significava continuare a "coltivare l'orto"».

Per dare completezza al lavoro, pubblichiamo alcuni stralci di quanto avemmo a scrivere nel 2001 nella raccolta di esperienze "Terra di lavoro, memorie e progetti" pubblicato dalla Giordano Editore

LA PROVINCIA DI CASERTA

L'economia del territorio ha subito negli ultimi anni un progressivo declino produttivo con la chiusura di un numero sempre maggiore di impianti, specie quelli di maggiore dimensioni, ed un forte ridimensionamento dei livelli occupazionali.

Il protrarsi e l'appesantirsi dello stato di "crisi" è imputabile principalmente a due circostanze:

1. L'inadeguatezza delle politiche industriali e territoriali a frenare la progressiva perdita di competitività dell'industria meridionale, fino al naufragio dell'intervento straordinario;
2. La mancanza di politiche e iniziative locali in grado non solo di fronteggiare specifiche situazioni di crisi, ma anche di valorizzare adeguatamente il potenziale produttivo, non certo marginale, della provincia.

La Provincia di Caserta
è terra di frontiera
rispetto alla Provincia
di Napoli

Al deterioramento delle performance conseguite dal sistema economico, l'imprenditoria locale ha cominciato ad opporre una serie di iniziative di sensibilizzazione, promuovendo ricerche, incontri, dibattiti, sfociati in una serie di iniziative che richiedevano non più una politica di settore ma di sistema!

Dalla necessità di veicolare le spinte spontanee presenti nel sistema economico – produttivo della provincia entro un progetto organico a forte valenza territoriale, si è fatta interprete allora l'Amministrazione Comunale di Caserta coniugando prontamente le istanze e gli impulsi al cambiamento avanzati e cominciando a svolgere un intenso ruolo di relais tra i diversi attori locali dello sviluppo, che si è concretizzato in numerosi tavoli di confronto.

Nel corso di quegli incontri, il sistema della rappresentanza di interessi si fece portavoce delle specifiche esigenze, facendo emergere diagnosi, pareri, proposte, linee di intervento che riflettevano il complesso ed articolato profilo delle emergenze e la necessità di darvi ormai una risposta organica.

La reiterazione di quegli incontri permise di approfondire le diverse istanze di azione, fino ad arrivare alla definizione di una piattaforma unitaria dei caratteri da attribuire alla svolta che si imponeva nella gestione dei meccanismi di promozione dello sviluppo.

1. La diagnosi circa i fattori di crisi generali e specifici dell'area erano:
2. **I targets da assegnare alla svolta:** aumentare lo spessore, la diversificazione e la diffusione dell'apparato produttivo, a difesa e sviluppo della competitività, dell'occupazione, della tutela ambientale, facendo leva sulle potenzialità delle risorse e dei saperi;
3. **La strategia da perseguire:** organizzare un sistema di interventi che consentisse di far interagire tra loro i diversi potenziali fattori di crescita: infrastrutturazione, attività produttive, formazione del capitale umano, ricerca scientifica e tecnologica, risanamento ambientale del territorio.

Al centro delle logiche di ridefinizione degli interventi per la promozione dello sviluppo veniva stato posto il territorio; per guidare la trasformazione del tessuto socioeconomico locale, nella direzione di una crescita organica, puntando sulla concertazione e l'assunzione di responsabilità, per il miglioramento di: qualità tempi di realizzazione, effetti degli interventi concertati.

Protocollo d'intesa

I punti di forza e di debolezza del sistema territoriale di riferimento furono attentamente valutati giungendo ad un bilancio sostanzialmente positivo in ordine alle potenzialità realizzative di un Patto per lo sviluppo, che voleva qualificare come strumento per incardinare un sistema di progetti articolato in sei ambiti di intervento interagenti:

I fattori di crisi furono evidenziati e comunicati ma poco attuati per superarli

- A. Grandi infrastrutture e accessibilità locali;
- B. Piccole e Medie imprese a tecnologia avanzata-agro/industria ecocompatibile;
- C. Formazione e ricerca;
- D. Turismo;
- E. Ambiente.

Rispetto ad essi i firmatari del **Protocollo d'Intesa siglato presso il CNEL il 13 Dicembre 1994**, si impegnava a selezionare, sulla base della logica, della interdipendenza funzionale e reciproca congruenza degli effetti attesi un insieme di progetti dei quali sostenere la realizzazione anche attraverso idonei comportamenti di ruolo.

In particolare, con riferimento alle specifiche competenze, l'impegno dei firmatari era:

- Aumentare la flessibilità del mercato del lavoro ed ottimizzare la produttività (organizzazioni sindacali);
- Promuovere nuove iniziative imprenditoriali, con strumenti di project financing, per l'occupazione (rappresentanze settori produttivi);
- Riqualficare le risorse umane professionali attraverso un processo integrato formativo ed informativo (CCIAA – Pubblica Amministrazione);
- Accelerare le procedure autorizzate per lo snellimento degli iter burocratici comuni alle varie iniziative, dando concretezza al ruolo di programmazione previsto dalla nuova normativa di cui alla legge 142/90 (Enti Locali);
- Creare strumenti innovativi a sostegno della imprenditoria e incentivare le attività di servizio reale alle imprese (CCIAA e Enti Locali).

All'obiettivo di perseguire una nuova qualità dello sviluppo, determinando le condizioni affinché si poteva realizzare una svolta nella gestione della politica del territorio, delle infrastrutture, delle attività produttive e dei servizi, si collegava alla necessità di mettere in campo assetti organizzativi e strumenti operativi che permettessero di normalizzare le fasi di passaggio tra i momenti programmatico-attuativi degli interventi concertati.

In questa logica si inquadrano i successivi steps:

1. Trasferimento nella sede istituzionale dell'Amministrazione Provinciale del tavolo di coordinamento per tutte le attività connesse al Patto;
2. Attivazione di una segreteria del Patto per la strutturazione di un canale organizzativo atto a promuovere la più ampia partecipazione della collettività locale e delle sue varie rappresentanze alla realizzazione dello stesso, nonché a dare continuità, visibilità e risonanza pubblica alle iniziative primarie e di supporto che si riconducono al Patto;

*La prima esperienza
pubblico-privata
fu alla base del Patto*

3. Avvio delle procedure per la costituzione tra i firmatari del Protocollo d'Intesa del Patto territoriale per lo sviluppo, di una Società Consortile per Azioni a capitale pubblico-privato in piena coerenza con quanto sancito dalla delibera CIPE sui Patti Territoriali approvata il 10 maggio 1995.

La formalizzazione del sistema dei progetti

Il comune obiettivo di dare sostegno diretto ed indiretto alla crescita dell'apparato produttivo esistente, ed impulso allo sviluppo di attività economiche di carattere integrativo e/o sostitutivo, per il tramite della realizzazione di condizioni ambientali che, sia in senso lato che specifico, fossero di accompagnamento/trascinamento del processo di valorizzazione delle risorse e potenzialità locali erano le coordinate rispetto alle quali era elaborata la strategia che il Patto definì: **progetto integrato di sviluppo**.

Nella formalizzazione degli interventi che concorrevano al progetto integrato di sviluppo si sono sciolti non pochi nodi derivanti dalla assoluta novità dello strumento del Patto Territoriale nel panorama della programmazione a livello locale dello sviluppo. In particolare l'impegno comune dei firmatari del Patto andò su due questioni fondamentali, attinenti rispettivamente:

1. La formulazione di una scelta metodologica appropriata a rendere espliciti i parametri di valutazione degli effetti macroeconomici discendenti dalle diverse opzioni e tipologie di intervento;
2. La definizione di uno schema interpretativo dei meccanismi di interazione tra i progetti che consentisse di tener conto dei reciproci effetti, diretti e di feed-back, al fine di far circuitare attraverso la loro attuazione il processo di complessiva rivitalizzazione del sistema territoriale di riferimento, controllandone spinte e contropunte.

L'impostazione che il Patto per lo sviluppo di Caserta elabora per poter soddisfare l'esigenza, comunemente espressa dai soggetti in esso coinvolti, di dotarsi di uno "strumento per la individuazione di un complesso coordinato di interventi" così come ha poi definito i Patti Territoriali la Delibera CIPE del Maggio 1995 si è tradotta nel fissare come coordinate di azione due livelli di progettualità:

1. Un primo livello attinente l'organizzazione del sistema produttivo esistente, per avviarlo verso un assetto di tipo distrettuale;
2. Un secondo livello attinente la fertilizzazione dell'ambiente imprenditoriale per lo sviluppo di nuove iniziative, anche innovative, di processo e di prodotto.

Il sistema dei progetti si indeboliva perché non aveva i pilastri delle infrastrutture

Il "Forum" del Patto

La struttura ed i contenuti dei progettuali del Patto Territoriale formarono oggetto di un apposito FORUM, che l'Amministrazione Provinciale di Caserta si fece carico di organizzare, con il supporto logistico di tutti gli altri soggetti firmatari del Protocollo d'Intesa, i cui lavori si svolgono presso la Scuola Superiore della Pubblica Amministrazione di Caserta il 26 maggio 1995.

Il Forum vide un ampio coinvolgimento di Enti ed Istituzioni Locali, ed ebbe la duplice finalità di dare conto, alla compagine sociale globalmente intesa, del lavoro svolto e di recepire da questa il consenso ed al tempo stesso ogni utile suggerimento per l'affinamento progettuale del Patto. Esso infatti, in quanto strumento della coesione e della concertazione, era impostato nella logica di essere una iniziativa aperta a quanti, condividendone lo spirito e le finalità, volessero mettere il proprio patrimonio di competenza e di progettualità a servizio di un disegno che intendeva raggiungere obiettivi ambiziosi e per ciò stesso aveva bisogno della massima, convinta e fattiva collaborazione. Completata la verifica progettuale l'Amministrazione Provinciale di Caserta provvedeva, nella sua qualità di soggetto responsabile pro tempore del Patto (nelle more della formalizzazione degli atti per la costituzione della Società Consortile) e trasmettere al CNEL, in data 28 luglio 1996 il documento contenente le schede progettuali selezionate per consentirne la valutazione.

L'opportunità di rendere la finalizzazione del Patto più mirata alla promozione delle attività imprenditoriali non annullava però la necessità da esso avanzata di garantire alle imprese già esistenti ed a quelle la cui nascita il Patto si proponeva di supportare, un contesto di funzionalità adeguato sul piano della dotazione di infrastrutture e della organizzazione dei servizi di trasporto. Ne è scaturito un sistema di progetti che presenta le seguenti caratteristiche:

- Da un lato rispecchia le verifiche effettuate in merito alla disponibilità dei soggetti imprenditoriali ad impegnarsi nelle iniziative per le quali avevano presentato alla Società consortile richiesta di ammissione al Patto, concorrendovi nella quota di mezzi propri fissata;
- Dall'altro è il risultato delle applicazioni metodologiche per assicurare la coerenza delle scelte all'obiettivo di determinare l'ammodernamento/potenziamento della struttura produttiva provinciale, unitamente ad una sua maggiore diversificazione, in un contesto di sviluppo sostenibile e compatibile con le esigenze della tutela e della salvaguardia ambientale che permetta di realizzare le sinergie necessarie per evolvere verso un nuovo modello di sviluppo territorialmente diffuso.

Il sistema funzionale adeguato non prevedeva solo opere ma anche corrette gestioni

REDAZIONALE

UN NUOVO CONTESTO È POSSIBILE CON UNA NUOVA VISIONE

Il contesto nazionale ed europeo per il Real Albergo dei Poveri

di PASQUALE PERSICO,
LORETO COLOMBO,
ROCCO GIORDANO,
ROMANO BERNASCONI

Riflessioni a seguito di una riunione tenuta nello studio dell'Arch. Romano Bernasconi il giorno prima che i ministri Carfagna e Franceschini lanciassero "100 idee per il Real Albergo dei Poveri" attraverso un webinar molto partecipato.

PREMESSA

I concetti e le analisi che ad oggi leggiamo in merito al Recovery fund e al Next Generation Eu, hanno bisogno di una visione per un programma strutturale dell'Italia nella logica della ripresa per la coesione territoriale del Paese e dell'Europa Mediterranea.

A luglio 2021 dobbiamo cercare di capire, in un sistema globale, dove guarda il mondo. Quali strumenti abbiamo disponibili per una diversa visione?

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

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

La nuova visione è possibile tracciarla integrando le diverse azioni politiche che interessano le varie aree di interesse e questo non può che avvenire a livello di macroaree territoriali e il Mezzogiorno è una delle sette aree individuate dal Centro Studi, che richiede un livello di governance diverso per un' Europa politica! Tenendo conto in via primaria dei problemi posti dalle tendenze demografiche e dalle differenze territoriali che si manifestano, è necessario perseguire l'obiettivo di parificare i livelli di vita tra le varie parti del territorio, per favorire la coesione territoriale. Strumentale al conseguimento di questo obiettivo è la garanzia di una assegnazione delle risorse finanziarie che si sono rese disponibili.

*L'innovazione e la ricerca
per essere concorrenti
vincenti*

Su questa prospettiva, per l'economia e la politica economica in generale, occorre un nuovo contesto concettuale ed operativo, partendo dalla prospettiva che i settori produttivi, diventano sempre più il mezzo per incrementare il benessere economico e sociale attraverso il finalismo economico che avviene integrando l'accessibilità dei territori e la connettività delle reti ed operando sulla integrazione dei diversi settori d'intervento, attraverso corrette procedure e competenze.

Per questo è necessario abbandonare l'approccio settoriale alla politica economica, concentrato sull'obiettivo di soddisfare la domanda in atto di un settore, trascurando in questo modo di considerare gli effetti che l'offerta finisce per esercitare sull'orientamento dello sviluppo economico e, quindi, della domanda futura di sistema. Ogni ragionamento di questo tipo è miope!

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

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

Il Centro Studi Regione Mezzogiorno Mediterraneo ha la credenza giusta per aiutare il Prof. Draghi ed il Governo per andare oltre Draghi. Non sarà facile! Ma crediamo che anche con il "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 un area vasta che 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 utilizzare il massimo potenziale ecologico delle stesse e prospettare nuovi scenari di efficacia e di efficienza dei sistemi territoriali.

La transizione del dopo crisi sarà lunga. Aiutare Draghi con una nuova visione

IL CONTESTO DEL REAL ALBERGO DEI POVERI

Da alcuni anni si usa e si abusa del termine “attrattore”: sito o progetto di grande qualità in grado di attrarre turisti da tutto il mondo. Si è potuto constatare che nella città si percepisce un rinnovamento e una riqualificazione urbana che interessa edifici di pregio, ma anche mercatini rionali, strutture per l'accoglienza e quant'altro quando c'è una regia costituita da un ente o istituzione, per cui la collettività trae benefici soprattutto in termini di miglioramento della qualità della vita e partecipa attivamente a queste iniziative.

Napoli non ha bisogno di attrattori essendo la città stessa, con la sua storia e con gli incomparabili beni culturali e ambientali, **un attrattore**. Tuttavia le cattive o carenti amministrazioni stanno facendo proliferare zone di degrado, per cui tutta la città è, in qualche misura, “senescente”.

Pertanto lo sviluppo, in termini qualitativi, non solo di Napoli, ma delle aree metropolitane meridionali e dell'area Euro Mediterranea, dipenderà dalla loro capacità del reagire alle pulsioni del sistema internazionale e di caratterizzare il ruolo di interfaccia dei contesti nazionali e internazionali, attraendo, non solo, funzioni di punta dei sistemi produttivi, ma soprattutto valorizzando il suo enorme patrimonio di beni culturali e ambientali. Napoli o si inserisce in termini evolutivi nei circuiti nazionali, europei e mondiali dell'economia, degli scambi, del progresso scientifico e culturale, o il degrado crescerà in termini drammatici e la città scivolerà inesorabilmente verso il terzo mondo. **Da Napoli può partire un progetto incisivo di rilancio sociale, culturale ed economico di riagganciamento della città e della Campania all'Europa.** Nel quadro sommariamente descritto il ruolo di città internazionale per Napoli può essere individuato, in relazione alla sua posizione geografica, come “area cerniera” tra l'Europa e i paesi del Mediterraneo nel sistema urbano nazionale. La funzione demandata all'urbanistica non può ritenersi autonoma ma correlata alle politiche di sviluppo, alla corretta gestione del territorio, alla riqualificazione e rigenerazione urbana, alle azioni immateriali di “buon governo”, **al civismo dei comportamenti**. Soltanto in questo comune agire la città potrà mettere un freno al crescente degrado e utilizzare al meglio le emergenze architettoniche arrestando i fenomeni in atto di senescenza e, in taluni casi, di ammaloramento, in termini ingegneristici, delle strutture edilizie dei numerosi beni culturali e dell'intero contesto cittadino inquadrato nel sistema metropolitano.

Il Real Albergo dei Poveri è un progetto strategico di rigenerazione urbana

In questa situazione di degrado e fatiscenza si trova oggi il Real Albergo dei Poveri per cui appare ineludibile un restauro filologico finalizzato anche a nuove destinazioni di utilizzo, non tralasciando l'originario intento di Carlo III di Borbone, di farne un luogo di assistenza e di socializzazione.

Il recovery fund potrebbe mettere a disposizione per tale eccezionale emergenza architettonica risorse economiche sufficienti per dare nuova vita al Real Albergo dei poveri.

Ciò premesso un qualsiasi studio e/o progetto richiede innanzitutto due prerequisiti fondamentali: **conoscere la proprietà del bene culturale** e **dialogare**, con precisi impegni e con programmi predefiniti - anche preliminari - con un **committente o con un promotore** che, nell'assumere la regia, assicuri i mezzi materiali e immateriali per accingersi ad una impresa titanica.

IL PROGETTO PER IL REAL ALBERGO DEI POVERI

Il Louvre di Parigi, museo dell'Europa del Nord, nel giro di un anno, porta a **Parigi dieci milioni di visitatori**, che soggiornano, bevono, mangiano, dormono e fanno shopping. Un'ospitalità che genera valore aggiunto al territorio dell'area Euro Mediterranea, e che crea sviluppo, occupazione e indotto.

Napoli possiede un **inedito grande attrattore turistico**: il **Tesoro di San Gennaro**, patrimonio laico nato per atto pubblico tra i Napoletani ed il Santo con contratto stipulato nel 1527, costituito da ben 21.600 (**ventunomilaseicento**) **capolavori, gran parte di alta oreficeria**; una raccolta di opere d'arte mai esposte che per valore economico, è considerato il tesoro più importante al mondo, di gran lunga superiore a quello della Regina d'Inghilterra e degli Zar di Russia; Napoli ha inoltre da mostrare un immenso patrimonio museale, artistico ed architettonico in gran parte ancora inesplorato. Il Polo museale Palazzo Fuga in previsione può superare questa soglia attraverso i turisti.

Inoltre:

- Il **Museo Archeologico Nazionale** ha i depositi che sono ben più ricchi del patrimonio artistico esposto. Occorrerebbe quadruplicare la superficie espositiva per valorizzare i 500.000 (cinquecentomila) reperti archeologici, tra cui una selezione di 1.200 affreschi.

- Al **Museo di San Martino**, giacciono mille dipinti dell'ottocento napoletano mai esposti, una vera Galleria di Arte Moderna da valorizzare.

- Anche il **Museo di Capodimonte** con le sue collezioni farnesiane, borboniche e post-unitarie ha migliaia di capolavori custoditi nei depositi.

La lista dell'inedito artistico, passando anche per le arti minori, è ben più lunga di quanto si possa immaginare. A questi se aggiungiamo i reperti storico - artistici e la rete degli scavi di Pompei, Reggia di Caserta e Oplontis si creerà il più grande Polo museale di rilevanza globale. Ritorniamo all'idea di Ferdinando IV di Borbone che voleva istituire a **Napoli una Galleria**

*Un polo museale
euro-mediterraneo
e altre funzioni collegate
per un ponte culturale reale*

Universale, al centro della rete dei beni culturali napoletani.

A **Palazzo Fuga**, una proprietà **Comunale** inutilizzata; un palazzo Borbonico praticamente abbandonato di **104.000 (centoquattromila) metri quadrati di superficie**, con annesso parcheggio di oltre 40.000 (quarantamila) metri quadrati; uno dei palazzi più grandi d'europa situato a brevissima distanza da Autostrade, Aeroporto, Stazioni Ferroviarie, Metropolitane e Marittime, al centro di una **perfetta e preesistente rete di accesso e di accoglienza** ed in grado di ospitare le attività descritte, ed oltre, ed esserne vetrina universale.

Vorremmo tenere ferma la struttura palazzo, che doveva servire a insegnare arti e mestieri agli indigenti, per questo, oltre alla destinazione Museale, pensiamo anche ad una organizzazione che esalti le eccellenze dell'area quali: lavorazioni artigianali tipiche, arte presepiale, tarsie lignee, lavorazioni di cammei e pietre dure, fonderie artistiche, arte orafa, seterie, nonché una galleria commerciale con biblioteche, gallerie d'arte, negozi di antiquariato, ma anche bar, ristoranti, cineforum centro congressi in un incredibile contenitore di beni culturali unitamente ai servizi finanziari e istituzionali relativi all'area.

Le caratteristiche in numeri:

- Superficie aree coperte: 103,000 metri quadri
- Superficie area parcheggio: 40.000 metri quadrati Facciata: 400 metri
- Sale: 430
- Cortili interni: 3

Gli spazi di Palazzo Fuga permetterebbero attraverso una attenta politica federalistica museale di dare spazio e maggiore visibilità a questi musei, attraverso il grande attrattore, mettendoli in rete sia fisica che in termini di itinerario realizzando anche in Italia una Esposizione Universale in varie sezioni:

- Archeologia
- Civiltà del mediterraneo
- Arte medioevale
- Arte rinascimentale
- Arte Sacra
- Pinacoteca
- Arte Moderna
- Novecento
- Museo musicale e teatrale
- Museo dell'uomo
- Museo delle Arti minori
- Museo dell'arte tessile
- Museo delle Armi

La rete di trasporti pubblici ed i servizi di accoglienza

Sono la componente fondamentale che determina il numero di

*Alcune caratteristiche
di Palazzo "Fuga"*

presenze dei tre Musei. La raggiungibilità attraverso strutture di trasporto in rete, soddisfa sia le esigenze del moderno viaggiatore abituato ad utilizzare gli strumenti informatici per programmare i propri viaggi che quelli dei tour operator, delle compagnie di trasporto terrestre e navale che privilegiano confezionare pacchetti turistici competitivi basati su percorsi inediti ma anche facili ed economici.

Il visitatore arriva e resta facilmente nel Museo come ospite piuttosto che come turista sia in termini di facile raggiungibilità che di servizi di accoglienza che pur definiti complementari alle strutture museali (bar, ristoranti, librerie, sale conferenze, centri commerciali) sono in realtà fondamentali sia dal punto di vista economico che da quello dei feedback positivi.

Palazzo Fuga è situato in una posizione strategica in termini di raggiungibilità e da ogni parte del mondo attraverso infrastrutture di trasporto esistenti in perfettarete fino all'edificio

- Aeroporto Internazionale - Km. 2,8
- Stazione Centrale e Metropolitana – Km. 1,4
- Porto crocieristico - Km. 3,5
- Autostrade/Tang. da/per tutte le destinazioni - Km. 0,8
- Stazione Metropolitana Cavour – Km. 1,2

Palazzo Fuga, è al centro di una adeguata rete di terminali stradali

- Parcheggio via Tanucci (40.000 mq), a ridosso.
- Parcheggio Stazione Centrale FFSS - Km. 1,4
- Parcheggio Silos BRIN - Km. 2,6
- Parcheggi Aeroporto Capodichino - Km. da 1,8 a 2,4 Km
- Parcheggi Porto di Napoli - Km 3,2

Palazzo Fuga è situato in un contesto cittadino culturale ed artistico di grande interesse

Palazzo Reale – km. 3,5

Museo Archeologico Nazionale - km. 1,6 Museo di Capodimonte - km. 2,5

Orto Botanico - Km. 0,0

Museo del tesoro di San Gennaro - Km. 1,6 Museo Arte Contemporanea “MADRE” – km. 1,3 Museo Diocesano

DONNAREGINA - km. 1,5 Museo dei GIROLAMINI - km. 1,6

Museo CAPPELLA SANSEVERO - km. 2,2

Pinacoteca del PIO MONTE DELLA MISERICORDIA – Km 2,7

Museo FILANGIERI – Km 2,5

Museo di SAN MARTINO – Km 5,2 Museo DUCA DI MARTINA – Km 4,9

Teatro SAN CARLO - km. 3,4

*La rete dei trasporti pubblici
da ridisegnare*

Oltre ad un vastissimo patrimonio di palazzi storici, chiese, conventi, chiostri, teatri, conservatori e biblioteche.

Palazzo Fuga è situato in un contesto regionale archeologico e artigianale di eccezionale rilievo:

- Scavi di Ercolano - Km. 9,7 Scavi di Pompei - Km. 24,9 Reggia di Caserta - Km. 25,2
- Seterie e Arazzerie di San Leucio - Km. 38 Corallerie di Torre del Greco - Km. 29,2 Museo ferroviario di Pietrarsa - Km. 7,1

Gli interventi

Possiamo dividere gli investimenti necessari in due macro aree:

- **Costi di impianto**
- **Costi di gestione**

Le spese di ristrutturazione e di impianto, per quanto ingenti, possono per quantità e destinazione provenire da:

- Fondi Europei
- Fondi Nazionali
- Sponsorizzazioni
- Donazioni
- Crowdfunding

Le spese di gestione ovvero il pareggio di bilancio sono la vera scommessa! La struttura non può vivere di soli ricavi di biglietteria e pertanto vanno preventivamente analizzate tutte le componenti commerciali operative in base alle attività da svolgere e modalità di partecipazione attraverso un vero e proprio business plan tipico delle aziende private.

*Il pareggio di bilancio:
la nuova sfida della gestione*

PASQUALE PERSICO
ppersico@unisa.it

LORETO COLOMBO
loretocolombo@libero.it

ROCCO GIORDANO
r.giordanoeditore@gmail.com

ROMANO BERNASCONI
romanobernasconi@virgilio.it

LETTERA APERTA: TESTIMONIANZA DEL DISAGIO

“Sono un disagiato contemporaneo”

di GIUSEPPE RAIMONDO

Ho la necessità di passeggiare in una città in cui gli spazi pubblici siano piacevoli da attraversare, funzionali all'uso, decorosi e soprattutto belli. Oggi questo termine sembra passato di moda, soprattutto in architettura o quando si parla di ambienti urbani, dove si utilizzano sempre più spesso tecnicismi poco comprensibili e che non fanno altro che rimandare a un'emergenza purtroppo consolidata, ovvero la mancanza di bellezza. Anche se la mia casa si trova in periferia, per questioni lavorative e di affetti mi trovo gran parte della settimana a Napoli e il fatto di vedere una città caratterizzata dal perpetrarsi “della non bellezza” fa di me un disagiato, “un disagiato contemporaneo”.

“Le città dovrebbero essere costruite in modo da proteggere i loro abitanti e al tempo stesso farli felici” diceva Aristotele, invece vedo la mia città come una Venere sofferente, acciaccata da anni di gestione pubblica che, escludendo parentesi visionare degli anni 90 (che hanno portato alla realizzazione della nuova linea metropolitana) porta l'architettura contemporanea ad essere elemento avulso, mai in armonia con il patrimonio artistico circostante evitando, di fatto, qualsiasi timido approccio a idee che rimandino a progetti di rigenerazione urbana in chiave contemporanea. Questo perché? Molto probabilmente c'è la mancanza di una vera cultura del bello, di cui la popolazione ne è già edotta viste la naturale magnificenza morfologica della nostra città, ma che una politica visionaria dovrebbe alimentare ogni giorno. Oggi Napoli è un cantiere a cielo aperto, ma non come le altre metropoli nel mondo che progettano visioni future per far vivere gli abitanti in spazi pubblici confortevoli e belli, ma con il solo fine di arginare una decadenza ormai sotto gli occhi di tutti. Non credo che alimentare la cultura del bello significhi continuare a pavimentare le piazze e gli spazi pubblici con pietre di basalto, di certo funzionali all'usura e al tempo, ma poco curanti del benessere degli avventori quando nel mese di agosto cercano riparo dalla calura estiva e che invece, si trovano spadellati su ridenti bracci urbane senza la minima idea di alberature, elementi ombreggianti, vasche d'acqua o sedute comode. Eppure questi elementi da sempre sono i caratteri degli spazi pubblici mediterranei. Esempio pratico è il recente progetto di riqualificazione dell'area di Piazza Mercato, che di area mercatale ha veramente poco o nulla, oppure, se torniamo più indietro nel tempo l'uscita della metro di Piazza Dante che oltre a mortificare il concetto di piazza in sé si slega completamente dalla facciata del Convitto Nazionale realizzata da Luigi Vanvitelli.

Come si spiega il disagio contemporaneo. Il contesto che cambia e l'ambizione di vivere bene

Serve realmente una visione per la nostra città e per tutta l'area metropolitana partenopea, per me rappresenta un vero colpo al cuore attraversare Napoli e vedere le cicatrici su palazzi straordinari come la Galleria Principe Umberto, il lungomare sfregiato dalla recente mareggiata, una Villa Comunale data in gestione ai privati per cercarne di salvarne il salvabile, la Galleria Vittoria chiusa completamente al passaggio, il Monte Echia e il suo belvedere che risulta essere tutt'oggi un'area di cantiere...continuo? Potrei andare avanti un bel po', ma rischio di far venire il magone a pensare a tanta bellezza sprecata. Ecco, semplice, iniziamo a pensare che la nostra città sia un qualcosa di bello di cui prendersene cura e non un parco giochi utile a spennare le masse di turisti in visita a suon di streetfood o streetart. La cultura del bello parte da qui, comprendere e far conoscere realmente quello che si ha educando i cittadini attraverso il racconto della nostra città e non cercando di vendere un prodotto.

Spesso e volentieri, mi imbatto in foto di Napoli di inizio 900 e resta affascinato dalla bellezza degli spazi pubblici, della loro cura, dall'uso del verde, dalla mancanza di tutta dell'edilizia del boom economico e mi immagino che doveva essere realmente meraviglioso vivere in un ambiente del genere ed è proprio questa conoscenza che mi fa venire la malinconia rispetto allo stato delle cose.

Per troppo tempo si è trascurata l'immagine di Napoli, vivendo di rendita su quello che la natura o la storia ci ha donato e anche se in tempo di pandemia le priorità possono sembrare altre, dobbiamo seriamente iniziare a progettare visioni future e non mettere più toppe sul presente, per tornare a passeggiare a braccetto e felici con la parola bellezza.

Progettare visioni future!

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"

TURCHIA: UNA POTENZA LOGISTICA GLOBALE

Il canale di Istanbul per trasformare la Turchia

Il Canale di Istanbul lascerà il segno nella storia come garanzia dell'indipendenza e della sovranità della Repubblica di Turchia? Adil Karaismailoğlu, il ministro dei Trasporti, ha dichiarato: "Con il Canale, La Turchia sarà tra le principali potenze logistiche mondiali. Verranno impiegate 500mila persone e verrà dato un contributo economico di 28 miliardi di dollari. La Turchia diventerà un playmaker nel commercio marittimo globale".

Il 26 giugno è stato demolito il terreno del primo ponte del Canal Istanbul, mossa strategica della Turchia. La cerimonia di inaugurazione si è tenuta con la partecipazione del presidente Recep Tayyip Erdoğan e del ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture Adil Karaismailoğlu.

Affermando che il Canal Istanbul è "un progetto che modellerà l'economia e il commercio mondiale", il ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture Adil Karaismailoğlu ha anche sottolineato il contributo che il progetto porterà all'indipendenza nazionale della Turchia:

"Il nostro progetto Canal Istanbul, che aumenterà l'efficacia della Turchia nel commercio mondiale e porterà la Turchia a una posizione di leadership nei corridoi economici mondiali, lascerà il segno nella storia come garanzia dell'indipendenza e della sovranità della Repubblica di Turchia, che si trova su i più importanti corridoi commerciali del mondo in via di sviluppo".

Perché il Canale di Istanbul?

Analisi dettagliate condotte nell'ambito del Turkey Logistics Master Plan, che mira a rendere la Turchia una potenza logistica globale nel nuovo ordine mondiale, a sviluppare la Turchia nel suo insieme e a creare più occupazione, hanno anche rivelato la necessità di una "via d'acqua alternativa" corridoio di trasporto nella regione a causa della crescente densità di navi e merci nel Sistema degli Stretti.

Ha lo scopo di gestire il traffico navale di Istanbul, che si trova all'incrocio dei corridoi Centro e Nord-Sud, e di elevare la Turchia a una posizione di leadership nei corridoi commerciali mondiali grazie al Canal Istanbul, progettato per soddisfare questa esigenza.

"La Turchia sarà il centro logistico più importante del mondo"

Ricordando che nell'ambito di questo piano, molti progetti come l'aeroporto di Istanbul, il porto di Filyos, la ferrovia Baku-Tbilisi-Kars, l'autostrada Istanbul-Izmir, il ponte Yavuz Sultan Selim sono stati rianalizzati ed hanno determinato aree di sviluppo, avviato innovazioni sul trasporto marittimo e movimenti di riforma delle ferrovie. Il ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture Adil

Karaismailo ha proseguito dicendo: "Uno dei pilastri più importanti della visione di crescita della Turchia negli ultimi 19 anni è il programma che abbiamo rianalizzato termini di trasporti, comunicazione e logistica infrastrutturale.

In qualità di Paese che domina i più importanti corridoi commerciali del mondo in via di sviluppo, la Turchia diventerà il centro logistico più importante del mondo con il Canal Istanbul. Così, il Mar Nero si trasformerà in un lago commerciale per la Turchia".

Il Canal Istanbul, dove 204 scienziati prendono parte al lavoro di ingegneria, svolgerà un compito importante nell'evidenziare la Valle di Istanbul, che è al crocevia del mondo, e nello stabilire una base logistica, sviluppo tecnologico e centro vitale in Turchia creando una città sostenibile di nuova generazione.

Il Canal di Istanbul è il progetto di visione della Turchia in ogni aspetto per proteggere il tessuto storico e culturale del Bosforo, ridurre il carico causato dal traffico marittimo e garantire la sicurezza del traffico, sarà messo al servizio del paese come via d'acqua alternativa a Marmara, la locomotiva della regione eurasiatica.

REDAZIONALE

QATAR AIEWAYS LANCIA WEBCARGO IN TUTTA LA REGIONE EUROPEA

WebCargo by Freightos

La più grande compagnia aerea cargo del mondo fornirà agli spedizionieri in Europa prezzi, capacità ed eBooking in tempo reale tramite WebCargo.

Dal lancio nel febbraio 2021, Qatar Airways Cargo ha ricevuto un gran numero di eBooking tramite la piattaforma.

Qatar Airways Cargo annuncia che WebCargo by Freightos sarà introdotto in tutta la regione europea a partire dal 30 giugno 2021. Gli spedizionieri potranno effettuare eBooking con accesso alle tariffe in tempo reale e alla capacità disponibile sulla piattaforma WebCargo.

Con l'implementazione di WebCargo in tutta Europa, il conteggio totale dei paesi della rete della compagnia aerea sulla piattaforma aumenterà a 32. Ciò consentirà ai clienti di digitalizzare ulteriormente la loro esperienza con la compagnia aerea nella regione, con conseguente maggiore efficienza dei processi e risposte di mercato più rapide.

Il Chief Officer Cargo di Qatar Airways, Guillaume Halleux, ha dichiarato: "Siamo lieti di lanciare ulteriormente la piattaforma di eBooking di terze parti, WebCargo in tutta Europa, poiché miriamo a fornire connettività digitale ai nostri clienti ed estendere la digitalizzazione a tutte le nostre operazioni. Ciò porterà a maggiori efficienze nella catena di approvvigionamento e fornirà molteplici vantaggi per i nostri clienti. Il nostro obiettivo è quello di implementare gradualmente WebCargo in tutta la nostra rete globale durante l'anno, offrendo comodità e trasparenza ai nostri clienti".

Zvi Schreiber, CEO di Freightos Group, ha dichiarato: "Siamo così orgogliosi di aver collaborato con Qatar Airways Cargo, la compagnia aerea cargo numero uno al mondo, per promuovere l'adozione globale del Digital Air Cargo (DAC). L'ipercrecita dei nostri eBooking negli ultimi mesi (in aumento del 1.000% anno su anno) ha dimostrato che gli spedizionieri sono molto desiderosi di adottare prezzi, capacità ed eBooking in tempo reale, in particolare nel mercato volatile di oggi. In definitiva, ciò consente loro di consegnare merci aviotrasportate migliori agli importatori/esportatori. Con la significativa espansione odierna della nostra partnership con Qatar Airways Cargo, siamo entusiasti di guidare un'ulteriore accelerazione delle prenotazioni di merci aviotrasportate digitali in Europa".

Dall'introduzione di WebCargo il 7 febbraio 2021 in Francia, Germania, Italia, Paesi Bassi, Sud Africa e Spagna, Qatar Airways Cargo ha ricevuto elevati volumi di eBooking tramite la piattaforma.

La digitalizzazione o il futuro digitale è un pilastro fondamentale della strategia del vettore in quanto si muove verso più sistemi

che consentono prezzi dinamici, quotazioni automatiche, integrazione robotica e reportistica migliorata. Qatar Airways Cargo ha introdotto una serie di iniziative di digitalizzazione come Robotic Process Automation per il monitoraggio delle spedizioni, Salesforce (Service Cloud), il progetto One Record Pilot di IATA con Agility e Champ e il lancio di WebCargo anche durante i tempi difficili della pandemia.

Qatar Airways Cargo, uno dei principali vettori aerei internazionali di merci al mondo, serve più di 60 destinazioni cargo in tutto il mondo attraverso il suo hub di Doha di classe mondiale e consegna anche merci sul ponte di stiva degli aerei passeggeri a una vasta rete. La flotta di Qatar Airways Cargo comprende due Boeing 747-8 cargo, 26 Boeing 777 cargo e sei mini cargo B777-300ER.

WebCargo® è la piattaforma di digitalizzazione più avanzata per i fornitori di servizi logistici.

WebCargo Air è la piattaforma leader per la distribuzione delle tariffe e le prenotazioni in tempo reale delle merci aviotrasportate tra centinaia di compagnie aeree e oltre 1.900 spedizionieri. I fornitori di servizi di logistica che sono membri IATA possono accedere a capacità dinamica, prezzi ed eBooking registrandosi su webcargo.co.

Qatar Airways Cargo ha annunciato anche un'ulteriore lancio della piattaforma di eBooking di terze parti WebCargo by Freightos negli Stati Uniti d'America*, a partire dal 19 luglio 2021.

Il vettore ha una vasta rete negli Stati Uniti che copre 12 città con 145 voli settimanali, offrendo così ai clienti più di 4.700 tonnellate di capacità di carico ogni settimana.

Il Chief Officer Cargo di Qatar Airways, Guillaume Halleux, ha dichiarato: "Dopo il nostro lancio di successo in Europa, siamo lieti di introdurre WebCargo in tutti gli Stati Uniti d'America, estendendo costantemente la digitalizzazione a tutta la nostra organizzazione. Stiamo spingendo attivamente per la digitalizzazione del trasporto aereo in quanto apporta efficienze e offre molteplici vantaggi per i nostri clienti come la visibilità 24 ore su 24, 7 giorni su 7 del prezzo e della capacità, nonché la conferma in tempo reale per citarne alcuni".

Con questo lancio negli Stati Uniti, il numero totale di paesi della rete della compagnia aerea sulla piattaforma WebCargo aumenterà a 33, con 12 stazioni online che saranno attive negli Stati Uniti d'America.

REDAZIONALE