



i Protagonisti



Marican®
gruppocancello.it



Giordano Editore

il denaro.it

i Protagonisti

EDITORIALE

5 Editoriale

MARICAN

6 Il gruppo Marican programma investimenti per 500 mln di euro in Campania

8 Gruppo Marican, quando la responsabilità sociale è un valore

I PROTAGONISTI

11 **CARLO CANCELLO**
Un concentrato di passione, creatività e concretezza

13 **FERDINANDO CANCELLO**
Visione e strategia di un manager di successo

15 **MICHELE CANCELLO**
Il leader silenzioso

MARICAN

17 La gamma di servizi al top di Marican



Giordano Editore

I PARTNERS

A.BA.CO

21 Sostenibilità e innovazione: in continua crescita la rete logistica del Gruppo Ambrosio

FOCUS

25 Una nuova visione per il governo del paese

26 Sistema Logistico per la competitività globale

30 Il contesto globale e la teoria Keynesiana

32 Perché l'Italia deve guardare alla Via del Cotone

33 Un progetto per far rinascere il cambiamento

34 Dalla economia alla politica economica dei trasporti

36 L'Italia e il Mezzogiorno si attivano per incrociare la «Via del cotone e la Via della seta»

Editoriale



na nuova pubblicazione mensile è come un lieto evento: la nascita di un bambino che con il tempo diventerà persona, ma che già dal suo primo vagito manifesta i cromosomi che ne caratterizzeranno la vita.

Questo primo vagito – per una nuova rivista – è la sua testata: il primo segnale che, come una sintetica dichiarazione d'intenti, raggiunge la realtà circostante e che, nel nostro caso, già indica con esplicita chiarezza intenzioni, ambizioni, impegno del nascitura. «I Protagonisti» dice già tutto: rivela che dietro le strutture di cui si darà conto ci sono delle persone e che da esse – dalla loro passione, dalla loro capacità, dalla loro volontà – dipendono i risultati che quelle strutture stanno raggiungendo.

Risultati, naturalmente, nel settore della logistica e dei trasporti come è evidente dalla paternità della pubblicazione, condivisa dalle rivista «Sistemi di logistica e «Il Denaro» e che, dunque, possono essere ottenuti soltanto attraverso la concretezza della strategia, la rapidità dell'attuazione, l'attenzione al sociale e all'ambiente.

In questo primo numero presentiamo il Gruppo Marican, che a queste caratteristiche risponde con la precisione di una fotografia e, grazie ad esse, è riuscita non solo a raggiungere traguardi di alto livello, ma continua ad ampliare la sua sfera d'azione con un piano industriale teso a rafforzare il sistema logistico del nostro Mezzogiorno. Perché – ed è l'ulteriore qualità del Gruppo – molto spesso le soluzioni scaturiscono da una fantasia imprenditoriale che fa parte del patrimonio delle imprese – e degli uomini – del Sud. Anche questa caratteristica rende «Protagonisti» tanti imprenditori del nostro Meridione. È ora che il mondo della logistica li conosca meglio. È l'obiettivo che questa nuova rivista che da loro prende nome intende raggiungere.

a firma di
Umberto Cutolo

Previsti 3mila nuovi posti di lavoro

Il gruppo Marican programma investimenti per 500 mln di euro in Campania

Il piano industriale che, tra il 2021 e il 2024, prevede investimenti per 500 milioni di euro e la creazione di 3.000 posti di lavoro, tra le province di Napoli e Caserta, con l'obiettivo di rafforzare il sistema logistico del Sud Italia. Questo è il piano presentato dagli imprenditori Michele, Ferdinando e Carlo Canciello, alla guida del Gruppo Marican.

Si tratta di investimenti totalmente privati, che non prevedono nessuna forma di intervento o di finanziamento di carattere pubblico.

Investimenti che puntano ad attrarre anche l'intervento di capitali esteri. Altro aspetto di grande importanza è che il Piano industriale presentato dal nostro Gruppo – spiegano i Canciello – ha convinto importanti investitori esteri che hanno deciso di sostenerli mediante un fondo dedicato. Il nostro obiettivo prioritario resta quello di rafforzare il sistema logistico del Mezzogiorno in generale e della regione Campania in particolare, attraendo grandi aziende sul territorio e

alimentando un circuito virtuoso: investimenti-nuova occupazione', sottolineano gli imprenditori che negli ultimi anni hanno realizzato più di 300.000 mq di edifici industriali, progettati e realizzati in un'ottica di logistica integrata ed ecosostenibile, inducendo ad investire in Campania colossi dell'economia globale come Amazon, Ferrero, Magneti Marelli, Mondo Convenienza, Fedex, Eurospin, Fercam, Expert, A.BA.CO., Lidl, Caterpillar, Md, Sole 365 e Decò.

Il progetto punta a seguire la scia dello sviluppo che potrebbe arrivare dagli investimenti del Recovery Plan. 'Il tema dello sviluppo economico e dell'occupazione – spiegano gli imprenditori campani – dovrà essere al centro del Piano nazionale di ripresa e resilienza per arginare una recessione che nei prossimi mesi rischia di rendere drammatica la condizione di lavoratori e imprese. C'è bisogno di investimenti massicci e seri, perché la sfida che l'Italia e il Mezzogiorno devono vincere entro i prossimi cin-

que anni sarà proprio questa: sviluppare e potenziare un sistema logistico integrato in un'ottica di interconnessione e intermodalità delle varie infrastrutture, fino a raggiungere la perfetta intermodalità: aria, ferro, gomma, acqua'.

Per gli imprenditori, 'oggi, non è più sufficiente disporre di varie e necessarie infrastrutture, questa è semplicemente la premessa'. 'Quello che è indispensabile – avvertono – è la cosiddetta 'messa in rete' delle infrastrutture. Se non c'è la rete, non possono funzionare a regime di efficienza e competitività. Si tratta di uno scenario di estrema rilevanza, che può far preferire agli investitori un territorio rispetto ad un altro, in un contesto economico nel quale altri vantaggi si fatica davvero a trovarne'.

E il tema delle infrastrutture e della interconnessione dei territori è mondiale. 'Quanto accaduto nel Canale di Suez – continuano i Canciello – nelle scorse settimane ha messo a nudo una serie di criticità insite, non solo nel



trasporto marittimo, ma nel sistema infrastrutturale generale dell'intero bacino del Mediterraneo. Un incidente che ha evidenziato fragilità e paradossi del mercato globalizzato, e ricordato quanto incidenti relativamente banali e imprevedibili possano avere conseguenze enormi per l'economia mondiale'.

Il Gruppo Marican è attivo in settori chiave dell'economia del Paese come immobiliare, costruzioni, agricoltura, energie rinnovabili e food. Ma il punto di partenza per gli imprenditori campani resta il Mezzogiorno che

può diventare 'l'hub centrale per gli scambi commerciali per tutto il bacino del Mediterraneo: da operatori della logistica è chiaro che il tema delle piattaforme territoriali intermodali è al centro della nostra attenzione', continuano.

Per i Canciello, 'esistono tutte le premesse affinché il baricentro logistico dell'Ue si possa trasferire verso Sud rispetto all'assetto attuale, grazie ad una struttura di investimenti in infrastrutture caratterizzata dalla progressiva diffusione nell'Europa meridionale di poli logistici, da met-

tere al servizio di aree di produzione che presentino forti potenzialità di sviluppo nel medio-lungo termine. In questa ottica assume un carattere centrale il ruolo del Mezzogiorno, perché è da qui che può passare il futuro dell'economia italiana, ma anche europea'.

'Imprese ed istituzioni dovranno essere capaci di sviluppare un'economia sempre più competitiva, aperta ed integrata con i mercati internazionali, guardando con un occhio al Mediterraneo ed un occhio al Nord Europa', concludono i tre imprenditori.

Gruppo Marican, quando la responsabilità sociale è un valore

L'emergenza Covid ha costretto l'intera umanità a dover fronteggiare una situazione imprevedibile e a modificare il proprio stile di vita per adattarci a nuove condizioni. Il lockdown, limitando la nostra possibilità di esplorazione della realtà esterna, ha spostato l'attenzione verso l'interno: la persona e il suo benessere psicofisico. Tuttavia il benessere del singolo è inserito in una logica più ampia, comunitaria. La qualità della vita di un individuo è il risultato anche e soprattutto delle relazioni che egli instaura con le strutture sociali, gli ambienti fisici e non con cui si interfaccia quotidianamente. In questo quadro è impossibile non tenere conto del ruolo del Gruppo Marican, per cui la Sostenibilità sociale risulta essere sempre una priorità.

Le continue attività solidali poste in essere dal Gruppo Marican sul territorio sono la dimostrazione che la sostenibilità sociale è il nucleo e la base per l'esistenza della sostenibilità economica e ambientale, irrealizzabili in

mancanza di coesione sociale. Il successo di Marican si misura infatti anche nella sua capacità di garantire condizioni di benessere umano che superino i concetti di classe e genere e siano equamente distribuite.

Il Gruppo Marican ha elevato la propria responsabilità sociale durante questo periodo di crisi, mettendo in atto azioni a beneficio dei dipendenti, dei clienti e dell'intera collettività. Citiamo i "Bauletti della Solidarietà", una iniziativa di grande impatto sociale, mediante la quale l'azienda ha continuamente sostenuto le famiglie indigenti, attraverso la donazione di generi alimentari. Senza dimenticare il sostegno alla ricerca scientifica per la prevenzione e la cura delle malattie che affliggono tanti bambini, con iniziative a supporto degli ospedali pediatrici "Bambino Gesù" di Roma e "Santobono Pausilipon" di Napoli. Da ricordare anche la donazione di autovetture a diverse Associazioni e Onlus per consentire loro di garantire la mobilità a chi ha bisogno.

Gli esempi riportati, che sono solo alcune delle tante iniziative messe in campo dal Gruppo Marican, dimostrano come la chiave per aiutare gli ultimi sia aprirsi alle relazioni esterne e mettere al centro il valore solidarietà, dando vita a iniziative in grado di donare un sorriso anche a chi è rimasto indietro.

Per il Gruppo Marican portare avanti i valori aziendali e proteggere la qualità del rapporto con gli stakeholder non è un elemento secondario, ma la via da perseguire, soprattutto in una situazione di crisi. Un tipo di mindset che tutte le aziende dovrebbero prendere come riferimento assieme ad una maggiore capacità di relazione. In questo senso, i dati sul terzo Rapporto Censis 2020 sul welfare aziendale sono incoraggianti: il 95% delle imprese coinvolte nell'indagine ritiene che sia importante conservare e/o potenziare gli attuali servizi, opportunità e tutele aziendali in futuro.



“Il Gruppo Marican, anche grazie all’educazione ricevuta e ai sacrifici compiuti quotidianamente dalla famiglia Canciello, ha maturato la consapevolezza che la diffusione della cultura della solidarietà, dell’ascolto reciproco, della costruzione della speranza, sono direttrici principali per favorire percorsi di crescita collettiva ed abbattere le tante barriere invisibili troppo spesso sottovalutate o non comprese nella loro complessità.

In un momento storico così difficile come quello che stiamo vivendo, il Gruppo Marican avverte viva l’esigenza di rafforzare il senso di Comunità e di non far mancare sostegno a coloro che si ritrovano per qualsiasi motivo esclusi, emarginati, seguendo gli insegnamenti di Papa Francesco, che ci dicono che bisogna essere costruttori di pace e le nostre comunità devono essere scuole di rispetto e di dialogo, luoghi in cui si impara a superare le tensioni, a promuovere rapporti equi e

pacifici e a costruire un futuro migliore per le generazioni a venire.

Il Gruppo Marican conduce quotidianamente iniziative benefiche con la consapevolezza che la solidarietà non può essere enunciazione, né tanto meno strumento per carpire consenso.

La solidarietà e l’attenzione al mondo del volontariato, del non profit, dell’impresa autenticamente sociale sono per il Gruppo Marican e per la Famiglia Canciello riferimenti imprescindibili.”



MARICAN PER IL SOCIALE

Marican Holding - Home

Nuovo Polo Logistico Campano - Dai spazio al tuo business

Carlo Canciello

Un concentrato di passione, creatività e concretezza

Manager illuminato e concreto, Carlo Canciello è il più grande dei fratelli e dalla sua passione per l'arte e per il design ha preso forma il "Modello Marican", ovvero la realizzazione di immobili industriali realizzati con una grande attenzione all'estetica, con proposte dal design seducente, dettagli accurati e spiccata personalità, lontani dai soliti anonimi capannoni e progettati senza tralasciare i principi dello sviluppo sostenibile. Intervistare Carlo Canciello ti dà la possibilità di entrare in contatto con un punto di vista mai banale o scontato sul mondo della logistica.



Dalla sua passione per l'arte, in particolare per il pittore olandese Piet Mondrian e per il suo neoplasticismo, Lei è riuscito a creare un nuovo modo di concepire gli immobili industriali che, negli anni, si è rivelato una case history di successo. Cosa l'ha spinto a puntare sulle sue passioni?

A mio avviso, prima delle mura e delle fondamenta, ancor prima dei

progetti e delle planimetrie, un immobile industriale deve essere concepito per creare valore. Quando parlo di valore, non mi riferisco solo all'aspetto meramente economico, ma anche alla capacità di creare relazioni positive prima con la collettività e poi con partner, esistenti e potenziali. Partendo da questi presupposti, il Gruppo Marican è riuscita a creare valore a 360° nelle zone in cui opera,

in quanto oltre ad innescare un circuito virtuoso investimenti-nuova occupazione, abbiamo anche condotto una importante opera di riqualificazione del territorio. Inoltre, la particolarità degli edifici, tale da identificarla come stile Marican sta sicuramente nelle finestrate a nastro con vetri colorati, che richiamano le composizioni geometriche dell'artista olandese Piet Mondrian, che rendono gli edifici dinamici e movimentati oltre che esteticamente accattivanti.

Oggi il Gruppo Marican può definirsi un “business builder” serio, concreto e affidabile?

Oltre a poterlo affermare personalmente, è soprattutto il mercato a darci ragione. Ogni nostro progetto nasce sempre con lo stesso obiettivo: offrire alle aziende “immobili su misura” in modo da consentire ad esse di lavorare e progredire, avendo a disposizione una serie di servizi altrove non disponibili. Inoltre, sempre in un’ottica di attenzione al territorio e alle comunità che vi vivono, è la nostra vocazione alla sostenibilità ambientale. L’impegno costante nella ricerca dei più elevati standard qualitativi, nella scelta di brand leader e nell’utilizzo di prodotti d’eccellenza, rendono gli immobili impeccabili sia sotto l’aspetto funzionale, che sotto il profilo estetico. Altra caratteristica legata al concetto di ecosostenibilità è la presenza sulle pareti degli edifici di cementi foto catalitici, che trasformano il monossido di carbonio in ossigeno. I nostri manufatti, inoltre, dispongono di

trincee drenanti nelle quali l’acqua del tetto viene convogliata all’interno di una vasca drenante da cui viene depurata e reimpressa nella falda acquifera.

Sempre in materia di sostenibilità ambientale, non possiamo trascurare un altro fiore all’occhiello del Gruppo Marican, ovvero il Parco Fotovoltaico Vega. Può illustrarcelle le peculiarità?

La forte attenzione alle tematiche ambientali è evidenziata, appunto, dalla realizzazione del Parco Fotovoltaico Vega, costituito da 15 impianti fotovoltaici indipendenti, installati sulle sommità degli immobili di pro-

prietà del Gruppo Marican. La potenza annua complessiva generata è pari a circa 8,3 MW. Tutti gli impianti hanno avuto accesso agli incentivi di cui al DM 19/02/2007 (c.d. “Secondo Conto Energia”), agli incentivi di cui al DM 06/08/2010 (c.d. “Terzo Conto Energia”) oppure al DM 05/05/2011 (c.d. “Quarto Conto Energia”), assicurandosi una tariffa incentivante per impianti su edificio, variabile in funzione della potenza dell’impianto e della data di entrata in esercizio. L’energia elettrica prodotta viene ceduta alla rete elettrica di distribuzione attraverso il sistema del Ritiro Dedicato, con apposita convenzione stipulata con il GSE.



Ferdinando Canciello

Visione e strategia di un manager di successo

Ferdinando è il secondo dei fratelli Canciello, imprenditore attento e sempre oculato nelle scelte che hanno decretato il successo del Gruppo Marican negli ultimi anni. Gli osservatori più attenti gli riconoscono una non comune capacità di orientare le strategie del gruppo, grazie ad una vision che gli consente di essere sempre un passo avanti rispetto alla concorrenza.

È anche grazie a queste doti di Ferdinando Canciello se, negli ultimi anni, il Gruppo Marican si è affermato come modello virtuoso di riqualificazione e sviluppo del territorio, realizzando più di 500.000 mq di edifici industriali, progettati e realizzati in



un'ottica di logistica integrata ed ecosostenibile, che ha già indotto ad investire in Campania veri e propri colossi dell'economia globale come Amazon, Ferrero, Magneti Marelli, Mondo Convenienza, Fedex, Eurospin, Ferecam, Expert, A.BA.CO., Lidl, Caterpillar, MD, Sole 365 e Decò, solo per citarne alcuni.

Con il vostro gruppo avete avviato un Piano Industriale molto ambi-

zioso, prevedendo investimenti per 500 milioni nei prossimi tre anni e circa 3.000 posti di lavoro tra dipendenti diretti e indotto.

Il Gruppo Marican ha presentato un Piano Industriale per il prossimo triennio (2021, 2022 e 2023), prevedendo investimenti, tra le province di Napoli e di Caserta, per un totale complessivo di oltre 500 milioni di euro, che consentiranno la creazione

di 3.000 nuovi posti di lavoro, tra dipendenti diretti ed indotto che si andrà a generare. Si tratta di investimenti totalmente privati, che non prevedono nessuna forma di intervento o di finanziamento di carattere pubblico. Inoltre, altro aspetto di grande importanza, il Piano Industriale presentato dal nostro Gruppo ha convinto importanti investitori esteri che hanno deciso di sostenerne la portata mediante un fondo dedicato. Il nostro obiettivo prioritario è quello di rafforzare il Sistema Logistico del Mezzogiorno in generale e della regione Campania in particolare, attraendo grandi aziende sul territorio e alimentando un circuito virtuoso investimenti-nuova occupazione.

Il futuro del Mezzogiorno, secondo Lei, passa anche dalla logistica integrata e dall'intermodalità?

Il tema dello sviluppo economico e dell'occupazione dovrà essere al centro del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza per arginare una recessione che nei prossimi mesi rischia di rendere drammatica la condizione di lavoratori e imprese. C'è bisogno di investimenti massicci e seri, perché la sfida che l'Italia e il Mezzogiorno devono vincere entro i prossimi cinque anni sarà proprio questa: sviluppare e potenziare un sistema logistico integrato in un'ottica di interconnessione e intermodalità delle varie infrastrutture, fino a raggiungere la perfetta intermodalità: aria, ferro, gomma, acqua. Oggi, non è più sufficiente disporre di varie e necessarie infra-

strutture. Questa è semplicemente la premessa. Quello che è indispensabile è la cosiddetta "messa in rete" delle infrastrutture. Se non c'è la rete, non possono funzionare a regime le infrastrutture. Si tratta di uno scenario di estrema rilevanza, che può far preferire agli investitori un territorio rispetto ad un altro, in un contesto economico nel quale altri vantaggi si fatica davvero a trovarne.

Quindi, ritiene che il Mezzogiorno possa diventare l'hub centrale per gli scambi commerciali per tutto il bacino del Mediterraneo?

Assolutamente sì. Da operatori della logistica è chiaro che il tema delle piattaforme territoriali intermodali è al centro della nostra attenzione. Esi-

stano tutte le premesse affinché il baricentro logistico dell'Ue si possa trasferire verso Sud rispetto all'assetto attuale, grazie ad una struttura di investimenti in infrastrutture caratterizzata dalla progressiva diffusione nell'Europa meridionale di poli logistici, da mettere al servizio di aree di produzione che presentino forti potenzialità di sviluppo nel medio-lungo termine. In questa ottica assume un carattere centrale il ruolo del Mezzogiorno, perché è da qui che può passare il futuro dell'economia italiana, ma anche europea. Imprese ed Istituzioni dovranno essere capaci di sviluppare un'economia sempre più competitiva, aperta ed integrata con i mercati internazionali, guardando con un occhio al Mediterraneo ed un occhio al Nord Europa.



Michele Canciello

Il leader silenzioso

Se i numeri sono fondamentali per capire la forza un'azienda, non è da essi che bisogna partire per comprendere in toto la vera essenza di una realtà imprenditoriale, qual è oggi il Gruppo Marican. Infatti, il valore aggiunto di Marican è indiscutibilmente la complementarietà della personalità dei fratelli Canciello. Michele, il terzo dei tre fratelli, si configura come un "artefice silente" di questo successo aziendale. Mai invasivo, ma sempre attento e incisivo nelle scelte decisive e importanti per la vita del Gruppo, Michele Canciello è in grado di coniugare come pochi discrezione e decisionismo, dando ulteriore forza all'azienda di famiglia, soprattutto nei momenti chiave.



Dall'osservatorio privilegiato di un operatore esperto come Lei, come si presenta il mercato italiano degli immobili industriali e della logistica?

Dai dati in nostro possesso e per quella che è la nostra esperienza quotidiana, il mercato italiano è a dir poco effervescente. Abbiamo tantissime richieste da parte dei nostri clienti e ci confrontiamo con un panorama reso più competitivo dopo la nuova en-

trata di molti operatori. Dal punto di vista dei clienti e degli investitori, insomma, la logistica non è più una semplice nicchia. Chi ci contatta è quasi sempre un big player, ad altissimo valore tecnologico in cerca di un immobile full service per fitti di lunga scadenza. Fondamentali che continueranno a sostenere il mercato, in crescita continua da due anni e mezzo anche nei prossimi anni. Non a caso, sul nostro tavolo, c'è un piano indu-



striaie alquanto ambizioso che prevede investimenti per 500 milioni di euro ed un ritorno occupazionale di 3.000 unità lavorative.

Che incidenza ha avuto la pandemia sull'evoluzione della logistica intermodale?

“L'emergenza Covid-19 sta mettendo in luce tutti i vantaggi del trasporto intermodale, anche da un punto di vista prettamente sanitario. L'intermodalità, a mio avviso, ha altissimi standard di sicurezza e favorisce una tipologia di trasporto merci che possiamo definire sicuri sotto tutti i punti di vista, visto che limita in modo significativo le interazioni tra le persone.

Qual è la sua idea sulla rete infrastrutturale italiana?

“Lo stato di salute della nostra rete autostradale è molto critico e non consente, soprattutto in alcune aree del Paese come il Mezzogiorno, una rapida ed efficace circolazione delle merci. Ritardi ed ingorghi sono all'ordine del giorno e spesso ostacolano l'accesso ai porti, che sono invece i veri centri propulsori della nostra economia e dovrebbero essere messi in condizione di accogliere e creare ricchezza. Confido in un corretto impiego dei fondi del PNRR per rilanciare definitivamente l'intero sistema infrastrutturale italiano e per spostare sempre più al sud il baricentro europeo della logistica integrata.

Quali sono, oggi, le principali criticità del cluster logistico italiano?

“Lo scorso anno, in piena emergen-

za sanitaria, il settore della logistica ha generato un fatturato complessivo quasi 80 miliardi di euro, contando su una forza lavoro di oltre un milione di unità. Nonostante questi numeri, nel sistema emergono criticità diffuse. Su tutte l'inefficienza delle infrastrutture che oggi ci costa ben 70 miliardi l'anno. Quanto è accaduto a fine marzo, con il blocco del canale di Suez per una settimana, è un chiaro esempio delle ripercussioni che può avere una grave inefficienza infrastrutturale sull'economia mondiale. L'emergenza che ci ha investiti nell'ultimo anno e mezzo ha messo a nudo alcune fragilità su cui è necessario investire. In primis, un ulteriore e deciso potenziamento dell'intermodalità, su cui noi stiamo investendo in maniera forte e decisa già da qualche anno”.

Riesce ad individuare dei punti di forza nel sistema logistico del nostro Paese?

“Ovviamente sì... Innanzitutto, non possiamo trascurare la resilienza di un settore, che si è dimostrato capace di reggere l'urto di questa pandemia e di molte altre condizioni difficili, facendo affidamento solo sul proprio spirito di adattamento e sul proprio desiderio di innovazione. La digitalizzazione del trasporto, dello stoccaggio e degli ordini è ormai una realtà per la stragrande maggioranza delle aziende, che hanno dato vita a nuovi paradigmi d'impresa, aprendo la strada verso l'affermazione della logistica 4.0”.

La gamma di servizi al top di Marican

Quando leggiamo che il Gruppo Marican offre ai propri partner dei condomini industriali full service, si può essere certi che si tratta di una offerta al top, sotto tutti i punti di vista.

Infatti, le aziende che hanno scelto o che intendono scegliere gli immobili Marican per la propria attività, possono contare anche sui seguenti servizi:

Vega Parking: un unico grande spazio di circa 40.000 mq, all'interno del Nuovo Polo Logistico Campano, attrezzato e funzionale, per rendere piacevole e organizzata ogni sosta.

Vega Car Wash: è il servizio di lavaggio auto e autotreni ecologico e con operatore situato all'interno del Vega Parking.

Vega Street Food: situato all'interno Vega Parking, è il punto bar e gastronomia per momenti di ristoro all'insegna della qualità. Facilmente raggiungibile, essendo posizionato a breve distanza dai condomini industriali Vega.

Vega Food: design accogliente e un'offerta gastronomica di qualità,



Vega Food è il luogo ideale dove poter trascorrere piacevoli momenti all'insegna della buona tavola, potendo gustare pietanze realizzate con prodotti di qualità, in ogni momento della giornata.

Vega Cafè: un nuovo concept bar nel cuore di Frattamaggiore, una raffinata location in cui perdersi con piacere e ritrovarsi in allegria a condividere momenti di convivialità, in un'atmosfera sobria ed elegante.

Gifò: situato nell'area industriale di Marcianise, propone pizze speciali, realizzate con impasti a lenta lievitazione naturale e piatti tradizionali, con l'utilizzo di ingredienti genuini proprio come a casa. Tra i servizi of-

ferti: bar e caffetteria, pausa pranzo, take away, delivery e servizio mensa.

Vega Luxury: rappresenta una affermata realtà nel comparto luxury service, specializzata nel noleggio di auto e yacht di lusso, configurandosi come un nuovo format di luxury experience, grazie ad un servizio esclusivo e di qualità, in linea con le tendenze di un mercato in continua crescita. Grazie alla vision che caratterizza l'agire del Gruppo Marican, mediante una serie di investimenti mirati, Vega Luxury ha ampliato la propria gamma di servizi ed oggi è in grado di operare con efficienza e serietà anche nel campo del jet private transfer.





Vega food

café | bistrot | restaurant | cantina | private party | business event & catering

l'eccellenza in ogni momento della giornata.



📍 Viale della Logistica - Carinara (CE) - Edificio Vega 12

☎ +39 081 010 8261



i Protagonisti

i Partners

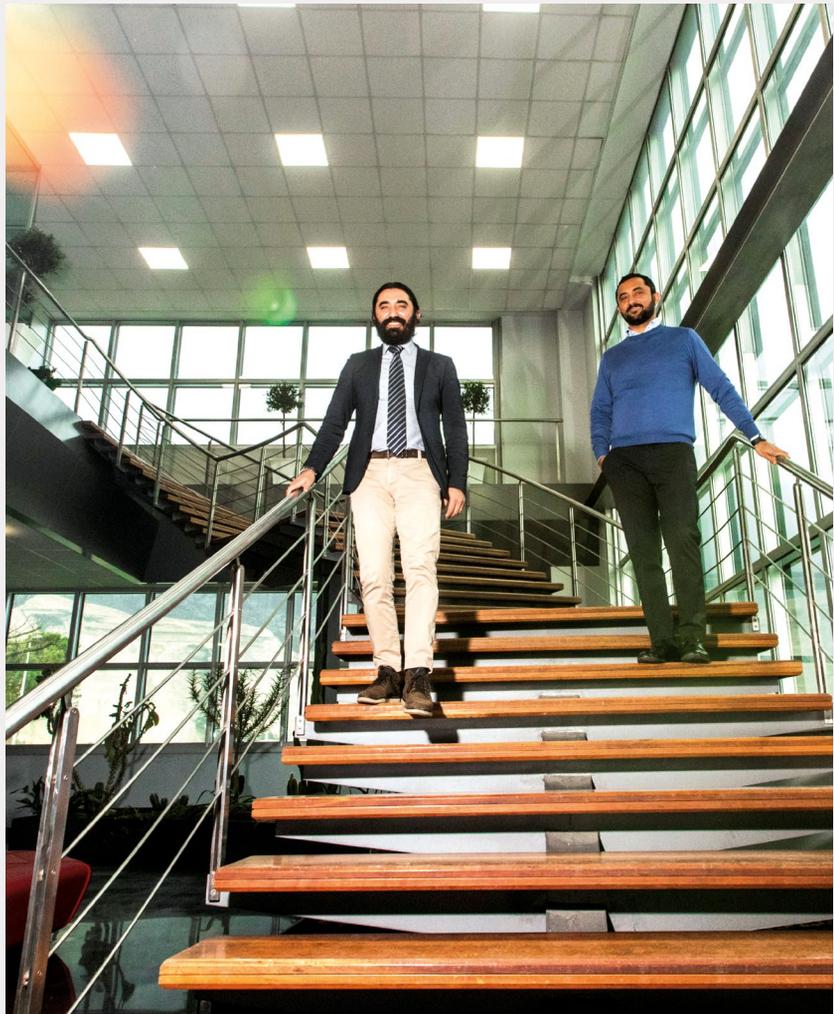
Sostenibilità e innovazione: in continua crescita la rete logistica del Gruppo Ambrosio

Il Gruppo Ambrosio è tra i protagonisti dell'industrializzazione del Mezzogiorno.

Fondata nel 1963 da Luigi Ambrosio, la A.BA.CO dagli anni '70 si occupa di carichi completi per i grossi player dell'acciaio, collegando l'Italsider di Bagnoli e l'Alfasud di Pomigliano verso il Nord Italia.

Aperto la prima filiale a Rivoli (To), il Gruppo ha seguito, come partner selezionato, lo sviluppo della Fiat, creando collegamenti Nord-Sud e impianti di prossimità con gli stabilimenti di Cassino (Fr), Atessa (Ch) e Melfi (Pz).

Dopo il forte impulso dato dai fondatori, oggi l'azienda è guidata dalla terza generazione della famiglia Ambrosio, due dinamici manager quarantenni Luigi e Vincenzo Ambrosio, che l'hanno condotta oltre i confini geografici nazionali, aprendo nuovi rami di attività.





“Dal 2005 – sottolinea Vincenzo – collaboriamo con importanti operatori per i servizi inbound degli stabilimenti Fiat Auto, oggi “Stellantis”. “La nostra esperienza ci consente di consegnare la merce direttamente sulle linee di produzione grazie ad attività cosiddette ‘just in time’ e ‘just in sequence’”.

Anche se l’automotive rimane uno dei principali settori di riferimento, dal 2011 A.BA.CO implementa nuovi servizi logistici e di distribuzione nei settori food ed elettronica.

La costante attenzione all’innovazione, inoltre, pone gli Ambrosio come partner di importanti operatori dell’eCommerce e della distribuzione express, accreditati per i servizi linehaul, handling e distribuzione Italia anche con primari brand beverage e food: la gestione di magazzini, con soluzioni di ‘warehouse manage-

ment’, permette l’ottimizzazione degli spazi e l’abbattimento degli sprechi; il “delivery management” punta a chiudere il cerchio della distribuzione entro le 12/24 ore.

Picking e tracking delle merci vengono codificati da sistemi proprietari, con una infrastruttura IT collegata in fibra ottica con tutte le piattaforme del Gruppo e interconnessa con i gestionali dei clienti.

Lo sviluppo internazionale negli ultimi anni, segna una tappa decisiva grazie ad importanti investimenti in risorse umane, mezzi e strutture dirette estere come la consociata A.BA.CO Germany, fondata a Wolfsburg e supportata, oggi, dalle piattaforme di Rivoli (TO) – ricordata alla ferrovia presso l’Interporto Sito – e di Bressanone (BZ) inaugurata nell’aprile scorso.

“La crescita di A.BA.CO è all’insegna della sostenibilità ambientale –

continua Vincenzo –: investiamo in progetti innovativi come l’impiego di mezzi per il trasporto pesante a Lng, dotati di serbatoio criogenico. La diminuzione del 99% di polveri sottili pone la flotta del Gruppo tra le più ‘green’ d’Italia. Inoltre l’intermodalità contribuisce a limitare l’impatto ambientale, ottimizzando tempi e costi di consegna”.

A.BA.CO ha 300 trattori di ultima generazione dei quali 140 LNG, 600 semirimorchi ed una stazione interna di rifornimento di LNG con grandi vantaggi in termini di tempi di approvvigionamento.

Per la gestione dell’ultimo miglio dispone di oltre 400 furgoni che si aggiungono a 20 motrici, van elettrici e scooter, per consegna nei centri storici ed in zone a traffico limitato.

Tutta la flotta è di proprietà ed è dotata di collegamento satellitare Gps per la tracciabilità di mezzi e merci.



Oggi il network conta 16 sedi operative su tutto il territorio nazionale e a Wolfsburg in Germania, da lavoro ad oltre 600 dipendenti con gestione diretta delle piattaforme, tra cui i moderni impianti di Carinaro (Ce) e Nola (Na), specializzati anche nella gestione della catena del freddo.

“Gli hub – precisa Luigi Ambrosio – sono collegati tra loro dai veicoli industriali, mentre le consegne 7/7 su tre turni, sabato e domenica compresi, vengono effettuate con furgoni o scooter nei centri urbani”. Stiamo vivendo una fase straordinaria della vi-

ta economica e sociale del nostro Paese, ma lo spirito deve restare quello di sempre; quello che ha sempre caratterizzato anche i nostri predecessori: una spiccata capacità di analisi, una forte vocazione all’investimento e alla crescita. Quindi, - prosegue Luigi – noi continuiamo a crederci fino in fondo, ad investire per consolidare la partnership con clienti importanti e ad aprirci a nuovi canali”.

Attraverso l’insediamento della nuova piattaforma di “rilancio” della distribuzione per il Gruppo Expert in

Campania e il Canale DO e GDO per il settore alimentare impiantato a Carinaro (CE) abbiamo avviato la collaborazione con il Gruppo Marican – prosegue Luigi Ambrosio – e siamo entrati a far parte di un progetto industriale sempre in continua crescita, dotato di servizi e collegamenti sia all’infrastruttura sia alle più importanti arterie stradali e autostradali. All’interno dell’area è possibile creare la giusta collaborazione tra aziende operanti in vari settori e in tale ottica immaginare una comune azione di sviluppo.



i Protagonisti

Focus

FOCUS
24

Una nuova visione per il governo del paese

Mettendo ordine negli archivi dei nostri uffici, ci sono balzati agli occhi scritti, saggi, ricerche e documenti di lavoro che trattano dei temi della mobilità delle persone e delle merci in un contesto politico che a partire dagli anni '70 e per almeno un ventennio hanno definito l'ossatura dei trasporti nel Paese, operando soprattutto sulle medie-lunghe distanze con collegamenti che hanno "accorciato" il Paese rispetto all'Europa in termini di distanza e tempo! Hanno evidenziato le criticità che avevano e che abbiamo sui valichi alpini. Con una accorta politica europea si è riusciti a portare in Italia i 4 corridoi europei, anche se gli stessi interessano soprattutto l'Italia del Nord e solo marginalmente l'Italia Centrale, trascurando il Mezzogiorno. Nel mentre prendevamo visione della documentazione di lavoro, nella libreria abbiamo trovato accostate le foto con la figura di Pulcinella e il ritratto che impersona il Padrino.

Pulcinella: simbolo universale della napoletanità di cui incarna l'esuberanza, il virtuosismo mimico e canoro, lo spirito ironico, canagliesco e generoso, la "filosofia pratica" e disincantata (Enciclopedia Treccani).

Padrino: Personaggio autorevole e insospettabile che specie in campo

politico si serve del proprio potere per coprire azioni illecite e favorire i suoi protetti (Enciclopedia Treccani).

È Forse lo specchio del Paese? È forse la differenza che oggi si riscontra tra il Sud e il Nord.

Questa casualità di accostamento di figure ci ha dato lo spunto per qualche riflessione ad alta voce sulla necessità di interventi per il Mezzogiorno d'Italia continentale ed insulare, ma anche per l'Italia Centrale che gradualmente sta mollando le ancore che la tenevano ancorata al Nord per uno slittamento verso il Sud del Paese nella logica Euro Mediterranea.

Il nostro obiettivo resta fissato sulle macroregioni, che è l'unica strada per aggregare il Paese sul piano territoriale, sia funzionale che economico.

È solo grazie ad alcune aziende pri-

vate come il Gruppo Marican che nel Mezzogiorno d'Italia sta lanciando politiche industriali per la logistica, capaci di dare una visione che ancora non c'è dell'Europa Mediterranea.

Manteniamo la "barra al centro" nella navigazione dei saperi cercando di trasferire ai giovani, che hanno talento, con buoni insegnamenti ad avere un sogno e che Marican può sostenere.

Per ritrovare il senso dello Stato, quale valore primario per i cittadini, e ricominciare a definire prospettive lungimiranti per il Paese sulla capacità di programmare e pianificare per curare innanzitutto il patrimonio, infrastrutture funzionali e ambientali e restituire ai cittadini del Nord, del Centro e del Sud del Paese la fierezza di essere cittadini italiani e imprenditori lungimiranti!



Sistema Logistico per la competitività globale

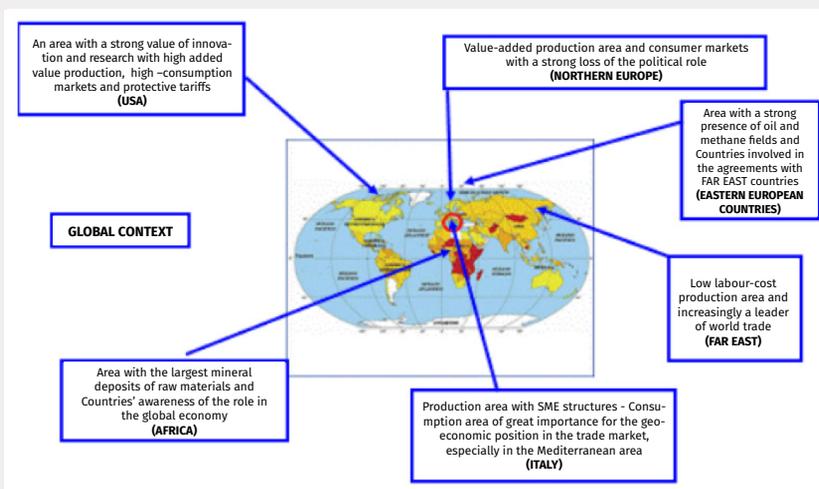
Negli ultimi anni si sta determinando un “conflitto” tra flussi di traffico e luoghi di generazione e destinazione degli spostamenti passeggeri e merci che la logistica non riesce ancora a governare! A scala mondiale le economie che generano questi conflitti sono così schematicamente definite:

- America del Nord: **Area a forte valenza di innovazione e ricerca con produzione ad alto valore aggiunto e mercati ad alti consumi.**
- Europa del Nord: **Area di produzione a valore aggiunto e mercati di consumo.**
- Area Euro asiatica data dai Paesi dell’Est-Emirati Arabi: **Area con forte presenza di giacimenti di petrolio e metano.**
- Continente africano: **Area con i più grandi giacimenti minerari di materie prime.**
- Far East: **Area di produzione a basso costo del lavoro con forti surplus finanziari.**
- L’Italia tenta di collocarsi 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.**

Dalla consultazione posta alla nostra attenzione per le valutazioni della documentazione e verifiche del contesto delineato e dei possibili scenari che si possono definire nei prossimi mesi sulla evoluzione dei traffici del settore dei trasporti e logistica a scala internazionale e a scala mondiale, ab-

re fenomeni complessi come quelli dati dal processo di globalizzazione economica.

Ormai è sempre più evidente la “frattura” tra le metodologie messe a punto fino ad oggi ed i complessi temi economici che devono essere rappresentati.



biamo potuto verificare che i risultati dati dalle applicazioni di alcuni modelli econometrici nell’anno 2008 per definire scenari al 2020-2030, sono risultati rispetto ai dati reali completamente irrealistici!

L’imbarazzo maggiore non è stato tanto nella lettura dei risultati, ma dal constatare che i parametri posti a base del modello siano risultati fortemente limitativi nel poter esplicita-

Le variabili che impattano fortemente sulla tenuta dei cicli economici che diventano sempre più brevi e sempre più interrelati tra loro sono:

a) *Popolazione*

I demografi sottolineano che le statistiche ufficiali contano a livello mondiale 7 miliardi di persone. Le stime operate sulla base dei consumi nei diversi continenti e fenomeni migratori che stanno determinando le

grandi megalopoli, rispetto al dato ufficiale riportano 1 miliardo circa di persone (valore approssimato per difetto), non censite. Le “aliquote” di maggiore deficit demografico si registrano in Cina, India, Africa, America Latina.

b) Energia e consumi energetici: dal petrolio al gas naturale

Malgrado le politiche “green” la dipendenza dal petrolio continua a crescere con impoverimento delle risorse. Questo determina un prezzo del petrolio a scala mondiale sottoposto non solo a logiche di mercato, ma utilizzato come strumento di “pressione” nelle politiche dei paesi produttori rispetto a quelli consumatori.

c) Finanza internazionale e flussi finanziari

I paesi produttori a basso costo del lavoro e con livelli di produttività elevatissimi dei fattori lavoro e capitale e quelli possessori di beni energetici: Cina, Brasile, India, Russia, ecc. hanno utilizzato i surplus finanziari per sostenere il debito pubblico dei paesi non più produttori, ma consumatori quali America del Nord, Europa. Lo spostamento di flussi finanziari, anche se minimi, da un paese all’altro potrebbe comportare processi di instabilità tali da porre in crisi le economie di molti paesi, creando situazioni complesse anche a livello geopolitico.

d) Ricerca ed innovazione

Il settore della ricerca e della innovazione, sia da parte delle imprese private che da parte delle politiche pub-

bliche si è molto impoverito per la scarsità di risorse, ma anche dal fermo che è stato imposto al settore per la scarsa propensione ad investimenti in un momento di forte crisi economica e scarsità di mezzi finanziari propri.

Alcune linee di produzione sono superate rispetto alle nuove esigenze dei consumatori. È il caso dell’automotive e di altri settori maturi come quello aereo e ferroviario.

Questa situazione si è ulteriormente aggravata per i “conflitti” che si stanno determinando tra i settori indicati nel difficile equilibrio di scala mondiale dove il sistema economico-finanziario è sempre più difficile da governare anche se si istituiscono Istituti di controllo e/o di sostegno a paesi che stentano a trovare un nuovo ciclo di crescita.

In questo contesto sul piano macroeconomico registriamo che i cicli economici sono sempre più brevi. La durata di un ciclo economico negli ultimi 10 anni è stata mediamente di 3 anni e mezzo.

Questa economia fluida e congiunturale non riesce a consolidare un sistema logistico di scala mondiale capace di seguire e migliorare la geografia degli scambi ed il posizionamento degli operatori.

* * *

Lo stato di crisi della economia ormai si registra giorno dopo giorno; gli analisti di settore ci danno una chiave di lettura, se mi è consentito un po’ provinciale e relativa al solo mercato interno.

Sono state individuate alcune poli-

tiche correttive per definire un mercato dei servizi di trasporti e logistica più equilibrato nelle modalità, più competitivo per produttività, più trasparente nel rapporto domanda-offerta, ma che manca ancora di un forte indirizzo politico!

La convinzione degli addetti ai lavori è che il tema della logistica e del trasporto delle merci, ancor più la mobilità, vengono percepiti come un “fastidio” e non come reale è: fattore di sviluppo.

Eppure il livello di internazionalizzazione delle imprese è più che buono.

L’economia italiana per il made in Italy, per la capacità dei propri operatori, tiene ancora alto il livello delle esportazioni.

Le esportazioni sostengono la economia italiana con un saldo positivo al netto dei prodotti energetici e con un grande livello di “apertura” a scala mondiale.

Gli indici degli analisti mondiali che misurano la competitività di alcuni settori economici come quello dei trasporti e della logistica, ci danno un po’ in caduta per quanto riguarda la nostra capacità competitiva, misurando la produttività complessiva di sistema in maniera un po’ aggregata.

Se disaggregiamo il dato delle esportazioni per numero di relazione che abbiamo con il “mondo” esterno e per valore degli scambi, il risultato è che siamo al 12° posto nel mondo per numero di relazioni e per capacità di tenere le relazioni di scambio, ma retrocediamo al 22° posto per intensità e valore!

Occorre lavorare al fianco degli operatori per fornire loro chiavi di lettura meno generaliste, ma anche per stimolare e creare un nuovo modo di fare business orientato ad un nuovo modello di gestione dei servizi, soprattutto di grandi player internazionali.

Occorre allargare il quadro delle conoscenze seguendo gli operatori soprattutto quelli che operano in Paesi che non sono “storici” ma che hanno registrato un forte aumento di scambi commerciali, vedi i Balcani, i Paesi mediterranei Africani, i Paesi euro Asiatici.

Occorre un quadro puntuale e preciso delle criticità e dei punti di forza nei nostri scambi commerciali.

Uno dei punti critici è certamente il tema delle dogane che in Italia ritarda notevolmente la competizione dei nostri porti, aeroporti, interporti; ma le dogane sono le uniche responsabili?

A nostro avviso più che le dogane è il sistema complessivo dei controlli: 73 operazioni previste e 16 organismi diversi che intervengono, nelle operazioni di verifica e controllo.

Questo meccanismo così burocratizzato fa seguire un ritardo delle nostre merci di 10 giorni per le esportazioni e 9 giorni per le importazioni.

Operando un confronto sui tempi e modi delle politiche pubbliche italiane a confronto con gli altri paesi risulta evidente che:

- **in Germania e in Olanda per i controlli si opera con tempi ridotti di 2/3 rispetto a quelli che registrano i nostri operatori.**

– **la logistica è al 3° posto dei settori economici, al contrario in Italia perde 40 miliardi di euro all’anno.**

– **la conoscenza di nuovi mercati, le opportunità di nuovi business, sono elementi primari per migliorare la competitività delle aziende del settore.**

Basti pensare che in Olanda sono stati stanziati 50 milioni di euro per promuovere la logistica nel mondo.

Con il Piano Nazionale della Logistica, abbiamo impresso una accelerazione per la conoscenza delle criticità di settore e per le azioni necessarie a consolidare nello spazio di 3 anni una nuova politica di intervento dalla lunga distanza all’ultimo miglio.

Non è pensabile che il dibattito in corso possa esaurirsi nei corridoi infrastrutturali come se lo sviluppo di un Paese potesse dipendere dal numero di porti ed aeroporti, tralasciando un concetto fondamentale che la competitività si misura dal livello di accessibilità dei territori e di connettività delle reti.

Resta prioritaria pertanto una politica di interventi per potenziare il sistema dei valichi alpini ma occorre più il riordino della rete fondamentale di collegamento tra le piattaforme territoriali del Paese per migliorare la accessibilità ai territori e la connettività delle reti.

In questo contesto resta fondamentale un ridisegno dei nodi fondamentali per impiantare una rete logistica capace di sostenere una vera politica co-modale.

Allo stato attuale le criticità che non riusciamo a rimuovere sono:

- Insufficienza degli impianti necessari a completare la rete proprio nelle aree a maggiore generazione di traffico.
- Impianti localizzati in aree che presentano un’elevata dispersione delle attività produttive sul territorio e determinando difficoltà di acquisizione della domanda.
- Presenza di strozzature in molti degli impianti realizzati che ne limitano l’operatività.
- Limiti dimensionali e funzionali dell’infrastruttura ferroviaria che non consente la formazione di treni “lunghi e pesanti” e l’utilizzo di semi-rimorchi.
- Irregolarità del servizio ferroviario che non garantisce la certezza dei termini di resa della merce.
- Mancanza di un programma di efficientamento della catena del combinato in modo da ridurre i costi unitari finali del servizio (necessità già espressa dal Piano della Logistica).
- Frammentazione dell’autotrasporto che rende difficile la conversione all’intermodale con un conto proprio che è quasi pari al conto terzi.
- Difficoltà di esternalizzare le attività logistiche sui processi di filiera.
- Mancanza di strumenti informativi atti a garantire non solo l’efficienza delle attività ma anche il

necessario coordinamento tra i soggetti che intervengono nella catena del trasporto.

- Inadeguatezza di Norme tali da consentire un'organizzazione più evoluta degli interporti implementandone l'attrattività.

Le priorità assegnate e condivise che consegniamo al decisore politico sono:

- Attuare una nuova normativa di regolazione del settore che definisca leggi di riforma dei porti e

degli interporti accompagnata da una classificazione degli impianti, il loro regime giuridico, l'assetto delle competenze di riferimento con forte riorganizzazione della gestione dei terminali.

- Eliminare i "colli di bottiglia" sulle direttrici nazionali che impediscono il transito di treni lunghi e pesanti con semirimorchi e containers high cube, risoluzione dei problemi di connettività e di accessibilità nelle macro-aree.

- Sistemare gli impianti ferroviari di alcuni porti al fine di una loro maggiore interconnessione con le infrastrutture retroportuali.
- Mettere a punto un serie di strumenti informatici di sistema e dei relativi accordi di interfaccia.
- Ripristinare gli incentivi agli investimenti per l'autotrasporto.
- Promuovere accordi con le Regioni ed i Comuni per progetti locali di incentivazione all'esternalizzazione della logistica e per politiche di city logistic.

Il contesto globale e la teoria Keynesiana

In questo quadro contestuale le popolazioni hanno un nuovo modo di organizzare gli spazi con trasporti, comunicazioni, infrastrutture globali che puntano a farli diventare sempre più connessi per facilitare gli scambi, le informazioni, le culture, ecc.

Resta comunque un concetto di base che allo stato attuale è una invariante: “La connettività è uno dei grandi fattori di slancio nell’economia globale”. In questo quadro contestuale viene sempre più invocata la teoria Keynesiana degli investimenti in lavori pubblici come strumento per la creazione di occupazione e il sostegno alla domanda aggregata.

È una teoria che possiamo relativizzare considerato che i cicli economici si susseguono a caratteri temporali sempre più brevi e le opportunità di sviluppo sono sempre più affidate a variabili quali il tempo di esecuzione degli investimenti soprattutto privati e alla organizzazione dei servizi sempre più affinata dalla catena del valore più orientata al profitto e poco all’etica e su spazi territoriali che superano i confini amministrativi degli Stati.

Pertanto oggi viene posta in discussione la politica degli investimenti pubblici quale cardine fondamentale dello sviluppo in termini di occupa-

zione e sostegno alla domanda aggregata soprattutto in un momento come questo, ove le aree territoriali di riferimento sono sempre più ampie e più complesse.

In un mondo di supply chain, nonostante il passare del tempo, esiste però ancora la legge della domanda e dell’offerta e gli investimenti seguono la domanda che è distribuita su aree sempre più vaste che hanno bisogno di una maggiore connettività e di una qualità di servizi capace di incidere sulle decisioni di soggetti che rappresentano la domanda di mobilità viaggiatori e sulle scelte modali dei decisori per il traffico merci, e per questo che possiamo affermare che supply chain e connettività sono i nuovi principi organizzativi dell’economia globale.

Quali sono i punti a vantaggio e quelli a svantaggio della supply chain.

Fattori che giocano a favore sono:

- Infrastrutture.
- Mercati dei capitali.
- Deregulation.
- Comunicazioni.

con queste ricadute positive:

- **Creano opportunità economiche laddove non ne è presente alcuna traccia.**
- **Salvezza per i miliardi di abitanti nei paesi in via di sviluppo.**

I fattori che giocano a sfavore sono:

- Inefficienze per la mancanza di regole adeguate alla scala territoriale di riferimento
- Attriti politici generati dal preva-

	2015	2030	2050	2100
World	7.349	8.501	9.725	11.213
Africa	1.116	1679	2478	4387
Asia	4393	4923	5267	4889
Europa	738	734	707	646
America Latina	634	721	784	721
Nord America	358	396	433	500
Oceania	39	47	57	71

lere degli aspetti economici legati agli scambi commerciali.

A questo punto riprendiamo alcuni concetti chiave espressi lucidamente da Parag Khanna, ovvero le dinamiche di remapping che può essere:

- **Remapping esclusiva: La carta geografica muta in base allo spostamento dei confini di uno Stato.**
- **Remapping inclusiva: La carta geografica si struttura in base allo spazio funzionale;** le zone funzionali permettono alle singole economie di espandersi oltre i propri limiti geografici e beneficiare della **connettività**.

Una economia prevalente che supera la logica dei confini amministrativi senza regole è auspicabile o è l'elemento di crisi del sistema globale?

La connettività di rete su cui abbiamo più volte richiamato l'attenzione si rifà alla logistica integrata e alla creazione di una fitta rete di punti da collegare con lo scopo primario di portare lo sviluppo economico in un'area diffusa ove la più bassa rendita fondiaria abbassa i costi di allocazione sotto il vincolo della migliore accessibilità, con il sostegno di nuovi sistemi monetari di transazione, potenziamento di direttrici di trasporto, reti energetiche, network della finanza, supply chain industriali, ecc.

In questo contesto i paesi occidentali sono concorrenti perdenti perché operano sulla base di un sistema di regole applicate soprattutto alle controversie internazionali troppo lente ed inefficaci ed il sistema dei processi capaci di creare catene del valore sempre più burocratizzati.

La politica inclusiva della Cina viceversa passa attraverso federazioni funzionali di Stati basate su corridoi connettivi di infrastrutture ferroviarie e supply chain.

La Cina allo stato è leader mondiale nella costruzione di reti ferroviarie per l'alta velocità o l'alta capacità non quella italiana annunciata, ma quella fatta di treni che collegano Pechino ad Anversa e tra non molto fino a Lisbona.

Lo stesso sta avvenendo in Africa dove la frammentazione in circa 54 stati viene ricucita dalle infrastrutture che potrebbero trasformare la carta dei confini di questo continente fondendo le microeconomie di stato in sistemi più grandi.

Perché l'Italia deve guardare alla Via del Cotone

Abbiamo utilizzato un eufemismo, per spostare l'attenzione da un dibattito, a nostro avviso inutile e sterile dal punto di vista economico ad uno più interessante che riguarda le prospettive che si aprono sull'area Mediterranea, dove siamo già in ritardo storico rispetto al posizionamento che altri Paesi europei stanno occupando nei rapporti con gli Stati del continente africano.

La Via della seta è partita 15 anni fa quando i cinesi hanno iniziato, in maniera scientifica e sistematica, ad operare investimenti in Europa, scegliendo le opportunità di investimento economico e le «alleanze» giuste nei diversi settori della economia.

In Italia, solo oggi, abbiamo aperto una discussione anche animata se sarà maggiormente utilizzato il porto di Genova o quello di Trieste dai traffici che saranno alimentati dalla Via della seta, o se la visita a Palermo del Presidente della Cina è foriero di investimenti che riguardano la Sicilia. Ignari del fatto che per la portualità le compagnie armatoriali cinesi operano già nel Mediterraneo attraverso il Pireo e l'Advisor per questo settore è il porto di Rotterdam!

Sia chiaro che gli investitori cinesi, sono molto attenti alla gestione delle attività e, per la esperienza che abbiamo, chiedono l'ottimizzazione delle strutture dove investono. Il nostro suggerimento, frutto di una serie di approfondimenti operati nel corso degli anni, ci porta a guardare con più attenzione ai Paesi africani, già fortemente presidiati dai cinesi, francesi e tedeschi, ma che sono più distanti geograficamente di quanto siamo noi per poter offrire servizi efficienti, ma anche soluzioni geopolitiche per rafforzare le culture tra i popoli e gli scambi commerciali.

Questa è la «Via del cotone» più accidentata, ma certamente con maggiori prospettive di posizionamento geo-economico e geo-politico più promettente della Via della seta, che in questa fase, riteniamo che interessi i cinesi per un processo geo-economico attivato da anni in Europa; gli italiani forse, possono avere una prospettiva geo-politica se saremo in grado di guardare il «mondo» in modo meno «strabico» tracciando e attivando nuove rotte.

Il mondo negli ultimi 10 anni è cambiato e continua a cambiare con

una rapidità inimmaginabile fino a pochi anni fa, così com'è cresciuto nel tempo il Gruppo Marican che ormai nel settore della logistica industriale ed economica è uno del player che stanno ridisegnando il ruolo del magazzino logistico nonché il destino dei territori.

I forti mutamenti registrati nella geografia degli scambi e dei flussi di traffico hanno modificato la posizione geo-politica dei Paesi. Questo determina forti mutamenti anche nelle politiche del territorio, strutture urbane, modelli di mobilità con forti impatti sulle governance nei diversi Paesi. È certo che la ruota dello sviluppo si è invertita, sta girando in senso inverso a quello degli anni '60.

A livello globale le mappe del futuro ordine mondiale e la geografia dei flussi sta delineando una forte ascesa dei Paesi africani e asiatici rispetto ai Paesi del blocco occidentale che paradossalmente stanno assecondando e sostenendo scelte come la «Via della seta» che non è la nostra «Via del cotone».

Un progetto per far rinascere il cambiamento

Abbiamo ricordato, sommariamente, gli sforzi che erano stati fatti per avere allora le conoscenze sulle politiche di sviluppo a livello globale che poi abbiamo sintetizzato in 6 grandi blocchi economici affrontando le politiche infrastrutturali, i grandi corridoi da Ovest ad Est, ed in particolare gli aspetti demografici e il trend di crescita del Pil nelle diverse aree economiche dei 6 blocchi economici.

Temi che non vogliamo qui riprendere, ma richiamati, solo per ricordare al lettore che le scelte erano di politica economica che volevano e vogliono mettere il Paese al passo con le economie dei paesi più sviluppati.

Alla luce dei risultati delle analisi condotte in prima fila, personali e istituzionali da Gerardo Marotta, quale Presidente dell'Istituto per gli Studi filosofici, abbiamo sostenuto la proposta di istituire la quinta Macroarea e precisamente la Macroregione Mediterranea nello spirito **di una democrazia partecipata**.

L'auspicio è che, unanimemente,

dopo aver chiuso il primo ciclo di dibattiti e convegni attraverso i quali abbiamo affrontato tutti, siciliani, campani, pugliesi, calabresi, quelli della Basilicata temi ampi sia per la parte nazionale che per i paesi rivieraschi dell'Africa mediterranea, che ci stanno sempre più a cuore, affinché sia possibile definire strategie di sviluppo comuni, alzando l'antenna sul continente africano.

Tutti ormai siamo convinti, che bisogna superare (non abolire) un regionalismo in crisi e allo stesso tempo essere vigili sul populismo che ci sta avviando verso una centralizzazione delle funzioni ed una statalizzazione delle decisioni che non giova al Paese e all'Europa, né tantomeno e soprattutto al Mezzogiorno d'Italia.

Con questo spirito gettiamo le basi della seconda fase dei lavori finalizzati a costituire la Macroregione Mediterranea nella logica di uno sviluppo diffuso, partecipato, multi scalare, attraverso una governance innovativa.

Le tematiche trattate riguardano: Il

contesto territoriale, le infrastrutture, i servizi, gli aspetti istituzionali, l'ambiente, la cultura, la salute dei popoli e dei cittadini.

Molto lavoro è stato già fatto ed è stato oggetto di numerosi contributi forniti da esperti, da addetti ai lavori nelle diverse materie. Le sessioni che sono state organizzate, che non sono esaustive, riprendono ed arricchiscono temi quali:

- **Il editerraneo e la cooperazione nella Macroregione tra i Paesi europei e rivieraschi.**
- **La Macroregione Mediterranea occasione di sviluppo.**
- **Le tematiche primarie comuni dell'Area Mediterranea: Infrastrutture, Territorio e Sviluppo.**
- **Gli aspetti istituzionali per un riconoscimento europeo.**
- **Formazione, Ambiente e Salute nell'Area del Mediterraneo**
- **Le Emergenze infettive.**

Dalla economia alla politica economica dei trasporti

Il passaggio dall'Economia applicata alla Politica economica per i trasporti e la logistica non è semplice. Il tema, nel corso del tempo, è stato ampiamente affrontato, discusso, messo a punto, richiamato in più documenti. Alla fine di questo dibattito i più si sono convinti che i trasporti non possono essere un tema solo di economia applicata nè un tema di tecnica dei trasporti di tipo ingegneristico. Il passaggio auspicato alla Politica economica per i trasporti e la logistica va impostato però con una logica di sistema che riguarda fundamentalmente il territorio, non più ad una scala comunale ma ad una scala macroregionale in quanto i trasporti e la logistica non sono temi settoriali fini a se stessi ma devono poter fare sintesi con il territorio, l'ambiente ecc, sotto il vincolo delle risorse finanziarie disponibili e gestione efficiente dei servizi e di efficacia rispetto alle esigenze dei clienti. Il secondo tema affronta l'aspetto dei contesti a partire da quelli geopolitici e geoeconomici. Nel corso degli anni i contributi scientifici e le politiche di intervento sul territorio o sulle strutture operati-

ve per i trasporti e la logistica hanno dimostrato che la correttezza degli interventi va associata alla tempestività degli interventi stessi nonché alla correttezza della gestione degli impianti che producono servizi. Per questi motivi ci sovengono due fasi di studio. Il continente Africano nello spazio di 10 anni dal 2011 al 2021 è stato investito da una quantità di risorse finanziarie, di cui abbiamo perso il conto, che è servita a potenziare l'economia dei territori ma allo stesso tempo è aumentata anche l'influenza del governo cinese sugli stessi Stati con notevoli mutamenti della geografia degli scambi che ha modificato gli assetti geoeconomici e geopolitici di molti continenti. Sul versante della gestione degli impianti per anni abbiamo sentito discutere del primato del porto di Rotterdam a livello europeo, allo stesso tempo classificato come uno dei primi al mondo, salvo a scoprire che tutti gli operatori che operano all'interno del sistema portuale o sull'indotto, utilizzano tutti lo stesso sistema informatico; tre clic e tutti sanno tutto! Questi due esempi sono esemplificativi per un confronto con la re-

altà italiana e nel Gruppo Marican abbiamo ritrovato le stesse caratteristiche dei nostri competitor. I tempi di esecuzione, la produttività, sono gli input chiave che devono avere le imprese per avere possibilità di concentrarsi sul core business. Attualmente il Gruppo Marican, che ha avuto la possibilità di realizzare impianti per i più grandi player di scala mondiale ed internazionale. Si citano per tutti Amazon e GLS, fermo restando che tutti gli altri attori che operano nel Polo logistico di Carinara hanno rilevanza internazionale.

Lo spirito non è quello di propagandare un lavoro, ma di sottolineare e richiamare il lavoro di tantissimi ricercatori che nel corso di 40 anni hanno segnato il percorso della economia applicata ai trasporti. Riportiamo di seguito la presentazione del volume, che chiarisce lo spirito con cui si sono volute richiamare le tappe più importanti di un lavoro di studio e ricerca fatto senza condizionamenti e nella convinzione di fornire un utile contributo a quanti si occupano di questa materia.

Una materia "informe" che nel cor-

so degli anni si è plasmata su livelli sempre più interessati alla politica economica di contesto all'interno del quale maturano processi non sempre tracciati ed esplicitati in maniera tale da fare cultura generale. Con questo non abbiamo la presunzione di supplire a queste carenze, ma certamente di richiamare l'attenzione su un tema

che è quello che ha dato vita al titolo del volume, ovvero "Dalla economia dei trasporti alla politica economica".

Su queste basi, nel corso del tempo si riusciva a trovare «punti di fuga» attraverso i quali si lanciava la materia dell'economia dei trasporti verso orizzonti sempre più lontani, anticipando dinamiche territoriali e tra-

sportistiche di lustri! In questo clima così entusiasmante, ci piace ricordare il difficile passaggio che dovemmo fare quando dalla programmazione delle reti e dei servizi, fu alzata «l'asticella» verso le dinamiche aziendali. Questa è e resta una invariante che abbiamo ritrovato nel Gruppo Marican.

L'Italia e il Mezzogiorno si attivano per incrociare la «Via del cotone e la Via della seta»

Le prospettive che si aprono sull'area del Mediterraneo hanno un imperdonabile ritardo storico, e sono notevoli.

La Via della seta è partita 15 anni fa quando i cinesi hanno iniziato, in maniera sistematica, ad operare investimenti in Europa, scegliendo le opportunità di investimento economico e le «alleanze» giuste nei diversi settori della economia.

Il nostro suggerimento, frutto di una serie di approfondimenti operati sul campo nel corso degli anni, ci porta a guardare con attenzione ai Paesi africani.

Accanto alla «Via della Seta» dobbiamo attivare la «Via del cotone» più accidentata, ma certamente con maggiori prospettive di posizionamento geo-economico e geo-politico per incrociare la Via della seta si sta cercando di guardare il «mondo» in modo meno «strabico» tracciando e attivando nuove rotte.

I forti mutamenti registrati nella geografia degli scambi e dei flussi di

traffico hanno modificato la posizione geo-politica dei Paesi. Questo determina forti mutamenti anche nelle politiche del territorio, strutture urbane, modelli di mobilità con forti impatti sulle governance nei diversi Paesi.

La OBOR (la Via della seta) è una iniziativa strategica avviata dal Governo Cinese per promuovere l'integrazione dei collegamenti tra Asia, Europa e Africa al fine di:

il Gruppo Marican sta cercando di creare un Link tra l'economia dell'Europa e quella africana attraverso la via del cotone per attuare politiche economiche di medio-lungo termine, soprattutto per migliorare la gestione dei servizi, sburocratizzare l'economia e aumentare la produttività dei settori economici del Mezzogiorno.

Il progetto di piani di intervento del Gruppo Marican è posizionare l'Italia e l'Europa nel Mediterraneo per sostenere uno sviluppo che si gioca soprattutto sul continente africano.

La prima vera leva del cambiamen-

to è culturale e il capitale umano è la vera sfida da affrontare.

La scuola, le famiglie, le imprese devono concentrare gli sforzi per valorizzare il capitale umano per analizzare, progettare e gestire processi economici sociali e produttivi per un rilancio dell'economia nazionale del Mezzogiorno Mediterraneo.

Per questo occorre rinnovare i saperi e riscoprire la storia economica, la geografia economica e funzionale per seguire i processi di globalizzazione e formare allo stesso tempo una classe dirigente internazionale.

Occorre un nuovo modello concettuale ed operativo, partendo dalla prospettiva che l'economia funzionale e circolare non è l'obiettivo finale, ma è il mezzo per incrementare il benessere economico e sociale delle popolazioni, attraverso:

- Accessibilità dei territori.
- Connettività delle reti o dei servizi.
- Finalismo economico degli interventi.

Sia chiaro che il ruolo della Camera di Commercio non è quello di aumentare gli investimenti, ma fare in modo che siano strategici e funzionali ad un modello economico e geopolitico trasparente, virtuoso, attraverso l'assistenza tecnico progettuale.

Operare a favore dello sviluppo delle Regioni del Sud a rischio spopolamento riqualificando i bordi e il patrimonio edilizio per accogliere nuovi flussi turistici, con una serie di progetti di investimento di grandi dimensioni utili a creare nuovi posti di lavoro e condizioni di vita migliori per i residenti.

Avvalendosi del supporto del Fondo europeo per gli investimenti strategici, delle agevolazioni previste dalle Leggi Nazionali, della presenza di una Zona Economica Speciale (ZES) presso le aree selezionate per il progetto:

- **Contenere flussi in uscita.**
- **Valorizzare i territori.**
- **Incentivare i flussi incoming.**
- **Incrementare i flussi turistici.**
- **Attrarre imprese dal Nord Europa.**
- **Attrarre l'imprenditoria giovanile.**
- **Creare opportunità di visibilità verso i "nuovi ricchi" dall'Africa, dall'Asia e dall'America Latina, Emirati Arabi, Russia, etc.**
- **Diminuzione DRASTICA della disoccupazione grazie all'indotto creato dal progetto (disoccupazione previsionale post-intervento: 6%).**

In questa logica volgere lo sguardo ad una macro-area in via di sviluppo,

ricca di opportunità come l'Africa, è la scelta giusta. A seguito degli effetti della Pandemia si avrà una contrazione del Pil di almeno il 20% con una conseguente riduzione della capacità di spesa e una forte contrazione del commercio internazionale.

Attraverso lo sviluppo di un'attività sinergica e una spinta negli investimenti nel Mezzogiorno si potrà ottenere un recupero degli effetti della Pandemia.

SETTORI DI INTERVENTO

- **Energia.**
- **Ambiente.**
- **Agricoltura.**
- **Sociale.**
- **Turismo.**
- **Alimentazione.**
- **Sanità.**
- **Offerta culturale.**
- **Infrastrutture.**
- **Sicurezza.**
- **Zes.**
- **Ilva-taranto.**
- **Trasporti-alitalia.**

INQUADRAMENTO DI PROGETTO

Il Mezzogiorno è afflitto da bassa crescita economica, declino demografico, forte emigrazione, soprattutto da parte dei giovani e contesto economico poco favorevole agli investimenti ed un tasso di disoccupazione dell'area del 20% (9.8% media italiana). Nei prossimi decenni è prevista una migrazione verso l'estero di oltre 7 milioni di persone (lo spopolamento riguarderà per il 71% il Sud-Italia): la migra-

zione interregionale (dal Sud al Nord Italia) sarà determinata da un flessibile di oltre 14 milioni di persone; sempre più laureati italiani si trasferiscono all'estero: quasi 28 mila nel 2017, +4% rispetto al 2016; in cinque anni 244mila italiani sono emigrati: più della metà ha una laurea o un diploma. In 20 anni un milione e 174mila persone si sono spostate dal Sud al Centro Nord: Sicilia -261mila residenti, Campania -464mila, Basilicata -300mila, resto del Mezzogiorno circa -449mila. In una fase come quella attuale caratterizzata dal difficile e faticoso rilancio della domanda interna per sopravvivere alla crisi e rilanciare l'economia italiana, investire all'estero è diventata una scelta obbligata.

Motivazioni interne

Tutelare il vantaggio competitivo che l'impresa possiede e che vuole sfruttare anche sui mercati esteri, al fine di sostenere costi più bassi e disporre di un prodotto o servizio che è percepito dai consumatori come unico e quindi insostituibile dai prodotti concorrenti.

Motivazioni esterne

I mercati esteri costituiscono una via d'uscita, una carta da giocare per le imprese che vogliono scongiurare l'ipotesi di una cessazione delle attività e questo accade quando le condizioni del mercato domestico sono sempre più sfavorevoli e l'impresa si trova costretta a trovare sbocchi su altri mercati.

a firma della Redazione

Giordano Editore e il Denaro



VEGALUXURY

NOLEGGIA UN'ESPERIENZA UNICA

Innamorati di ogni istante

per più informazioni visita il nostro sito web

vegaluxury.it

