

# Sistemi di Logistica

## la newsletter

Supplemento a «Sistemi di Logistica», trimestrale on line di economia della logistica e dei trasporti diretto da Rocco Giordano

### SISTEMI DI LOGISTICA

#### la newsletter

Supplemento a

#### SISTEMI DI LOGISTICA

Anno XV - n. 1

**Marzo 2022**

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 8332871

Fax +39 081 3951646

segreteria.giordanoeditore@

gmail.com

#### Editore

Giordano Editore

via Risorgimento, 46

80028 Grumo Nevano

Tel. +39.081.18531135

Fax +39.081.3951646

www.roccogiordanoeditore.eu

## Gli errori della politica

*Questa newsletter contiene due articoli che richiamano gli errori della politica degli ultimi trent'anni.*

*La politica nazionale e quella europea non si è accorta che ormai la "ruota" dello sviluppo gira nel verso contrario, da Oriente verso Occidente.*

*Questa rivista ha più volte sottolineato questi aspetti e gli articoli che pubblichiamo sono degli esempi calzanti della veduta sia dell'Europa sia dell'Italia che hanno perso negli ultimi tempi il senso dello Stato che come scrive Sandulli "Non abbiamo più un equilibrio nella ripartizione dei poteri!" Vogliamo solo aggiungere che quando mancano le regole, tutto è possibile!*

*Le regole non vanno interpretate ma seguite, ciò significa chiarezza e trasparenza, ma anche controlli!*

*Approfittiamo di questa Newsletter per lanciare un appello: per la pace nel mondo che sta cambiando, non basta dire no alla guerra! Occorre ritrovare un nuovo equilibrio geopolitico che non è facile. C'è da creare una nuova visione del mondo che è una realtà più complessa ed integrata rispetto a qualche anno fa.*

*Abbiamo cercato, nel corso degli anni, di richiamare l'attenzione esemplificando, il peso dei diversi blocchi economici che si stanno formando a livello globale, evidenziando il peso che potrà avere nei prossimi anni il continente africano!*

**Rocco Giordano**

## Infrastrutture e servizi della mobilità per una Europa più politica nel Mediterraneo contemporaneo di Pietro Spirito

L'economia dei trasporti, ormai da tempo, è diventata geopolitica delle infrastrutture e dei servizi per la connettività. Ci muoviamo in uno spazio di politica internazionale caratterizzato da un elevato grado di instabilità, come testimoniano le drammatiche vicende di questi giorni con la guerra in Ucraina.

Tutto questo cambiamento richiede un maggiore impegno per costruire relazioni più salde tra un'Europa integrata ed un Mediterraneo da integrare. Non ce ne siamo però accorti, e continuiamo a ragionare con le categorie del passato. Questo ragionamento vale per l'Italia innanzitutto, ma anche per l'Europa e per il contesto strategico del bacino del Mediterraneo.

Sin dalle origini della civiltà, i sistemi di trasporto hanno caratterizzato non solo le vicende economiche, ma anche gli assetti strategici delle politiche internazionali. La logistica è nata come arte militare, e solo successivamente è diventata una risorsa manageriale nel capitalismo del ventesimo secolo. L'impero romano ha innervato il suo dominio mediante la costruzione di una poderosa rete stradale che ancora oggi caratterizza l'ossatura delle infrastrutture europee.

Con il tempo la logica della competitività economica si è impadronita del modello di funzionamento della mobilità, piegandolo essenzialmente alle priorità degli scambi commerciali. La dissoluzione dell'impero sovietico ha innescato un ritorno alle origini, rendendo necessaria una nuova centralità della matrice infrastrutturale. E' stata la Cina a rendere evidente questa trasformazione, con la formalizzazione costituzionale del progetto "*One belt one road*".

Aprire nuove vie di comunicazione è tornato ad essere non solo una priorità economica, ma anche un assetto strategico per il posizionamento degli Stati nello scenario della nuova politica internazionale. L'Europa non ha colto questo cambio di passo. Paradossalmente era partita prima delle altre grandi potenze, negli anni Ottanta del secolo passato, con il disegno del "*Trans-european Network*", proposto dall'allora Presidente della Commissione Europea, Jacques Delors.

Le TEN-T sono state però il canto del cigno del vecchio modello basato sul primato dell'economia sulle altre sfere. Si trattava di un progetto chiuso nei confini della Unione, e centrato sulle connessioni tra i sistemi produttivi dell'Europa centrale, attraverso direttrici che avevano il compito di cucire le diverse caratteristiche delle reti secondo standard e criteri basati sulla efficienza e sulla intermodalità.

Il mondo nuovo che è emerso dalla caduta del muro di Berlino si stava muovendo però secondo traiettorie radicalmente differen-

ti, basate sulla globalizzazione economiche e sul multipolarismo internazionale. La “Fortezza Europa” si chiudeva intanto nel suo “splendido isolamento”, basato sulla lenta crescita economica e sulla creazione della moneta unica quale passaggio verso una integrazione poco politica, e orientata prevalentemente dagli interessi industriali di un sistema produttivo fortemente sbilanciato verso settori del passato.

Il modello infrastrutturale che è emerso dal “Trans-european Network” rafforzava l’asse centrale delle connessioni interne lungo le direttrici nord-sud ed ovest-est, avendo a riferimento quella che era stata definita la “Blue Banana”, vale a dire l’addensamento produttivo ed industriale maggiormente vitale per il territorio comunitario.

Restavano scoperti i luoghi maggiormente strategici nel ridisegno delle relazioni internazionali, vale a dire il bacino del Mediterraneo e la struttura della portualità meridionale. Anzi, nell’occasione della crisi del debito sovrano greco, l’Europa è riuscita nel capolavoro politico di consegnare alla Cina il porto del Pireo, che è diventato nel giro di pochi anni uno delle centralità nella riorganizzazione logistica della potenza asiatica, giungendo a concentrare cinque milioni e mezzo di container da poco più di un milione.

L’intera portualità meridionale europea è rimasta un fronte scoperto, mentre la globalizzazione ha costruito una centralità marittima che è tale non solo per la costruzione delle catene del valore industriale, ma anche per la definizione delle sfere di influenza nella nuova geografia strategica e politica.

C’è stato un momento, a metà degli anni Ottanta del passato secolo, che il Mediterraneo è stato il centro di una riflessione comunitaria: è accaduto in occasione dell’ingresso della Spagna e del Portogallo nella Unione. Questa finestra di opportunità è durata lo spazio di un mattino. La caduta del muro di Berlino, pochi anni dopo, ha spostato l’asse dell’attenzione in altre direzioni.

Questa mancata lettura di un mondo in trasformazione ha contribuito alla marginalizzazione dell’Europa nello scenario delle relazioni internazionali. I singoli Stati hanno preferito mantenere il pallino delle proprie individualità, mentre doveva essere evidente che solo una unione politica avrebbe potuto assegnare un ruolo diverso, e più determinante, alla istituzione comunitaria.

L’assenza di una politica estera comune ed il fallimento dei tentativi di creare una politica di difesa coordinata a livello europeo hanno fatto il resto. Non è un male recente: già alla fine degli anni Cinquanta fallì la costruzione della Comunità Europea di Difesa, allora per le resistenze scioviniste di Charles De Gaulle. Oggi, in una realtà enormemente più complessa e più integrata, si aggiungono altre variabili che diventano leve necessarie per contare nel mondo.

Le infrastrutture ed i servizi di connessione costituiscono il cuore della nuova politica in un mondo molto più instabile e molto più incerto. Se ne sono accorti gli Stati Uniti, che stanno tentando di recuperare il tempo perduto con enormi investimenti nelle re-

ti infrastrutturali cominciati nel corso della Presidenza di Barak Obama.

Ma la lezione dei decenni recenti non è stata ancora sufficiente per i Paesi della Unione Europea. Con il *Next Generation EU*, la pandemia ha costretto l'Europa a superare i vincoli monetaristi di Maastricht, facendo ricorso ad una gigantesca operazione di finanza pubblica, mettendo in discussione anche il totem del mancato ricorso ad un indebitamento comune sui mercati.

Sono venute ancora una volta a galla i limiti di un approccio ancora nazionale alle politiche di investimento nelle infrastrutture. Se i regolamenti con i quali è stato varato il *Recovery Plan* stabilivano la possibilità per gli Stati di elaborare progetti congiunti di investimento nelle reti, ciascun governo ha invece presentato il proprio piano in assenza di un coordinamento di natura sovranazionale.

L'Europa si trova oggi nuda alla meta nel crinale di trasformazione che stiamo attraversando. La crisi siriana e quella libica hanno reso evidente che il vuoto mediterraneo della Unione è stato occupato politicamente e militarmente dalla Russia e dalla Turchia.

Queste prove generali hanno ringalluzzito le aspirazioni imperiali di Vladimir Putin: la crisi ucraina va letta come la conseguenza di prove generali che sono state effettuate nel corso degli ultimi anni. I nostri mari vengono solcati dalla marina militare russa, che fronteggia le portaerei americane nel Mediterraneo, in appoggio logistico alla invasione delle Repubbliche del Donbass.

La politica internazionale contemporanea richiede una visione olistica. Le vicende sono tutte interconnesse, e necessitano una capacità di lettura che supera di gran lunga la dimensione dei singoli Stati nazionali. Le infrastrutture sono oggi le basi indispensabili non solo per tessere la trama del consolidamento economico ma anche per posizionarsi nello scacchiere delle influenze internazionali.

Mentre oggi questo è ormai chiaro per quel che riguarda le infrastrutture energetiche, con le conseguenze di dipendenza che rendono oggettivamente l'Europa più debole nei confronti della Russia, ancora manca consapevolezza sul ruolo che giocano le infrastrutture di trasporto ed i servizi di connessione. L'Unione guarda ancora la sua ombelico interno, mentre non riesce a disegnare una rete di mobilità adeguata a sorreggere la sua presenza nel mondo.

Non basteranno certamente le sanzioni, pur necessarie, verso la Russia per stabilire un assetto equilibrato nelle relazioni internazionali tra Europa ed Asia. La Cina in questa fase osserva gli accadimenti, ma ha posto le premesse per una sua presenza attiva nei conflitti e nelle controversie, avendo investito nelle infrastrutture in Africa, ed in particolare in Africa del Nord.

Oggi gli occhi si volgono con preoccupazione ad Oriente per effetto della crisi ucraina. Ma sarà lo spazio mediterraneo a stabilire se l'Europa sarà un soggetto politico, oppure no. Si tratta di recuperare il tempo perduto nel corso di questi decenni.

La relazione tra le due sponde nord e sud del Mare Nostrum costituiscono il cardine di un assetto di lungo termine. Una debolezza europea sul fronte meridionale, anche in termini di infrastrutture inadeguate al posizionamento di politica internazionale, si tradurrà in un ruolo marginale nella partita strategica del ventunesimo secolo.

Sinora l'Europa ha manifestato maggiormente una capacità reattiva rispetto ad un disegno proattivo. Serviranno tre ingredienti per completare un progetto affascinante come quello dell'Unione, nato sulle ceneri della seconda guerra mondiale: politica esterna comune, politica della difesa coordinata, politica delle infrastrutture su scala globale.

La comunità democratica europea futura dipende dalla capacità di combinare queste tre componenti. Le "democrature" orientali hanno lanciato la loro sfida. Non si fermeranno alla crisi ucraina con il risorgente impero russo. Torna di attualità la politica, che oggi passa anche, e forse soprattutto, attraverso investimenti nelle infrastrutture sulle reti e sulle connessioni.

***Pietro Spirito***

## Trent'anni e non li dimostra di Piero Sandulli

Si ricordano, in questi giorni, i 30 anni del fenomeno definito, con enfasi giornalistica, "mani pulite". Quello fu il momento di totale disequilibrio della tripartizione dei poteri, teorizzato da Montesquieu, in quel momento e da quel momento, si è dato vita ad una serie di straripamenti caratterizzati da invasioni di ogni potere in campo altrui. La magistratura mettendosi alla testa di un movimento di "purificazione" seguito (in modo anche discutibile) dalla gente (come il lancio delle monetine all'hotel Raphael) che sperava nella rivoluzione dei codici.

Il Parlamento, con una serie di leggi non più generali ed astratte, ma ad personam, che inseguiva taluni eccessi dei pubblici ministeri, con altrettanti eccessi normativi.

L'Esecutivo che, divenuto autonomo da ogni controllo, ha iniziato a legiferare, sulla base di decreti legge, che, persa la loro caratteristica dell'urgenza, avevano il solo fine di eliminare ogni controllo del Parlamento. Bisogna ricordare che è di quel periodo il monito del Presidente, dell'epoca, della Corte Costituzionale: Ferri, ad evitare il troppo frequente ed immotivato ricorso a quel tipo di normazione che, se è privo del requisito dell'urgenza, integra un ulteriore abuso di potere.

Oggi a distanza di trenta anni, lo stato della cose non è affatto mutato, ma dalla analisi della presente situazione possiamo rilevare che se cambiamenti vi sono stati essi si sono verificati in peggio.

L'Esecutivo ha dovuto cercare il suo vertice, per l'intera attuale legislatura, fuori dal Parlamento ed attualmente è retto da una coalizione della quale è più facile contare le contrapposizioni, che segnalare i momenti di sintesi. Inoltre, non ha perso il vizio dell'eccessivo ricorso alla decretazione d'urgenza, come ha rilevato il capo dello Stato nel recente discorso di insediamento.

Il Parlamento ha visto uno scadimento della sua composizione in maniera preoccupante e la volatilità del voto ci fa oggi trovare di fronte ad un Parlamento che non rappresenta più il Paese è che si è caratterizzato per le migrazioni dei parlamentari, come mai era avvenuto nelle precedenti legislature.

Anche nell'elezione del Capo dello Stato le Camere non hanno saputo far nulla di meglio che costringere il Presidente Mattarella a "subire" un nuovo mandato, dopo aver bruciato autorevoli candidature sull'altare di contrapposizioni spesso interne alle coalizioni di partiti alleati o interne agli stessi partiti.

Ma, la crisi maggiore la sta attraversando la Magistratura e non è crisi di crescita, ma si tratta di un corto circuito nel quale la terzietà del giudice (valore costituzionalmente garantito) è stata persa di vista a detrimento della credibilità di questo potere.

I magistrati si sono dedicati a lotte di potere, dividendosi in correnti, e perdendo di vista il loro compito (quasi una missione) di rendere giustizia nell'interesse supremo dei cittadini, nel nome dei quali è amministrata (art. 101 Cost.).

Dal conflitto tra poteri, scatenato da tangentopoli, si è passati ad una estesa conflittualità interna ai poteri che certamente non fa crescere lo Stato, ma che, soprattutto, allontana i cittadini dalle istituzioni. In questo stato di cose la domanda da farsi non è tanto perché la metà degli elettori non vota, ma come mai l'altra metà continua a farlo?

Vi sono rimedi per frenare questa deriva, resa ancora più grave e preoccupante dalla pandemia? Certamente sì, ma essi presuppongono una profonda e radicale mutazione genetica in ognuno dei singoli poteri.

I – Il Potere legislativo deve, da una parte, crescere di livello ed in partiti politici, che lo rappresentano, debbono cessare di essere autoreferenziali ed aprirsi alla società, riprendendo il loro ruolo di rappresentanza. Una modifica in senso maggioritario con una rappresentanza territoriale diretta può riportare gli eletti tra la gente ed, ad un tempo, garantire la governabilità per legislatura, costringendo i partiti a vagliare candidature di livello e rappresentative per il territorio (quello era lo spirito referendario dei primi anni novanta).

II – L'Esecutivo chiamato a misurarsi con una rilettura della macchina amministrativa che dovrà giovare della informazione per la semplificazione dei procedimenti, da rendere funzionali e di facile lettura ed accesso per i cittadini.

III – La Magistratura dovrà tornare al ruolo che il nome stesso le assegna quello di stare nello strato più elevato e terzo della società, senza mischiarsi con essa, risolvendo, in base alla terzietà voluta dalla Costituzione (art. 25), le liti in tempi ragionevolmente brevi ed utili per dar vita a processi giusti e dovuti (art. 111 Cost.).

Inoltre è necessaria una profonda riforma del sistema elettivo del Consiglio Superiore della Magistratura (elezione e non sostegno, che non è contemplato dall'art. 104 della Carta costituzionale) che possa debellare il correntismo esasperato riportando i giudizi a funzionare da presidio alla tutela dei cittadini restituendo alla giustizia il suo ruolo di ripristino dell'ordine leso e la garanzia, attraverso la sanzione, del ritorno alla legalità.

Nella speranza che l'analisi, ingenerata dai trenta anni di manipolazioni, non sia solo l'occasione per verificare il sostanziale peggioramento della situazione, ma dia vita ad ampi e convinti segnali di ripresa.

Tuttavia, per iniziare la stagione delle riforme, che l'Europa ci chiede e che costituiscono condizione imprescindibile per ottenere i fondi del P.N.R.R., è necessario che i partiti perdano il vizio

di lucrare rendite di posizione sulle riforme, che, invece, vanno fatte con il solo fine di garantire ai cittadini una migliore amministrazione, in grado di farli sentire clienti della cosa pubblica e non succubi di una incomprensibile burocrazia.

Allora, non sarà, forse, il caso di pensare di dar vita ad una nuova Assemblea costituente (terza e tecnica) per porre mano a queste riforme?

***Piero Sandulli***