

Sistemi di Logistica

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

Sistemi di Logistica

Anno X - n. 2

Giugno 2017

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

Lisa Russo

Redazione

via Risorgimento, 46
80028 (Grumo Nevano)
Napoli
Tel. +39 081 8332871
Fax +39 081 3951646
segreteria.giordanoeditore@
gmail.com

Editore

Giordano Editore
via Santa Brigida, 6
80132 Napoli
Tel. +39.081.8332871
Fax +39.081.3951646
www.roccogiordanoeditore.eu

EDITORIALE

2 **Relativizziamo la Teoria Keynesiana**

[Rocco Giordano]

TERRITORIO & AMBIENTE

4 **Programmazione integrata di area vasta e Piano economico**

[Pasquale Persico]

INFRASTRUTTURE

20 **Le infrastrutture ferroviarie merci nel Mezzogiorno d'Italia**

[Francesco Del Vecchio]

MOBILITÀ & TRAFFICO

29 **La mobilita e l'urbanistica non sono settori disgiunti**

[Giorgio Goggi]

32 **L'area vasta e la city logistic a Milano**

[Giorgio Spatti]

POLITICA DEI TRASPORTI

36 **Il lavoro e le relazioni industriali**

[Antonella Maria Chiara Giordano, Rocco Giordano]

40 **Si rafforza la cultura e business tra Italia e Cina**

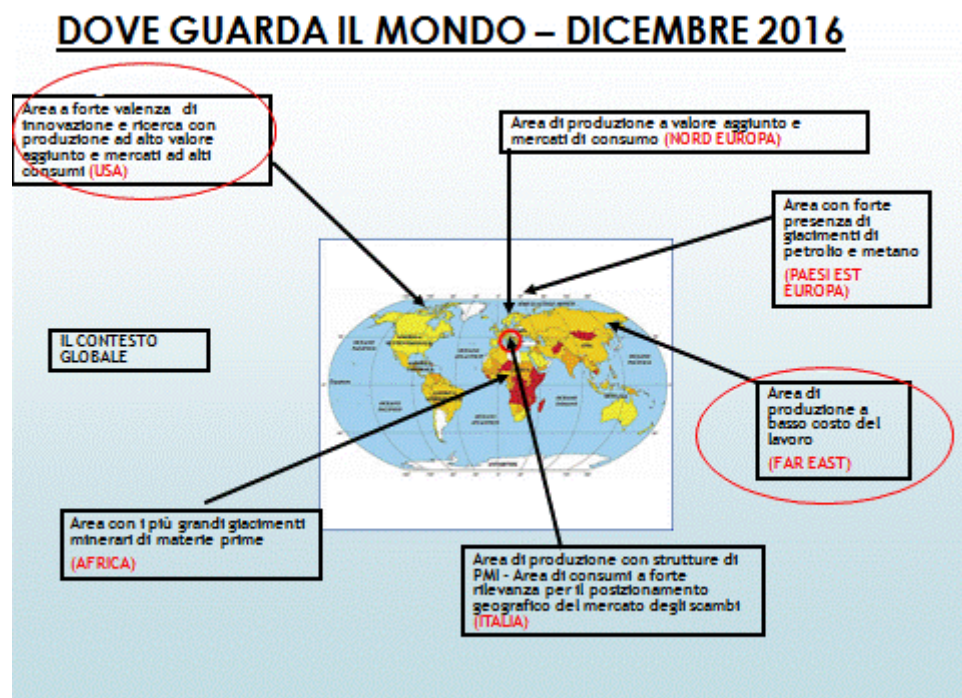
[Peter Ustinovic]

LE TEORIE ECONOMICHE SONO UNA INVARIANTE?

Relativizziamo la Teoria Keynesiana

di ROCCO GIORDANO

La mappa del futuro ordine mondiale e la geografia dei flussi è determinato dallo sviluppo delle economie secondo ipotesi di scenario a livello di macro-trend delle economie mondiali che per sintesi di lettura abbiamo schematizzato in sei blocchi indicati nella tavola 1.



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 occupazione 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 prevalere 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.

Rocco Giordano

r.giordanoeditore@gmail.com



IL PARCO DEI MONTI LATTARI UN CASO DI STUDIO

Programmazione integrata di area vasta e Piano economico

di PASQUALE PERSICO

Il Parco dei monti lattari è ancora una istituzione debole, anche in considerazione della breve vita amministrativa.

Il piano socioeconomico nella sua prima edizione diventa occasione per delineare una strategia di governance che punti fortemente a consolidare una nuova percezione del territorio. Perché un parco regionale possa diventare cerniera istituzionale tra aree urbane ed aree a forte vocazione naturalistica e paesaggistica.

Un piano può essere visto come un algoritmo capace di rimettere coerenza tra diversi livelli istituzionali e diversi stakeholders che concorrono a definire una nuova identità territoriale che si fa riconoscere per la sua nuova capacità di concorrere ai temi dello sviluppo ed a quelli dello sviluppo sostenibile in particolare.

Il parco dei Monti Lattari è territorio storicamente definito pieno di paesaggi di pregio ma anche a ridosso di aree fortemente urbanizzate che premono sul paesaggio mettendo in pericolo la sua vocazione storica di area cerniera verso il Mito e la Bellezza.

I progetti da proporre per il piano possono essere visti anche come processi costituiti da un gran numero di decisioni, prese da differenti attori, di mercato e non, che spesso hanno una visione incompleta e parziale della complessità delle azioni che concorrono alla realizzazione del progetto.

La Pubblica Amministrazione, nei diversi livelli istituzionali, in particolare, con il modificarsi delle relazioni interistituzionali deve ricercare fortemente nuovi modelli decisionali in grado di rendere l'azione più efficace e più efficiente per la gestione dei progetti.

In alcuni casi, specie nei progetti a valenza internazionale ed ambientale la gestione del progetto risulta ancora più complessa a causa delle numerose variabili esogene fuori dal controllo e dalla sfera di competenza del proponente del progetto.

Ecco perché il tema della Governance si è concettualmente scorporato dal più chiaro concetto di government che era attribuito senza dubbi all'azione dello Stato e che oggi torna nuovamente in campo con i nuovi poteri redistribuiti o da ridefinire tra diversi soggetti: aree metropolitane, aree vaste, regioni, Stato e Commissione europea.

Si è scoperto con il ricorso alla sussidiarietà verticale e orizzontale, protagoniste annunciate degli ultimi 20 anni di programmazione territoriale, ha selezionato pochi modelli di sicuro successo.

Troppo importante è la storia, l'antropologia, la forza delle istituzioni, nel definire il potenziale di un territorio. Le diverse PA chiamate in campo a promuovere e a gestire progetti utilizzavano diversi approcci metodologici e che quindi non si dispone ad oggi di un efficace sistema di gestione.

Esistono particolari procedure gestionali che tendono ad aumentare la probabilità di successo di un progetto, dal rispetto dei tempi di durata, all'assegnazione delle risorse di valutazioni di efficacia e di efficienza. Ecco allora comparire il termine governance pubblica come esercizio dell'autorità politica, economica ed amministrativa nella gestione di un progetto.

La Governance comprende i complessi meccanismi attraverso i quali diverse articolazioni di interessi vengono soddisfatti, pertanto la Governance Pubblica, pur includendo il settore privato e la società civile nelle diverse forme organizzate per rappresentare istanze ed interessi, non rinuncia alle azioni di government, anzi, oggi, queste diventano componenti decisive di coazione rispetto al modello di governance utilizzato.

Si tratta infatti di capire come nell'equilibrio tra la gestione dei processi, che portano alla formulazione e realizzazione dei progetti, e capacità amministrativa di far evolvere i processi, i due momenti di governance e government, coincidenti, in unione o disgiunti, devono entrare in campo.

Qualsiasi tentativo di classificare le esperienze di governance, i modelli, non può prescindere dal valutare le azioni di government in campo.

*La Governance pubblica
resta fondamentale
e decisiva per le politiche
di intervento sul territorio*



Occorre consolidare un approccio diverso alla gestione dei processi: meno burocrazia e personalismo

A seconda dell'approccio gestionale adottato in fase di programmazione risulterà evidente come la governance accompagna la realizzazione degli obiettivi della PA.

Sempre più spazio infatti viene dato, anche nella PA, alle elaborazioni relative ai modi in cui la PA scende in campo; alcune metodologie come il PCM (project cycle management) o il LFA (logical Framework Action) fanno spesso parte degli strumenti operativi correnti.

Sebbene l'uso appropriato di metodologie di analisi ed implementazione dei progetti sia un indicatore indiretto di modelli di governance, può essere prudente avere una classificazione ex ante dei modelli possibili e cercare di prevedere, per il Parco, la presenza o assenza di tali modelli e poi nella fase di analisi del modello scoprire ulteriori elementi caratteristici anche in base alle metodologie usate per elaborare e gestire le azioni portanti del processo di sviluppo dei temi del parco.

Per ragioni prudenziali si suggerisce di limitare la rilevazione dei modelli, tassonomia della governance, a soli tre settori o aspetti.

1. **La Mobilità e lo sviluppo**
2. **La biodiversità la ruralità ed il paesaggio**
3. **Il turismo strutturante.**

Riservandosi successivamente, nella implementazione del Piano, di allargare il campo a settori più specifici come il settore della education e della formazione, del Welfare, e del terziario manifatturiero.

Nel rapporto generale del Piano, il quadro normativo ed il potenziale territoriale viene largamente definito fino a proporre una nuova delimitazione dei confini del parco mettendo in risalto le diverse valenze dei singoli sistemi di sviluppo quasi a ridefinire per ogni Comune il proprio paradigma di sviluppo. La lettura è sicuramente complessa ma la sua sintesi può essere espressa dal paradigma identità e diversità con almeno tre porte territoriali di accesso ai temi del parco.

Allo stesso tempo, nella specificazione dei processi in campo si deve tenere conto solo di quelli dove risulta evidente fin dalla sua genesi la necessità di mettere in campo un'azione pubblica (principio di proporzionalità, il perché era necessaria) e di dover far ricorso ad una sussidiarietà verticale o orizzontale per orientare l'efficacia delle azioni (governance interistituzionale).

Per ogni progetto promosso deve essere percepita la volontà di voler usufruire dei vantaggi di una buona governance, cioè di voler sperimentare percorsi di **apertura** nel modo di operare, di **partecipazione** per includere altre aspettative, di **responsabilità** nel distribuire i compiti del processo, di **efficacia** rispetto agli obiettivi del progetto e di **coerenza**, anche in termini di **efficienza**, per un definitivo consolidamento di un approccio diverso alla gestione dei processi (governance).

La nuova identità del Parco si gioca su questo percorso ed il tema del Piano di sviluppo mette questa al primo posto, introducendo poi i temi dello sviluppo come campo operativo di crescita della soggettività istituzionale del Parco, che non è una qualità posseduta ex-ante, cioè prima del processo e solo in virtù della sua istituzione.

La governance pubblica pertanto si pone come nuova prospettiva per disequilibrare e riequilibrare successivamente la relazione tra area di governo ed area di governance modificando continuamente il limite tra ciò che la PA deve fare e ciò che vantaggiosamente può essere affidato ad altre istituzioni, o della stessa PA o esterne (profit o non profit).

Con riferimento alla Governance interistituzionale oltre alla classificazione già proposta di cooperazione con le altre istituzioni pubbliche e cooperazione con le altre istituzioni di mercato, profit e non, si potrebbe far riferimento ad un'articolazione più estesa di modelli:

- a) Il primo emerge da molte politiche di sviluppo o di intervento e prevede una co-programmazione con ricorso alla sussidiarietà orizzontale completa; si pensi alle intese istituzionali di programmazione o altre intese per azioni di governance specifica, ecco il tema delle aree omogenee da definire nella pianificazione strategica della Città Metropolitana ed in quella dell'area vasta (ex provincia di Salerno).

Ebbene la nascita delle aree omogenee definisce anche il possibile raccordo tra diversi piani strategici ed il Piano del Parco guadagna efficacia dal modello di governance ipotizzato.

- b) Il secondo prevede una governance guidata dopo aver scelto un grado di sussidiarietà verticale ed orizzontale di riferimento; diversi PIT hanno applicato questo



modello in passato, ma anche i piani di zona del Welfare. In questo caso la gestione dei processi prevede una titolarità delle istituzioni beneficiarie ma anche una guida line definita dal livello superiore, si pensi alle aree di natura 2000 o ad altri temi di tutela e valorizzazione della biodiversità.

- c) Il terzo modello è definito come modello di discontinuità cioè mirante a dare soggettività a nuovi cluster di comportamenti per modificare i comportamenti di altre istituzioni, vedi il caso dei centri di competenze del settore ricerca e per il Piano del Parco il ruolo da attribuire ai Distretti Turistici, ai Gal ed alla Comunità Montana.
- d) Il quarto modello prevede "il soggetto attuatore" di un intervento complessivo anche già codificato che viene affidato sulla base del principio di sussidiarietà verticale (devolution) ad altro ente pubblico che a sua volta ridefinisce il modello di governance. Vedi le proposte per il settore mobilità, o le possibili concessioni demaniali.
- e) Un ultimo modello definibile come governance esterna cioè come ricorso al mercato, ristretto al tema della Formazione e della Sanità.
È ipotizzabile che dopo la verifica legata alla possibilità di usare tale classificazione si possa passare a caratteristiche più specifiche delle qualità dei modelli in campo, il trade-off tra efficacia ed efficienza, quando il Piano sarà operativo; solo così vi sono comportamenti gestionali in campo sottoponibili a valutazione.

Una visione strategica e cognitiva del Parco Regionale dei Monti Lattari

Introduzione ai temi del Piano Socio economico

Il titolo del tema, "Identità e sviluppo", nel libro che racconta la mia esperienza di assessore allo sviluppo del comune di Salerno (1993-1998), è anche il nome del laboratorio strategico che concorse alla redazione del piano strategico del Copparese di cui io e l'artista Ugo Marano abbiamo avuto la responsabilità scientifica ed operativa di redazione.

All'Unione dei Comuni, con il concorso di tante altre professionalità interne ed esterne ai Comuni stessi, donammo una riflessione operativa che oggi riappare ancora come esempio di pianificazione strategica antifragile, anche in considerazione delle altre strade seguite dagli amministratori che si sono succeduti nella governance dell'Unione dei comuni.

Chiamammo in sintesi quello proposta "Città Moltiplicata" per segnalare la possibilità di un nuovo comportamento di selezione dei progetti di sviluppo; nelle pratiche di governance si doveva giudicare la fattibilità dei progetti in base alla loro capacità di apportare un delta di valore non solo ai sei Comuni in unione ma anche al territorio allargato.

In questo senso il neologismo **Città Moltiplicata** aveva anche un altro artefatto da mostrare, il "Delta 7": quasi che il territorio emerso dovesse sempre essere in rete con la storia passata e futura del territorio allargato. L'apporto del fiume PO, che viene dagli attraversamenti visibili ed invisibili delle acque, racconta tutta la geomorfologia del territorio accanto alla storia degli insediamenti passati e presenti.

Nasceva così l'idea che una nuova città, non tanto distante da Ferrara, potesse dialogare con la città capoluogo ed essere riconosciuta come **altra città contemporanea**.

Fu facile perciò, qualche anno dopo, quando partecipammo in qualità di saggi all'elaborazione del piano strategico della città di Ferrara, avere lo sguardo lungo, e proporre la necessità di andare oltre il tema delle addizioni lineari che avevano caratterizzato le diverse metamorfosi della città di Ferrara, che pure aveva avuto il riconoscimento Unesco proprio per la sua urbanistica euclidea.

La proposta di un'addizione non lineare capace di arrivare a comprendere molte parti del territorio allargato è rimasta nel cassetto del sindaco di allora.

Sarebbe facile ripetere quella metodologia per L'area Vasta del territorio del Parco Regionale dei Monti Lattari e considerare la forte complementarità tra quella area e la nascente area Metropolitana? (Vedi Preliminare di Piano già approvato dalla Comunità del Parco).

La risposta deve essere più articolata.

Oggi l'approccio alla pianificazione strategica ed economica è completamente diverso da quello di appena qualche decennio fa, non è più una sequenza di progetti fattibili o finanziabili che comunque vive la sua stagione residua di bricolage urbano e non urbano,

*I piani socio-economici
devono avere come
riferimento
la "città moltiplicata"*



Abbracciare i nuovi paradigmi identità e diversità, identità creativa per lo sviluppo sostenibile non è una presa facile

ma la pianificazione vive come approccio strategico solo se ha capacità di innovare le strutture sociali ed economiche che vivono il territorio, guardando dentro i processi generativi di stazionarietà temporanea delle attività delle popolazioni, anch'esse a soggettività in transito.

Pensare a come organizzare nuove attività vuol dire entrare nuovamente nei temi del territorio, come infrastruttura complessa, e penetrare nell'organizzazione dei suoi processi di innovazione tramite artefatti di nuova identità.

Il ragionamento in cui si ha bisogno di coinvolgere una massa critica di persone ed istituzioni per non essere lasciati al primo tempo, cioè insieme al ragionamento, nuovamente nel cassetto, deve tenere dentro la tensione di un nuovo terremoto perché deve convincere i più che i simulacri sui quali facciamo ancora affidamento sono stati bucati dal terremoto della globalizzazione finanziaria e dell'economia.

Dobbiamo, pertanto, elaborare un nuovo lemmario partendo da tassonomie da scoprire, e riclassificare i potenziali di cui disponiamo immaginando un salto di scala che dia nuova soggettività politica ed istituzionale all' Area compresa tra i due Golfi che finalmente esprima una soggettività concorrente e complementare con quella delle due città capoluogo, che hanno da oggi bisogno di porsi nuovamente la domanda: Ma sono una città?

L'Italia è "terra di città" ma la città infrastruttura urbana complessa presuppone:

- a) Un'articolata preminenza nell'ambito di una civiltà o di una cultura
- b) Una densità di attività caratterizzate da intenso dinamismo (moltiplicazione dei flussi e non solo stanzialità della popolazione e di merci materiali ed immateriali).

Oggi diremo che una città è tale se è nodo di città di reti lunghe e corte a flussi crescenti, materiali ed immateriali, allora l'area del Parco di Monti Lattari è reti di città; e di che città si tratta?

Lungo l'intero territorio del Parco si avverte che la struttura di questi due capisaldi è fragile e che difficilmente, potrà continuare a sviluppare sia i temi dell'Identità sia quelli dello sviluppo.

Abbracciare i nuovi paradigmi, identità e diversità e Identità creativa e sviluppo sostenibile, non è impresa facile.

Il concetto di città generativa e territorio generativo

Nel preliminare del Piano i dati strutturali, dalla geomorfologia al Clima e quelli relativi al quadro storico vengono descritti ed inquadrati con cura e la storia degli insediamenti mostra i caratteri territoriali che hanno determinato un vantaggio competitivo invidiabile: Biodiversità colturale e culturale, unica, il racconto di questa formazione aiuta a comprendere alcuni concetti utili per riparlare di città generativa e territorio generativo per essere nuovamente anguilla.

A partire dal tema delle aree e dai manufatti nei sistemi urbani complessi è possibile percorrere un sentiero di pianificazione inedito che porti la complessa storia del territorio e la sua evoluzione al centro delle politiche economiche, rivisitando i concetti di innovazione e di progetto dentro una nuova visione di innovazione sociale e rigenerazione territoriale. Si tratta di penetrare i processi di integrazione percepibili in modo da moltiplicare le economie di diversità e di scopo accanto a quelle di scala specifica dei settori.

Se la velocità di crescita del valore del territorio è connessa alla capacità di eliminare le inerzie allora l'approfondimento proposto potrà rivelare le aspettative nascoste e produrre valore percepito anche per il lungo periodo.

La visione del territorio deve trasmettere nuove felicità intese come capacità di superare le difficoltà dei processi complessi e gettare luce sui temi seguenti:

- a) il valore attribuito alla variabili tempo e spazio devono entrare nei criteri di scelta dei centri di produzione e distribuzione di beni e servizi.
- b) Il peso attribuito ai fattori di competitività del paese devono essere riconosciuti e incentivati dalla politica economica delle città e dei territori connessi, complementari e concorrenti.
- c) Il ruolo dei nuovi soggetti decisori del Parco deve essere riconosciuto come soggettività politica concorrente nella visione della regione come infrastruttura complessa.

La formazione del processo rigenerativo comporta la necessità di elaborare dei nuovi criteri di scelta; il problema va così formulato: dato un ammontare di risorse catturabili



in termini di finanziamento ed una serie di progetti proposti o programmati il cui costo totale eccede le risorse disponibili, come sceglieremo i progetti capaci di dare il più grande contributo allo sviluppo sostenibile?

In questo senso la visione strategica lungi dal tenere dentro criteri di esclusione tende ad utilizzare criteri per selezionare la sequenza di progetti possibili ben sapendo che la storia dei processi in campo potrebbe ribaltare la successione, si agisce però nella speranza che l'approccio strategico allo sviluppo continui ad essere presente nella futura governance del territorio.

La letteratura scientifica ha battezzato questo criterio strategico come "modello del disordine ottimo"; esso considera lo sviluppo come la riunione dei pezzi di un mosaico ad incastro. L'aggiustamento dei singoli pezzi rappresenterebbe le tappe distinte dello sviluppo.

Una volta approvato il processo, avremmo acquisito la possibilità di comporre il mosaico.

Il problema consisterà nel minimizzare il tempo necessario a completare il mosaico, prima che il mosaico non sia più in grado di servire allo scopo.

Sappiamo allora che la difficoltà di prendere una strada per lo sviluppo (cioè l'incastro dei singoli pezzi nel mosaico) dipende esclusivamente dal numero di pezzi già a posto (i progetti già realizzati e quelli programmati).

Noi possiamo portarci con i contributi che arriveranno dal territorio, ad un passo ancora più vicino alla realtà supponendo che le diverse decisioni variano secondo la difficoltà intrinseca dei pezzi oltre ad essere influenzati dal numero di quelli vicini.

In questo caso la formazione del mosaico acquista credibilità aggiuntiva, perché forse è possibile circondare con pezzi vicini quei pezzi che sono intrinsecamente più difficili da realizzare (fuori misura e fuori tetto) economizzando così notevolmente sugli sforzi da fare per rendere strategicamente accessibili le risorse necessarie a completare il mosaico.

Rendere un po' più tangibile il concetto di sequenza efficace adottato serve ad incoraggiare i decisori politici ed istituzionali a fare un passo avanti con la modestia giusta.

A partire dalla città di Philadelphia negli Usa (primo piano strategico delle città) ed a seguire Barcellona in Europa e Torino in Italia, tutte queste città hanno sentito l'esigenza di elaborare un percorso progettuale che desse la possibilità di generare ancora ricchezza territoriale, rilanciando l'idea che la città è ancora una infrastruttura complessa di supporto allo sviluppo di una progettualità articolata dei territori.

"Forse non dovremo avere tanta paura del futuro" è lo slogan sottinteso all'idea di volere o dovere elaborare un piano condiviso.

Il celebre Istituto di studi internazionali, il McKinsey Global Institute ha voluto cogliere i cambiamenti destabilizzanti della "prima grande globalizzazione".

Questa cosiddetta prima globalizzazione, grande nel senso di maggiore velocità inattesa, spinta dal capitalismo a forte valenza finanziaria a dominazione globale, ha provocato anche un'urbanizzazione più veloce, che pur essendo un fenomeno costante connesso allo sviluppo delle città ed allo sviluppo in generale, ha raggiunto livelli inimmaginabili.

Il fenomeno urbano rende evidente lo spostamento di peso dei fattori dello sviluppo verso i paesi emergenti. Dal Nord al Sud del Mondo da Occidente verso est (vedi il data base MGI City scope).

Le previsioni demografiche, economiche e sociali sulla produzione del prodotto dicono che il Pil prodotto a livello globale sarà generato dalle future 440 città emergenti rispetto alle città che hanno sostenuto e sostengono lo sviluppo o il reddito corrente.

"Per l'Italia perfino Milano, Roma e Torino, le prime città d'Italia per PIL, perdono peso e posizioni.

In definitiva il centro di gravità si risposta, quasi a volere tornare anche nei luoghi che fino al 1500 erano stati protagonisti, verso l'Asia con la variante di altri paesi emergenti (BRIC e nuovi paesi)".

Ed allora cosa devono fare le aree vaste e le città medie (quelle del Parco dei Monti Lattari) in questo nuovo scenario nazionale ed internazionale?

La risposta non è facile, occorre impegnarsi oltre gli obiettivi già annunciati per trovare nuovi dispositivi, istituzionali, politici, economici e sociali che, colgano le nuove opportunità che ogni metamorfosi contiene, per eliminare i timori (quelli che sentiamo da tempo ed ogni giorno) di non avere la capacità di uscire dalle difficoltà.

La prima grande globalizzazione ha determinato un impatto inatteso sui settori economici e sulle città fronteggiate con risposte parziali



La pianificazione per progetti strategici non è semplice per la mancanza di nuova finanza di città

Deve nascere una approccio resiliente fondato sulla base sociale del territorio che si prende carico della trasformazione possibile e si fa riconoscere come territorio e città delle reti. Bisogna partire dalla convinzione che le difficoltà dei territori e delle città in crisi di identità possano essere superate solo se dalla città per progetti si riesce a passare al concetto di Città rigenerativa e territori generativi, che presuppone la identificazione della base sociale che sia presupposto di una nuova tessitura territoriale in grado di produrre valore economico e valore sociale: in definitiva devono nascere o manifestarsi nuovi tessuti di comunità, beni economici e beni comuni a-specifici e specifici.

Tutto ciò deve essere fatto nonostante il Censis, in studi recenti segnali la fragilità e la precarietà su cui poggia la capacità innovativa dell'Italia, nazione- paese senza una visione di futuro; non bisogna perdere la speranza dell' improbabile ed imboccare la strada del nuovo "Common Ground", del "nuovo spazio condiviso" a diverse scale di progetto, per rigenerare gli approcci disciplinari allo sviluppo e ridare vitalità al progetto urbano e non urbano.

Questo nuovo indirizzo culturale non è solo il tema scelto dal famoso architetto britannico, alla Biennale di Venezia (David Chipperfield è noto anche per aver fatto conoscere in tutto il mondo il Cotto di Rufoli, Sa, che non è altro che il cotto base delle famose rigiole napoletane), ma è questo il tema di confronto originale e necessario (ma forse non sufficiente) perché nell'area vasta di riferimento si ritrovi il filo di Arianna capace di non farci più avere paura del labirinto fatto di frammentazione territoriale e di identità liquida che oscurano la visione del futuro possibile.

Nell'area vasta di riferimento può essere ancora possibile parlare di territorio come città generativa?

La costruzione di un Humus Strategico

Sviluppare e regolare una serie di idee sull'architettura del territorio per superare l'idea di sequenza strategica dei progetti che si è affermata nella pianificazione strategica recente non è impresa facile. Non basta più la definizione di progetto bandiera, i giochi sono diventati più complessi. L'idea di Pianificazione per progetti che pure ha avuto i suoi riferimenti (Milano e Salerno come città virtuose) deve affrontare problemi di finanza di città non superabili a breve, e l'emergenza è dietro l'angolo.

Serve ora un'urbanistica che pur avendo a riferimento il mercato non sia dipendente da questo, un'urbanistica capace di dare spazio alla produzione di beni di mercato, beni relazionali, beni di contesto specifici, identitari e selettivi, fino a dare un senso al tema della produzione di valore territoriale.

Andare verso nuove visioni strategiche significa soprattutto: aprire nuovi laboratori di apprendimento e di ricerca, un nuovo spazio di urbanità, e nel nostro caso anche di rururbanità, aperto affinché introduca aria nuova nel pensare, nell'abitare e nel vivere i luoghi di nuova identità, una modalità nuova di ibridare le organizzazioni esistenti, siano esse imprese o associazioni, famiglie o comunità, fino a rigenerare i tessuti che sembrano in decadenza e favorire quelli in evidente tessitura virtuosa.

Si tratta, allora, con l'impegno massimo possibile, di svolgere una funzione Laser per bruciare o sottrarre le incoerenze ed illuminare le virtù civiche nascenti, moltiplicare le opportunità di riconoscimento del potenziale territoriale, fino a riposizionare la speranza di una metamorfosi piena di urbanità contemporanea.

Le città ed i territori non muoiono se il senso di appartenenza al territorio delle comunità insediate sveglia la capacità di guardare al territorio con occhi nuovi ed educa a sentirlo nella sua sonorità diffusa, presupposto importante per elaborare la visione strategica che, riconosciuta, poi, dalla comunità allargata, genera energie insospettabili e rinnova il messaggio della città generativa.

Lo spirito del capitalismo che ha ispirato l'idea di città per progetti è in profonda crisi strutturale, il mercato ha difficoltà a dare segnali nella direzione giusta. Non a caso la generazione dei piani strategici delle città non ha salvato le città dalla grande contrazione.

Il dispositivo del piano strategico per progetti (Vedi PIT Parchi) deve essere rivisitato, appartiene alla pianificazione andata in crisi, una filosofia che si rivolgeva in partenza alla possibilità di cavalcare il possibile trend delle aree competitive fino a generare una sostanziale convergenza dei progetti bandiera (Esempio verso il turismo). Imprenditori e finanza dovevano essere attratti a qualsiasi costo e con incentivi crescenti, la rendita urbana poteva diventare il nuovo dio direzionale.



Spesso, l'accesso, attraverso una molteplicità di reti economiche (chiare o scure), tecnologiche e sociali, istituzionali o informali, per inserirsi nei processi di globalizzazione, ha prodotto ruoli urbani o rurali subordinati o fortemente dipendenti. Il territorio si è destrutturato e in alcuni casi frammentato, la rete dei servizi al consumo ha fatto da padrone mentre la deindustrializzazione ha proposto vuoti e problemi sociali ancora non risolti. Il valore del territorio ha subito un decrescita dovuta alla perdita di identità produttiva e sociale.

Youngtown, Baltimora, Detroit e tante altre città avevano un piano strategico in atto o in elaborazione ma la crisi ha travolto ogni base decisionale certa fino a far sparire anche le amministrazioni pubbliche (vedi Youngtown). Il capitalismo industriale (Detroit e/o l'intervento pubblico (Baltimora) le aveva fatte nascere ed oggi ambedue non hanno più la capacità di creare valore per l'area vasta.

Noi abbiamo bisogno di sapere solo dal passato ma di non copiare dal passato senza una nuova consapevolezza; Napoli, Salerno, Avellino, Benevento e Caserta ed i PIT Parco hanno impegnato, come altre città, somme rilevanti nell'elaborazione dei piani strategici (Oltre 5 milioni di euro) ma i loro piani sono diventati obsoleti o dimenticati.

Il valore del territorio dovrebbe essere incarnato sulle persone e sulle istituzioni che possono riconoscere il territorio come potenziale ecologico su cui costruire il futuro possibile.

In sintesi, saper vedere e sentire il territorio, con chi e per chi e perché, sono le nuove domande da farsi.

Ma che significa essere anguilla nel contesto della rigenerazione?

La "femmina dell'anguilla" che aspetta nuovamente la rendita politica, decide di farsi grande, grandissima utilizzando le acque dell'area vasta ma rinunciando al viaggio, cambierà nome si chiamerà capitone o grande anguilla e farà rischiare alla specie l'estinzione perché interrompe il meccanismo della generazione e rigenerazione. Se molte altre anguille, vorranno inseguire chi come Marco Polo ha fatto il viaggio, scegliendo però la via del mare, incontreranno mille altre città-oceano di conoscenza e genereranno nuove anguille che tornando nelle acque dell'area vasta rigenereranno il tema dell'abitare e del produrre nell'area di riferimento.

Come fa una comunità a diventare comunità di anguille?

Si tratta di **Spostare la risposta dal solo versante economico è il grande lavoro da programmare.**

Superare la crisi significa perciò andare oltre la crisi del valore economico ed imboccando nuove vie sperimentali e creative.

I conti vanno fatti con la cultura del limite, una pianificazione umile ed aperta deve nascere, il limite è finanziario, sociale, ambientale ed istituzionale.

Emerge il grande tema della sostenibilità profonda dei territori, della nuova ipotesi generativa in un approccio al progetto- processo di città e territori d'area vasta.

Per stare bene, gli esseri umani hanno bisogno di una serie di attività e di prospettive di sviluppo, di attribuire alla loro personalità un senso, un'anima; bisogna allontanare ogni sensazione di estraneità al luogo dove si vive e/o lavora.

Allora il benessere territoriale dipende in maniera decisiva da alcuni specifici beni relazionali e da altrettanti beni immateriali oltre che da beni materiali.

La questione dello sviluppo, dopo la crisi, si pone come questione nuova, non di attesa, questione da far interpretare al territorio che deve saper riconoscere i modi attraverso i quali, nelle società avanzate, ci si allontana dall'effimero per ridare al mercato una funzione strumentale ed aprirsi nuovamente ai temi del valore territoriale condiviso e di progettazione. Per queste ragioni, per la commissione formatasi in Francia, con Stiglitz, Sen e Fitoussi, si aveva il bisogno di passare da una sistema di misurazione e di riferimento del benessere capaci di allargare il concetto corrente di Pil (prodotto interno lordo) che allo stato non contiene voci che sono legate all'effimero, ma non considerate.

Nell'elenco dei beni materiali ed immateriali da produrre si deve tener conto:

- a) Standard di vita materiale
- b) Livelli sanitari e di assistenza alla persona
- c) Qualità dell'istruzione ed educazione continua
- d) Qualità e quantità di lavoro accessibile
- e) Diritti politici e di accoglienza civica
- f) Governance partecipata ed orizzontale
- g) Qualità dei servizi ecologici diffusi e dello standard di sicurezza ambientale e civile.

*La cultura del limite
richiede una pianificazione
umile ed aperta che deve
fare i conti con la
finanza, l'ambiente,
le istituzioni*



*L'impresa deve dialogare
con il territorio e le famiglie
limitare il dominio
della finanza*

Non è difficile a questo punto riconoscere gli obiettivi strategici di cucitura, rammendo e **sarcitura** a cui deve dedicarsi il Parco; Le imprese hanno approfittato dello slegamento dal territorio, hanno tratto vantaggio dalle opportunità di breve periodo disponibili sul piano globale, si deve scoprire il nuovo confine territoriale entro cui dare senso alle attività, cucendo la frattura tra geografia politica, ecologica, economica e sociale. Geografia deve ancora avere un senso in termini di scrittura del territorio per far riconoscere che le organizzazioni che strutturano l'ambiente ed il paesaggio hanno una consapevolezza nuova fino ad essere protagoniste del territorio generativo nel produrre valori di senso e di appartenenza.

La città (territorio) generativa deve essere il riferimento culturale per lavorare al nuovo disegno strategico, che diventa uno strumento operativo di dialogo e rappresentazione, di progettazione e realizzazione, di ricerca e di sperimentazione della città che verrà.

Bisogna generare nuove opportunità strutturali, **funzioni ed infrastrutture**, per offrire nuove possibilità alla creazione del valore territoriale, che sia economico, istituzionale, culturale, estetico, e sociale; bisogna evitare di scoprirsi solo indebitati, disuguali e depressi, cioè pieni di **carenze e mancanze di opportunità**.

Il territorio del Parco, con le sue istituzioni, deve partire dal capitale economico, dal capitale tecnologico, sociale, professionale, scientifico, imprenditoriale ed umano, per indirizzarlo in termini di novità storica e civica, per cambiare la natura di alcuni rapporti sociali, per ridonare importanza a contesti locali specifici.

Va pertanto rilegittimato il tema della soggettività politica delle imprese, delle famiglie e delle istituzioni: oggi nel dominio della logica finanziaria la loro soggettività è quasi scomparsa, a cominciare dalla possibilità di dare valore e credibilità alla progettualità di contesto.

L'impresa deve poter dialogare con il territorio per garantirsi una vitalità basata su vantaggi competitivi localizzati a visione lunga; le famiglie devono ritrovarsi per scoprire nuovamente che l'abitare è vivere e pensare, senza consumo a debito ma dentro il paradigma dello spazio condiviso (common ground aperto), della non contraddizione tra città interna ed esterna.

Una condivisione nuova tra istituzioni, mercato e società deve essere trovata sviluppando nuove alleanze cooperative e concorrenti alle economie di scopo necessarie a produrre la città del vivere, per produrre beni di mercato (vendibili), beni di contesto (ambiente, estetica del costruire e dell'abitare, paesaggio), beni di merito (servizi ecologici e cultura), beni relazionali (capitale sociale e cognitivo).

L'area vasta di sviluppo deve superare l'idea secondo cui il modo per avere margini operativi e ridurre gli spazi della diversità. A tale scopo è utile ricordare la differenza biologica tra parete e membrana.

Una parete cellulare trattiene tutto quanto è possibile e dà via quanto meno è possibile (i comuni isolati geograficamente e geneticamente rischiano l'estinzione, così le città delle mura).

Una membrana è un altro tipo di bordo o confine, più poroso e paradossalmente più resistente; la vitalità entra ed esce e la cellula mantiene la sua creatività funzionale e strutturale.

La città relazionale vive bene se è in grado di costruire membrane di dialogo istituzionale, si allena a non costruire barriere sociali, corre e si impegna per sviluppare relazioni come opportunità strategiche e consapevolezza urbana; la città generativa è soprattutto questa, bisogna strutturare membrane cognitive di un territorio di area vasta, aprire laboratori.

L'identità della cittadinanza è, in generale, dinamica, e dipende dalla storia della città e della nazione di appartenenza ma anche dal motore che anima a livello locale l'istituzione politico amministrativa. L'appartenenza ad una comunità è fondata su un insieme di esclusioni ed inclusioni, la membrana di cui si parlava prima, ha un compito importante. È la comunità con la sua leadership che decide le condizioni dell'appartenenza attraverso l'adozione di regole che cercano di moderare il conflitto, la democrazia come società aperta o chiusa. Non esiste un terreno neutro in astratto ma esiste un terreno di confronto e di conflitto dal quale nasce il senso dell'appartenenza. Non si tratta allora di stabilire solo le regole della rappresentanza o della comunicazione corretta ma di verificare se è possibile la presenza di un pluralismo coerente, un modo per ripropor-



re il tema della cittadinanza come trasformazione permanente delle modalità dell'appartenenza alla città o al territorio.

Costruire i presupposti di un disegno strategico orientato dalla finanza di città generativa, significa ridare importanza alle persone che si incontrano, a tutti coloro, donne ed uomini che sanno di dover costruire relazioni, cose e luoghi, fino a saper mostrare il loro paesaggio come storia di appartenenza, nel senso più esteso, denso e complesso del termine, per disegnare insieme la prospettiva a grandangolo della città rigenerata.

Nella prospettiva della loro missione definita nella visione cognitiva, le città si devono impegnare a concepire progetti aperti e partecipati, e non bastano le piattaforme dedicate o i social network di condivisione, come esplicitate nelle città vicine, ma bisogna prevedere ambiti specifici che consentano alle istituzioni della città di essere più vicine ai cittadini anche per rinnovare la loro efficacia e la loro efficienza. Ad ognuno toccherà aprire un laboratorio prima mentale, di spessore. Il processo di governance strategica deve accettare di far parte della comunità in cammino, dimostrare che concorre a costruire uno scenario dove non solo si dimostra di essere creativi, ma si dà un senso anche allo spazio fisico. La strutturazione dei "laboratori del cambiamento" deve essere avvertita come quella di un organismo complesso ed aperto che sa stare nella dimensione ambientale territoriale, e non essere fuori squadra nel tempo e nello spazio. Ogni progetto o processo attivato dovrà avere una dimensione culturale nuova con impatto percepibile in termini qualitativi e quantitativi fino a confermare l'aumentata leadership dell'istituzione comunitaria di riferimento (La città o La città allargata).

La nascita dei laboratori deve essere percepita come un processo collettivo attraverso il quale le persone, cittadini ed appartenenti potenziali al territorio, attraverso la comprensione del loro rapporto con il patrimonio materiale ed immateriale, possono contribuire ad un benessere di lunga durata della comunità allargata fino ad una forma esplicita della sostenibilità del mondo.

Essere pervasivi, inclusivi e radicali deve poter significare nuova capacità di diventare raddomanti di un territorio che deve trovare sorgenti e risorgenze dimenticate o inattese, ma significa anche credere alla metamorfosi urbana in termini di capacità generativa e rigenerativa della città come infrastruttura complessa da riposizionare nell'area vasta. In definitiva i laboratori di cui si parla oltre che ponte tra breve e lungo periodo della visione strategica hanno il compito di una costruzione sociale di senso su argomenti chiave a cui abbiamo già fatto cenno ma che devono trovare una chiave di partecipazione esplicita.

Coloro che partecipano al laboratorio finiscono per definire i principali aspetti di un problema e concorrono nelle modalità fattibili alle soluzioni accettabili e preferibili, fino a farsi riconoscere, tutti insieme, come nuovo caleidoscopio contemporaneo. I laboratori sono allora dispositivi civici strettamente interconnessi che sorprendono, coinvolgono, fanno piangere e ridere, affrontano la società ed accettano la sfida dei desideri, delle attese, delle speranze, dei progetti futuri, del benessere e della felicità, intesa questa come nuova capacità di uscire dalle difficoltà. Come già richiamato, la ricerca, la messa a fuoco degli argomenti richiamati, con particolare enfasi su funzioni ed attrezzature capaci di colmare carenze e moltiplicare opportunità dell'area anche in termini di città delle reti (reti e collegamenti infrastrutturali) verrà resa esplicita con riferimento a diversi modelli di rigenerazione urbana e non urbana, avviati o da avviare.

Quale innovazione sociale ci porta nella città generativa?

Le proposte di laboratori membrana del cambiamento (I Laboratori di Copianificazione).

Una narrazione dell'innovazione sociale possibile deve essere messa in campo.

Possiamo raccontare una storia plausibile su come l'innovazione sociale potrebbe aiutarci ad andare oltre la Società dell'Innovazione? Va da sé che dall'attuale fenomeno dell'innovazione sociale potrebbe emergere qualcosa che ci porti verso un futuro socialmente sostenibile, anche senza un qualche tipo di sfondo narrativo che ci aiuti a coordinare collettivamente le nostre azioni per arrivare in quel luogo. Ma le narrazioni condivise aiutano a generare un'azione efficacemente coordinata che può guidare i processi, magari a singhiozzo e con molte trame secondarie lungo il percorso (come in ogni buon romanzo!), verso una direzione coerente con la logica narrativa della storia che i partecipanti al processo si raccontano gli uni con gli altri, ebbene la narrazione è da costruire e l'innovazione metodologica per riparlare di identità e sviluppo, di identità e diversità, di identità creativa e sviluppo sostenibile, consiste nella aprire nuovamente i la-

I Laboratori membrana del cambiamento quando determinano un effetto diffuso



I Laboratori necessari per politiche innovative possibili per infrastrutture, mobilità, territori e sviluppo

boratori del cambiamento ma in un approccio diverso di quello adoperato nel piano strategico tradizionale (es. PIT Parchi).

Questa volta, il rammendo, la cucitura sociale presuppone una forte ibridazione con i flussi di popolazione da generare, i cosiddetti stakeholder vanno incontrati nel viaggio e non sono solo quelli stanziali della città, con le loro mille associazioni di rappresentanza ed i loro mille simulacri da difendere. I laboratori membrana del cambiamento devono aprire i confini della città e immaginare una città allargata fino all'area vasta di riferimento capace di definire una nuova città dei flussi finalmente definita dalle nuove urbanità specifiche, efficaci ed efficienti, capaci di rappresentare la metamorfosi sostenibile, contemporanea e temporanea.

Ipotizziamo allora delle tematiche per il laboratori che consentano di andare oltre i confini dell'attuale, città nella speranza che il nuovo viaggio produca le ibridazioni necessarie al cambiamento.

I titoli dei laboratori sono già presenti nella elaborazione del preliminare, si tratta di aprire una fase di sperimentazione della co-pianificazione che renda il processo visibile e percepibile in termini di processo generativo di nuova progettualità.

Laboratori: Mobilità e sviluppo sostenibile - La biodiversità, ruralità e paesaggi sublimi - Turismo strutturante e viaggi d'esperina

Sono i temi da comporre in tre o quattro laboratori di co-pianificazione e di confronto con la popolazione residente e quella degli stakeholders esterni (il flusso potenziale) fino a rendere viva la nuova soggettività politica ed istituzionale del parco di Monti Lattari.

Il primo laboratorio strategico: Mobilità e sviluppo sostenibile

Il Piano Giordano presenta una qualità importante: lo sviluppo sostenibile impone un cambio di fruizione intelligente del territorio, i comportamenti si fanno bastevoli rispetto alla possibilità di invadere un territorio che è allo stesso tempo urbano e rurale, con una rete ecologica ancora in grado di dare identità paesaggistica orientata al sublime.

Il piano prevede un approccio che sposa il principio della proporzionalità tra diverse forme di mobilità, attribuendo al turismo d'esperienza una priorità per tentare di invertire il rapporto tra accessibilità delle zone. Il quarto modello di governance richiamato al principio della relazione, prevede "il soggetto attuatore" di un intervento complessivo anche già codificato che viene affidato con il principio della sussidiarietà verticale (devolution) ad altro ente pubblico che a sua volta ridefinisce il modello di governance. Vedi le proposte per il settore mobilità, o le possibili concessioni.

Quelle relative alle aree interne e quelle di costa tendono a calibrare gli interventi tenendo conto del tempo breve, del tempo medio, e di quello lungo. Questi tempi sono anche definiti dalla qualità del progetto rispetto all'accesso alla finanza disponibile, sia essa privata o sussidiata.

Finalmente è evidente il criterio di selezione dei progetti ed il piano richiede un confronto immediato con la Regione, l'area vasta di Salerno e la Città Metropolitana per la scelta del modello di governance adatto a dare efficacia al Piano.

In questa sede si suggerisce di sperimentare il quarto modello.

Il quarto modello prevede "il soggetto attuatore" di un intervento complessivo anche già codificato che viene affidato con il principio della sussidiarietà verticale (devolution) ad altro ente pubblico o privato che a sua volta ridefinisce il modello di governance. Vedi le proposte per il settore mobilità, o le possibili concessioni a privati.

Secondo laboratorio: Biodiversità, ruralità e paesaggi sublimi

Il Rapporto De Feo inquadra e suggerisce i temi complessi da affrontare e rende evidenti che il laboratorio di governance è tema difficile e richiede uno sforzo notevole in termini di innovazione istituzionale e sociale.

La prima azione del parco è rivolta alla Regione e richiede una revisione culturale ed operativa della rete ecologica regionale, a partire da quella dell'area del Parco. Le difficoltà di avviare un processo stabile di sviluppo capace di integrare le istanze della sostenibilità ambientale si stanno mostrando con l'aggravarsi della crisi finanziaria, la sua persistenza rende evidente la crisi fiscale dello stato che non ha più la capacità di indirizzare le risorse verso i beni di merito necessari allo sviluppo sociale e civile.



L'estraneità delle logiche finanziarie rispetto all'esigenza di far ripartire un'economia sana, che produca soprattutto valori d'uso, è evidente, sembra che il saper produrre beni in maniera ottimale non sia più una qualità dell'uomo.

Non si tratta di rifare il pelo alla definizione di "crescita" per contrapporla a quella di sviluppo ma si tratta di ripensare ai termini nella loro complessità ma anche nella loro semplicità.

Sviluppo sostenibile e sviluppo ad ecologia profonda sono terminologie oramai acquisite ed implicano una nuova arte nel pensare e fare pianificazione (vedi recente enciclica di Papa Francesco).

Un'arte che contenga una consapevolezza ed una voglia di condividere con altre discipline diverse da prima, un'arte che usi modelli di apprendimento capaci di riconoscere i processi di obsolescenza connessi all'uso delle informazioni e che sia capace di apprendere.

Per parlare di Green Economy o di nuova economia della Terra avremmo bisogno di una nuova rivoluzione culturale, la Terra nuovamente al centro dell'indagine scientifica e l'economia come parte dell'ambiente.

Un nuovo comportamento operativo in grado di riconoscere il potenziale evolutivo della Natura ed aprire scenari di potenziali scelte connesse a questa comprensione deve emergere, perché dobbiamo essere capaci di disegnare potenziali di efficacia e di efficienza nell'uso delle risorse della Terra.

Le teorie economiche hanno abbandonato i riferimenti teorici dei prezzi ombra e/o prezzi opportunità ed hanno fatto convergenza sugli indicatori rivelati dal mercato come gli unici capaci di indirizzare l'uso delle risorse.

Ci si dimentica di un passaggio culturale chiave: *we are the landscape*, o ancora più difficile da comprendere: noi siamo il nostro paesaggio.

L'economia dell'autodistruzione cammina con passi veloci e gli ecologisti non sanno interagire con le altre discipline, non sanno trasmettere l'idea che il cosa produrre ha la stessa dignità del come produrre e che il perché produrre appartiene ad una scala di valori diversi.

Non si tratta allora di convincere gli economisti a rivedere i loro modelli di formazione di prezzi, né di condividere con loro le regole della concorrenza ma si tratta di formare una nuova consapevolezza sui temi del fare economia e del fare ecologia.

Le lezioni dal passato servono per capire se l'attuale accelerazione della storia possa essere di aiuto o di supporto all'uso del progresso tecnologico, bisogna evitare uno spiazzamento ulteriore nell'uso delle risorse primarie.

Oggi sembra che tutto quello che consente di risparmiare energia specie se legato alle risorse rinnovabile sia la nuova economia, la green economy è vista in questa ottica: ristrutturazione dell'uso delle risorse o il declino.

I conti da fare sono più complessi e le risposte non sono univoche.

Il costo dell'energia eolica non è ancora confrontabile con quello delle centrali a carbone di ultima generazione. Vi sono una serie di incertezze relative al trasporto dell'elettricità, alla costruzione delle centrali, delle implicazioni sul clima, etc., allora qual è la decisione razionale, quella che non sottovaluta il costo della produzione delle centrali a carbone?

Una nuova consapevolezza deve essere costruita e non basta implementare il linguaggio condiviso tra economisti ed ecologisti.

I segnali di stress relativi alle emergenze acqua segnalano che i valori da chiamare in campo sono molto più complessi ed il tema dell'uso delle risorse ha bisogno di comportamenti completamente nuovi. L'aumento della temperatura, lo scioglimento dei ghiacciai, la risalita del livello del mare, il prosciugarsi di fiumi, le turbative sulle falde acquifere, le emergenze legate alla scarsità delle acque, lo stress sulla base biologia come il declino delle risorse ittiche, il cambiamento del ruolo delle foreste, il degrado delle aree di pascolo, la perdita di biodiversità potenziale, etc.; segnalano la necessità di un ripensamento forte e multidisciplinare sui temi della nuova economia della terra.

Non bastano più le parole "foresta", "ruralità" ed "agricoltura" occorre arricchire il vocabolario con potenziali della terra per arrivare ad una definizione di green economy in grado di farci fare un salto qualitativo nell'approccio allo sviluppo, integrando il concetto di produzione e quello di servizi in maniera diversa.

Dare priorità ai servizi ecosistemici delle diverse componenti che concorrono ad usare la terra (Foreste, aree rurali, bacini idrografici, aree vaste urbanizzate, etc) significa a-

Non bisogna solo abbandonare i tecnicismi occorre una nuova consapevolezza sui temi del fare economia



*La necessità di una nuova
materia delle decisioni
certamente più complessa
ma non più settoriale*

dottare una scala di valori o prezzi ombra che rendono gerarchica la scala di uso del suolo fino a dare regole di uso completamente diverse dal costo, questo deve tener conto della resilienza vitale dei sistemi ecologici. Prevedere una manutenzione di questa vitalità serve a garantire soglie di infrastrutturazione del territorio compatibili con la funzionalità delle reti ecologiche potenziali.

Un pascolo esteso apparentemente fuori mercato può essere vitale per la manutenzione delle falde acquifere dei comuni circostanti e garantire livelli di irrigazione adeguati alla qualità delle produzioni. Solo una visione integrata sulla funzionalità dei servizi ecologici relativi a regioni ecologiche potrà garantire un'efficacia decisionale di area vasta presupposto importante per la fornitura dei servizi di vivibilità delle imprese e delle famiglie.

Green economy senza questa visione ampia della misurazione dei servizi ecologici di area vasta non può essere definita nuova economia della terra e questa ha bisogno di stare dentro alla cultura ecologica profonda, interdisciplinare ed intertemporale.

Ecco allora la necessità di una nuova matrice delle decisioni, non più settoriale, né di integrazione di pochi settori ma una visione di paesaggio legato alla ricerca scientifica e alla consapevolezza del valore dell'invisibile. È necessario ipotizzare la possibilità di ingegnerizzare una sorta di secondo cervello del territorio che possiamo chiamare città del paesaggio sublime, cioè una infrastruttura complessa in grado di indirizzare l'uso delle risorse, quelle endogene e quelle in entrata fino ad immaginare la risalita verso un paesaggio resiliente ed in grado di rispettare il potenziale della natura e delle reti ecologiche a cui esso è connesso.

Un piano strategico della conservazione del potenziale di biodiversità nel Parco è un piano che sviluppa la Green Economy dentro un quadro di larga collaborazione tra regioni ed enti locali, che individua regole nuove per l'utilizzo degli ecoservizi legati alla funzionalità strutturale delle regioni ecologiche, che utilizza le informazioni qualitative e quantitative sulla biodiversità delle specie, delle comunità e dei paesaggi.

Ecco che la green economy estende il suo significato e si rende protagonista della caratterizzazione delle diverse regioni ecologiche assegnando alle diverse aree una qualità specifica in termine di resilienza potenziale, dove il termine resiliente ha anche un significato relativo al valore storico e culturale dell'area. Biologi, ecologi, architetti e paesaggisti, agronomi ed economisti, forestali e studiosi di discipline umanistiche devono cambiare modello di apprendimento, abbandonare la visione strettamente evoluzionista ed immaginare di saper guardare oltre la siepe.

Il paesaggio non è una cartolina, tutti possiamo essere attori basta saper riconoscere le storie della Natura e degli uomini dentro una nuova visione dell'economia, non più motore principale del progresso tecnico ma motore concorrente con la macchina ecologica complessa che per comodità riferiamo alla sola rete ecologica.

La green economy deve coniugare ogni giorno il paradigma semplicità e complessità, deve avere la visione lunga; proteggere l'ambiente, sviluppare la governace e progettare devono appartenere alla stessa dimensione culturale come è già previsto dalla Convenzione Europea sul Paesaggio.

Parlare allora di economia e di ecologia della città del paesaggio sublime significa ricomporre i temi del fare green economy dentro un nuovo mosaico dove la frammentazione del paesaggio viene vista come pericolo mortale per le specie e per l'uomo. Ipotizzare una gerarchia dei servizi ecologici significa avere una griglia di valutazione per le attività della terra, significa dare alla green economy un ruolo primario, fondativo della nuova città del paesaggio sublime del Parco Dei Monti Lattari.

Una volta chiarito che il progetto rete ecologica del Parco è un processo di conoscenza per prendere decisioni, emerge con forza che tutti i settori concorrono alla definizione dei servizi ecologici connessi alla funzionalità della rete e che solo il modello corretto di valutazione della funzionalità della rete concorre bene alle decisioni di localizzazione delle attività e concorre al miglioramento delle procedure VAS e VIA relative al territorio del Parco.

Il secondo modello, quello che prevede una governace guidata dopo aver scelto un grado di sussidiarietà verticale ed orizzontale di riferimento, potrebbe essere il modello di riferimento per questo laboratorio; il modello dei PIT, opportunamente modificato potrebbe essere il modello sperimentale, ma anche quello dei piani di zona del Welfare. In questo caso la gestione dei processi prevede una titolarità delle istituzioni beneficiarie ma anche una guide line definita dal livello superiore, si pensi al "Aree di natura



2000" o ad altri temi di tutela e valorizzazione della biodiversità. In accordo di programma con le associazioni riconosciute potrebbe essere finalmente sviluppato un progetto complesso e coordinato di gestione allargata delle aree ZPS e aree protette specifiche specie in aree montane da affidare alla Comunità Montana ed in monitoraggio di efficacia da affidare al Parco. Un tavolo di partenariato immediato da aprire con la Regione consentirebbe di sviluppare il rapporto.

Si tratta di elaborare in collaborazione con la Regione i 13 o 14 piani di gestione e tentare un gestione sperimentale affidata alla Comunità Montana in collaborazione con il Parco senza trascurare i casi in cui la collaborazione viene estesa ad associazioni previa opportuna valutazione e relativa evidenza pubblica. Si tratterebbe in questo caso di strutturare uffici del parco con particolari competenze regolamentative in grado di gestire misure di identità e selettive che affrontino il tema della tutela in termini di valorizzazioni di particolari attività interconnesse, ruralità e naturalità questa volta viaggiano insieme e con percorsi paralleli di corrispondenza.

Per una serie di territori che oggi presentano un relativo disordine del paesaggio agricolo e rurale un investimento in Wine design ed altri luoghi di produzione, olio, orti per le locande ed alberghi, può dare corpo ai temi dell'accoglienza inserendoli dentro al più competitivo paesaggio sorrentino-amalfitano.

Non si tratta di rivisitare solo i luoghi di attraversamento (Tramonti) ma anche recuperare immagine di altri territori non facilmente percepiti come attrattori territoriali. Ebbene segnalare nuove strade del vino, dell'olio e del far bene agro alimenti diventa un progetto di design territoriale strategico che riconnette tessuti sociali e reinveste sulla comunicazione territoriale in termini di accoglienza.

L'export deve rilanciare l'immagine del territorio in termini di luoghi del buon vivere anche non identificati con i tradizionali luoghi del gran tour.

Vi è una domanda nuova legata ai saperi del fare che attrae e rende possibile sia il rammento che la cucitura del territorio fino ad immaginare, come Platone nel Politico, un'arte della tessitura che è metafora della nuova governance, necessaria a dare identità all'area vasta in termini di fusioni o aggregazioni territoriali di nuovo tessuto produttivo che riconosce e si riconosce nel potenziale territoriale a partire dai prodotti di base fino ad un artigianato evoluto e creativo e perché no, legato al terziario manifatturiero creativo (vedi biodinamica ed ambiente).

Terzo laboratorio: Accessibilità ai servizi di nuova urbanità e turismo di qualità: strutt-turismo

Il piano elaborato dalla struttura del Parco, grazie al Prof. Rocco Giordano, definisce una nuova identità della visione relativa alla mobilità perché per la prima volta si identifica nella mobilità legata alla parte core del Parco quella da privilegiare nel presupposto di stabilizzare i flussi verso direzioni più vicine alla normale vita dell'intera area della penisola dove il tema dell'abitare la città metropolitana deve emergere in tutta la sua valenza strategica.

Non a caso vengono differite le decisioni relative a possibili nuovi interventi di velocizzazione (gallerie e varianti) per tentare una concentrazione delle risorse su sicurezza e prevenzione della viabilità esistente in modo da evitare insostenibili emergenze spesso affrontate con scorciatoie progettuali improbabili, nuove gallerie e nuove piccole tangenziali.

L'idea della manutenzione e della prevenzione del dissesto idrogeologico si sposano così con i temi dell'agricoltura plurifunzionale e con il paesaggio di nuova ruralità e la specificazione delle emergenze del dissesto con il criterio della mobilità sostenibile, individuando obiettivi di spesa fattibili.

L'attenzione strategica si sposta sulla parte alta e le frazioni che danno identità al paesaggio del Parco e si identificano nuovi nodi di senso per dare direzionalità a nuovi flussi di turismo possibili sulle propensioni già esistenti (sentieri dei paesaggi sublimi e dei riti laici e religiosi, oltre che dei normali percorsi di mobilità rurale).

Le azioni da svolgere sono specificate nel piano di mobilità che potrebbe dar luogo ad un primo laboratorio di governance strategica cercando raccordi istituzionali ed attivando un gruppo di monitoraggio e progettazione esecutiva che si confronta con il livello regionale e nazionale competente, sia esso pubblico o privato (es. FF.SS. in fusione ANAS).

Accessibilità e connettività dei territori sono la chiave di lettura della nuova pianificazione strategica



La ICT per la gestione dei processi complessi per superare il limite dei confini

Il Parco è in una fase di ascolto rispetto ai temi del Turismo ed aspetta il confronto con i tre distretti che hanno elaborato un protocollo ed una definizione delle azioni. Naturalmente il Parco non rinuncia ad una propria idea di turismo che provocatoria-mente chiameremo struttTurismo, cioè un turismo che non comprometta la struttura geomorfologica della penisola e che rinnovando il Mito del Gran Tour dia la possibilità di sviluppare un'economia della cultura e dei luoghi correlata al paesaggio sublime da conservare e tutelare.

La strategia viene poggiata su quattro gambe

La prima è il patrimonio culturale cioè la scoperta del linguaggio architettonico, del paesaggio culturale, della creatività locale, delle tradizioni e dei riti nonché dei nuovi percorsi legati all'arte contemporanea. Una metodologia innovativa di apprendimento e formazione, vedi la nascita recente del MAAAM di Vico Equense, dove il progetto di Museo Aperto Antonio Asturi Museo di città apre un capitolo nuovo sulla geografia emozionale del territorio di area vasta.

La seconda gamba è la struttura sociale, cioè la possibilità di sollecitare una partecipazione comunitaria per dare continuità alla vita sociale allargata fino a produrre nuova conoscenza in termini di capitale sociale, sollecitando al massimo l'innovazione sociale inclusiva. Le mille iniziative della società civile ed modelli comunicativi dei diversi nuovi agriturismi e B&B vanno indirizzati sull'esempio di formazione diffusa in atto nel Parco del Cilento vedi Fondazione G.B. Vico e Fare Ambiente.

La terza gamba è l'ambiente e la rete ecologica di supporto alle attività, cioè la visione ampia di potenziale territoriale che sviluppa attrattiva territoriale connessa alla conservazione dei beni ambientali per prevenire il degrado urbano o di urbanità per un rilancio della ruralità contemporanea connessa alla naturalità potenziale, senza trascurare un diverso approccio alla mobilità di merci e persone. Una lettura questa ancora poco presente nei cosiddetti pacchetti turistici, dove il modello di fruizione è esterno (Pompei, Napoli, Capri etc).

La quarta gamba è l'economia basata sull'elaborazione di nuovi brand territoriali adatti a comunicare i beni di nuova identità, per comunicare la nuova competitività emergente dalla smart specializzazione del territorio nell'area vasta di riferimento.

Un lavoro tutto da inventare per specificare i potenziali del terziario manifatturiero pur espresso a livelli altissimi.

È l'economia con lo sguardo lungo che riconnette paesaggi culturali e storia possibile fino a dare struttura alla partecipazione allo sviluppo sostenibile ed il turismo strutturante è il laboratorio ancora da aprire.

StruttTurismo

Visioni territoriali di un turismo che riproduce struttura economica, sociale, ambientale e paesaggistica (contributo al progetto per lo sviluppo e l'organizzazione del prodotto turistico-religioso integrato con l'offerta naturalistico-ambientale e sport outdoor nel Parco).

Nel titolo c'è il commento sintetico ai tentativi di ricerca innovativa connessa ai temi della smart specialization orientata dall'uso di tecnologie ICT capaci di accumulare informazioni e conoscenze. Si propone, in particolare, una lettura urbanista dell'area vasta del turismo percepito come opportunità di viaggio esperienziale e conoscitivo.

La mappa di area vasta resa disponibile (vedi allegato Insera) ha il compito di uscire dal racconto estetico dei luoghi, perché la ricerca urbanistica, questa volta, affronta il rapporto tra il "dentro" ed il "fuori" dei territori proponendo la rivisitazione del paradigma della necessità della stanzialità temporanea come risposta nuova al nomadismo culturale e sociale delle popolazioni interne ed esterne ai territori.

Turismo ed ambiente, turismo e conoscenza, turismo e struttura socio-economica dei territori, turismo e paesaggio, sono temi che ripropongono con occhi nuovi il riconoscimento delle diversità territoriali e del loro potenziale.

Nello stesso tempo l'approfondimento da fare sulla specifica area del Parco inserisce i temi del turismo religioso e quello del turismo complementare a partire dall'offerta naturalistica ambientale e sport outdoor, Trekking in particolare, presuppone un allargamento dei temi con riferimento a riti ed alle tradizioni su cui innestare le nuove percezioni rispetto ai temi della cura del creato (vedi recenti proposte di Papa Francesco).



Le problematiche del paesaggio, della nuova stanzialità, della struttura relazionale tra luoghi e globalizzazione ed infine della governance verticale ed orizzontale delle attività legate al turismo, diventano occasione per rispondere a domande inesplorate. Questa volta il turismo può essere visto come insieme di attività da aggregare concettualmente al terziario avanzato manifatturiero, perché concorre con la sua capacità a strutturare il valore neo-evolutivo del paesaggio e del territorio.

Le ricerche da fare aggiungono materiali, non tanto al dibattito sui temi legati al centro ed alla periferia dei luoghi, o tra le problematiche delle aree di costa e di territori interni, oppure proponendo la scoperta "dell'isola che non c'è", ma questi materiali sviluppano argomenti relativi alla pre-politica necessaria.

La proposta di una nuova mappa digitale ed eventualmente cartacea propone visioni e metodologie per far emergere nuove rappresentazioni del territorio, per illuminare gli spazi intermedi che stanno tra i flussi della crisi e della globalizzazione ed i luoghi. In questo senso il neologismo coniato per la presentazione, va oltre il titolo.

StruttTurismo, legandosi ai temi dell'urbanistica, propone una riflessione sulla ristrutturazione del sociale e dell'economia, analizzando i temi dello spazio e del tempo, inserendosi nello spazio culturale aperto tra simultaneità delle reti e delle economie globali e prossimità destrutturata dei processi territoriali (la dialettica tra nomadismo delle attività legate alla globalizzazione e desiderio di stanzialità contemporanea temporanea). Emerge così la necessità di elaborare un nuovo sillabario per avere un lemmario di dialogo tra discipline non comunicanti che devono coniugare i nuovi paradigmi dello sviluppo: identità e sviluppo, identità e diversità, creatività felice e sviluppo sostenibile profondo, equità e democrazia, inclusione e crescita.

E, così, la rilettura di una parte dell'Italia, diventa il pretesto per ripensare e ritrovare una diversa visione del Mediterraneo interno e di quello esterno. Emerge così tutta la difficoltà di parlare di urbanistica dentro i confini dei Comuni, delle Province, delle Regioni, delle Comunità Montane e dei Parchi per poter definire le nuove unità urbanistiche di riferimento. A livello globale si compete per piattaforme territoriali (turismo e logistica ad es.) andando bene oltre il localismo e la vecchia visione di sviluppo locale, nel quale è chiuso ancora il dibattito sul ruolo del turismo.

Lo struttTurismo che uscirebbe dal progetto potrebbe ampliarsi fino ad identificare i motori di sviluppo della "smart Land" (Blue economy e Green economy) capaci di dare i cavalli vapore aggiuntivi alle smart activities, dando inoltre valore all'urbanistica del turismo in termini di civilizzazione dell'urbano e di urbanità del rurale.

In effetti lo StruttTurismo proposto è anche un'apertura di credito al turismo come settore parallelo e concorrente al nuovo terziario avanzato manifatturiero perché insieme dovranno affrontare il tema del lavoro e dell'impresa (vedi patto di Pordenone) in una nuova visione di Welfare di Popolazione superando il confini del Welfare di settore o di comunità e dei modelli compensativi.

Le istituzioni del Territorio (imprese, enti locali, rappresentanze della società allargata), spesso ad organizzazione verticale, non esprimono più il non ancora emerso necessario al salto di scala per la cucitura e ricucitura dei tessuti potenziali del territorio e pertanto il non ancora del lavoro e delle nuove professioni dello StruttTurismo emergerà solo se nasce **un condensatore** della nuova area necessaria a creare massa critica per una nuova soggettività politica e di azione del nuovo modo di guardare al turismo.

Il Lemmario muove così l'urbanistica verso una pianificazione antifragile capace di vivere la metamorfosi storica dei territori come vitalità dell'uomo nella città di passaggio desiderato.

La moltiplicazione dei flussi materiali ed immateriali tra il dentro ed il fuori dei luoghi non verrà così vista come pericolo ma come ibridazione fertile per future attività dell'uomo e della natura.

Finalmente il respiro della terra e dell'uomo (Expo' 2015) si intrecciano e contribuiscono all'identità evolutiva dei territori, non perdendo coesione sociale, non avendo paura della velocità delle nuove sfide globali.

Un accordo quadro con i distretti turistici del territorio del Parco è in elaborazione ed è la proposta operativa di terzo laboratorio membrana in attuazione del piano di sviluppo.

*Un nuovo condensatore
delle aree vaste di
interventi strategici*



Insieme ai distretti verrà identificato il percorso di funding delle proposte progetto e di cooperazione interistituzionali.

Pasquale Persico

ppersico@unisa.it

***Pasquale Persico**, è professore ordinario di Economia politica, Università degli Studi di Salerno. Ha ricoperto nel corso degli anni numerosi incarichi in seno all'Università ed ha coordinato gruppi di lavoro per attività di ricerca economica applicata sia a livello nazionale che internazionale.*



POSSIBILE LEVA PER LA CRESCITA

Le infrastrutture ferroviarie merci nel Mezzogiorno d'Italia

di FRANCESCO DEL VECCHIO

Presentazione

DA "Il Gattopardo" di Giuseppe Tomasi di Lampedusa – Capitolo settimo: la morte del principe.

Luglio 1883 – "Il mare di Palermo...si stendeva di fronte a lui... Don Fabrizio...era arrivato la mattina da Napoli...aveva preteso di ritornare per via di terra: decisione improvvisa che il medico aveva cercato di combattere; ma lui aveva insistito, e così imponente era ancora l'ombra del suo prestigio che la aveva spuntata. Col risultato di dover poi rimanere trenta-sei ore rintanato in una scatola rovente, soffocato dal fumo nelle gallerie che si ripetevano come sogni febbrili, accecato dal sole nei tratti scoperti...Si attraversavano paesaggi malefici, giogaie maledette, pianure malariche e torpide...La linea ferroviaria non era ancora compiuta: nel suo ultimo tratto vicino a Reggio faceva una larga svolta per Metaponto attraverso plaghe lunari che per scherno portavano i nomi atletici e voluttuosi di Crotone e Sibari. A Messina, poi...di nuovo una svolta, lunga come una crudele mora procedurale. Si era discesi a Catania, ci si era arrampicati verso Castrogiovanni (Enna ndr): la locomotiva annaspante su per i pendii favolosi sembrava dovesse crepare come un cavallo sforzato; e, dopo una discesa fragorosa, si era giunti a Palermo".Insieme ai distretti verrà identificato il percorso di funding delle proposte progetto e di cooperazione interistituzionali.

Abbiamo voluto iniziare questo Focus con questo richiamo letterario che artisticamente dà una concreta testimonianza dello stato delle infrastrutture ferroviarie nel Mezzogiorno d'Italia nella seconda metà dell'Ottocento. Al testo – che descrive il viaggio effettuato nel 1883 - abbiamo aggiunto una carta ferroviaria dello stesso periodo – Cartina 1, anno 1885 – proprio per individuare il percorso fatto dal protagonista del romanzo. Come si vede dalla cartina, sia la linea tirrenica, sia la linea diretta Messina-Palermo non esistevano ancora e bisognava quindi percorrere quelle linee descritte nel testo riportato: Napoli-Metaponto-Reggio Calabria-Messina-Catania-Palermo.

Effettivamente di strada (ferrata) ne è stata fatta, da allora (da osservare come il "Core network TEN-T" in Sicilia riprenda l'antico tracciato Messina-Catania-Palermo). Oggi si va da Napoli a Palermo in circa 9 ore, contro le 36 ore del periodo descritto nel romanzo.

Introduzione e sintesi

Il Mezzogiorno, per ripartire e superare il gap con il Nord Italia, ha bisogno di interventi mirati di politica economica e di politica industriale. Le infrastrutture, ed in particolare quelle di trasporto, possono avere un ruolo fondamentale in questo progetto.

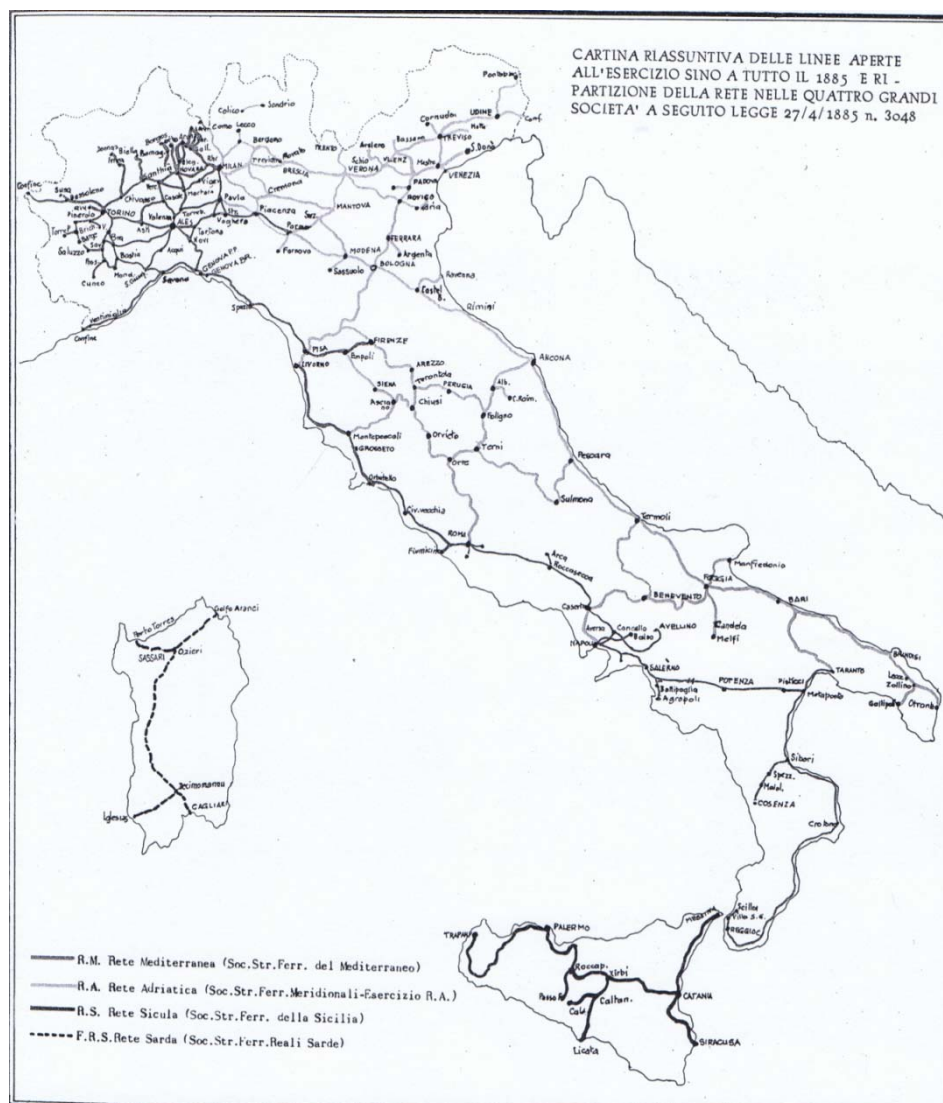
Tra queste, quelle ferroviarie per il servizio del trasporto delle merci.

Tuttavia bisogna partire dalla constatazione che in questa fase storica il trasporto ferroviario merci in Italia è in crisi. Come ci dice un recente documento del Ministero delle Infrastrutture (Politiche per il rilancio del trasporto ferroviario delle merci - Intermodalità, collegamenti tra interporti, porti e piattaforme logistiche", *discussion paper gennaio 2016*), nonostante la liberalizzazione del mercato, dal 2008 ad oggi c'è stato un crollo della produzione ferroviaria merci, passata da circa 70 mln di treni-km a 43,7 mln di treni-km nel 2014 per il totale delle imprese ferroviarie che operano in Italia.

Il Mezzogiorno per ripartire ha bisogno di progetti calati su una macroarea che è quella del Mezzogiorno mediterraneo



*Un'area debole resta debole
se non si innovano
le politiche e i saperi*



Cartina n. 1- Rete ferroviaria italiana a tutto il 1885

Le cause sono molteplici e tra l'altro vengono ben analizzate nel suddetto documento. Non sono solo cause congiunturali e della lunga crisi economica internazionale iniziata nel 2009 e non ancora terminata. Ci sono certamente anche cause strutturali, da attribuire a scelte politiche ed economiche.

Certo, con questi dati, pensare di rilanciare il Mezzogiorno anche attraverso il trasporto ferroviario delle merci è arduo.

Lo è ancora di più se si pensasse di rilanciare questo trasporto soltanto mediante un classico programma infrastrutture ferroviarie.

Al solo immaginarlo vengono in mente i tradizionali piani faraonici, poi non realizzati o realizzati in minima parte, quando magari erano venuti meno i presupposti della loro elaborazione.

Al contrario, sempre nel campo delle infrastrutture ferroviarie, c'è stato un caso virtuoso di infrastrutturazione che si può senz'altro definire faraonica, ma che ha dato i suoi frutti: quello dell'alta velocità ferroviaria.

Immaginare però di trasferire tale caso di successo al settore delle merci appare più problematico. La realizzazione di un'offerta ferroviaria per l'alta velocità è andata ad inserirsi in un mercato potenziale che genera la più elevata mobilità intercity in Italia - Milano-Roma - prolungata alle aree metropolitane di Napoli-Salerno e Torino.

Uno sviluppo forte della infrastrutturazione ferroviaria per il merci nel Mezzogiorno si va comunque ad inserire in un'area geografica debole dal punto di vista industriale.

È scritto in altra parte del documento citato:



“su 77 impianti con piattaforme logistiche 16 sono quelle principali, ovvero che operano 40 o più treni/settimana: esse sono tutte localizzate nel nord Italia, ad eccezione di Catania Bicocca in Sicilia”.

È naturale: al Nord c'è l'industria, un tessuto industriale diffuso e trainante l'economia italiana. Il dato non è altro che la fotografia delle due Italie, che ben conosciamo, con il fossato che si è fatto più profondo con la crisi degli ultimi anni.

C'è però un'industria particolare, oggi, che è quella della logistica. Alla logistica oggi non servono industrie vicine o almeno non necessariamente. Sono necessarie, a questo importante ormai non più nuovo settore produttivo generatore di valore, anche altre infrastrutture: una rete di infrastrutture connessa ed accessibile, porti, retroporti, distretti di piccole e medie industrie di trasformazione, semplificazioni normative, fiscali, delle regole del lavoro.

Anche le infrastrutture ferroviarie al servizio delle merci nel Mezzogiorno pertanto vanno identificate in funzione di questi obiettivi, funzionali ad un sistema logistico complessivo.

L'LPI (Logistics Performance Index) o Indice di Prestazione Logistica, che viene stilato annualmente dalla Banca Mondiale, per il 2016 colloca l'Italia al 21mo posto in assoluto su 160 Paesi (prima la Germania). All'interno di questo indicatore di sintesi, quello relativo alla qualità delle infrastrutture ci colloca al 19mo posto (prima sempre la Germania). Ci precedono Paesi come l'Irlanda e la Danimarca, oltre ovviamente a Olanda, Regno Unito, Belgio, Svizzera, Austria.

Tradizionalmente i traffici ci sono se ci sono le industrie, gli scambi commerciali, i mercati di consumo.

Ma i traffici ci sono anche se si crea l'industria della logistica. L'Italia è una piattaforma logistica potenziale. Al Nord ci sono i traffici in quanto ci sono le industrie. I traffici ruotano intorno alla logistica al servizio delle industrie. Al Sud non ci sono traffici in quanto non ci sono industrie. Al Sud ci può essere l'industria della logistica, sfruttando i porti, la loro posizione rispetto all'Italia e al centro Europa e rispetto al Mediterraneo.

Gioia Tauro, Salerno, Napoli, Bari, Taranto, Palermo, Cagliari hanno potenzialità nel generare sviluppo logistico che possono essere sfruttate.

È significativo quanto rilevato da Unioncamere in uno studio di alcuni anni fa (*“La logistica e l'intermodalità in Europa - 2008*): *“La rilevanza del mercato tedesco si riflette sulle caratteristiche dei traffici containerizzati generati dai principali hub portuali nazionali, i quali raccolgono il 16,5% dei traffici totali a livello europeo...l'aspetto più rilevante... la presenza di sistemi portuali in grado di gestire quantità di traffico contenitori spesso superiori ai volumi del commercio estero nazionale”.*

Va fatta una riflessione sulle tradizionali logiche. Da un lato, quella delle infrastrutture come motore dello sviluppo industriale. Dall'altro lato, quella dello sviluppo industriale che genera i traffici.

Intanto i traffici esistono: sono quelli mondiali via mare che arrivano in Europa. Lo sviluppo del Mezzogiorno deve nel frattempo puntare su questo enorme potenziale, che viene dal mare. Lo sviluppo industriale endogeno che genera traffici è un'altra cosa. Allora, partire dalla logistica significa attrezzarsi a ricevere questi traffici, attrarre valore da questi traffici. Industria dei porti, della logistica a valore derivante ancora una volta dal container. E poi anche – a scala Mediterranea questa volta, non mondiale – quella del ro-ro e delle autostrade del mare integrate a sistema con i porti del Mezzogiorno.

L'industria logistica deve essere incentivata ad impiantarsi in prossimità del porto, come una volta ci si impiantava l'industria petrolifera o quella siderurgica. Industria, automotive, dei beni di largo consumo, di tutto quello che sta dentro un container. E poi l'industria alimentare, con le sue filiere, di cui il Mezzogiorno vanta numerose eccellenze. Aiutata dalla deregulation in materia fiscale e doganale (free zone).

È necessario quindi pianificare un programma di adeguamenti infrastrutturali funzionali a questo obiettivo. Nella competizione mondiale tuttavia i tempi sono fondamentali.

I contratti di programma tra Governo e RFI fanno pensare sempre a tempi biblici, su dati di esperienza. Contratti che si sovrappongono, che si dilatano, che si aggiornano; opere che non si completano o si completano quando le originarie esigenze economiche e commerciali non ci sono più perché i traffici hanno preso altre strade.

In questa nuova logica diventa determinante distinguere tra periodo breve-medio e medio-lungo.

I traffici che resistono sono quelli di lunghissima distanza che sono sempre più mutevoli e che hanno bisogno di essere catturati



*Intanto sono importanti
oltre le infrastrutture misure
organizzative, gestionali
e le normative*

Si possono fare molte cose nel breve-medio per le infrastrutture ferroviarie: spesso basta intervenire su pochi anelli mancanti o strozzature, rivisitare i raccordi ferroviari industriali e portuali ed in particolare i rapporti commerciali con le industrie che vi insistono e già si libera nuova capacità.

In effetti il Piano Commerciale di RFI (ottobre 2015) prevede un apposito capitolo di “azioni di breve-medio periodo”. Si tratta di 22 interventi, di cui alcuni specifici di miglioramento dell’accessibilità dei sistemi portuali, di cui soltanto 4 sono localizzati al Sud: nuovo terminale di Bari Lamasinata, linea Bari-Taranto-Gioia Tauro (2 serie di interventi, treni fino a 650 metri), potenziamento scalo e retroporto di Taranto.

Nel medio-lungo poi si potranno prevedere nuovi interventi infrastrutturali come da Contratto di programma, e gli adeguamenti degli itinerari lunghi inseriti nei corridoi europei TEN-T.

Intanto sono importanti non solo misure strettamente infrastrutturali, ma anche misure organizzative e normative.

Intanto, da dove partiamo? Quale è la situazione attuale? Vediamo qualche dato di sintesi.

La rete ferroviaria nel Mezzogiorno

In termini di dotazione di infrastrutture ferroviarie il Mezzogiorno non è in complesso penalizzato rispetto al Centro Nord Italia (Tabella 1).

Tabella 1. Estensione rete ferroviaria nel Mezzogiorno

	Totale		Di cui nel Mezzogiorno	
Ferroviari regionali	3.147,00		1.858,00	% Mezzogiorno
RFI	16.724,00	Abruzzo	524,00	
		Molise	265,00	
		Puglia	840,00	
		Campania	1.096,00	
		Basilicata	347,00	
		Calabria	852,00	
		Sicilia	1.379,00	
		Sardegna	430,00	
Totale RFI			5.733,00	34,3
Totale tutte le reti	19.871,00		7.591,00	38,2

Fonte: Ferrovie regionali - Conto Nazionale Trasporti - Anno 2015 - RFI

Come mostra la tabella 1, nel complesso la rete ferroviaria nel Mezzogiorno ha una estensione pari al 38,2 % del totale nazionale. L’offerta di infrastrutture ferroviarie nel Mezzogiorno è più che adeguata in termini di capillarità alla domanda sia di traffico passeggeri sia di traffico merci. Riguardo a quest’ultimo, tuttavia rileva il dato di RFI più che di tutte le ferrovie, svolgendosi ed essendo suscettibile di sviluppo il traffico merci soltanto sulla rete di RFI. In questo caso la percentuale scende al 34,3%, che non è certo un dato di sintesi negativo.

Tuttavia, dentro questo dato sintetico emergono le significative differenze tra Nord Italia e Mezzogiorno. Come fa rilevare il Rapporto Svimez 2016 sull’Economia del Mezzogiorno, “nel 2014, le linee a binario unico non elettrificato rappresentano ancora il 28% della rete ordinaria nazionale, ma sono il 41% di quella del Mezzogiorno e il 21,2% del Centro-Nord; le linee a binario unico elettrificato sono il 26,7% della rete nazionale, ma nel Mezzogiorno sono il 28,7% e nel Centro-Nord il 25,7%; infine, le linee a binario doppio elettrificato rappresentano il 44,8% della rete nazionale, ma il 52,9% di quella del Centro-Nord e solo il 29,5% di quella del Mezzogiorno”.

Si tratta di dati inequivocabili, che fotografano una situazione oggettiva.



Entrando un più nel merito, appare opportuno fare una duplice distinzione, la prima tra infrastrutture ferroviarie della rete di RFI e quelle delle ferrovie regionali (ex ferrovie in concessione governativa), la seconda fra servizi passeggeri e servizi merci. Sotto il primo profilo, la rete di RFI è generalmente adeguata dal punto di vista tecnologico alle moderne tecnologie di comando, controllo e sicurezza su tutto il territorio nazionale. Lo è anche nel Mezzogiorno (Tabella 2), in funzione dei treni/giorno circolanti sulle rispettive tratte.

Tabella 2. Tecnologie innovative di telecomando e protezione marcia treno (1)

	Italia	A-bruzzo	Molise	Campania	Puglia	Basilicata	Calabria	Sicilia	Sardegna	Totale Mezzo-giorno
Lunghezza complessiva binari	24,300	648,0	288,0	1.741,7	1.261,0	365,0	1.131,0	1.569,0	479,0	7.482,7
%										30,8
Sistemi di telecomando della circolazione (SCC/CT) (C+DPC)	12.336,0	336,0	221,0	792,2	568,0	296,0	851,0	1.276,0	427,0	4.767,2
%										38,6
SCMT per il controllo della marcia del treno	11.876,00	318,0	60,0	781,2	600,0	211,0	807,0	791,0	425,0	3.568,2
%										30,0
SSC per il supporto alla guida	4.213,00	206,0	205,0	231,8	235,0	136,0	43,0	587,0		1.068,8
%										49,1
ERTMS per l'interoperabilità su rete AV/AC	654,0			86,8						86,8
%										13,3

Fonte: Sito web RFI

Interventi infrastrutturali che migliorano accessibilità e connettività

Si tratta semmai di operare essenzialmente interventi infrastrutturali, che migliorino la connettività e l'accessibilità della rete. Ad esempio, non soltanto con interventi di raddoppio o elettrificazione, pur soggetti caso per caso a criteri di valutazione benefici-costi, ma anche velocizzando ed accorciando le linee laddove è possibile, mediante interventi di upgrading e di rettifiche di tracciato (più altre misura descritte più avanti specifiche per il trasporto merci). Ad esempio, sulla dorsale tirrenica Salerno-Reggio Ca-



*L'adeguamento della rete
per il servizio merci può am-
pliare le quote di mercato
del trasporto su ferro nel
Mezzogiorno*

labria sono stati pianificati da tempo diversi interventi di velocizzazione, tra cui la variante di tracciato della tratta ferroviaria della dorsale tirrenica da Ogliastro Cilento a Sapri, attualmente lunga e tortuosa.

Discorso in parte diverso è per le ferrovie regionali (ex concesse), che hanno generalmente sofferto di un progressivo arretramento tecnologico ai fini della gestione del traffico e della sicurezza.

Sotto il secondo profilo si premette che le linee ferroviarie italiane sono tutte utilizzabili sia per il traffico merci sia per quello passeggeri (ad eccezione di tratte limitate a scartamento ridotto).

Le esigenze tecniche di base necessarie per lo svolgimento dei due tipi di servizi in gran parte coincidono. Per il servizio merci – a parte i collegamenti di ultimo miglio con le origini-destinazioni delle merci (porti, interporti, industrie) – però, ciò che è sufficiente per il servizio passeggeri, può non esserlo per esso, specie dove si voglia effettuare trasporti con criteri di economicità ed efficienza o che siano soggetti a vincoli tecnici particolari (intermodalità).

I classici presupposti infrastrutturali per un servizio merci ad ampio spettro riguardano in gergo ferroviario il peso per asse, la lunghezza del modulo (lunghezza dei binari di incrocio nelle stazioni) e la sagoma del carico.

Essi fanno tutti riferimento alla possibilità di trasportare merci in maniera economica ed efficiente per le imprese ferroviarie.

Il peso per asse riguarda la possibilità di trasportare sulle linee carichi più pesanti possibili, essendo il trasporto ferroviario particolarmente vocato per il trasporto delle merceologie pesanti come argille, prodotti siderurgici, prodotti dell'edilizia, rinfuse liquide, ecc.

Molte linee fondamentali della rete ferroviaria italiana ancora sono limitate ad un peso per asse di 20 tonnellate. L'esigenza è quella di aumentarlo a 22,5 tonnellate per asse.

La lunghezza del modulo si riferisce alla lunghezza massima possibile del treno, che deve essere compatibile con il modulo delle stazioni, cioè con la possibilità di incrocio fra due treni in direzione opposta nelle stazioni per esigenze di circolazione.

La gran parte di queste lunghezze oggi è tra i 400 e i 600 metri. L'esigenza del trasporto merci è di aumentare la lunghezza dei treni fino a 750 metri.

La sagoma è relativa alla possibilità di trasportare i carichi in galleria. Essa riguarda essenzialmente il trasporto intermodale. In pratica, l'esigenza del trasporto ferroviario merci intermodale oggi è di avere un'altezza allo spigolo di 4 metri, vale a dire la distanza tra la rotaia e lo spigolo del container o cassa mobile o semirimorchio. Esso corrisponde al cosiddetto PC80, che è lo standard delle linee ad alta velocità, ma non delle tradizionali gallerie della rete tradizionale. Questa limitazione in parte oggi si supera con carri ferroviari speciali, cosiddetti ultrabassi.

Queste problematiche di adeguamento riguardano certamente in misura particolare il Mezzogiorno d'Italia, anche se si riscontrano anche sulle principali dorsali Nord Sud, pertanto sulla possibilità di realizzare servizi merci a lunga percorrenza non soggette a limitazioni di performances.

La loro risoluzione significherebbe una possibilità di ampliare la quota di mercato del trasporto su ferro, certamente anche nel Mezzogiorno.

La cartina seguente mostra i programmi di adeguamento di sagome e moduli al 2017.

Per il servizio passeggeri, in molti casi, la insufficiente qualità dell'offerta non è dovuta alla infrastruttura ferroviaria, quanto piuttosto al materiale rotabile vetusto e ai modelli di offerta che risentono dei programmi di risanamento economico delle aziende. Si tratta pertanto di aspetti che riguardano piuttosto i programmi e i vincoli di bilancio delle imprese ferroviarie.

Gli impianti ferroviari merci in cui opera Trenitalia Cargo

Gli impianti in cui opera Trenitalia Cargo in Italia sono 162, di cui 121 al Nord, 24 al Centro e 17 al Sud (il 10,5%) (Tabella 3).

Essi sono quasi tutti a treno completo e in prevalenza ad esclusivo servizio di raccordi privati.



Sviluppo Infrastruttura merci



32

Fonte: FSI

Tabella 3. Impianti ferroviari merci in cui opera Trenitalia Cargo in Italia dal 1 luglio 2015

Area geografica	N. Impianti
Totale Nord	121
Totale Centro	24
Totale Mezzogiorno	17
Totale Impianti Italia	162
% Mezzogiorno/Italia	10,5

Fonte: Sito Web Ferrovie dello Stato Italiane – Anno 2016

Porti collegati alla rete ferroviaria

In un porto, la presenza di binari sugli accosti significa notevoli economie nel caricare o scaricare un treno, con merci, veicoli o unità di carico da e per la nave. Ad esempio, Gioia Tauro ha i binari nel porto, ma lontani dagli accosti, come invece è la regola nei porti del Nord Europa. Li aveva in banchina, ma poi, non effettuando più i treni, i relativi piazzali sono stati utilizzati per lo stoccaggio dei container. Altro caso, Taranto, che ha i binari in banchina, ma inutilizzati in attesa che si ricreino le condizioni per l'utilizzo del terminal container.

Un piccolo porto del Mezzogiorno, Torre Annunziata, al servizio di una brillante attività economica locale, aveva un raccordo portuale, in banchina, nel tempo non più utilizzato ed abbandonato (pare ci siano stati costruiti sopra dei capannoni).

Adeguare i fasci di binari agli accosti nei porti



Troppi documenti e troppi tavoli tecnici. Occorre ripartire dalle esigenze degli operatori

Se si prendono i 30 porti principali (Assoporti) - Tabella 4 - si osserva che su un totale di 215 accosti con binari ferroviari collegati alla rete ferroviaria nazionale, solo 13 sono nei porti del Mezzogiorno (il 6%).

Ci sono poi porti dotati di accosti con binari non collegati alla rete ferroviaria nazionale (su alcuni dei quali si potrebbe fare un'indagine ai fini del collegamento, nell'ambito di una politica di sviluppo dei raccordi portuali).

Essi sono nel Mezzogiorno 89 su un totale di 271, vale a dire il 32,8 %.

Cioè nel Nord è meglio sfruttata la dotazione ferroviaria portuale ai fini del collegamento con la rete ferroviaria nazionale.

Se si guarda ai volumi movimentati, si vede che i porti del Mezzogiorno movimentano poco meno della metà del totale nazionale, il 44,6 % per le merci varie ed il ro-ro e il 45,7% per i traffici containerizzati. Si tratta di volumi nient'affatto trascurabili, che stridono con i presupposti di inoltro ferroviario (il materiale collegamento con la rete) rispetto al Nord e Centro Italia, come visto sopra. Nel Mezzogiorno otto porti su tredici (tra cui Salerno, Gioia Tauro, Bari, Catania, Augusta) non hanno affatto accosti collegati alla rete ferroviaria.

Tabella 4. Movimenti nei principali porti italiani e rispettive dotazioni ferroviarie - Anno 2014

Porto	Totale rinfuse liquide e solide + merci varie	Treus	Accosti totali	Numero di accosti dotati di binari	
		Numero	Numero	Collegati alla rete ferroviaria	NON Collegati alla rete ferroviaria
Totale Porti Nord e Centro: Savona-Vado, Genova, La Spezia, Marina di Carrara, Livorno, Piombino, Civitavecchia, Fiumicino, Gaeta, Ancona, Ravenna, Chioggia, Venezia, Portogruaro, Montalcone, Trieste	249.11,5	5.550.219,0	662	202	182
Totale Porti Mezzogiorno: Napoli, Salerno, Gioia Tauro, Taranto, Brindisi, Bari, Barletta, Monopoli, Messina-Milazzo, Catania, Augusta, Palermo-T.ni Imerese, Cagliari-Sarroch, Olbia-Golfo Aranci-P. Torres	211.488,6	4.670.908,0	253	13	91
Totale Italia	460.607,1	10.221.127,0	915	215	273
% Mezzogiorno/Italia	45,9	48,7	27,7	6,0	33,3

Fonte: Assoporti MIT

Conclusioni

Il Mezzogiorno ha bisogno di infrastrutture ferroviarie efficienti, adeguate alle esigenze tecniche del trasporto ferroviario, con particolare riferimento all'intermodalità. È necessario intanto intervenire là dove si genera la domanda di trasporto merci ferroviario, là dove è possibile intercettare una domanda sufficiente a produrre trasporto economicamente conveniente per la modalità ferroviaria, a cominciare dai volumi. Si deve intervenire con gli adeguamenti infrastrutturali proprio là dove essi possono attivare sviluppo, uno sviluppo dei trasporti e della logistica, che parta dal mare e dai porti.

Non va trascurato inoltre - oltre all'intermodalità mare-ferro (quella basata sui container marittimi) - di indagare riguardo alle potenzialità di uno sviluppo del combinato gomma-ferro. Ci si riferisce in particolare al combinato basato sulle casse mobili e sui semirimorchi, in altre parole, al combinato c.d. non accompagnato.



I grandi assi autostradali Nord-Sud sono percorsi ogni anno da milioni di veicoli merci, dal cosiddetto tutto-strada.

Opportuni incentivi alla trasformazione tecnica delle aziende di autotrasporto nella direzione del combinato gomma-ferro possono favorire il trasferimento di traffico dalla strada alla rotaia, con benefici per il decongestionamento delle autostrade e la riduzione di incidenti stradali.

Il recente **Documento del MIT "Politiche per il rilancio del trasporto ferroviario delle merci - Intermodalità, collegamenti tra interporti, porti e piattaforme logistiche", discussion paper gennaio 2016**, evolverà nella direzione di un documento di linee di indirizzo strategico sul trasporto ferroviario delle merci, che recepirà anche le attività dei tavoli di lavoro avviati dal MIT il 29 aprile 2016 per il rilancio del trasporto ferroviario delle merci, riguardanti:

- iniziative per il miglioramento delle connessioni di ultimo miglio al trasporto ferroviario;
- semplificazione normativa;
- incentivazione del trasporto ferroviario delle merci;
- interventi sul sistema interportuale nazionale;
- infrastrutture per il trasporto ferroviario delle merci.

È la prima volta in tanti anni che un documento del Governo si pone l'esplicito ed esclusivo obiettivo di rilancio del trasporto ferroviario merci.

Infine, il Piano decennale del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane 2017-2026 ha tra i propri obiettivi proprio il rilancio del trasporto ferroviario merci e della logistica, con investimenti previsti in 1,5 miliardi nel periodo, sia industriali (nuovo materiale rotabile: locomotori e carri; manutenzione ciclica e revisione del materiale rotabile esistente; sviluppo di nuove tecnologie ITC; nuove strutture terminalistiche), sia infrastrutturali (adeguamento moduli a 750 metri, adeguamento sagome a P/C 80 per il trasporto di semirimorchi e autostrada viaggiante e a P/C 45 per il trasporto di container; carico massimo a 22,5 tonn. per asse; penetrazione nei porti e nei terminali). Si tratta di investimenti importanti e che vanno nella direzione giusta.

Ma in questo piano dovrà avere un ruolo determinante lo Stato, affinché gli interventi vengano visti anche in una logica macroeconomica.

Si richiama un recente studio di Deloitte-Luiss (Gli investimenti in infrastrutture di trasporto: ritorni e ritardi - 2015) che ha effettuato un esercizio sulla sensibilità del PIL a cambiamenti negli investimenti in infrastrutture di trasporto, comunemente chiamato "moltiplicatore del PIL" per gli investimenti in infrastrutture di trasporto. Lo studio utilizza l'approccio adottato dal Fondo Monetario Internazionale (2014) il quale ottiene, per i Paesi sviluppati, un moltiplicatore di medio periodo (4 anni) pari a 1,4 ($\beta_{MR} = 1,4$), e uno di breve periodo (1 anno) pari a 0,4 ($\beta_{SR} = 0,4$). Ciò implica che un aumento di € 1 (ΔI) di investimenti infrastrutturali determina un aumento di PIL di € 0,4 ($\Delta GDP_{SR} = 0,4 \Delta I$) dopo il primo anno e un aumento di € 1,4 dopo 4 anni ($\Delta GDP_{MR} = 1,4 \Delta I$).

Senza essere equivocati, dovranno essere temperate le logiche microeconomiche aziendali di un grande gruppo industriale - come il Gruppo FSI - con una logica di investimento a rilevanza pubblica, inteso quale leva di politica per lo sviluppo del Mezzogiorno.

In altre parole, essi non devono soltanto andare ad inseguire lo sviluppo dove già c'è, ma dovranno essere intesi anche in funzione anticiclica, in maniera da favorire, da innescare lo sviluppo dove non c'è, ma dove ci sono i presupposti affinché questo avvenga.

Francesco Del Vecchio

viavoghera31@gmail.com

Francesco Del Vecchio, è esperto di Economia dei Trasporti e della Logistica e di analisi economica di progetto. Laureato in Economia presso l'Università Federico II di Napoli. Per alcuni anni è stato componente della commissione d'esame come cultore della materia presso la Cattedra di Economia dei Trasporti della stessa Università (titolare Prof. Ennio Forte), dove ha collaborato a numerose valutazioni economiche dei progetti di investimento. È stato dirigente presso una primaria azienda di trasporti nazionale. Ha pubblicato articoli su riviste specializzate e sul sito www.logisticaeconomica.it.



IL MOTORE DELLA MOBILITÀ SONO LE FUNZIONI URBANE

La mobilità e l'urbanistica non sono settori disgiunti

di GIORGIO GOGGI

E' possibile affrontare i problemi causati dalla massa di mobilità, che si svolge nelle nostre città, con un insieme adeguato di provvedimenti trasportistici, soprattutto se guidati dalla tecnica consolidata a livello internazionale, che ha dato buoni risultati, piuttosto che dalle ideologie antitraffico.

Tuttavia, il motore della mobilità sono le funzioni presenti nelle città, che attraggono gli spostamenti di persone e merci. La loro collocazione fisica nell'impianto urbano e sulle reti di trasporto definisce la direzione dei flussi.

Pertanto, interventi urbanistici che modifichino la posizione delle funzioni (e quindi degli attrattori) all'interno delle città e delle aree urbane, intese nel senso più largo, possono modificare la configurazione della mobilità, ridurre gli spostamenti, modificare profondamente il riparto modale.

Quindi, la strategia di collocazione delle funzioni sulle reti di trasporto delle aree urbane (o viceversa, nella città già costruita) è l'intervento fondante della configurazione urbana, che dovrebbe precedere gli interventi di tipo trasportistico o dissuasivo.

Il vantaggio d'interventi di questo tipo è che spesso sono a costo zero (soprattutto quando sia necessario impiantare una nuova funzione o trasferirne una per motivi non legati all'accessibilità) e soprattutto a costo zero di gestione. Inoltre, i loro effetti sono duraturi nel tempo perché non incidono sui fenomeni, ma sulla configurazione *hardware* della città.

Tutto questo assume maggiore rilevanza quando si ragiona su scala vasta, quella della Città Metropolitana o quella regionale. Se per un cittadino della città centrale non è troppo gravoso raggiungere un servizio non collocato su stazioni di metropolitana o ferroviarie, lo può diventare molto per chi risiede nei comuni esterni.

Per esemplificare sulla città di Milano, l'enorme diminuzione del traffico che si è avuta dagli anni '70 fino ad oggi¹ (e di cui pochi si rendono conto) è stata ottenuta per la gran parte con la realizzazione di metropolitane, del passante ferroviario e del Servizio Ferroviario Regionale, con linee di trasporto tracciate a connettere le funzioni o con nuove funzioni collocate sulle stazioni (si veda il Documento Direttore passante del 1984). Gli interventi dissuasivi e di limitazione del traffico hanno avuto una rilevanza assai minore; l'unico ad avere un effetto strutturale è stata l'estensione della sosta a pagamento. Allo stesso modo l'inquinamento è diminuito assai di più per l'avanzamento della tecnologia motoristica che per le limitazioni di traffico.

Sempre riguardo a Milano, la recente polemica e la mancata approvazione dell'accordo di programma sugli scali ferroviari hanno avuto come argomento, oltre alle quantità volumetriche, il fatto che si destinassero a edilizia privata aree poste sulle stazioni ferroviarie, ovvero i luoghi maggiormente accessibili da tutta la regione, mentre sarebbero strategiche per impiantarvi le grandi funzioni.

Si potrebbe obiettare che la configurazione della città è data e quindi sono molto poche le occasioni per intervenire sul rapporto funzioni/rete. Tuttavia, proprio a Milano, e recentemente, si sono fatte scelte in controtendenza: dalla collocazione della seconda sede della Statale a Bicocca invece che a Vittoria, al trasferimento della Città della Salute a Sesto San Giovanni, a mezzo chilometro dall'unica ferrovia che non confluisce nel passante, al progettato trasferimento della Facoltà di Medicina a Expo, a distanza non pedonale dalla stazione ferroviaria e metropolitana.

Queste scelte di localizzazione erratica delle grandi funzioni sono normali nelle città del sottosviluppo, non nelle grandi capitali europee con cui ci confrontiamo.

Dunque, guardando alla Città Metropolitana, e oltre, la gestione della mobilità va fondata, innanzitutto, sullo stretto -e gerarchico- rapporto tra le funzioni e la rete di trasporto.

Le funzioni urbane e la mobilità sono temi di area vasta che definiscono la direzione dei flussi

1 Per esempio, ingressi giornalieri nella cerchia dei Bastioni: 345.000 auto nel 1966, circa 80.000 nel 2012, meno di un quarto.



La politica urbanistica della mobilità incide sui diritti delle persone che sono tutte eguali

to, il che amplificherà l'efficacia dei successivi interventi trasportistici, comunque necessari.

La collocazione delle funzioni sulla rete deve procedere per gerarchia: le funzioni generatrici di maggiori spostamenti e provenienti da un ambito territoriale più vasto (grandi ospedali, gradi uffici pubblici, importanti università) vanno collocate nei nodi di massima accessibilità delle reti, che normalmente sono nella città centrale.

Questo non per un atteggiamento "milanocentrico", come spesso si sente dire, ma per rendere la funzione o il servizio accessibile al più gran numero di persone, cittadini della Città Metropolitana e oltre.

Questo non vuol dire che i nodi urbani intermedi e quelli delle città esterne non abbiano diritto e opportunità di ospitare importanti funzioni, al livello gerarchico appropriato.

Peraltro, l'insediamento di rilevanti funzioni direzionali e terziarie nei comuni della città metropolitana può avere un importante effetto di riequilibrio dei flussi di mobilità, creando polarità esterne concorrenti di quelle milanesi e dirottando flussi prima diretti alla città centrale.

Si veda a questo proposito il decentramento regionale delle università, talvolta quasi eccessivo, ma con benefici effetti sull'articolazione della mobilità (oltre che sull'estensione del diritto allo studio).

Questa politica urbanistica della mobilità incide in profondità sui **diritti delle persone**. In una cosiffatta configurazione i cittadini della Città Metropolitana (e oltre, perché non bisogna dimenticare che l'area urbana milanese è ben più vasta) **sono più uguali** ai cittadini milanesi.

Il loro accesso ai servizi diventa più agevole e diretto, molto più simile a quello dei residenti a Milano (in qualche caso anche migliore, per l'effetto delle diverse velocità commerciali dei mezzi).

L'allargamento dell'accessibilità consente nuove possibilità di lavoro e questo ampliamento del mercato del lavoro contribuisce ad equiparare sempre più le opportunità dei cittadini della Città Metropolitana a quelli della città centrale, nonostante il loro luogo di residenza.

Pertanto, anche le famiglie "in fuga dalla rendita"² si trovano avvantaggiate. Questo perché anche la struttura di una città può essere più o meno "democratica".

D'altra parte, se dobbiamo fare una graduatoria delle priorità per i cittadini, dovremmo mettere al primo posto il diritto ai servizi ed al lavoro, poi la riduzione della congestione, poi quella dell'inquinamento (sul quale, come si è detto, incide più la tecnologia che i divieti; è di qualche giorno fa la notizia che le auto a benzina Euro6 inquinano al pari di quelle a metano³).

Data la struttura della città, occorre poi intervenire con la tecnica trasportistica, con la seguente importante premessa.

In gran parte del mondo economicamente e culturalmente avanzato la tecnica trasportistica mira soprattutto a ridurre le conseguenze negative dell'uso dell'auto-mobilità non l'automobile in quanto tale.

Al contrario in Italia, prevalentemente, ed a Milano negli ultimi anni, si mira a ridurre le automobili.

Quest'obiettivo viene perseguito nonostante la scarsità dei risultati: congestione quasi invariata, strade tappezzate di auto in sosta dei residenti e così via.

Si è vista la revoca di oltre 100 parcheggi interrati per i residenti, pedonalizzazione di nodi di traffico privi di funzioni (vedi P.zza Castello), tracciamento di piste ciclabili al solo scopo di ridurre la capacità delle strade, restringimento di strade svincolato dalle tecniche di regolazione a "zona 30". L'ultima notizia è la proposta di mettere a dimora di verde nei parterre alberati dei viali milanesi per espellere le auto dei residenti che vi sono posteggiate (come da delibera recentemente inviata ai Municipi per il parere).

Inutile dire che questa sottospecie di tecnica dei trasporti (se di tecnica si può parlare) colpisce gli anziani e le famiglie numerose, oltre a chi non ha il reddito sufficiente per risiedere vicino ad una linea di trasporto pubblico. Protegge quindi chi ha redditi elevati

² Si deve a Marco Ponti questa definizione, sono i milanesi che vanno a vivere nei comuni vicini perché i prezzi delle case sono più bassi, accettando di divenire pendolari. Fenomeno che a Milano è stato molto rilevante dalla fine degli anni '70 fino agli anni '90.

³ Notizia che, contrariamente a quanto ci si poteva aspettare, ha dato il destro per sottoporre a divieti anche le auto a metano.



e colpisce i meno abbienti.

(Faccio riferimento a quanto già elaborato dalla Commissione sul ruolo sociale dell'automobile).

Se però questa politica viene applicata alla Città Metropolitana, le conseguenze possono essere molto gravi, perché la sua struttura urbanistica è molto diversa.

Riprendo dalla scheda sulla Città Metropolitana elaborata dalla Commissione ACI:

- gli insediamenti della Città Metropolitana sono meno densi di quelli di Milano con presenza anche di insediamenti sparsi la cui accessibilità va garantita;
- di conseguenza la rete di trasporto della Città Metropolitana è a maglie molto più larghe di quella milanese: aumenta la quantità di spostamenti extraurbani ed intercomunali, e di conseguenza deve aumentare l'attenzione alla rete stradale, ed in particolare alla rete stradale ordinaria che garantisce la continuità degli insediamenti;
- a maglie ancora più larghe è la rete del trasporto pubblico, per lo più gestito con mezzi su gomma, diversamente da quanto accade nel capoluogo;
- la percentuale di spostamenti serviti dal trasporto pubblico è assai minore. Se a Milano quasi il 50% degli spostamenti avviene sul trasporto pubblico (e nel centro oltre il 70%), nella Città Metropolitana si scende al 25 o sotto al 20% nelle zone non servite dalla ferrovia.

Ci si dovrà occupare molto di più dei sistemi d'interscambio: per meglio convogliare la mobilità della città metropolitana sulla rete di trasporto pubblico rapido di massa (ferrovie, metropolitane), il largo accesso agli interscambi è cruciale. Andranno curate le strade di accesso, i parcheggi di stazione, l'informazione agli utenti attuali e potenziali. Soprattutto ci si dovrà occupare molto di più del trasporto automobilistico, la cui rilevanza sociale, fuori Milano, è assai più elevata.

Ancor di più, quindi, ci si dovrà interrogare sulle conseguenze sociali delle scelte di politica della mobilità.

Una politica basata prevalentemente sui mezzi alternativi all'auto, e sulla dissuasione dell'uso dell'auto, come messa in atto a Milano nella scorsa ed in questa legislatura, nella Città Metropolitana rischia di essere socialmente iniqua ed ampliare la disparità tra le classi sociali.

È pur vero che questo tipo di attenzioni vengono prestate soprattutto al centro di Milano, però, quand'anche non fossero applicate alla Città Metropolitana ma si trascurasse di fare gli investimenti necessari anche per la mobilità privata, le conseguenze potrebbero essere ugualmente negative.

Scelte sbagliate andranno a colpire i diritti dei cittadini, forse a prezzo del miglioramento di qualche decimale della qualità dell'aria⁴.

Giorgio Goggi

citra@citrasrl.it

Giorgio Goggi, è architetto e professore di ruolo di seconda fascia di Progettazione Urbanistica presso il Politecnico di Milano, in quiescenza. Membro dell'Ordine Architetti di Milano e socio ordinario dell'Associazione Italiana per l'Ingegneria del Traffico e dei Trasporti. Dal settembre 1998 al giugno 2006 è stato Assessore ai Trasporti Traffico e Viabilità del Comune di Milano. Ha sviluppato significative esperienze nel campo dei rapporti tra gli assetti urbanistici e la configurazione delle reti di trasporto. Svolge attività di consulente e progettista, nel campo dell'architettura, dell'urbanistica e dei trasporti, per Amministrazioni pubbliche (Stato, Regione Lombardia, Comune di Milano), Enti di ricerca e privati.

⁴ E' stato osservato che anche in luoghi con traffico automobilistico irrilevante, come Sant'Angelo Lodigiano l'inquinamento presenta gli stessi valori di Milano.



BREVI NOTE SULLA MOBILITÀ A MILANO

L'area vasta e la city logistic

di GIORGIO SPATTI

A seguire l'articolo di Giorgio Goggi pubblichiamo due note di Giorgio Spatti che rappresentano due focus specifici scritti in modo indipendente, ma che arrivano allo stesso risultato.

Dopo i risultati positivi di Area C e di car e bike-sharing etc. è necessario affrontare i problemi della mobilità alla scala di area vasta

Come è noto, la dimensione del problema della mobilità supera la scala municipale sia per quanto riguarda gli aspetti della congestione stradale, sia per le questioni di natura ambientale.

Gli interventi attuati a Milano hanno certamente ridotto il traffico nell'area urbana centrale e su alcune direttrici ad essa esterne (e soprattutto hanno innescato nuovi modelli di mobilità individuale), ma non hanno ancora raggiunto significative dimensioni di contenimento del traffico automobilistico e dell'inquinamento là dove, all'esterno della città, sono le origini della quota più consistente di tale traffico e dove l'offerta di trasporto alternativo al mezzo individuale è di gran lunga inferiore a quella cittadina.

Un sistema unitario ed integrato a grande scala

Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) adottato (ma non approvato) dalla Amministrazione uscente, contiene proposte che attengono il trasporto rapido di massa (servizio ferroviario e metropolitane) che si pongono in modo coerente alla possibilità di pervenire alla costituzione di un sistema portante del trasporto metropolitano e regionale, ma non identifica al riguardo programmi di intervento (sia dal punto di vista delle opere da realizzare, sia da quello della organizzazione della produzione dei servizi) che possano portare all'effettiva realizzazione di un sistema integrato competitivo di mobilità.

Una revisione alla scala metropolitana del PUMS consentirebbe di conseguire tale obiettivo.

In tale ambito i temi da affrontare sono due:

- far funzionare ad un adeguato livello di prestazioni (vedasi esperienza durante Expo) il trasporto rapido di massa (servizio ferroviario) come rete portante;
- realizzare un'elevata connettività strada-ferrovia attraverso un'adeguata viabilità d'accesso alle stazioni ferroviarie, incentivandone il ruolo di centri di interscambio modale, e prevedendovi, oltre adeguati parcheggi e corrispondenza con il trasporto di superficie, tutti gli ulteriori servizi atti a garantire la copertura del cosiddetto "ultimo miglio", con la dotazione di servizi taxi, car e bike-sharing, servizi navetta dedicati e non.

L'accordo FS-ANAS ed il programma FS-Sistemi Urbani in ordine alla connettività delle reti

È recente la presentazione del nuovo Piano Industriale FS (vedasi numero speciale di Sistemi di Logistica).

Al di là di una non condivisibile aspirazione (confermata dalla recente richiesta alla Regione Lombardia di acquisire il controllo totale di Trenord) ad un ruolo quasi di monopolio nei confronti della produzione dei servizi di trasporto di ogni tipo, rilevante è invece l'attenzione rivolta ai problemi dell'accessibilità diffusa sul territorio, della connettività delle reti e dei possibili interventi al riguardo sulle infrastrutture di competenza RFI ed ANAS che ne sono i legittimi naturali monopolisti.

Il programma di Sistemi Urbani conferma poi tali obiettivi e ne indica le risorse disponibili per gli investimenti.

Milano ha oggi con FS una serie di temi aperti:

- la questione degli scali;
- l'approfondimento in corso sull'assetto del nodo ferroviario ai fini di garantire una capacità adeguata alla convivenza ed allo sviluppo dei diversi tipi di servizio

Una revisione alla scala metropolitana milanese delle politiche per la mobilità



Il Comune di Milano deve svolgere il ruolo di soggetto facilitatore di interventi di aree metropolitane

ferroviario (come indicato dal PUMS);
 → l'identificazione delle nuove stazioni atte a garantire integrazione dei servizi e dei sistemi ed una adeguata distribuzione urbana dei passeggeri.
 Anche in questo caso è necessario allargare il confronto all'area vasta pervenendo all'individuazione degli interventi necessari ad ottimizzare l'accesso al sistema portante del trasporto rapido di massa e realizzare un effettivo sistema integrato della mobilità milanese e lombarda.

La city logistic dell'area milanese e lo scenario di sviluppo della filiera agro-alimentare

Il PUMS (Piano Urbano della Mobilità Sostenibile) adottato dalla Giunta di Milano nel marzo 2015 e che, dopo osservazioni e controdeduzioni, non è stato però ancora licenziato dal Consiglio Comunale contiene una parte rivolta alla city logistic di particolare interesse sia per la forte correlazione tra i diversi interventi proposti, sia per la capacità di individuare gli scenari di sviluppo di alcune filiere (agroalimentare, farmaco, merci pericolose...).

Nell'area centrale (a differenza delle aree più esterne) si svolge solo il 10%-12% delle percorrenze veicolari commerciali complessive. A fronte di tale valore i flussi veicolari merci sono responsabili per il 24% del totale delle emissioni di particolato (PM10 allo scarico).

La movimentazione delle merci in concomitanza delle operazioni di presa e consegna presso gli esercenti ed i destinatari assume una particolare rilevanza in termini di impatto sulla viabilità e sulle condizioni della circolazione. Le operazioni di carico e scarico – spesso eseguite in doppia fila in ragione della carenza di spazi deputati o della occupazione abusiva degli stessi – causano fenomeni di congestione localizzata, oltre che situazioni di potenziale pericolo.

Al cordone più esterno della città la quota di traffico commerciale raggiunge anche il 20-25% del totale con un effetto moltiplicativo delle conseguenze indicate.

Gli effetti prodotti dal traffico merci sono direttamente proporzionali al traffico veicolare complessivo la cui riduzione contestuale consente di adottare provvedimenti di settore più efficaci sia nei confronti dell'abbattimento di congestione ed inquinamento che nei confronti di efficienza della distribuzione urbana a costi competitivi (l'introduzione di Area C ha già migliorato la velocità commerciale delle consegne).

Gli interventi previsti dal PUMS riguardano:

- **la disincentivazione del conto proprio (diseconomico e con un parco arretrato), favorendone, viceversa, la conversione al conto terzi;**
- **la possibile adozione di una disciplina degli accessi, circolazione e sosta (finestre) articolata per filiere, zone, tipologie degli insediamenti commerciali, veicoli impiegati l'incentivazione della sosta regolare nelle operazioni di carico/scarico attraverso l'utilizzo di adeguate tecnologie di controllo (anche con accredito e prenotazione);**
- **L'incentivazione all'ottimizzazione dei circuiti di raccolta e distribuzione (con un incremento degli indici di carico ed una riduzione dei veicoli merci in ingresso) attraverso l'identificazione di piattaforme logistiche sulle quali promuovere una più evoluta organizzazione degli operatori e dei cicli di distribuzione.**

Allo stato attuale le piattaforme di consolidamento dei carichi previste dal PUMS sono due: una per la filiera agroalimentare e l'altra multifiliera.

Nei confronti di queste il Comune intende svolgere il compito di soggetto facilitatore, stimolando il mercato degli operatori ad assumersi il ruolo di attuatori e gestori.

Tali interventi apparentemente rivolti prevalentemente all'area centrale hanno in realtà ripercussioni precise anche sull'area vasta da cui ha origine la totalità del traffico commerciale.

La mancata realizzazione di un interporto nell'area milanese ha prodotto una dispersione sempre più ampia sul territorio dei magazzini degli operatori.

L'introduzione, in contemporanea, di piattaforme minori e di procedure di accredito degli operatori (per l'ingresso nelle conurbazioni centrali e per il carico/scarico) non produrrà certo una rilocalizzazione generalizzata dei magazzini, ma ridurrà il numero complessivo dei veicoli circolanti con una ottimizzazione dei carichi e dei circuiti di distribuzione.



Di facile identificazione (oltre che di significativa rilevanza per il futuro della filiera) è la possibilità di realizzare nell'Ortomercato la piattaforma agroalimentare per le consegne alle destinazioni finali:

- Innanzitutto per l'elevato grado di concentrazione dei grossisti, che rappresentano una percentuale consistente del traffico generato per le consegne ai punti vendita (infatti i veicoli degli acquirenti dell'Ortomercato hanno oggi una media giornaliera di 879 unità, con punte anche di 990).
- Al contempo il progetto di rilancio dei Mercati Generali elaborato dall'Amministrazione, acquisendo i dati che già emergono dal mercato milanese (*diffusione nelle aree urbanizzate di punti vendita della GD di dimensioni limitate che richiedono modalità di approvvigionamento anche esterne alla catena distributiva tradizionale propria della stessa GD, ampio sviluppo e diversificazione delle attività di HoReCa, sviluppo delle attività di lavorazioni IV e V gamma, esigenza di punti di concentrazione per prodotti caseari, surgelati, vino & olio, alimentari vari*), ha evidenziato l'urgenza di riuscire ad intercettare flussi di merce oggi esterni al mercato al fine non solo di concorrere, nei limiti del possibile, a ridurre gli sprechi e l'incidenza dei costi logistici sui prezzi finali dei prodotti (semplificando oltretutto la catena dell'intermediazione), ma anche perché è l'unico modo per rilanciare in senso moderno i Mercati e dare una prospettiva di evoluzione agli attuali grossisti.

È realistico, infatti, ritenere che, con l'attivazione della piattaforma, alle consegne attualmente generate dall'Ortomercato possano aggiungersi i veicoli delle forniture di origine esterna che possono avere convenienza a concentrare le proprie attività, trasferendole ad un servizio di consegne più concentrato e con veicoli eco-compatibili in grado di garantire una riduzione dei costi dell'ultimo miglio (che sono quelli a maggiore incidenza su tutta la catena) ed una riduzione del numero dei veicoli commerciali circolanti.

Significativo, da questo punto di vista, è l'incontro possibile tra Mercati Generali e Grande Distribuzione Organizzata.

La GDO sta sviluppando in questi anni nelle aree urbane i cosiddetti punti di prossimità (a Milano tra superettes e discount sono oltre 300) ed è tradizionalmente interessata ad una logistica sempre più evoluta. Con l'avvento dei mercati di prossimità, emergono già per alcuni operatori esigenze di modifica e/o di diversificazione dell'organizzazione finora consolidate.

Ai Mercati Generali, viceversa, l'inoltro ai punti vendita avviene ancora prevalentemente attraverso l'acquirente che ritira la merce con il proprio veicolo (con un costo più elevato di una consegna in conto terzi ed utilizzando veicoli più arretrati).

Al contempo, come si è detto, il rilancio dei Mercati Generali quale piattaforma logistica della filiera agroalimentare richiede di intercettare anche flussi di merci oggi esterne al mercato (*prodotti caseari, surgelati, vino & olio, alimentari vari*).

Gli operatori della GDO possono costituire lo "zoccolo duro" delle consegne multimarca sulla base del quale estendere il servizio ai grossisti esterni ed interni interessabili.

Infatti esiste un interesse oggettivo di almeno una parte della GDO ad appoggiarsi all'Ortomercato ed è corretto anche pensare ad alleanze con operatori logistici.

L'esigenza di garantire continuamente l'offerta e un'ampia gamma dei prodotti a prescindere dalle stagioni, oltre che l'esigenza di standard qualitativi elevati, costringono, infatti, la GDO a rapporti di lunga durata con i fornitori e a rinunciare alle opportunità giornalmente offerte dai mercati all'ingrosso. Le possibilità di integrazione a "monte" fino alla produzione sono inoltre precluse dalla enorme frammentazione dell'offerta agricola. In altri termini, nell'offerta di ortofrutta la GDO non riesce ad applicare la catena "corta" all'origine della sua efficienza e, al tempo stesso, non può beneficiare delle flessibilità (gamma limitata, solo prodotti di stagione, standard qualitativi ed "estetici" meno stringenti) consentita, invece, ai distributori di minori dimensioni e ai mercati regionali).

La presenza di tali soggetti è quella che innesca (per evidenti esigenze di concentrazione e di implementazione dei servizi offerti) **l'allargamento della gamma dei prodotti e dei servizi**. Tali cambiamenti, in molti casi, hanno permesso la realizzazione anche nel sistema agroalimentare (così come d'altro canto per molte altre produzioni non alimentari) di un sistema di approvvigionamento *just in time* dei punti vendita.

Ma per gestire tutte le informazioni, nella logica del *just in time*, i canali gestiti dalle centrali di acquisto si sono evolute nella logica dello scambio elettronico di dati e hanno

Per la logistica merci occorre una politica coerente per i mercati generali e la grande distribuzione organizzata



sviluppato nuovi sistemi di organizzazione delle relazioni all'interno dei canali. Tutto questo ha portato ad un crescente aumento delle necessità informatiche nell'ambito delle attività di commercializzazione. **Un'informatizzazione adeguata** non solo è condizione necessaria per una drastica riduzione dei costi logistici (in approvvigionamento, movimentazione interna, in consegna), ma è un evidente supporto all'allargamento del mercato.

Ed è questo lo scenario finale da perseguire, ma che già si sta delineando.

Giorgio Spatti

giorgiospatti@libero.it

Giorgio Spatti, è laureato in Ingegneria Civile Edile presso il Politecnico di Milano (1970). Ha svolto il «Corso di perfezionamento in Tecnica del Traffico» (anno accademico 1970 – 1971) presso l'Istituto di Vie e Trasporti del Politecnico di Milano. Membro Cifi (Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani). Vice-presidente della Commissione Traffico Automobile Club Milano. Svolge attualmente attività di libero professionista e consulente.



UN PROFILO INTERNAZIONALE DEL MONDO DEL LAVORO

Il lavoro e le relazioni industriali

di A.M.C. GIORDANO, R. GIORDANO

Il tema delle relazioni industriali si discute da anni, ma non trova soluzione in quanto le norme internazionali non riescono a coniugare gli interessi del "mondo" del lavoro occidentale con quello orientale.

In un alveare, le api operaie servono e lavorano continuamente e con dedizione al bene del nido, talvolta sacrificando loro stesse e, nel periodo estivo, l'ape regina riesce a mantenere il controllo su circa 70.000 api. L'esempio dell'alveare è probabilmente il mezzo più efficace per innestare, nell'immaginario collettivo, l'idea di come in Giappone vada impostato il senso del lavoro, come i meccanismi di controllo e di gerarchia debbano avere un ruolo fondante nelle aziende, che al loro interno racchiudono una dimensione non solo economica ma anche, soprattutto, sociale, tanto da essere considerate delle micro-società¹.

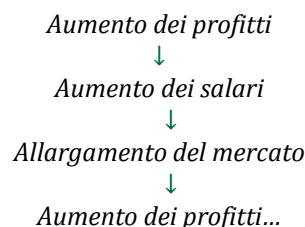
Ciò che caratterizza fondamentalmente il modello lavorativo giapponese è la spiccata etica del lavoratore, che sviluppa un forte senso di appartenenza nei confronti dell'azienda che lo assume. Questo senso di appartenenza si esplica con una lealtà tale che il lavoratore giapponese considera l'ambiente lavorativo come "una famiglia" alla quale si appartiene per merito che si conquista con una buona scuola o università, in cui il clima di accesso è fortemente concorrenziale.

Abbiamo riportato questo passaggio per introdurre un tema che negli ultimi anni ha lasciato il posto al dibattito sterile che è quello delle relazioni industriali. Relazioni industriali che devono essere impostate non sul sindacalismo rivendicativo nei confronti delle imprese che molto spesso adottano anche loro sistemi di gratificazione, remunerazioni e di diritto del lavoro a senso unico nella logica del profitto e non del rapporto etico e di trasparenza tra impresa e lavoratore.

Le relazioni industriali sono un modello culturale il frutto di una modalità economica.

La distinzione tra il modello giapponese e americano è stato verificato su distinzioni possibili su un piano meramente individuale e concettuale, ma concretamente parlando, è più giusto fare riferimento ai modelli economici adottati nei due paesi.

Dopo la seconda guerra mondiale, in America si sviluppò, sulla base della teoria dell'organizzazione scientifica di Taylor, il Fordismo come modello produttivo, la cui caratteristica principale era l'ossessione per la crescita, ottenibile tramite un processo, per il quale: la domanda è illimitata, per far profitti si deve puntare sulla quantità, attraverso economie di scala², creando così un circolo vizioso, secondo cui:



La teoria alla base era "più si produce e più si abbassano i costi di produzione". A partire, però, dagli anni Settanta in coincidenza grosso modo con la crisi petrolifera, il modello economico produttivo fordista cominciò a vacillare, tant'è vero che iniziò ad essere contestata l'egemonia statunitense, non più capace di garantire l'equilibrio energetico (si pensi agli shock petroliferi) e l'equilibrio della concor-

Le relazioni industriali sono strettamente collegate al modello economico dei singoli Paesi

¹F. Mazzei, *La dimensione culturale del lavoro in Giappone*, Donzelli Editore, 1997

²F. Mazzei, V. Volpi, *La rivincita della mano invisibile*, Università Bocconi Editore, 2010



Il Total Quality management ha determinato un passaggio epocale di strategie dal produttore al cliente

renza internazionale, a causa dell'entrata in scena di un nuovo gigante, il Giappone, che iniziò ad essere guardato con crescente interesse.

Dall'altro lato dell'Oceano Pacifico, il Giappone aveva sviluppato un modello completamente diverso da quello fordista: il Toyotismo, al quale gli USA iniziarono a prestare attenzione per un dato fondamentale: se per dipendente la Chrysler produceva 16 vetture e la Ford 12, la Toyota ne produceva 56. Il modello toyotista prevedeva una produzione a sei zeri: zero ritardi, zero difetti, zero stock, zero tempi morti di produzione, zero cartacce (intralci burocratici), zero sovrapproduzione. La somma di questi sei zeri portò alla formulazione del principio del *Just In Time*, per il quale la produzione aveva luogo solo se necessario, quindi se richiesta, e né prima né dopo (zero ritardi e zero sovrapproduzione), eliminando la presenza di scorte in magazzino, che anzi venivano utilizzate come parametro rivelatore di sprechi, a differenza del Fordismo in cui avere più scorte significava avere più rassicurazioni. Dal punto di vista della gestione delle risorse umane, il modello toyotista accentuava la mobilità intra-aziendale e quindi la polivalenza o multifunzionalità degli operatori, che erano continuamente soggetti a corsi di formazione; da qui la de-specializzazione: non più operai parcellizzati ma operai multi funzionali. Accanto al miglioramento continuo, si poneva infatti il TQM, *Total Quality Management*, le cui caratteristiche essenziali erano:

- a. Una strategia guidata dal cliente, il cui ruolo principale era quello di definire la qualità del prodotto.
- b. L'empowerment dei dipendenti, cioè dare agli individui le risorse e le informazioni di cui necessitano per sviluppare idee e realizzarle.
- c. Enfasi sull'istruzione dei dipendenti;
- d. Un uso continuo di strumenti statistici per monitorare le attività interne ed esterne.
- e. Una competitività basata più sulla qualità che sul prezzo.

Organizzazione internazionale del lavoro e gli standard internazionali

L'Organizzazione Internazionale del Lavoro³, costituitasi nel 1919, è la principale artefice della formazione di un "codice internazionale", cioè di una serie di standard comuni sul lavoro i cui destinatari sono gli Stati membri⁴. Nel 1946, l'OIL diventa la prima Agenzia specializzata delle Nazioni Unite che si occupa della promozione dei diritti dei lavoratori, dell'occupazione in condizioni dignitose, della protezione sociale e del potenziamento del dialogo sociale. La principale attività da essa svolta consiste nella formulazione di Convenzioni e Raccomandazioni, oggi rispettivamente 189 e 203; le prime, una volta ratificate, obbligano gli Stati membri ad attuarle nel proprio territorio, le seconde, invece, indirizzano i governi attraverso la definizione di linee guida.

La produzione normativa dell'OIL è notevolmente cambiata rispetto agli inizi, a causa dei processi di decolonizzazione, che, portando all'attuale sistema globalizzato, hanno mutato i contesti socio-economici e causato rapporti sempre più forti di interdipendenze tra Stati. La presenza di nuovi Stati membri, da 29 a 183, ha comportato la necessità per l'OIL di una ridefinizione della propria politica normativa, tenendo conto dei vari aspetti interni a ciascuno Stato e delle differenti velocità di sviluppo e modernizzazione di ciascuno di essi. Da un lato, allora, si è registrata una diminuzione nell'utilizzo di clausole prescrittive, dall'altro è aumentato il ricorso a precetti di carattere generale e flessibile e alle clausole di *souplesse* che attribuiscono una maggiore discrezionalità ai governi⁵.

Le Convenzioni "di ultima generazione" infatti hanno un taglio più programmatico e maggiormente flessibile, così da consentirne l'implementazione in ciascun Paese in linea con le specificità interne.

I segnali di una modernizzazione interna all'Organizzazione si susseguono a partire dalla Dichiarazione sui principi e diritti fondamentali nel lavoro del giugno del 1998, nella quale emerge l'esigenza di coniugare sviluppo sociale, crescita econo-

³ A. Berulli, V. Brino, *Manuale di DIRITTO INTERNAZIONALE DEL LAVORO*, G. Giappichelli Editore, 2015

⁴ Sito ufficiale: <http://www.ilo.org/global/lang-en/index.htm>

⁵ A. Perulli, V. Brino, *Manuale di DIRITTO INTERNAZIONALE DEL LAVORO*, G. Giappichelli editore, 2015



mica e integrazione dei mercati. Con tale documento, dal punto di vista normativo, si introduce l'utilizzo della *soft law*, mentre dal punto di vista delle politiche si promuove il c.d. *decent work*. Gli studiosi identificano "(...) [L]a *soft law* come un *corpus* eterogeneo di strumenti meta-giuridici, diversi dai trattati e dalle fonti giuridicamente vincolanti, che contengono principi, norme *standard* e ogni altro elemento identificativo di comportamenti attesi ma non obbligatori"⁶.

Il c.d. *decent work*, quale piattaforma di dialogo globale, viene identificato come "un lavoro dignitoso e produttivo, in condizioni di libertà, uguaglianza, sicurezza e dignità". Esso si inserisce nell'ambito dei quattro obiettivi strategici dell'Organizzazione: a) implementare l'occupazione, b) sviluppare e potenziare gli strumenti di protezione sociale, c) promuovere il dialogo sociale, d) rispettare, favorire e attuare i principi e i diritti fondamentali del lavoro.

A partire da tale Dichiarazione, vengono identificati tutta una serie di diritti considerati come inalienabili e fondamentali, che necessitano di tutela in quanto correlati allo *status* di persona umana. Viene, inoltre, sviluppato un nucleo di *standard* sociali universali, cioè di condizioni del libero mercato che dovrebbero essere garantite indipendentemente dalla situazione interna dello Stato. Questo nucleo di condizioni prende il nome di *core labour standard*, che secondo quanto stabilito dalla Dichiarazione OIL del 1998, sono: a) la libertà di associazione e il diritto di organizzazione e contrattazione collettiva, b) l'interdizione del lavoro forzato e in schiavitù, c) il divieto di sfruttamento del lavoro minorile, d) l'uguaglianza e il divieto di discriminazione in materia di impiego⁷.

L'ONU e il lavoro

Abbiamo cercato in un sistema economico ormai globalizzato, quale organismo potesse essere deputato a definire o a proporre "regole" per il lavoro.

Il 10 dicembre 1948, l'Assemblea Generale delle Nazioni Unite approvò la Dichiarazione universale dei diritti umani⁸, quale fondamento del nuovo ordine internazionale, che andava creandosi dopo la Seconda guerra mondiale, e strumento per la promozione e l'educazione al rispetto e alla tutela dei diritti umani, così come anche citato nel Preambolo: "(...) [T]herefore THE GENERAL ASSEMBLY proclaims THIS UNIVERSAL DECLARATION OF HUMAN RIGHTS as a common standard of achievement for all peoples and all nations, to the end that every individual and every organ of society, keeping this Declaration constantly in mind, shall strive by teaching and education to promote respect for these rights and freedoms and by progressive measures, national and international, to secure their universal and effective recognition and observance, both among the peoples of Member States themselves and among the peoples of territories under their jurisdiction"⁹.

La Dichiarazione si sviluppa in 30 articoli, di questi quattro nello specifico interessano in questa sede, si tratta degli artt. 22 a 25, sulla base dei quali è stato anche sviluppato il Patto internazionale sui diritti economici, sociali e culturali¹⁰ nel 1966, la cui attuazione è controllata dal Comitato sui diritti economici, sociali e culturali.

In concerto con gli artt. 23-24¹¹ della Dichiarazione, l'art. 7 del Patto sancisce che:

⁶ A. Perulli, V. Brino, *Manuale di DIRITTO INTERNAZIONALE DEL LAVORO*, G. Giappichelli editore, 2015.

⁷ A. Perulli, V. Brino, *Manuale di DIRITTO INTERNAZIONALE DEL LAVORO*, G. Giappichelli editore, 2015.

⁸ Testo ufficiale: <http://www.un.org/en/universal-declaration-human-rights/index.html>

⁹ <http://www.un.org/en/universal-declaration-human-rights/index.html>

¹⁰ Testo ufficiale: <http://www.ohchr.org/EN/ProfessionalInterest/Pages/CESCR.aspx>

¹¹ Art. 23: "(1) Everyone has the right to work, to free choice of employment, to just and favourable conditions of work and to protection against unemployment.

(2) Everyone, without any discrimination, has the right to equal pay for equal work.

(3) Everyone who works has the right to just and favourable remuneration ensuring for himself and his family an existence worthy of human dignity, and supplemented, if necessary, by other means of social protection".

(4) Everyone has the right to form and to join trade unions for the protection of his interests.

Art. 24: "Everyone has the right to rest and leisure, including reasonable limitation of working hours and periodic holidays with pay".

Quale organismo internazionale oggi è deputato a definire e proporre regole per il lavoro



“Gli Stati Parti del presente Patto riconoscono il diritto di ogni individuo di godere di giuste e favorevoli condizioni di lavoro, le quali garantiscano in particolare:

- a) la remunerazione che assicuri a tutti i lavoratori, come minimo;*
- b) un equo salario ed una uguale remunerazione per un lavoro di eguale valore, senza distinzione di alcun genere; in particolare devono essere garantite alle donne condizioni di lavoro non inferiori a quelle godute dagli uomini, con una eguale remunerazione per un eguale lavoro;*
- c) ii) un'esistenza decorosa per essi e per le loro famiglie in conformità alle disposizioni del presente Patto;*
- d) la sicurezza e l'igiene del lavoro;*
- e) la possibilità uguale per tutti di essere promossi, nel rispettivo lavoro, alla categoria superiore appropriata, senza altra considerazione che non sia quella dell'anzianità di servizio e delle attitudini personali;*
- f) il riposo, gli svaghi, una ragionevole limitazione delle ore di lavoro, e le ferie periodiche retribuite, nonché la remunerazione per i giorni festivi”¹².*

* * *

Dopo una lunga ricerca abbiamo ritrovato il codice che i Borboni emanarono anche per regolamentare il mondo del lavoro nelle seterie di San Leucio a Caserta. Abbiamo ritenuto di pubblicare nel prossimo numero alcuni passaggi lasciando al lettore ogni commento che ci piacerebbe poter leggere e pubblicare senza alcuna censura.

Rocco Giordano

rocgior@libero.it

Antonella Maria Chiara Giordano

amc_giordano95@libero.it

Rocco Giordano, è laureato in Economia Marittima all'Istituto Universitario Navale di Napoli. Nel 2004 gli è stata conferita la laurea Honoris Causa in Scienze dei Trasporti presso la Constantinian University di Providence (Usa). Direttore della sede di Napoli e responsabile degli Studi Economici del Csst dal 1978 al 2006, ha diretto la Rivista Scientifica «Sistemi di Trasporto». Ha coordinato i lavori del Piano Nazionale della Logistica e del Patto della Logistica, anno 2005. Presidente del Comitato Scientifico del Piano della Logistica 2012-2020.

Antonella Maria Chiara Giordano, è laureata in Scienze politiche indirizzo internazionale. Il lavoro che viene presentato è una scheda di sintesi di un aspetto delle relazioni industriali nel mondo del lavoro.

¹²http://unipd-centrodirittumani.it/it/strumenti_internazionali/Patto-internazionale-sui-diritti-economici-sociali-e-culturali-1966/12.



TRA ITALIA E CINA

Si rafforza la cultura e business

di PETER USTINOVIC

Dopo l'incontro triangolare Italia-Svizzera-Cina, l'Associazione per gli scambi scientifici e culturali per la internalizzazione delle imprese e per le facilitazioni import-export, BOSS - Business Organization System Service, ha intensificato la propria attività inviando una propria delegazione nel LAOS per valutare, oltre che le attività di scambi commerciali, anche quelli culturali e scientifici nei diversi settori di interesse.

L'intesa con diverse Università italiane per seguire queste attività di scambio, ha consentito di definire un programma di visite che i rappresentanti di BOSS faranno nel mese di giugno, sia Cina che nel LAOS per costruire congiuntamente Zone Economiche Speciali non solo a Campione d'Italia, sia nel Nord che nel Sud dell'Europa.

Attualmente il LAOS (Asia) al di fuori della Zona Economica Speciale del triangolo d'oro ha in fase di negoziazione con Gibul (Africa) Zone Economiche Speciali.

Questa è una fase dove gli scambi scientifico-culturali servono a rafforzare ed integrare non solo le conoscenze ed i saperi, ma anche i valori etico-sociali nella convinzione che le fasi di transizione come quella che stiamo vivendo, in un processo globale di scambi culturali e commerciali, è sottoposta a notevoli fibrillazioni.

«In Italia oggi operano diverse società che si occupano di relazioni tra Italia e Cina, ma non è certo tutto oro quello che luccica» spiega **Giorgio Colato** presidente di boss Association - Business Organization system service, creata a Campione d'Italia.

Con Mr. **Wu Jian**, presidente della Cina Business University e della Zhejiang Belt&Road Investment Co, nonché Vice Presidente della Special Economic Zone in Laos, e con il presidente della Special Economic Zone in Laos **Zhao Wei**, unitamente a **Zhao Chun-cheng**, con la collaborazione scientifica del Prof. **Rocco Giordano**, docente universitario, l'associazione ha avviato una serie di iniziative con l'unico scopo di migliorare il rapporto tra i due Paesi sul piano delle relazioni operative e culturali, grazie alla collaborazione di **Xiaohua Song**.

La mission di bOSS (boss Association – Business Organization system)

BOSS ha lo scopo di promuovere iniziative in particolare tra Italia e Cina per la cultura le arti la scienza e l'economia attraverso la costituzione di un Organismo con esperti e docenti di Università cinesi, italiani, europei e svizzeri.

Lo storico accordo

Il 3 dicembre 2016 è stato sottoscritto a Campione d'Italia un accordo internazionale per costituire l'Osservatorio per gli scambi commerciali e culturali tra Italia - Svizzera - Cina con sede legale a Campione d'Italia e sede operativa a Roma.

Il rapporto Italia-Svizzera-Cina è stato impostato su solidi accordi di business e scambi culturali



Il programma delle attività per i prossimi anni sta definendo campi di interesse scientifico e commerciale

Gli obiettivi di bOSS e IBC

In questa prospettiva è stato elaborato un programma per organizzare in maniera diretta o indiretta convegni, seminari e rassegne in Italia e all'estero. L'associazione promuoverà altresì ogni iniziativa di assistenza ai propri associati in modo particolare quelli che vengono in Europa dalla Cina per turismo o affari attraverso IBC International Business Club con sede a Campione d'Italia.

La missione di bOSS in Cina e Laos

La bOSS – Business Organization System Service alla fine di marzo 2017 in un tour istituzionale tra la Cina e il Laos, su invito di Mr. Wu Jian, ha avviato importanti relazioni d'affari per imprenditori italiani e cinesi nonché professionisti e docenti Universitari tra i due Paesi, grazie alla partecipazione di esperti nella materia legale e contrattualistica. La delegazione è stata accompagnata da un rappresentante del Comune di Campione d'Italia, **Stefano Roberto Mazzatorta**, responsabile del Settore cultura nell'amministrazione dell'exclave italiana in Svizzera.

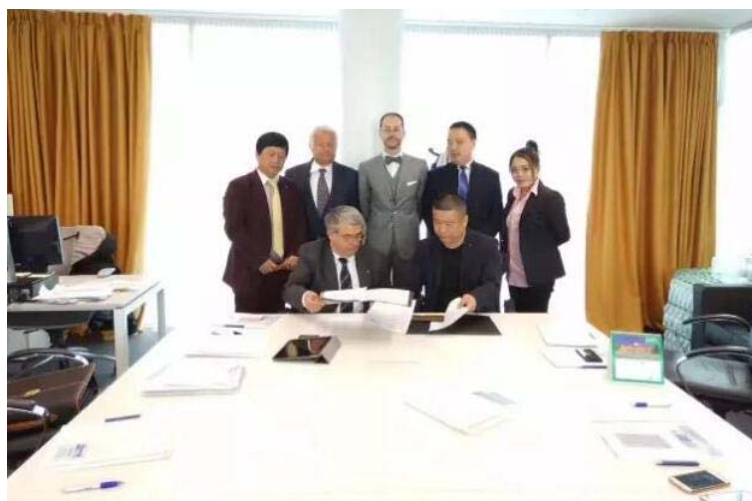
La missione di bOSS in Cina e Laos ha gettato le basi di comuni iniziative come Uffici di Rappresentanza a Campione d'Italia, a Shanghai e nel Laos per dare assistenza ad aziende cinesi in Europa e ad aziende europee in Asia.

Nei primi di maggio, è stata ricevuta una importante delegazione cinese tra il Lago di Como e il Lago di Lugano. È stata l'occasione per intraprendere nuovi rapporti istituzionali e commerciali con primari players del mercato asiatico.

La delegazione Italia-Cina ha tenuto infatti un importante incontro istituzionale con il Sottosegretario all'Attuazione del programma, ai rapporti istituzionali nazionali e alle relazioni internazionali della Regione Lombardia Alessandro Fermi, che ha ricevuto la delegazione di docenti e imprenditori cinesi.

La delegazione cinese in visita in Italia era composta da:

- Jiang Wu Zhejiang Dailu Investment Co., Ltd Board Chairman, Huashang University President, Zheshang University President
- Li Han Zhejiang Dailu Investment Co., Ltd President, Huashang University Vice President, Zheshang University Vice President
- AnTai Wang Zhejiang Dailu Investment Co., Ltd Vice President, Huashang University Executive President, Zheshang University Vice President
- LiPing Hu Zhejiang Dailu Investment Co., Ltd Assistant of President, Zheshang University Assistant of President
- Song Xianhua Vice President boss Association Campione d'Italia e Shanghai.



Il Laos è il paese che ha registrato negli ultimi anni la maggiore crescita economica con picchi di aumento del Pil del 6,4% soprattutto grazie all'aumento delle esportazioni e del turismo.

Nel Paese che si trova all'interno del cosiddetto Triangolo d'oro (Myanmar-Tailandia-Laos) è stata creata una Special Economic Zone in cui è stato realizzato il più grande Casinò dell'Asia. Quale migliore occasione quindi per fare conoscere e promuovere verso la delegazione cinese e laotiana una collaborazione con la più grande casa da gioco europea, quella di Campione d'Italia per il relax.



Perché Campione d'Italia

Campione è l'unica exclave italiana in territorio svizzero.

Tasse ridotte e agevolazioni per fare impresa a Campione d'Italia

I cittadini dell'exclave possono contare su un regime di tassazione inferiore rispetto a quello italiano e più vicino invece a quello svizzero e ticinese. Anche gli stipendi dei residenti a Campione d'Italia sono più alti rispetto a quelli dei residenti nel Bel Paese. Questo in virtù di un costo della vita maggiore ovvero equiparato a quello di chi risiede in Svizzera. Essendo Campione d'Italia in territorio svizzero gli abitanti ne sfruttano totalmente tutti gli effetti benefici grazie al regime doganale svizzero e alla moneta che è il Franco Svizzero.

Prevista una riduzione dell'IRPEF in base ad una disposizione speciale nell'ordinamento italiano. In generale i residenti di Campione pagano circa il 36% di tasse in meno rispetto ai residenti in Italia.

Inoltre, **a Campione d'Italia non si paga l'IVA**, il che la rende molto attraente per la costituzione di società. Ma oltre all'IVA ci sono altri privilegi fiscali come la **riduzione del pagamento di oneri sociali** rispetto all'Italia.

I residenti di Campione possono persino immatricolare auto con targa svizzera e di conseguenza pagare il bollo e l'assicurazione a tariffe molto convenienti.

Sono indubbie, le varie facilitazioni fiscali di Campione d'Italia anche per le società di persone come ditte individuali, Sas, Snc registrate nell'exclave e che fanno di Campione d'Italia un vero paradiso fiscale per gli italiani.

La formazione universitaria a Campione d'Italia

Da subito si potrà sancire un accordo tra la Cina Business University di Mr. Wu Jian e la bOSS Association di Giorgio Colato con la collaborazione di Xiaohua Song e del professor Rocco Giordano per ospitare discenti cinesi che vogliano formarsi nelle diverse facoltà italiane e svizzere secondo le direttive decise insieme. Questo con l'obiettivo di realizzare un istituto universitario a Campione d'Italia partner di Università Europee ed Asiatiche già accreditate.

La formazione universitaria in Cina e in Laos

La preziosa collaborazione con la Cina Business University di Mr. Wu Jian consentirà di organizzare conferenze in Asia d'intento con la bOSS Association su temi:

- Economici
- Giuridici
- Scientifici
- Medici.

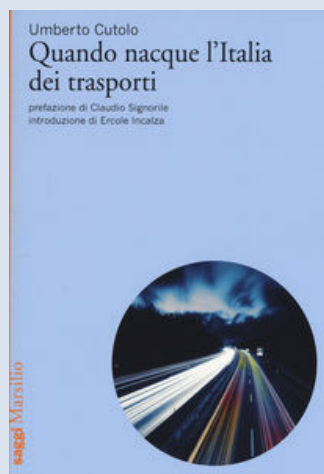
Con particolare attenzione al tema dei trasporti e della sicurezza stradale.

Peter Ustinovic

segreteria.giordanoeditore@gmail.com

Peter Ustinovic, è stagista presso la Giordano Editore ed è laureato in lingue alla Università di Belgrado.





Umberto Cutolo

Quando nacque l'Italia dei trasporti

Prefazione di Claudio Signorile

Introduzione di Ercole Incalza

Marsilio Editori 2017

pp. 240 - € 23,00

ISBN 978-88-317-2681-8

1. *I comportamenti, gli atteggiamenti e le modificazioni del pubblico in relazione alla mobilità ed ai trasporti nelle aree urbane* - Giugno 1971 (Ricerca effettuata con la collaborazione della SORIS SpA, Torino).
2. *Principi e tecniche di previsione per la domanda futura di trasporto urbano* - Novembre 1971 (a cura di Brian V. Martin, Frederick W. Memmott, Alexander J. Bone).
3. *Un'applicazione di analisi dei sistemi al trasporto interurbano: il corridoio di Boston- Washington* - Giugno 1972 (a cura di Mario Del Viscovo, Giancarlo Del Sole).
4. *Il finanziamento pubblico dei trasporti urbani in cinque grandi aree metropolitane statunitensi* - Maggio 1973 (a cura di Giorgio Stefani).

Ritornando al libro Cutolo con una analisi circostanziata di dati e di informazioni sul Piano Generale dei Trasporti, mette in luce come fu il primo lavoro che dava una lettura trasversale del territorio, dei trasporti e della economia settoriale dei trasporti. Se una critica si può avanzare non è tanto sul contenuto del libro quanto sul rapporto un po' "incestuoso" che venne a configurarsi tra politica ed imprese.

Aver affidato la stesura del Piano tecnicamente ai tre più importanti gruppi economici del Paese, creava di fatto una forma di collaborazione innovativa sul piano del metodo, ma certamente condizionante le scelte delle politiche da parte del Governo. Allora valeva il motto quello che va bene a FIAT va bene per il Paese; quel motto poteva risultare estensibile anche agli altri due Gruppi di importanza mondiale IRI ed ENI.

Quella scelta fu criticata allora dal Prof. Mario Del Viscovo,

Recensione di Rocco Giordano

Del libro curato da Umberto Cutolo, dopo aver letto l'intero testo, ci siamo soffermati per una riflessione più attenta sulla prefazione di Claudio Signorile e sulla introduzione di Ercole Incalza, i quali furono gli artefici sul piano programmatico di quelle strategie dove per la prima volta si andava definendo un Piano Generale dei Trasporti "aperto" verso l'Europa. Fu una strategia entusiasmante in quanto come ricercatore allora del Centro Studi sui Sistemi di Trasporto - Gruppo Fiat, partecipavamo attivamente per gli studi di settore a supportare quelle strategie di politica dei trasporti che puntava soprattutto ad innovare il sistema chiamando a collaborare i tre grandi attori della economia del Paese: IRI-ENI-FIAT e i maggiori esperti delle Università italiane inseriti nei Comitati scientifici di indirizzo.

Anche per noi ricercatori fu un momento esaltante per due ordini di motivi: iniziammo ad entrare nel merito della Legge 151/1981 e della "lettura" del settore dell'autotrasporto che rappresentava circa il 90% del traffico movimentato nel nostro Paese. Questi richiami per sottolineare che solo da allora iniziammo ad occuparci nel nostro Paese di strategie e gestione dei servizi; sostanzialmente l'impegno era solo opere infrastrutturali anche perché il Paese ne aveva bisogno per far fronte alla domanda di mobilità che diventava sempre più diffusa, sia per motivi personali che per motivi di lavoro e studio.

In quel periodo si approcciavano i primi studi sul piano della pianificazione del territorio e della programmazione dei servizi anche se l'attenzione da parte nostra era rivolta soprattutto alle aziende. Nasceva in quel periodo la Economia applicata ai trasporti, così come la Ingegneria con un uso anche un po' forzato di modellistica applicata molto di "importazione" americana. Vorrei ricordare ad esempio anche delle notevoli produzioni del periodo soprattutto nel settore della ricerca in particolare Quaderni pubblicati dal C.S.S.T.

in quanto determinava uno "scavalcamento" dei confini tra politica ed impresa che dovevano si dialogare, ma da osservatori diversi, finalizzando gli obiettivi da raggiungere in maniera condivisa.

Allora questo "spartiacque" esisteva e si voleva mantenere, invece la esperienza del Piano Generale dei Trasporti apriva un'era diversa, che certamente ha portato anche vantaggi, vedi l'Alta velocità, la scelta (anche se sbagliata) di Malpensa.

Questo punto rappresenta ancora una ferita dolorosa quando constatiamo che il terminal 2, costruito con i soldi degli italiani, oggi è praticamente utilizzato in forma quasi esclusiva dalla compagnia Easy jet, mentre l'Alitalia, compagnia nazionale, pian piano sta ammainando la bandiera!

Scusandoci con i lettori per questo inciso, ci corre l'obbligo di sottolineare come nella introduzione i punti che poi vengono analiticamente trattati all'interno del volume, rappresentano le criticità del periodo fatte emergere, anche se non ancora superate, come la crisi del TPL, che si voleva superare con la Legge 151/1981, la dimensione sovranazionale della pianificazione della offerta infrastrutturale, la forte attenzione al trasporto aereo.

La nostra convinzione oggi è che il settore dei trasporti e della logistica, a meno delle infrastrutture, resta un tema residuale nella politica economica del Paese che continua a rincorrere qualche decimo di punto percentuale del PIL e a chiedere all'Europa misure straordinarie per gli immigrati e per il territorio!

