

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. 3

Giugno 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

Verso Sud: i 10 messaggi chiave commentati

Abbiamo letto i 10 messaggi chiave che emergono dal libro bianco presentato a Sorrento al convegno del 13/14 maggio dallo European House Ambrosetti e, organizzato dal Ministro per la Coesione Territoriale dal titolo "Verso Sud". Il Ministro Carfagna sta cercando "disperatamente" di dare un impulso diverso al Mezzogiorno nei prossimi anni ricollocandolo nel bacino del Mediterraneo in una posizione geo-economica e geo-politica più strategica rispetto al Mediterraneo d'Europa.

Bisogna però dire che il Mezzogiorno d'Italia non è uguale al Mezzogiorno di Spagna e Grecia, ne tanto meno a quello dei Balcani, nonché della Turchia e non è poco!

Abbiamo riletto più volte i 10 punti chiave che vengono sottolineati in quanto non eravamo convinti che l'Italia e il Mezzogiorno oggi avesse tutte quelle potenzialità evidenziate da Ambrosetti e che la nostra preparazione non fosse sufficiente a capire il senso di ottimismo che traspare dal rapporto, valutato in base a indicatori di performance che probabilmente nel corso degli studi avevamo sottovalutato.

Abbiamo una certezza però "il Mediterraneo nel processo globale che stiamo vivendo sarà lo spartiacque tra l'Occidente e l'Oriente" e nei prossimi anni sarà determinante per il futuro assetto globale, sotto il vincolo che se non riusciamo a trovare nuove regole, il futuro sarà certamente più incerto di quello attuale.

Nel corso degli anni questi aspetti sono stati affrontati con analisi di campo e ricerche mirate che vengono sottolineate in modo che il lettore abbia la possibilità di partecipare al dibattito che c'è tra l'ottimismo di European House Ambrosetti e la Giordano Editore.

Siamo d'accordo sui 10 punti che vengono evidenziati ma è necessario che ci siano azioni puntuali per poterli conseguire.

L'iniziativa "Verso Sud: La strategia europea per una nuova stagione geopolitica, economica e socio-culturale del Mediterraneo" adotta un punto di vista innovativo per guardare al Sud Italia, identificare una nuova visione e agenda di sviluppo e, conseguentemente, modificarne il paradigma: da fanalino di coda d'Europa a snodo strategico e piattaforma di connessione per l'Europa nella macroarea di riferimento del Mediterraneo e del Mediterraneo Allargato.

Rispetto al punto che riprende il Mediterraneo Allargato non è la soluzione ai problemi, è una diagnosi possibile ma non certamente la terapia rispondente ai bisogni che vengono evidenziati. Questo perché fare l'analisi su 45 paesi è diverso che fare un'analisi su 22 Paesi dell'Unione Europea, dell'Area Balcanica e del Medio Oriente. È scritto infatti:

L'obiettivo è di inquadrare il Sud Italia rispetto alla regione di riferimento del Mediterraneo e valutarne la performance in termini di attrattività e competitività, The European House – Ambrosetti, ha realizzato un'analisi socioeconomica dell'area per comparare, in chiave innovativa, il Sud Italia con i Paesi del Mediterraneo e tre aree benchmark (media della sponda Nord del Mediterraneo, della Sponda Sud e del Mediterraneo Allargato) lungo 4 domini di analisi: economico, sociale, energetico e dell'innovazione. L'analisi ha studiato 22 Key Performance Indicator (KPI) per 42 Paesi e 20 Regioni su un orizzonte di 10 anni per un totale di oltre 13.600 informazioni censite. L'analisi non ha carattere di esaustività, ma vuole rappresentare un censimento di dati rispetto ai quali elaborare indirizzi e proposte tematiche per la valorizzazione del contributo del Sud Italia al rafforzamento del Paese e dell'Europa.

Le analisi socio economiche sul Mediterraneo Allargato consentono di ottenere risultati performanti rispetto a quello su 22 paesi in quanto le aree sono completamente diverse e gli elementi di analisi non sono uguali a quella della prima analisi. Infatti è scritto e detto:

Una strategia di sviluppo di un territorio che risulti efficace non può prescindere dalla definizione di una visione di medio-lungo periodo e dal fatto che, coerentemente con quest'ultima, siano compiute scelte mirate, concrete e integrate in campo economico, sociale e di organizzazione del territorio stesso. Secondo il modello metodologico di The European House Ambrosetti, la visione indica il percorso da intraprendere e il futuro orientamento del territorio in termini di indirizzi strategici di sviluppo. Ogni territorio deve creare un posizionamento ("identità") forte, investendo in attività produttive, competenze e strumenti di governance e comunicazione che garantiscano una fonte di vantaggio competitivo strutturale e difendibile nel tempo. In sintesi, la

visione è quindi la prefigurazione di ciò che un territorio intende diventare e del suo modello di sviluppo, basato su priorità condivise, la sua vocazione e una o più competenze distintive.

Per avere una visione non basta mettere mano alle dichiarazioni necessarie per raggiungere gli obiettivi. Non basta citare la posizione strategica dell'area ma bisogna saper conquistare i mercati. Questo punto è così descritto:

L'Economia del Mare rappresenta già oggi un comparto particolarmente rilevante per il Sud Italia. Questo macrosettore economico incide sul Valore Aggiunto del Sud Italia per il 4,4% contro il 3% a livello nazionale. Allo stesso modo incide per il 5,7% degli occupati e per il 4,6% del totale delle imprese, contro un peso a livello nazionale rispettivamente del 3,5% e del 3,4% al 2020. L'Economia del Mare nel Sud Italia registra un moltiplicatore economico pari a 1,8 (che raggiunge il 2,8 per il sub-settore della movimentazione di merci e passeggeri).

Su questo punto abbiamo scritto a fine anno, infatti sistemando le carte ci è balzato agli occhi la quantità di soggetti che definiamo stakeholders che hanno competenze e responsabilità sui porti. Elenkarli tutti è complicato. Quello che ci lascia perplessi non è tanto la quantità di soggetti che operano all'interno dei porti ma le responsabilità dei principali soggetti che operano nell'ambito portuale, che ovviamente cercano di esercitare il potere a loro concesso dalla legge di riforma delle autorità portuali! Il legislatore nazionale, spinto dalla necessità di procedere ad una sostanziale apertura al mercato dell'ormai sclerotizzato sistema della portualità italiana, pressato dal diktat della Corte di Giustizia, rivolse la sua attenzione al mondo anglosassone nel quale già da decenni si erano affermati modelli organizzativi totalmente diversi da quelli presenti in Italia.

Tali modelli, nello spirito del più classico pragmatismo anglosassone, erano orientati:

- a) alla più spinta imprenditorialità, nell'ottica del raggiungimento della massima efficienza, della ottimizzazione del rapporto costi/benefici;*
- b) alla competizione e della concorrenza più aperta;*
- c) al continuo confronto offerto dal mercato.*

Il Sud Italia può diventare protagonista della green transition e delle nuove rotte dell'energia nel quadro Euro-Mediterraneo: è infatti il "serbatoio" di rinnovabili del Paese, già oggi produce il 52,3% della quota nazionale di eolico, solare e bioenergie e può offrire un eccellente contributo al raggiungimento dei target di decarbonizzazione. Il Sud ha inoltre un ampio potenziale di risorse anche in ambiti e tecnologie nascenti o in forte sviluppo, come l'idrogeno e

l'energia rinnovabile connessa al moto ondoso. Con riferimento a quest'ultima le aree con il più alto potenziale di energia dalle onde sono le coste occidentali della Sardegna e della Corsica e il Canale di Sicilia. Al tempo stesso, però, in Italia il ritardo medio per autorizzare un impianto rinnovabile è di quasi 6 anni, che si vanno ad aggiungere ai 2 anni previsti dalla legge a causa della complessità normativa, alla quale il Governo Draghi ha inteso porre rimedio attraverso un recente Decreto Legge. Le imprese italiane sostengono, infine, i costi più alti d'Europa per ottenere l'autorizzazione di un impianto rinnovabile.

Il cambiamento climatico è uno dei punti che le giovani generazioni hanno tra le loro priorità però i giovani ricercatori si trovano di fronte un muro "che non riescono a superare" per la mancanza di regole e di linee guida unitarie per poter superare quello che noi abbiamo trascurato per anni. Ci piace qui richiamare l'articolo del Prof. Francesco Attaguile che viene riportato.

"Il prof. Cariola ha finalmente sollevato il pietoso velo che da tre quarti di secolo viene mantenuto sulle vere ragioni che hanno finora impedito lo sviluppo della regione Sicilia del Mezzogiorno. Essendo un costituzionalista, ha messo in luce soprattutto le inadempienze della Regione "speciale" nell'adeguarsi alle mutate esigenze di governance territoriale dal 1946 ad oggi : evoluzione di economia e società, scolarizzazione, U.E., ritardi del Mezzogiorno e sviluppo del Mediterraneo, comunicazioni e globalizzazione, etc. Oggi è un altro mondo.

Ha anche giustamente richiamato Sturzo e ricordato che l'autonomia, insieme alla sussidiarietà, deve riguardare tutti i territori e non solo porzioni "privilegiate".

Ci auguriamo che questo intervento avvii un dibattito serio sul problema della redistribuzione dei poteri in Italia e in Europa, che avrebbe dovuto vedere la Sicilia capofila per proposte e iniziative, mentre invece è prevalsa la "retorica dello statuto", autoreferenziale e velleitariamente rivendicazionista. Di fronte al settantacinquennale fallimento di questa autonomia va rivisto radicalmente un istituto nato per promuovere e finito per frenare, partito come avanguardia e precipitato in fondo a tutte le classifiche. E dopo oltre un cinquantennio di (mal) funzionamento anche delle Regioni ordinarie, il tema di una nuova governance territoriale riguarda tutto il territorio nazionale, basti guardare alle inefficienze regionali nella gestione della pandemia, ma soprattutto nel Mezzogiorno si richiede un cambio di marcia in termini di efficienza delle pubbliche amministrazioni e di ricostruzione della credibilità delle classi dirigenti (non solo politiche). E non bastano le ricorrenti auto-miniriforme, che annunciano cambiamenti gattopardeschi perché nulla cambi. Per liberare Sicilia e Mezzogiorno dalle clientele politico-burocratico-corporative, che ne soffocano il ruolo europeo e globale, occorre scardinare gli as-

setti attuali con uno “smembramento” che rompa le cortecce stratificate dei poteri, fra essi solidali per garantirsi reciprocamente la sopravvivenza. Così le energie più vive, come i giovani, sono costrette a fuggire, per esprimersi altrove a favore di altri sistemi, mentre ci scavalca la grande opportunità dello spostamento verso sud dei baricentri della crescita globale. Realizzarlo non è utopico - anche se sogno e utopia sono l'anticamera dei grandi progetti innovativi - perché basta guardarsi intorno meno presuntuosamente e individuare i modelli che funzionano.

Viene spesso indicato in Italia quello trentino-altoatesino, in cui già da tempo si sperimenta con successo una formula che, più recentemente, la benemerita Società Geografica Italiana ha ridisegnato per la Presidenza del Consiglio, al termine di un'accurata ricognizione della nuova realtà socio-economica dei territori. Essa prevede la fusione delle 20 regioni e delle oltre 100 province in 36 Dipartimenti regionali con potere legislativo, elidendo effettivamente un livello e avvicinando le istituzioni ai territori. In Sicilia ciò significa - secondo l'autorevole e documentata proposta - tre Dipartimenti regionali, di cui uno realizza la “Regione dello Stretto” intorno all'area metropolitana di Messina-Reggio, necessariamente unite dal “ponte del Mediterraneo”. I Consigli elettivi dei tre Dipartimenti si riunirebbero ogni tanto congiuntamente per deliberare sui programmi comuni, proprio come a Trento e Bolzano con le sedute congiunte dei due Consigli delle Province Autonome. Per assicurare il necessario coordinamento, interloquire meglio con l'U.E. e con gli altri Paesi membri, al centro ed in osmosi fra Europa e vicinato mediterraneo, occorre completare il nuovo assetto istituzionale multilivello con la Macroregione Mezzogiorno.

Questi sono gli interventi che rompono il sistema, ribaltando il tavolo dei “signori dell'autonomia” (invece di mantenerlo, cercando di accomodarcisi), come quelli che avevano realizzato il “sistema Montante” e quelli che ora manovrano il balletto delle candidature, avanzate e ritirate come merce di scambio, servendosi come se non fossero esse stesse un servizio. Nè c'è da aspettarsi che il “sistema” si riformi da se, cioè che i capponi deliberino il Natale, ma occorre che la svolta parta dal basso, per tornare ad essere apripista, anticipando e non più subendo una riforma nazionale.”

Francesco Attaguille

Le infrastrutture rappresentano oggi un nodo critico per il Sud Italia. Con riferimento a quelle fisiche e di mobilità, nonostante una dotazione di rete spesso sopra la media, le Regioni del Sud sono ad esempio penalizzate dall'assenza di servizi ferroviari su quelle stesse infrastrutture. Inoltre, gli attuali modelli di valutazione degli investimenti infrastrutturali non considerano la potenzialità trasformativa dello sviluppo infrastrutturale sull'intera economia in termini di attrattività, competitività dei territori e attivazione economica, inoltre spesso trascurano la necessità di garantire i servizi e non solo infrastrutture fisiche. Nell'attesa che si realizzino gli investimenti previsti nel PNRR, anche l'intermodalità è poco sviluppata, nonostante sia cruciale per un'affermazione del Sud Italia come cerniera di connessione tra Europa e Sponda Sud e per il successo delle ZES come leva di rilancio per il Sud. Tra i porti del Sud, solo 7 su 34 sono collegati all'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale (pari al 21% del totale, contro una media del 37% in Italia e del 71% nel Centro Nord). Tra i porti Core del Sud (ovvero i nodi principali al centro della rete europea TEN-T), ve ne sono 5 (su 7) non collegati all'infrastruttura ferroviaria. Al Sud Italia sono peraltro presenti solo 5 interporti contro i 16 del Nord Italia.

Il punto tratta come cardine di crescita e competitività del Sud Italia il sistema delle infrastrutture sia fisiche che immateriali e il miglioramento dell'efficienza di un territorio sia per i viaggiatori che per le merci sono tendenze strutturali che si esprimono nella massima attenzione al rapporto tempo/qualità/prezzo del trasporto e i due richiami che abbiamo sempre fatto sono:

- *Il finalismo economico dei trasporti e sue dinamiche evolutive per sottolineare la necessità di spostare l'ottica delle valutazioni dalla distanza al tempo dello spostamento come elemento di prestazioni essenziali del sistema e dal prezzo della prestazione di trasporto al suo contenuto di servizio come elemento essenziale dell'incontro domanda-offerta;*
- *La logica delle connessioni di rete per affrontare il nodo delle politiche infrastrutturali focalizzando l'attenzione sulla relazione economica tra accessibilità e crescita in una gerarchia dei sistemi infrastrutturali calibrati per focalizzare in modo puntuale le politiche di sviluppo.*

Quello che è importante sono le interazioni tra trasporti e territorio. Nel quadro degli orientamenti strategici volti a sostenere il processo di crescita economica del Paese, attenuandone gli squilibri, si colloca innanzitutto quello di una maggiore qualificazione della spesa pubblica che tenga conto in via primaria dei problemi posti dalle tendenze demografiche e dalle differenze territoriali che esse manifestano oggi perseguendo l'obiettivo di parificare i livelli di vita tra le varie parti del territorio, pur favorendo la coesistenza di modelli diversificati.

Strumentale al conseguimento di questo obiettivo è la garanzia di una più ampia mobilità della popolazione, come pure delle merci e delle informazioni tra le varie parti del territorio. Garanzia che implica di utilizzare i trasporti come strumento che concorre a risolvere anche problemi dello sviluppo economico e territoriale che non necessariamente si manifestano come problemi di traffico e presuppone uno più stretto coordinamento con la politica territoriale.

Sulla base di questa diagnosi si affrontano alcuni temi strategici derivanti da un incrocio diretto tra i problemi interni al settore dei trasporti e quelli più generali della politica del territorio. In primo luogo l'abbandono di un approccio settoriale della politica dei trasporti, concentrato sull'obiettivo di soddisfare la domanda in atto, trascurando di considerare gli effetti che l'offerta finisce per esercitare sull'orientamento dello sviluppo economico e, quindi, della domanda futura. Piuttosto che favorire i grandi assi di trasporto che collegano i centri maggiori occorre migliorare la connettività del sistema, creando reti di interdipendenza che consentono di intensificare le reciproche interazioni come condizione per attenuarne la dipendenza dalle grandi città.

La necessità di sostenere politiche volte al rafforzamento della connettività interna dei sistemi locali di trasporto si sostanzia essenzialmente:

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

Questi orientamenti impongono, da parte delle autonomie locali, azioni più incisive e «mirate» laddove si è avuto un progressivo abbandono delle politiche urbane e lo sviluppo del fenomeno urbano continua ad essere percepito come una serie disgiunta di settori di intervento. In particolare manca il coordinamento tra importanti interventi settoriali, quali gli investimenti nelle grandi infrastrutture urbane, la ristrutturazione dei centri metropolitani e le politiche dei trasporti. Occorre invece che la politica territoriale adotti una visione d'insieme che consideri le città per il loro carattere di elementi nodali del reticolo, ponendosi l'obiettivo di favorire, per quanto possibile, la diffusione territoriale delle attività per valorizzare le risorse locali, e la produzione di servizi su scale ottimali.

La diffusione territoriale dello sviluppo

I trasporti hanno svolto, in passato, un ruolo attivo nel favorire alcune tendenze insediative, sia di attività che di residenza.

Non ci sono quindi dubbi che i trasporti possano e debbano essere impiegati per governare, o quanto meno influenzare, la localizzazione delle attività sul territorio, che è il nodo cruciale

non solo dei problemi urbanistici e territoriali, ma anche di quelli del traffico e della circolazione.

Questo approccio presuppone di abbandonare il concetto di setorialità dei trasporti, in favore di una loro utilizzazione quali strumenti che concorrono a risolvere problemi di sviluppo economico e territoriale che non necessariamente si manifestano come semplici interventi per il traffico e/o i trasporti.

Anzi molti di tali problemi – quali quelli che emergono, ad esempio, dal confronto tra i livelli di offerta e di domanda (attuale e tendenziale) di mobilità sempre più spesso indirizzano all'adozione di misure contrastanti con quelle che sembrano auspicabili ai fini della soluzione dei problemi territoriali. È pur vero che assai spesso le politiche dei trasporti non possono evitare di assecondare la domanda – quale che essa sia – privilegiando vantaggi economici di breve periodo o inseguendo obiettivi di subottimizzazione settoriale, tuttavia non si può in assoluto assumere che le criticità individuate come derivanti da un deterioramento della qualità dei servizi offerti in uno specifico subsiste ma possano essere annullate puntando sic et simpliciter ad un aumento sistematico della relativa capacità, quasi che nei trasporti si debbano verificare economie di scala infinite, senza tenere conto dell'ottimo di gestione.

*A parte la considerazione che in una rete in cui il traffico si avvia alla congestione, l'apertura di un arco supplementare può in certe situazioni provocare un accrescimento e non una diminuzione della congestione nel sistema (secondo il noto paradosso di Braess) **c'è da chiedersi se quella che appare come una carenza di offerta non possa essere invece considerata, in una prospettiva meno settoriale, come un eccesso di domanda**, da contrastare con politiche di depolarizzazione, o da dirottare con opportune alternative di trasporto.*

Muoversi in quest'ultimo senso, favorendo lo sviluppo di reti «diffuse» anziché «concentrate», non significa assecondare spinte alla dispersione caotica ed indiscriminata (che riprodurrebbero ad altra scala il vecchio modello di crescita a macchia d'olio) né ignorare la necessaria integrazione dei reticoli urbani nei circuiti nazionali ed internazionali, che va invece assicurata con opportune politiche, anche alla luce delle spinte alla centralizzazione delle attività di comando per il governo dei sistemi di trasporto integrati.

Gli effetti territoriali associabili agli interventi sui trasporti

Ai fini della valutazione degli effetti territoriali associabili agli interventi sui trasporti, importanza fondamentale assume la connettività, e ciò almeno per due ordini di ragioni:

- *perché l'aumento della connettività delle reti di trasporto è la condizione fondamentale per assecondare la formazione di una struttura territorialmente più reticolare, ai fini di una migliore diffusione dello sviluppo;*

- perché alle variazioni di connettività dovute ad uno sviluppo ineguale dei trasporti possono essere riferite alcune delle principali strozzature e penalizzazioni che ostacolano la diffusione dello sviluppo nel Paese.

A questo riguardo basterà ricordare le sconnessioni storiche della rete urbano-territoriale del Mezzogiorno, rispetto alla ricchezza di connessioni del Centro-Nord, e i grandi vantaggi che tuttora si possono riconoscere nelle reti «storiche» dei trasporti:

- esplorare adeguatamente le possibilità di riqualificare le reti dei collegamenti interurbani affidati alla viabilità ordinaria, con investimenti che potrebbero forse, in molti casi, essere alternativi a quelli autostradali, decongestionando le aste sovraccariche ed offrendo una migliore diffusione dei valori d'accessibilità e di connettività;

- verificare le ipotesi di miglioramento delle connessioni dei sistemi urbani minori con i circuiti nazionali, soprattutto attraverso l'impiego dei servizi di trasporto locale più efficienti in termini di affidabilità e di intensità di servizio.

In linea generale, puntare alla valorizzazione della rete urbana diffusa, come risorsa fondamentale per lo sviluppo nazionale, significa adottare le politiche che – ai diversi livelli e nei diversi settori – presentino la maggiore efficacia nel cogliere gli aspetti positivi di grandi cambiamenti in atto nella struttura economica e territoriale e, contemporaneamente, nell'evitare o smorzare gli effetti meno desiderabili. Dal momento che sia gli uni (cambiamenti in atto) che gli altri (effetti meno desiderati) si presentano con forma ed intensità differenziata nelle diverse aree del Paese, in rapporto ai modelli di sviluppo affermatosi ed alla direzione in cui evolve lo scenario economico-territoriale, è evidente che le politiche dei trasporti finalizzate ad assicurare al sistema la funzionalità necessaria al tipo di sviluppo desiderato devono potersi caratterizzare per l'adozione di strumenti di intervento che – tenuto conto delle condizioni di partenza e degli obiettivi di sviluppo economico perseguibili – presentino la massima aderenza alle specifiche esigenze attraverso una lettura ragionata degli obiettivi posti al sistema dei trasporti ed un'interpretazione e valutazione in chiave territoriale degli strumenti di intervento approvati per verificare se, e in che misura, direzioni strategiche da assegnare ai trasporti possono essere intraprese in modo generalizzato e fino a che punto gli effetti di intervento risultano coerenti con i processi di sviluppo e le trasformazioni territoriali in atto e/o che si intendono indurre.

Serve una nuova strategia per il turismo che posizioni il Sud Italia come destinazione di riferimento nel Mediterraneo. Questa dovrà avere come obiettivi la destagionalizzazione dei flussi.

Elemento fondamentale è valutare l'impatto dei flussi turistici sul sistema nazionale e la distribuzione dei viaggi. Il turista è parte integrante dello sviluppo delle aree turistiche. Alla base del rapporto tra territorio e turismo c'è la accoglienza! I turisti sono divisi fra "stanziali" ed "itineranti". I primi sono coloro che individuano la propria meta e per rientrare, successivamente, nel luogo di residenza. I secondi caratterizzano la propria vacanza con una pluralità di viaggi e soggiorni. Il costo, la velocità, la sicurezza, la frequenza, la comodità, l'affidabilità e la globale qualità del servizio di accoglienza diventano un momento cruciale nella realizzazione delle aspettative del turista.

La politica dell'accessibilità si prefigge lo scopo di tutelare le risorse ambientali e la qualità del prodotto turistico, minate dalla congestione. In generale, la natura di tali interventi è essenzialmente regolamentativa ed è finalizzata alla fluidificazione.

Possiamo affermare che il sistema dei trasporti influenza i flussi turistici con riferimento alla scelta della località, determinando il grado di accessibilità di un'area in termini di tempo e di affidabilità e, a parità di offerta, orientando la domanda a privilegiare le zone vacanziera con il minor costo di accessibilità.

Nel sistema turistico accade spesso che la facilità di raggiungimento di un territorio è orientata dai tour operator internazionali che confezionano i pacchetti viaggio-soggiorno più opportuni. Le agenzie di intermediazioni turistica, conoscendo i desideri dei clienti e le situazioni dei trasferimenti verso e all'interno delle destinazioni, sono quindi di stimolo per le modifiche del sistema di accessibilità ma necessita di aggiornamento formativo.

La territorialità di una determinata attrattiva turistica, l'intrasferibilità di determinati beni naturali, storici ed artistici fanno sì che si crei un forte elemento di differenziazione tra le varie destinazioni, posizionando in modo spesso ben preciso, le varie località sul mercato. Per questo l'accessibilità di un'area e la componente infrastrutturale del sistema dei trasporti contribuiscono a qualificare l'offerta, orientando i flussi turistici.

L'integrazione delle infrastrutture e dei servizi è un obiettivo prioritario per aumentare il grado di appeal di una destinazione. Pertanto tutti gli attori che operano sia nel sistema dei trasporti locali, sia in quello turistico, devono essere attivati nella creazione dei pacchetti, come è indispensabile rendere operative forme collaborative tra pubblico e privato al fine di elevare il grado di accessibilità "interna" ed "esterna". È infatti inutile avere tante porte di accesso in un'area, se poi, al suo interno, non esiste una rete di comunicazione turistica.

Lo sviluppo manifatturiero e l'attrazione di investimenti produttivi, a partite dai settori chiave per l'economia del Sud Italia, possono avere ricadute positive anche per il resto del Paese e devono essere supportati dal pieno e rapido sviluppo delle ZES come leva di politica industriale.

Lo sviluppo manifatturiero e l'attrazione di investimenti produttivi non bastano a creare i processi di filiera. "Nuove strategie alla ricerca della business continuity, di come ridisegnare le catene di approvvigionamento aziendali nel mondo; si dovrà guardare adesso non solo ai costi minimi e all'efficienza ma si tornerà a valutare bene l'efficacia di tutti i processi, attraverso momenti di pianificazione e di decisione con grande probabilità di natura dinamica, da gestire per eventi e magari tramite dati e informazioni in real time, alla ricerca di nuovi e complessi equilibri... anche di vendita, di servizio, tra l'online e l'offline, tra visibilità e piattaforme condivise, tra flessibilità, ridondanze e omnicanalità... senza neanche avere più le ipotesi di partenza e le certezze dettate negli anni '70 valide fino a ieri, oggi invece da leggere in ottica ovviamente Data Driven, puntuale e decentralizzata... in sintesi servirà più dettaglio, più precisione, più informazioni quindi, in breve, strumenti teorici e tecnologici diversi.

Queste considerazioni ci portano ad evidenziare la necessità di una vasta revisione dottrinale che prende in valutazione proprio le dinamiche, che connesse alle future minacce, non saranno più ibride, ma saranno caratterizzate dalla mancanza di competenze e dalla forte innovazione tecnologica che si va profilando.

Il nodo delle competenze rischia di frenare la realizzazione della nuova agenda per lo sviluppo del Sud Italia, e può essere risolto solo con una forte azione a livello regionale, coinvolgendo l'Europa, i paesi della sponda sud. A partire dalle Università, promuovendo la collaborazione tra atenei e potenziando il ruolo delle ITS.

Un altro punto che viene richiamato è quello delle competenze che rischia di frenare la nuova agenda per lo sviluppo del Sud. Vogliamo richiamare quello che abbiamo scritto in diversi articoli che riguardano questo punto, in particolare il richiamo che viene fatto dai nostri collaboratori sulla necessità di creare nuove figure professionali che sappiano gestire quello che sta succedendo a livello mondiale per quanto riguarda l'intelligenza artificiale, la digitalizzazione e processo tecnologico.

Il 2021 rappresenta l'annus horribilis per il commercio. A livello globale e' stato complicato da una sorta di 'tempesta perfetta'. Già all'inizio dell'anno una forte ripresa della domanda in Asia ad in particolare in Cina ha creato uno forte squilibrio dei flussi tra oriente ed occidente. Inoltre i vari cluster virali che si sono avuti in seguito alle ondate dovute alla diffusione del Covid hanno creato molti rallentamenti nelle attività portuali e non solo, dove le navi cargo sono rimaste per giorni in attesa di scaricare le merci dai

container acuendo tale squilibrio. A tutto ciò si è andato ad aggiungere la mancanza di manodopera, come i portuali ed i trasportatori stradali, che è diventata introvabile ed è ancora tuttora scarsa in alcune regioni come in Nord America ed in alcuni paesi Europei. Alcune tariffe sono anche aumentate di otto/dieci volte il valore pre-pandemici.

Si sono poi avuti altri eventi difficili da prevedere come il blocco per alcuni giorni del canale di Suez importante snodo di traffici navali, alcuni anomali fenomeni atmosferici, nonché le guerre sui dazi che hanno incominciato e stanno continuando ad accelerare i processi di trasformazione, già iniziati da qualche anno, nella Logistica delle aziende che operano sui mercati globali.

La domanda che molti esperti del settore si pongono è: si ritornerà di nuovo ad una situazione più prevedibile e sotto controllo? La risposta a questa domanda non è assolutamente semplice ed immediata. Naturalmente assisteremo nei prossimi mesi ad una stabilizzazione e probabilmente alcune situazioni estreme tenderanno ad un miglioramento. Ma è assolutamente evidente che ci sono delle macro-tendenze come la sostenibilità energetica ed ambientale, le sfide che provengono dalle 'guerre dei dazi' che molti paesi stanno applicando come una forma di nuovo 'protezionismo economico', alcune trasformazioni tecnologiche, come le stampe digitali, che permettono di produrre 'in situ' i manufatti anzi che trasportarli da un posto all'altro. Tutte queste nuove tendenze non scompariranno ed anzi accentueranno la necessità di ripensare la Logistica anche alla luce della disponibilità delle nuove tecnologie digitali. Oggi siamo davanti a uno sviluppo sempre più complesso per l'aumento della gamma, la frammentazione degli ordini, la disomogeneità delle richieste dei consumatori e dei punti vendita. E anche per questo le nuove tecnologie, come l'Internet of Things (IoT), che stanno disegnando un commercio smart, sono un elemento quasi imprescindibile per migliorare l'efficienza e l'efficacia dei processi, in particolare grazie ad un utilizzo sempre più intelligente e tempestivo delle informazioni. I dati, e tutto ciò che gli ruota attorno, sono diventati un vantaggio competitivo.

La governance e la comunicazione della nuova agenda di sviluppo per il Sud Italia nel Mediterraneo sono fattori abilitanti per la realizzazione della visione. Occorre infatti avviare una revisione della governance partendo dagli attori coinvolti nella realizzazione della nuova agenda e lanciare una strategia di comunicazione che trasformi positivamente la percezione del Sud all'estero.

La governance è la comunicazione viene richiamata per la nuova agenda di sviluppo per il Sud Italia nel Mediterraneo. Questo punto già è trattato ampiamente da Attaguille ma inseriamo il punto di vista di Pasquale Persico che fa un richiamo puntuale su quelli che sono i temi e come vanno affrontati.

"Manca ad oggi una governance interistituzionale. Il tema del rapporto delle aree del Nord con quelle meridionali è un problema

sempre attuale, non sarà stato il Sud a dare scarsa efficacia ai processi (complessi) di risoluzione delle emergenze.

Un doppio incontro a Milano e Salerno avvenuto oltre dieci anni fa è oggi ancora percepibile come prospettiva di dialogo tra “moderati situazionisti”, che auspicavano la nascita di un movimento, tra il Nord e il Sud Italia, capace di andare oltre le contrapposizioni stupide, create ad arte ma senza alcun fondamento.

Parlare della crisi italiana e, quindi, del Nord senza dovere parlare del Nord come forma di contrapposizione al Sud è già un bel passo; il rapporto tra Nord e Sud viene dopo l'ipotesi di un percorso potenziale per dare al Nord una nuova soggettività politica, economica ed istituzionale. Ecco, allora, l'inquietitudine e la globalizzazione che morde, diventa vorace perché si è legata fortemente alla finanza aggressiva ed anarcoide: accompagnare la produzione ed i bisogni non è lo scopo della globalizzazione come appare oggi, bisogna organizzarsi. Occorre, poi, aggiungere che il Nord come il Sud non è più in grado di declinare tre paradigmi importanti: identità e sviluppo, identità e diversità, semplicità e complessità. Ben vengano studi e ricerche che si pongono problemi di “riterritorializzazione”. Il ritornello nuovo da inventare deve poter essere danzato, cantato, interpretato e rappresentato dalle mille identità che la storia ha insediato nella Padania. Senza una piena consapevolezza delle ragioni degli insediamenti relativi alla geomorfologia dei luoghi non si va da nessuna parte e la struttura del potenziale dei servizi ecologici territoriali è una dimensione che influenza il lungo periodo in termini di costo di riproduzione del tessuto competitivo urbano; il territorio urbanizzato è nelle tesi di Peter Taylor capace di influenzare non poco le ipotesi di Perulli e Pichierrri, che prescindono (quasi) dalle ragioni storiche degli insediamenti.

Si tratta di inventare una nuova città, parafrasando Dario Fo, e la città da inventare difficilmente sarà la città che controlla il territorio, il modello di governance e di government da immaginare è quello da produrre nella storia che verrà.

La forza della sostituzione della questione del Nord alla questione settentrionale consiste nel parlare della difficoltà di riposizionare un'area vasta (per comodità diciamo Padania) nel mosaico delle aree vaste che a livello internazionale hanno raggiunto scale di efficacia e di efficienza, cioè delle aree che nella competizione tra sistemi di paesaggio hanno gradi di resilienza molto elevati.

Purtroppo resilienza e compliance (che non è solo flessibilità) non appartengono al linguaggio socio economico. Ecco, seguendo il suo ragionamento, se mettiamo al centro il tema del modo in cui il Nord deve stare nel mondo (e direi nel cosmo, per essere contemporanei) si mette in sequenza logica il ruolo dello stare in Europa prima dello stare in Italia. È chiaro che l'eventuale sussidiarietà del Nord verso il Sud e del Sud verso il Nord (come è stato negli anni del miracolo economico) diventano argomenti importanti dentro il tema delle aree in cui i diversi local concorrono all'efficacia e all'efficienza delle strutture a polinuclearità, a civiltà aperta.”

Rocco Giordano

Giustizia e Referendum

Il tema della giustizia ed in particolare della tutela dei diritti soggettivi e degli interessi legittimi dei cittadini è uno dei punti fondamentali della nostra Carta costituzionale (art. 24 Cost.). Nel patto tra Cittadini ed Istituzioni la giustizia integra l'elemento principale della società civile. Con l'articolo 111 della Costituzione lo Stato è impegnato ad erogare la tutela mediante "giusto processo", in un tempo ragionevole, nel rispetto del contraddittorio. Detto giusto processo deve essere gestito da un giudice terzo ed imparziale, precostituito per legge (art. 25 Cost.), il cui operato va valutato, alla luce del controllo esercitabile sulla sua attività, in virtù della analisi della motivazione delle sentenze, che consente un controllo di logicità sull'operato del giudice stesso, attraverso il sistema delle impugnazioni (di merito e di legittimità).

Se questo è l'impianto costituzionale della tutela, in particolare della tutela civile (che fa meno notizia, ma che incide in modo rilevante sugli interessi personalissimi ed economici delle persone e delle imprese) è indubbio che esso non è, attualmente, in grado di rispondere efficacemente alle esigenze dei cittadini e del mondo economico (nazionale ed estero). Pertanto, è necessaria una profonda riforma del nostro "sistema giustizia" per portarlo ai livelli dei sistemi operanti nell'Unione europea.

Il P.N.R.R., avendo tra i suoi principali obiettivi la funzionalità della giustizia, costituisce l'occasione per approntare una ampia riforma del sistema della tutela, investendo su di esso, al fine di mettere in grado la giustizia di utilizzare al meglio le tecnologie, pur nel rispetto del diritto alla difesa.

Invero, tutte le ultime riforme della macchina processuale, essendo state fatte a costo zero, hanno prodotto un risultato insignificante.

Potendo, ora, investire i denari del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza sulla funzionalità della giustizia, è auspicabile che ne possa scaturire una riforma della tutela dei cittadini, idonea a fornire una migliore sistematica e funzionalità del suo impianto nell'interesse della collettività.

La legge n. 206, del 2021, ha dettato interessanti deleghe, da attuarsi entro il 2022, in tema di giustizia civile: in precedenza era già stata emanata la delega all'Esecutivo per la riforma del processo penale (L. del 24 settembre 2021, n. 134) ed il 17 maggio 2022 il Consiglio dei Ministri si è occupato della riforma del processo tributario (altro punto assai dolente del nostro ordinamento giudiziario).

In questo quadro di riforme (che si occupano anche: di soluzioni alternative al giudizio; di Ordinamento giudiziario e di regole per il funzionamento del Consiglio Superiore della Magistratura), sommariamente descritto, si collocano i cinque referendum sulla giustizia, che hanno superato il vaglio della Corte Costituzionale

(come è noto i due referendum proposti in tema di responsabilità dei magistrati non sono stati promossi dall'esame dei giudici della legittimità delle leggi).

Prima di esaminare il portato di ognuno dei essi, chiarisco subito il mio pensiero relativo ad una consultazione referendaria in tema di gestione del sistema giustizia.

Sappiamo che il referendum, del prossimo 12 giugno, è di natura abrogativa, esso cioè incide sul sistema operando dei tagli all'impianto normativo vigente con l'accortezza di produrre poi un sistema idoneo a funzionare, ma pur sempre frutto di amputazioni. Pertanto, ritengo che detto modo di procedere non sia utile al sistema giustizia che, invece, necessita di riforme organiche e coordinate per accrescerne la sua efficacia e la sua funzionalità. Tali riforme, come si è visto, sono già all'attenzione del Parlamento o dell'Esecutivo da esso delegato ed alcuni dei decreti legislativi, in fase di emanazione, renderanno inefficaci i risultati della consultazione popolare, qualsiasi esito derivi da essa.

Alla luce di queste ulteriori brevi considerazioni, ribadisco la mia contrarietà ad operare con un referendum di natura abrogativa sull'impianto della tutela dei cittadini e delle imprese.

Espresso, dunque, il giudizio generale di sistema, veniamo ora all'analisi dei cinque quesiti referendari.

Il primo ed il secondo, aventi ad oggetto la valutazione dei giudici, in un previo giudizio del Consiglio Giudiziario ed il numero delle firme necessarie per la presentazione della candidatura alle elezioni per il C.S.M., sono meramente coreografici e privi di ogni ricaduta, di natura concreta, sul sistema giustizia. Basti pensare che il giudizio disciplinare e la valutazione dell'operato dei giudici sono di competenza del C.S.M., per nulla vincolato da ciò che, preliminarmente, fanno i vari Consigli giudiziari, sedenti presso tutte le Corti d'appello. Analogamente non risolve lo scottante tema della "correntizzazione" della magistratura, il numero delle firme raccolte per presentare la propria candidatura al Consiglio Superiore: sono, come si è detto, aspetti non rilevanti di un tema invece assai delicato che deve essere regolato in modo organico, avendo particolare attenzione all'impianto costituzionale.

Invero, i temi sollevati sono importanti, ma le soluzioni che possono ottenersi dall'esito positivo della consultazione referendaria sono prive di ogni rilevanza concreta.

Di contro appaiono pericolose e fuorvianti le ipotesi offerte dai quesiti referendari riguardanti l'abolizione della "legge Severino" nonché quello relativo alla modifica delle regole in tema di misure cautelari in sede penale.

Pericolose e fuorvianti poiché con il referendum abrogativo vengono travolte una serie di statuizioni, in particolare sulle misure cautelari di natura personale (quale l'allontanamento), che è molto pericoloso rimuovere dal sistema della tutela.

Resta il quesito referendario in materia di separazione delle funzioni tra magistratura giudicante e magistratura inquirente. Il tema proposto dal quesito è condivisibile ed al fine di attuare la piena terzietà dei giudici, nel campo penale, appare assai utile

che tale separazione venga regolata, tuttavia, dette norme non possono essere il prodotto di una operazione di amputazione dell'attuale normativa, ma ad esse deve giungersi a seguito di un ampio riordino della organizzazione giudiziaria nel nostro Paese. In definitiva se la raccolta di firme, per indire i referendum in tema di giustizia, ha avuto il merito di fermare l'attenzione sul problema della tutela accordata ai cittadini nel nostro Paese, tuttavia non è lo strumento referendario, per la sua natura abrogatrice che non consente profonde riforme del sistema giustizia in Italia, lo strumento idoneo a dare la risposta all'annoso tema della giustizia (civile, penale e tributaria) nel nostro Paese.

E' auspicabile che il movimento di opinioni suscitato dalla campagna referendaria sia di stimolo al Parlamento, in grado di usare i fondi del P.N.R.R., per dar vita ad una riforma organica dell'ordinamento giudiziario e della tutela nel Paese in grado di portare la risposta alla domanda di giustizia avanzata dai cittadini e dalle imprese al livello di quella fornita dagli altri Stati membri dell'Unione Europea, sotto il profilo della indipendenza dei giudici, della qualità dei giudizi e dei tempi di emanazione delle sentenze definitive.

Piero Sandulli

Cannabis: uso clinico della cannabis terapeutica

Recensione

Ci è stato fornito dall'Avv. Nicomete Di Michele, Presidente di Fracta Sativa, un volume così titolato "Cannabis" con sottotitolo "Uso clinico della cannabis terapeutica" di Pacini editore.

Abbiamo iniziato la lettura del libro che fa premio su quello che ha rappresentato per anni l'impegno di Fracta Sativa su questo



tema, anche perché, avendo una azienda agricola di famiglia per anni ignaro del destino, mi sono occupato di canapa! Elementi marginali ma che hanno stimolato la mia curiosità per verificare soprattutto l'uso terapeutico in Medicina della Cannabis. Nella introduzione del libro a firma di Mario Sensini giornalista del Corriere della Sera c'è scritto "Bisogna aspettare altri dieci anni (e siamo nel 2006) che il Ministro della Salute pro

tempore con una distinta ordinanza consentì all'Ufficio Centrale stupefacenti di autorizzare l'importazione per motivi terapeutici di farmaci registrati all'estero contenenti detti principi/sostanze. Sulla cannabis si è detto di tutto! La verità è che come dice Sensini, produce dei principi su pazienti affetti da varie malattie che sappiamo, dagli studi osservazionali, ma che non ancora hanno validità scientifica!

Ma come ben sappiamo è una "guerra" tra case farmaceutiche! Comunque il nostro compito è informare sinteticamente le tappe che vengono segnate da chi "crede" negli effetti terapeutici della cannabis!

Il 9/11/2015 il Ministero della Salute emanò un decreto che recepì un documento di sintesi redatto dal Gruppo di Lavoro per la realizzazione di un progetto pilota.

Qual è l'uso terapeutico della cannabis in medicina? C'è una descrizione puntuale degli usi consigliati dalla pagina 38 a 48 mentre alla pagina 49 c'è un paragrafo sulle controindicazioni dell'uso della cannabis, con una bibliografia che sta a documentare tutti i "passaggi" fondamentali che sono stati fatti per un uso legale della cannabis in medicina!

Auguri

Rocco Giordano

Master di I livello in Logistica Multimodale - Dogane e commercio estero

Cari Lettori, vi informiamo che il Master di primo livello in Logistica Multimodale – Dogane e commercio estero, organizzato dall'Università Unitelma Sapienza, l' Agenzia delle Dogane e la Giordano Editore, con la collaborazione del Consiglio Nazionale Spedizionieri Doganali in attuazione del protocollo di intesa sottoscritto il 12/12/2019, è stato attivato.

Il Master ha come finalità primaria quello di promuovere competenze professionalizzanti e di fare chiarezza su aspetti della logistica e dei trasporti che stanno determinando nuovi cicli operativi diversi da quelli attuali per gli aspetti che riguardano le dogane in considerazione anche dei forti mutamenti dei traffici dal punto di vista geo-economico e geo-politico.

Il Master è composto da 60 CFU (Crediti Universitari) ed è rivolto agli addetti del commercio internazionale.

La quota integrale di iscrizione al Master è stabilita in € 1.500,00 frazionabile in 3 rate di cui la prima di € 600,00 all'atto dell'iscrizione e le successive, di € 450,00 cadauna, a 30 - 60 gg dalla data di iscrizione.

Per gli iscritti al Consiglio Nazionale degli Spedizionieri Doganali (CNSD) la quota di iscrizione è stabilita in € 1.000,00 frazionabile in 2 rate di cui la prima di € 600,00 all'atto dell'iscrizione e la successiva, di € 400,00 a 30 gg dalla data di iscrizione.

Di seguito è riportato il link che ricondurrà direttamente alla pagina dell'Università.

<https://www.unitelmasapienza.it/it/contenuti/fai-la-tua-scelta/area-tecnologica-gestionale/logistica-multimodale-%E2%80%93-dogane-e-commercio>