

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. 2

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

Napoli, la Campania, vola alto e guarda lontano

Le proposte presenti sui quotidiani spaziano da una legge speciale per Napoli, per annullare il grande debito contratto dalle ultime consiliature a interventi per le fasce sociali deboli per la loro sopravvivenza. La musica sia a destra che a sinistra è sempre la stessa! Vogliamo fornire le note per uno spartito diverso.

La realtà ci richiama ad una visione ben diversa, e il ruolo che dovrà assumere la città nel contesto nazionale ed europeo, non può che ambire ad essere la lepre del Mezzogiorno per storia per cultura, per dinamicità; non può che assumere il ruolo di guida di un processo di rinnovamento sociale e culturale capace di farsi carico delle esigenze dell'intero Sud.

Il "Centro Studi Regione Mezzogiorno Mediterraneo EUMED" è la lepre ed ha il dovere etico e morale di intervenire in questo dibattito, al fine di contribuire al riscatto di Napoli e di tutto il Mezzogiorno.

Impegnandosi ad offrire un progetto per far rivivere una Napoli, e farla rinascere dalle proprie ceneri come un Araba Fenice!

Il nostro è un moto d'orgoglio che ci dà forza, tenacia e determinazione.

Come avviene nelle grandi famiglie, dove per errori o anche per congiunture avverse ci si trova in una fase di decadenza, ci si rimbecca le maniche e si impegna a risalire la china; noi siamo chiamati a riportare Napoli fuori dalle tenebre!

Una città che possiede un'anima, e i cittadini allo stesso modo sentono il senso di comunità che consente quella visione comune che porta a far emergere progetti, strategie finalizzate ad uno sviluppo diffuso. La visione comune ha come obiettivo la nascita di una comunità forte e determinata, per competere nella grande arena della politica.

Napoli è stata una grande capitale europea, da qui che bisogna ripartire!

Non è nostalgia del passato, non è un revanscismo borbonico, è lo spezzare le catene che ci tengono legati a una retorica che ci ha tarpato le ali, una retorica che a furia di sostenere la nostra arretratezza ce ne ha convinti al punto che la Società ed il Mezzogiorno ha bisogno di una politica costruttiva e trasparente. Tocca a noi, adesso!

Il nostro progetto nasce con l'istituzione del Centro Studi Regione Mezzogiorno Mediterraneo EU-MED, che considera Napoli il punto di partenza di una nuova visione del Mezzogiorno, in quanto Napoli e il Mezzogiorno sono legati indissolubilmente! Far rinascere Napoli, significa anche far rinascere il Mezzogiorno. Il programma di massima affronta i temi sinteticamente richiamati. La nostra proposta è riportare Napoli nel consesso delle grandi città europee e come tale fare da ponte tra l'Europa e l'Africa attraverso il Mediterraneo con tutti i suoi paesi rivieraschi:

- a) *Portare a Napoli le istituzioni internazionali che rappresentano la cooperazione internazionale, gli istituti che rafforzano gli scambi commerciali, le rappresentanze dei più importanti istituti finanziari.*
- b) *Far nascere collaborazioni tra i nostri atenei universitari con quelli europei mediterranei sostenuti dalle amministrazioni comunale e regionale.*
- c) *Riprogettare l'area della città metropolitana, in funzione del nuovo ruolo che Napoli deve acquisire.*
- d) *Identificare all'interno dell'area metropolitana le aree dove creare insediamenti internazionali, con nuovi spazi da attrarre i "core business" delle grandi multinazionali.*
- e) *Rimodellare l'architettura di Napoli e l'urbanistica della città metropolitana. Potenziare i sistemi di trasporto e di collegamento, primo tra tutti l'aeroporto e il porto che sono le porte del mondo.*
- f) *Per un'area metropolitana come quella napoletana è importante rapportarsi alle istituzioni, in primis regionali. Ciò comporta creare autorevolezza della istituzione Comune di Napoli.*
- g) *La cultura va potenziata con iniziative tese alla riscoperta dei valori del passato che oggi sono d'attualità, ma poco conosciuti al grande pubblico e Palazzo Fuga può divenire il centro per la cultura europea e punto di confronto con la cultura mediterranea.*

Rocco Giordano

Da dove ripartire!

La stazione di “porta” di Afragola, come abbiamo più volte sottolineato, ha avuto tanti “padri naturali”! Essa è stata concepita grazie alla legge n°34 del 1993 (che abbiamo scritto dalla prima all’ultima parola). Troppo tempo è trascorso.

Nel frattempo, grazie agli investimenti che sono stati previsti per le infrastrutture in Campania, prende corpo la funzione “vera” della stazione di Afragola che è, in primis, quella di alleggerire il peso del nodo ferroviario di Napoli per portarlo verso l’esterno, appunto alla stazione di “porta” di Afragola che diventa così non solo la stazione ferroviaria regionale più importante della Campania, ma consente il rilancio della rete ferroviaria del Mezzogiorno per la direttrice Tirrenica e per quella Adriatica con il collegamento Napoli-Bari.

Il ruolo della stazione di porta di Afragola

La stazione AV Napoli-Afragola costituisce al giorno d’oggi un punto strategico della mobilità ferroviaria nell’hinterland napoletano. È stata inaugurata nel giugno del 2017, per un progetto che risale a quasi 25 anni fa. Infatti *Norme e procedure per l’attuazione del Piano Regionale dei Trasporti*, pianificava il futuro disegno della rete ferroviaria della regione Campania e del Mezzogiorno. Questa legge si compone di 13 articoli con allegato il testo del Piano Regionale dei Trasporti, elaborato del CSST.

L’idea di una stazione nuova, nasce dal momento in cui il nuovo assetto della rete ferroviaria prevedeva una nuova stazione sulla linea Alta velocità. Per un servizio per l’intera area urbanizzata della Campania potendo collegare i 5 capoluoghi campani.

La stazione di Afragola aveva anche l’obiettivo di connettere il Mezzogiorno al Nord Italia al resto dell’Europa e al Mediterraneo. L’importanza di questa stazione non concerne solo la Campania ma tutte le regioni limitrofe, ossia Calabria, Puglia, Molise, Basilicata, e anche la Sicilia. In quest’occasione, vennero coniugate per la prima volta le infrastrutture dei trasporti con le economie del territorio con una visione di riassetto organizzativo che necessitava anche il risanamento economico-finanziario delle aziende di trasporto pubblico locale. Era previsto che questo progetto modificasse anche le relazioni industriali delle aziende. L’intento era quello di bilanciare gli organici delle diverse funzioni aziendali e creare un fondo per la mobilità per i dipendenti delle aziende pubbliche di trasporto per il risanamento del settore attraverso le giuste competenze.

Il progetto della stazione di Afragola prende forma nel 2003, 10 anni dopo la sua elaborazione. Il 4 novembre dello stesso anno fu affidato ufficialmente il progetto della stazione a Zaha Hadid architetto e designer anglo-irachena. Poco tempo dopo l’affidamento dei lavori, il cantiere fu bloccato. Per una serie di difficoltà di varia natura nel 2014 fu pubblicato il bando che prevedeva la conclusione dei lavori entro 18 mesi. Quindi a febbraio

2015 i lavori ripresero, per poi concludersi nel giugno del 2017, quando il 6 dello stesso mese fu inaugurata la stazione Napoli-Afragola ed il giorno 11 avviato il primo treno in partenza per Roma. All'inaugurazione della stazione era presente anche il Presidente del Consiglio Paolo Gentiloni. Il comitato Rivista Sistemi di Logistica si è battuto non poco per un'opera che aveva da sempre sostenuto mediante l'inserimento della stessa nel Piano Regionale dei Trasporti approvato nel 1993. Per questa occasione il sindaco Tuccillo annunciò che la stazione sarebbe stata intitolata alla memoria dell'architetto Zaha Hadid, morta un anno prima.

La struttura della stazione

“Il ponte attraversa i binari, si piega alle due estremità per assumere la forma di una S rovesciata e si inserisce in diagonale nella serie di linee parallele presenti nel terreno”, è così che una nota del progetto di costruzione della stazione AV Napoli Afragola descrive il complesso ferroviario, sottolineando quello slancio verso il dinamismo che da sempre ha caratterizzato la visione dell'archistar anglo-irachena Zaha Hadid (1950-2016), mente di quest'opera certamente originale di sapienza progettuale, non solo finalizzata alla bellezza ma anche alla funzionalità. La stazione è stata concepita come un ponte sinuoso sospeso sui binari che si innalza gradualmente dal piano del ferro con un'altezza pari a 9 m, per poi inclinarsi alle estremità e regalare la vista, nella parte più alta, del Vesuvio in lontananza. Con uno sviluppo longitudinale di circa 400 m e una superficie superiore a 30.000 m², la stazione si contraddistingue per l'andamento dinamico della copertura, che ricorda un moderno treno in corsa, composta da grandi vetrate sostenute da pareti d'acciaio e calcestruzzo che ricoprono oltre 5.000 m². Questi “pannelli intelligenti”, detti shader, sono in grado di recuperare energia e, allo stesso tempo, di diffondere e controllare l'ingresso della luce solare diretta; essi ricoprono la sala principale, che si sviluppa come una lunga e continua passerella, progettata per facilitare la visuale verso le piattaforme dei binari in basso e l'area commerciale in alto. L'idea del ponte è nata proprio dal desiderio di rendere la passerella abbastanza larga per collegare le varie banchine, fino a trasformarla nella principale galleria passeggeri della stazione. Gli accessi alla stazione, sistemati sulle estremità est e ovest del ponte, permettono di raccogliere e di incanalare i flussi della clientela attraverso le aree commerciali verso il nodo centrale della sala passeggeri, dove sono sistemate la biglietteria e la sala d'aspetto. Una soluzione messa a punto per favorire la nascita di un flusso di attraversamento pedonale univoco, capace di intercettare le attività che prendono forma nella galleria commerciale che troviamo al piano superiore; e per dare continuità al paesaggio e alla rete viaria, facilitando i tempi di scambio dei passeggeri in transito. Il rivestimento esterno della stazione, di circa 20.000 m², è realizzato in CorianDuPont, materiale scelto per le sue ele-

vate prestazioni in relazione alle condizioni atmosferiche e all'esposizione agli agenti chimici. Tale alternanza, tra la trasparenza delle vetrate e le pareti opache, crea un vincente effetto di continuità. Per identificare la qualità degli spazi interni, l'immagine evocata da Zaha Hadid è quella di un *"fiume che ha scavato il suo letto attraverso la solida roccia. Al centro scorre l'elemento dell'atrio con la sua fluida copertura vetrata. Entrambi i lati del canyon sono erosi dai flussi del traffico"*. Distribuiti su due livelli, gli interni si dividono tra l'atrio, dal quale si accede direttamente ai binari, e la galleria commerciale. La stazione presenta inoltre una superficie esterna di circa 150.000 m² caratterizzati da aree verdi, un parcheggio per circa 1.400 auto, e 53 posti dedicati a taxi e kiss&ride che beneficiano anche di una corsia dedicata. Sono previsti 15 stalli per la sosta degli autobus urbani ed extraurbani. Inoltre si prevede anche la realizzazione di un parco naturalistico tecno-logico, di attrezzature per lo sport e di un grande centro espositivo.

Tipologia di traffico

La stazione AV Napoli-Afragola si contraddistingue oggi per i costanti flussi di traffico che, quotidianamente, la pongono al centro della vita di moltissime persone, indipendentemente dalla loro classe sociale, ne usufruiscono studenti, pendolari e viaggiatori occasionali. Stando ad alcuni dati recepiti tramite il Gruppo Pendolari AV Napoli-Afragola-Roma, ossia un comitato di lavoratori che usufruisce di questo servizio ferroviario in Campania, nazionali in generale, possiamo affermare che la stragrande maggioranza dei fruitori dell'AV Napoli-Afragola è riscontrabile nella Pubblica Amministrazione; infatti Ministeri, membri di istituti pubblici, enti di ricerca e scolaresche costituiscono circa la metà della mobilità totale. Il restante 50% dei flussi in movimento è caratterizzato dagli spostamenti di professionisti, quali potrebbero essere manager, avvocati e, più in generale, uomini in carriera, nonché dipendenti del comparto industriale, quali potrebbero essere operai e impiegati che si spostano con mezzi ferroviari.

Soffermandoci sui dati ottenuti dagli studenti dell'Università degli Studi di Salerno che, il 19/12/2018 (ante pandemia) si sono recati sul posto per condurre un'indagine ben più approfondita "in loco", i risultati corrispondono pienamente a quelli fornitici dal Gruppo Pendolari AV Af.Ro. a proposito delle tipologie di utenti che costantemente utilizzano il servizio AV;

Per quanto concerne, il raggio degli spostamenti collocati in un ambito spaziale, ne deriva che i pendolari si spostano prevalentemente da Napoli a Roma e viceversa, e meno frequentemente verso altre città del Centro e Nord-Italia, quali Bologna, Firenze, Udine, Torino. L'altra faccia della medaglia è costituita da viaggiatori occasionali e turisti, provenienti dall'hinterland napoletano o dal resto della Campania, in particolare Caserta e Benevento, e meno assiduamente da città fuori regione, quali potreb-

bero essere Isernia, Campobasso, o località lucane, vedi Potenza. Abbiamo, in secondo luogo, cercato di cogliere le motivazioni alla base di tali spostamenti e ne deriva che le principali sono: lavoro, studio, svago, vacanza, rientro nelle località d'origine e visite ai familiari in occasione delle festività. Infine, in ultima analisi, sarebbe doveroso da parte nostra porre l'attenzione sulla copertura del servizio ferroviario nell'arco di una qualsiasi giornata feriale, nonché quelle festive, e, più nello specifico, sulle distinte fasce orarie che le costellano, in modo da estrapolare un quadro complessivo circa l'efficienza di questa stazione ed elaborare, eventualmente, piccoli accorgimenti e miglioramenti da apportare. Stando alle fonti evinte è possibile osservare che la fascia oraria che va dalle 6 alle 8 nei giorni feriali, è animata soprattutto da lavoratori provenienti dal Nolano, dal Casertano e dal Beneventano, diretti verso Roma; sono sempre questi ultimi a prevalere sulle restanti tipologie di viaggiatori, nella fascia che va dalle 17 alle 19, poiché essi intraprendono il percorso inverso, rientrando nelle località d'origine, dopo essere partiti da Roma. In fin dei conti, è facilmente desumibile che sono i giorni feriali ad accogliere il maggior numero di flussi in entrata e in uscita, con 600 abbonamenti mediamente, mentre i giorni festivi, quindi le domeniche e le varie ricorrenze e festività registrano un notevole calo di viaggiatori, i quali si attestano sui 300, e si spostano principalmente per svago o vacanza. Quello che è certo è che la stazione di Afragola consentirà in futuro di riportare alla funzione metropolitana il ruolo di Napoli; e la stazione di Afragola assumerà una funzione nazionale ed internazionale!

La prospettiva

A distanza di 30 anni grazie alla visione che si ha di nuova area metropolitana, abbiamo sottomano la mappa delle ferrovie metropolitane regionali con la nuova linea 10 che collega la stazione di Cavour con la stazione di Afragola e le stazioni di Foria-Ottocalli, Leonardo Bianchi e Di Vittorio (interscambio con le linee Secondigliano- Napoli Centrale) per poi proseguire verso Afragola con le stazioni di Casavatore, Casoria centro e quelle di Afragola. Quello che vogliamo sottolineare è che:

- La linea 10 non sia impostata come la linea 1 della metropolitana. Belle stazioni ma senza treni!
- Che ci sia la possibilità di una rigenerazione urbana sia dal punto di vista dell'architettura che del territorio;
- Che si recuperino i progetti e finanziamenti in una logica nuova come previsto per Palazzo Fuga ed il collegamento dei due musei: quello Archeologico ed il Museo di Capodimonte.



Rispetto ai tre punti evidenziati. Alle esigenze da soddisfare devono rispondere con i nuovi criteri da adottare come:

- Procedure nuove di pianificazione sistemica;
- Le strategie infrastrutturali non siano solo opere ma soprattutto politiche di gestione dei servizi innovative.

Rispetto alle procedure di pianificazione richiamiamo quanto sosteniamo da tempo: il rapporto equilibrato tra accessibilità e territorio.

Economia digitale

Una regolamentazione da innovare

Rodolfo De Laurentis

Conosciamo l'Autore, quando da giovane, seguiva in Confindustria il Prof. Felice Mottillaro, che si intendeva, e come, di economia industriale. Attento ai processi, mai sopra le righe, ha avuto molteplici esperienze di tipo politico essendo stato rappresentante per due legislature di partiti di Governo.



Un manager attento sia nella gestione delle aziende pubbliche e private, pronto all'ascolto. Ha capito per primo che il sistema economico avviato ha bisogno di regole, in particolare per economia digitale di cui si occupa, infatti inserisce il sottotitolo che dice -Una regolamentazione da rinnovare-. Dopo aver contestualizzato e inquadrato quello che avviene nelle economie di altri Paesi, dalla

pagina 107 in poi, tratta l'argomento, sia in ordine al ruolo dell'Antitrust sia in ordine Sharing Economy. Infatti scrive l'Autore -I mercati in cui competono le aziende digitali sono spesso caratterizzate da esternalità di rete. Il fenomeno nel quale un valore di un determinato bene è quanto più grande quanto maggiore è il numero delle unità vendute-. Il processo di regolamentazione non è semplice perché in una economia globale, quello che manca sono appunto le regole finalizzate a regolare i mercati, che come abbiamo scritto sono diversi e con regole diverse. Mancano organizzazioni che possono avere potere di intervento su scala globale! L'Autore tratta inoltre il percorso di interventi per quanto riguarda la Sharing Economy e i profili critici regolamentativi. Infatti il capitolo sesto è tutto finalizzato alla trattazione di questo tema. Noi siamo convinti che l'economia digitale, nei prossimi anni, può aumentare enormemente l'efficienza delle imprese; qualche dubbio ci sorge sulla tempestività con cui la Pubblica Amministrazione saprà approfittare per considerare sul piano della programmazione una economia di sistema con largo utilizzo della digitalizzazione. Il PNRR è una opportunità che dà la possibilità, attraverso le sei missioni previste, di raggruppare le 16 componenti coerenti e funzionali a realizzare gli obiettivi economici che sono assegnati. Le componenti a loro volta si articolano in 48 linee di intervento per progetti trainanti ed omogenei. In questa impostazione occorre saper ritrovare i progetti omogenei e coerenti. Una raccomandazione, nella riscrittura del PNRR, in fase di monitoraggio: bisogna avere grande attenzione alla economia digitale perché, come scrive l'Autore, bisogna ritrovare lo spirito di cambiamento, non solo sul piano geo-economico ma anche in quello geo-politico. È ne-

cessario avviare una politica economica non più per settori, ma di sistema e l'economia digitale è il link necessario ad avviare una fase nuova che abbiamo definito "rigenerazione dell'economia" attraverso i distretti economici. Solo in questo modo si è capaci di esaltare la glocalizzazione, occorre anche ritrovare un modello di Governance più incisivo che sappia cogliere gli interessi delle multinazionali, ma anche quelli degli utenti! Non è facile. Mutuiamo la sintesi dell'Autore in ordine all'obiettivo del volume - **Non è quello di fornire una risposta a tutti i quesiti sollevati dalle economie digitali ma è quello di ribadire la necessità di una sua regolamentazione in un mercato globale-**.

Il volume è 169 pagine corredato da un'ottima bibliografia.

Rocco Giordano

L'illusione liberista

Critica all'ideologia di mercato

Andrea Boitani

Il titolo e il sottotitolo del libro di Andrea Boitani "L'illusione liberista – Critica all'ideologia di mercato" danno entrambi l'idea che l'Autore, avendo sostenuto per anni l'economia di mercato, faccia un'analisi dettagliata delle sue tesi. Soprattutto nei primi 4 capitoli, dove affronta un tema che noi andiamo sostenendo da anni, e cioè che la globalizzazione senza regole diventa "preda" dei cicli economici che si succedono nel tempo.



Gli studi degli ultimi anni ci hanno portato a sostenere che i cicli economici durano mediamente non più di tre anni e mezzo; è stato così per la crisi energetica, la crisi finanziaria, la crisi sanitaria, non ultima la crisi che stiamo vivendo che è di tipo geo-politico. Dalla pagina 43 fino alla fine del sesto capitolo ritroviamo un'analisi puntuale, che da raffinato economista qual è, analizza nel dettaglio le ragioni della sua tesi,

soprattutto quando, cita il manifesto che alcuni economisti sottoscrissero per dubitare degli effetti che si sarebbero avuti con la politica del Recovery Plan che Barack Obama lanciò nel 2009 per una ripresa dell'economia americana. Il manifesto inizia così "Nonostante si scriva che tutti gli economisti siano keynesiani e che tutti siano a favore di un maggior peso dello Stato, noi sottoscrittori non crediamo che aumentare la spesa pubblica sia il modo per migliorare la performance economica di uno Stato".

Da qui l'Autore sostiene una sua teoria, che noi condividiamo, che sono le regole che devono accompagnare la teoria economica; quella Keynesiana, a nostro avviso, va relativizzata e se noi mutuiamo l'occhiello di pagina 43 che recita "Le regole d'oro è che non ci sono regole d'oro (citazione di George Bernarde Shaw) perché le regole sono statiche!

Dipanando le varie teorie economiche e i loro sostenitori, l'Autore vuole dimostrare che il mercato liberista, se lasciato a se stesso, non può creare le migliori opportunità, soprattutto in un momento in cui la globalizzazione sta cercando un nuovo ordine geo-economico e geo-politico, o quanto meno sta tentando di ridisegnarlo. Questa è la nostra convinzione, anche se sono le idee e non gli interessi costituiti a essere pericolosi nel bene e nel male, come dice l'Autore, mutuando la tesi Keynesiana. La convinzione per Federico Caffè è che la "scienza" è una continua distruzione critica e non un monotono dipanare il filo che può trarsi da

un unico bozzolo. Infatti L'Autore, allievo di Federico Caffè, all'ottavo capitolo scrive "Al posto delle conclusioni" e si pone una serie di domande a cui da delle risposte - più difficili da argomentare sul piano dell'economia- per i temi che non sono ancora definiti sul piano delle scienze economiche. Sono tutte domande che si pongono gli addetti ai lavori e lo stesso Autore prova a rispondere alle domande e osservazioni emerse nelle tante discussioni a distanza che ha avuto con i lettori.

Quello che emerge nella lettura del libro, come tema ricorrente, è il fallimento del mercato. Noi aggiungiamo che se non ci sono regole per governare questi mercati così diversi che stanno creando più criticità di quanto siamo in grado di analizzare sulla base delle scienze economiche consolidate. Da pagina 159 a 177 sono tutte riflessioni ad alta voce che fa l'Autore. Interessante!

Rocco Giordano