

ATTILIO CELANT

GLOBALIZZAZIONE, RETI E COESIONE TERRITORIALE IL CONTRIBUTO DELLA PORTUALITÀ ALLA COSTRUZIONE DI UN SISTEMA COMPETITIVO COMPLESSO

Introduzione. – Le celebrazioni per il centocinquantenario dell'Unità d'Italia costituiscono un'occasione da non mancare per l'avvio di una riflessione a tutto campo sulla reale situazione del paese, sull'«Italia che c'è», nel punto di svolta della più grave crisi economica dell'ultimo secolo. Sono alcuni decenni che l'economia italiana si posiziona stabilmente fra le prime sei, sette economie mondiali, che il tenore di vita dei suoi abitanti, la loro qualità della vita, il livello dei servizi rivolti alle famiglie e alle persone, quelli previdenziali e di assistenza pubblica sono fra i più elevati del mondo occidentale.

Eppure, da qualche anno, si sono fatte più palesi alcune forme di malessere dell'apparato produttivo, dell'organizzazione territoriale e del tessuto sociale. Le capacità competitive del *made in Italy* attraversano una fase di difficoltà e, forse, sono in declino; l'area della povertà e del disagio sociale sta ampliandosi; gli squilibri regionali hanno ripreso a correre; il peso del Sistema Italia nel contesto internazionale è inferiore rispetto al passato. Le ragioni sono molteplici e ognuna di esse contribuisce in misura relativamente significativa al risultato finale: è il quadro globale a destare preoccupazioni. Così, il debito pubblico, che nei periodi di vacche grasse non ha subito significativi ridimensionamenti, nelle fasi di bassa congiuntura è un fardello assai oneroso da sopportare; la spesa corrente dello Stato rimane elevata e poco produttiva; il settore pubblico continua a spendere malamente parte delle risorse disponibili; gli oneri previdenziali e sanitari a carico delle imprese, già elevati, si accrescono continuamente; le esportazioni sono in sofferenza e la loro modesta tecnologia implicita alimenta le difficoltà di penetrazione dei nostri prodotti sui mercati di maggior interesse; la qualità della ricerca raramente è all'altezza delle prestazioni internazionali e il basso numero dei brevetti registrati ne rappresenta un efficace indicatore, e via dicendo.

Sono anni che il Sistema Italia si evolve positivamente, però i suoi tassi di crescita sono di poco, ma costantemente, inferiori alla media dei paesi europei. Gli scostamenti considerati annualmente possono sembrare di scarso significato, ma la loro cumulata nel medio periodo mette in luce un differenziale di crescita rilevante, valutabile in diversi punti percentuali. Inoltre, le dinamiche che sovrintendono alla distribuzione territoriale delle capacità produttive, nonostante gli interventi attuati, non mostrano tendenze coesive. Al contrario, la frattura più rilevante che separa i sistemi territoriali centro-settentrionali da quelli meridionali, per oltre mezzo secolo compendiate nella locuzione «questione

meridionale», si è approfondita e i divari economici e produttivi fra le principali componenti regionali del paese stanno nuovamente correndo.

Un male oscuro sembrava aver contagiato l'economia del paese, la cui popolazione è stata accusata di vivere al di sopra delle proprie possibilità; ancor prima, quindi, della crisi del 2007-2010 il sistema produttivo italiano aveva palesato un insieme di criticità e di vulnerabilità tale da richiedere concrete e incisive misure di sostegno. Malauguratamente, questi interventi sono mancati o, comunque, gli esiti di quelli avviati sono risultati insufficienti. In parte, l'efficacia delle misure intraprese è risultata poco concludente a causa della evidente complessità del problema a cui dare soluzione; in parte in conseguenza di un contesto congiunturale globale recessivo. Sia pure con alcune marcate carenze, l'Italia che c'è» manteneva e continua a mantenere una propria solidità strutturale: le infrastrutture ci sono, l'apparato produttivo è solido e moderno, i caratteri sociali del paese sono evoluti. Non altrettanto si può affermare del versante dinamico come di quello concorrenziale. Sono alcuni anni che, negli indicatori internazionali, il potenziale competitivo italiano mostra sintomi di difficoltà, se non proprio di declino, e un numero crescente di paesi produce ed esporta beni anche di elevata qualità intrinseca, di alta tecnologia, a costi più contenuti di quelli affrontati dalle nostre imprese.

Su questa situazione di progressiva vulnerabilità del nostro Sistema Paese è pesantemente deflagrata la crisi del 2007-2010 che, come è stato autorevolmente sottolineato, ha colpito le attività produttive italiane con virulenza non dissimile da quella manifestatasi in altri Stati. La crisi ha, comunque, colpito duramente e, di certo, bene non ha fatto alla base industriale e produttiva del paese. Oltre alla caduta del reddito prodotto, particolari ripercussioni negative si sono avute nell'occupazione, soprattutto in quella giovanile e in quella delle regioni a ritardo economico, nella configurazione della domanda complessiva, nel credito alle imprese, nei meccanismi finanziari, nel commercio estero, nella crescita del disavanzo e del debito pubblico eccetera. La crisi ha investito le componenti territoriali del paese con uguale intensità, ma le conseguenze che ne sono derivate sono risultate ben più gravi e onerose per le regioni strutturalmente più deboli e hanno contribuito ad aggravare e a incrementare gli squilibri esistenti fra l'Italia settentrionale e il Mezzogiorno.

Indipendentemente dal ricorso alle periodiche classificazioni elaborate da accreditati organismi internazionali, è nei fatti che, nel corso dell'ultimo decennio, l'Italia che c'è» non abbia avuto il sostegno necessario per ammodernare le proprie infrastrutture, potenziare l'organizzazione territoriale dei nuovi servizi, costruire e rafforzare quelle reti in grado di innervare il territorio e favorire un recupero della coesione dello spazio geografico. Con la conseguenza che non pochi paesi, più attenti dell'Italia all'andamento delle dinamiche produttive e, peraltro, competitori della nostra economia, hanno sopravanzato l'Italia nelle graduatorie internazionali e oggi sono in grado di offrire servizi ben più efficienti e a condizioni economicamente più vantaggiose di quelle praticabili dalle imprese e dalle strutture del nostro paese.

Non è, però, solo una questione di investimenti complessivamente inadeguati, di una carenza di risorse disponibili: il problema investe anche la capacità stessa di gestire con efficacia l'esistente. Lo si desume da molti indizi, e un evidente indicatore dell'esistenza di ampi margini di miglioramento dell'efficacia dell'azione sul territorio proviene dagli esiti della politica di coesione messa in campo dalla Commissione Europea nel piano 2000-2006 e finanziata attraverso i fondi strutturali. In Italia l'impatto dei finanziamenti è risultato significativamente modesto e sicuramente molto inferiore a quello registrato, ad esempio, da Germania, Francia, Spagna. Per il nostro paese hanno pesato un'eccessiva parcellizzazione degli interventi, un insufficiente coordinamento delle politiche, un *iter*

burocratico lento e faticoso e forse una certa noncuranza e impreparazione nei confronti delle possibilità offerte dai finanziamenti europei.

A conferma che i problemi della nostra economia risiedono di certo nell'inadeguatezza degli investimenti a causa dei vincoli posti dal patto di stabilità e dall'impossibilità di ampliare ulteriormente il debito pubblico, ma che poi si allargano su aspetti non economici, va segnalato che sulla crescita produttiva italiana pesano anche altre difficoltà, quali l'assenza di una Strategia Paese, l'individuazione delle priorità negli obiettivi da realizzare, i tempi troppo lunghi per portare a termine le iniziative intraprese, un apparato burocratico lento e inefficiente. A cui va sommato, da ultimo ma non meno importante, un territorio molto frammentato, solo in parte unificato da reti strutturate (come è il caso della componente padana) e una sezione (quella propriamente mediterranea) ancora gravata da pesanti deficit infrastrutturali, con un potenziale produttivo inadeguato e piuttosto frazionato, poco integrato sia a livello locale, sia con la restante parte del paese. La progressiva perdita di competitività del Sistema Paese è l'aspetto più evidente della presenza di importanti fattori di criticità sparsi su tutto il territorio nazionale e con una particolare densità nel Mezzogiorno. Sono fattori la cui rimozione è *conditio sine qua non* per promuovere una nuova azione di modernizzazione dei sistemi territoriali e per favorirne il rilancio produttivo.

La coesione territoriale dell'economia italiana nei nuovi scenari della scala globale. –

Nel corso dei passati decenni, il processo di integrazione dell'economia italiana con il contesto internazionale è divenuto sempre più forte, sia a livello europeo (con Germania e Francia in modo particolare), sia con i paesi a maggior sviluppo economico (Stati Uniti), sia con le potenti realtà in fase di accelerata affermazione (Cina, India, Brasile). È ben noto, peraltro, che per l'Italia l'integrazione internazionale da sempre è un fattore essenziale di crescita, rappresentando – le esportazioni – uno dei motori dello sviluppo economico. Ciò è ancor più vero nell'attuale fase congiunturale nella quale l'altra componente della crescita produttiva, la domanda interna, è depressa e i meccanismi della sua ripresa sono inceppati. Le cause sono numerose, in particolare vanno ricordate la caduta del reddito prodotto, gli squilibri distributivi, le esigenze del patto di stabilità e quindi il contenimento del debito pubblico, la necessità di abbattere la spesa corrente dello Stato e di realizzare significativi incrementi nella produttività del sistema, il che significa un incremento di fatturato a parità di manodopera impiegata, se non con qualche aggiustamento (in ribasso) dei livelli occupazionali.

A partire dai primi mesi del 2010 l'andamento dei mercati esteri ha di nuovo mostrato una rinnovata vitalità e in alcuni paesi (Cina e India in particolare) l'incremento del prodotto interno lordo viaggia, come negli anni pre-crisi, intorno a due cifre percentuali. Nonostante i risultati di questi mercati, le esportazioni italiane, pur mostrando qualche segnale di ripresa, denunciano tempi di reazione piuttosto lenti, invischiate come sono da un insieme di rigidità produttive che penalizzano l'azione delle imprese. Rispetto alla dinamicità dei nuovi mercati è un po' tutta l'economia europea a reagire con una certa pesantezza, condizionata com'è dai caratteri di maturità degli apparati produttivi, oltre che dall'incidenza dei fattori inerziali.

Rispetto a quella media europea, però, la situazione italiana si presenta ben più complessa, in quanto su di essa pesa un settore industriale gravato da un numero eccessivo di micro e piccole imprese, molte delle quali operanti in comparti maturi e con uno scarso contenuto tecnologico e innovativo, da un marcato dualismo produttivo, da un contesto territoriale sempre meno coeso, da un insieme di reti infrastrutturali da modernizzare e da rendere più produttivo e competitivo. I fattori squilibranti e l'erosione territorial-

mente differenziata della competitività dei sistemi produttivi italiani (e quindi la progressiva perdita di coesione) sono alimentati certamente dalle dinamiche interne ma, in misura crescente, rappresentano anche la conseguenza dell'azione di fattori esogeni. In particolare, incidono i processi legati alla internazionalizzazione dei mercati, a cui sinora non ha fatto riscontro una Strategia Paese in grado di interferire con i meccanismi squilibranti innescati dalla cosiddetta globalizzazione. A queste conclusioni si perviene attraverso una serie di considerazioni che prendono le mosse dal lento ma inesorabile spostamento del baricentro mondiale delle attività produttive.

Da pochi decenni ha preso vigore una fortissima crescita delle economie asiatiche. È un fenomeno non nuovo, nel senso che già nel periodo coloniale si erano verificati episodi di crescita accelerata di paesi lontani ma, a differenza del passato, il principale interlocutore di queste economie emergenti non è più un paese europeo. Le differenze con il passato sono, però, ben più consistenti in quanto con lo straordinario sviluppo degli apparati produttivi e di ricerca del Giappone prima e, quindi, della Cina, dell'India e via via di altri paesi dell'Estremo Oriente quali Corea del Sud e Singapore, sta progressivamente consolidandosi un radicale spostamento del baricentro mondiale degli scambi: mediterraneo nell'antichità classica, nordeuropeo nel periodo della Riforma, nordatlantico nel Novecento, sta ora lentamente ma inesorabilmente trasmigrando verso l'Oceano Pacifico. D'altro canto quantità e valore degli scambi internazionali dipendono principalmente dalla forza e dalle dimensioni dell'apparato produttivo sviluppato all'interno dei paesi e il grandissimo balzo in avanti effettuato nell'ultimo ventennio dai cosiddetti BRIC (Brasile, Russia, India e Cina), che ha portato il reddito prodotto dall'economia cinese al secondo posto nel mondo, giustifica e spiega la migrazione pacifica del baricentro. Peraltro, questo spostamento, oltre che dal dinamismo delle economie asiatiche, trova ulteriore spinta dai meccanismi (de)localizzativi interni agli USA e dalla progressiva emigrazione dalla costa atlantica, dal New England e dal distretto dei Grandi Laghi, verso la costa occidentale, pacifica, di attività strategiche, ad alto contenuto tecnologico e innovativo. Inoltre, l'adeguamento del Canale di Panama alle dimensioni e alle caratteristiche del moderno naviglio *portacontainer* o petrolifero ha come obiettivo il raggiungimento dei grandi distretti industriali della costa orientale dagli USA da parte dei flussi provenienti dai paesi dell'Estremo Oriente, senza onerose rotture di carico.

Alla scala globale, la vecchia Europa sta progressivamente perdendo di centralità, anche se questo processo di periferizzazione agisce in modo fortemente differenziato: nelle regioni dell'Europa centro-settentrionale il fenomeno è meno avvertito e le strutture produttive riescono, sia pure con crescenti difficoltà e al prezzo di massicci investimenti nella tecnologia e nella costante riorganizzazione della filiera industriale e distributiva, a tenere il passo con i paesi all'avanguardia, ponendosi addirittura essi stessi sulla frontiera dell'innovazione. Viceversa, nell'Europa mediterranea il processo di emarginazione è molto più marcato. Le cause sono numerose. Agiscono in profondità e vanno ricercate, sempre limitatamente ai flussi innescati dai fenomeni di integrazione dei mercati alla scala globale, nel mancato ammodernamento delle infrastrutture di base (come i porti, ma anche le infrastrutture per il trasporto terrestre e, a maggior ragione, di costruzione di una rete di moderne, efficienti, piattaforme logistiche), nella lontananza (geografica, ma anche economica) dei grandi mercati di destinazione, nella inadeguatezza di locali fenomeni di sviluppo industriale e di forte potenziamento dei servizi avanzati che si rivolgono al mondo delle imprese. È solo un esempio, ma la debolezza del sistema produttivo dell'Italia peninsulare e insulare costringe le navi che scaricano in uno dei porti del Mezzogiorno a ripartire a vuoto o semivuote, rendendo alle grandi imprese di trasporto assai poco appetibile attraccare in queste infrastrutture.

Come ricorda lo studio della Banca d'Italia sul sistema portuale italiano, la centralità geografica del Mediterraneo dovrebbe favorire il rafforzamento della rotta «pendulum»: ciò viene, però, reso difficile, da un canto, dalla grande forza competitiva dei porti anseatici (Rotterdam in primissimo luogo, ma anche Brema, Amburgo, Anversa e persino Le Havre), dall'altro, dall'assenza di strutture di pari efficienza nel Mediterraneo. Una indagine del World Economic Forum del 2007 colloca l'Italia al sessantottesimo posto su centotrentuno paesi considerati per qualità delle infrastrutture, all'ultimo posto fra i paesi europei. Senza contare i problemi connessi alla rapidità dei servizi a terra (dai tempi di sdoganamento delle merci a quelli sanitari, ai tempi necessari per l'abbandono del porto e l'inserimento nella rete infrastrutturale terrestre, in massima parte su gomma a causa delle inefficienze del trasporto merci su rotaia).

Oggi, e soprattutto in prospettiva di assenza di interventi incisivi nella portualità italiana, la carenza di adeguati vantaggi competitivi per l'attrazione di nuovi flussi marittimi internazionali non deve essere interpretata come la conseguenza di un definitivo abbandono del Mediterraneo da parte delle principali correnti del commercio mondiale, quanto, piuttosto, in termini di una progressiva minore efficienza e competitività delle nostre strutture rispetto alla concorrenza. Non a caso, infatti, sono in fase di avanzato potenziamento strutture portuali ubicate sia sulla costa africana (da Tangeri a Porto Said passando per Damietta e Enfidha), sia su quella europea (come Algeiras, Valencia, Barcellona e Marsiglia). L'Italia sta rischiando di uscire dalla competizione per gestire i nuovi flussi intercontinentali: e questo è foriero di gravi conseguenze per l'economia del nostro paese.

D'altro canto, *rebus sic stantibus*, i flussi provenienti dall'Oriente con destinazione i mercati della Pianura Padana realizzano le maggiori convenienze transitando per i porti anseatici: indipendentemente dalla rotta seguita (sia essa mediterranea o con il periplo dell'Africa, e quindi con un percorso di ben cinque giorni più lungo) la catena logistica centrata, ad esempio, su Rotterdam rimane più efficiente di quella che avrebbe come punto di approdo un porto italiano o, addirittura, dei porti più prossimi alle imprese ubicate nella Pianura Padana. Questo apparente paradosso, che si giustifica con le differenze sia nella dotazione di infrastrutture ma, soprattutto, di qualità organizzative, ove non sia affrontato e in qualche modo risolto, oltre che penalizzare i nostri imprenditori, ribadisce l'esistenza di forti rischi per un'ulteriore perdita di coesione territoriale. Si creerebbe o si approfondirebbe una nuova frattura territoriale e tutto il Mezzogiorno verrebbe ulteriormente emarginato dai flussi internazionali. Ma non è la sola conseguenza negativa, in quanto troverebbe conferma l'esistenza di elementi di nuova vulnerabilità per le strutture produttive padane, poiché, in un simile contesto, l'Italia settentrionale rischia di divenire una regione marginale, lontana, dell'articolato retroterra economico dei porti anseatici. Ciò determina una perdita secca di competitività per le imprese localizzate in Italia, a causa della lontananza dalla piattaforma logistica di riferimento e dell'incidenza dei relativi costi di trasporto, più onerosi rispetto a quelli sopportati da imprese localizzate lungo di percorso.

Diverse sarebbero le conclusioni a cui giungere se l'Italia venisse dotata di almeno un porto industriale (quindi un porto da non adibire soltanto alle operazioni di trasbordo, come è il caso di Gioia Tauro del tutto estraneo al contesto produttivo locale), ancor meglio di una piattaforma logistica che, operando nel Mediterraneo, potrebbe essere direttamente ed efficacemente collegata con il potenziale produttivo localizzato nell'Italia continentale e con il suo sistema infrastrutturale. In questo modo la regione industriale variamente distribuita nella Pianura Padana non sarebbe più la periferia lontana dei porti anseatici, bensì un'area nodale sulla quale costruire, alla scala continentale, forme di integrazione fra l'economia mediterranea e quella dell'Europa centrale e, alla scala nazionale, fra il Nord e il Sud del paese.

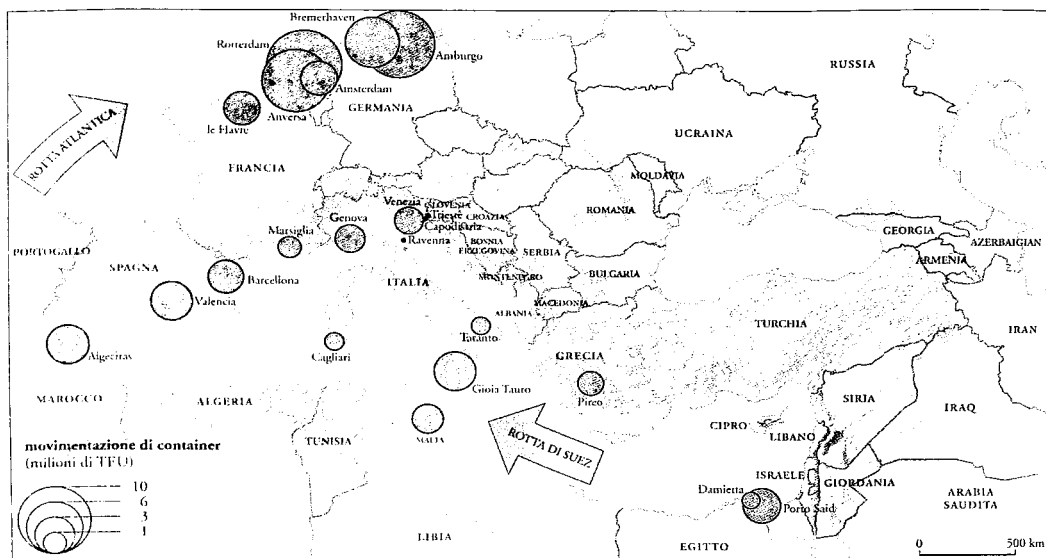


Fig. 1 – *Il Mediterraneo conserva una sua centralità geografica ed economica vanificata, almeno per l'Italia, da un sistema portuale poco competitivo*

Solo un terzo del traffico con l'Estremo Oriente viene gestito dai porti mediterranei; i restanti due terzi sono movimentati dai porti anseatici

L'edificazione di una siffatta piattaforma logistica, a disposizione del tessuto industriale padano e dell'Italia centrale, oltre a rafforzare il declinante potenziale competitivo di un po' tutte le regioni industriali italiane e favorire un certo recupero di efficienza legato al territorio e alla rete infrastrutturale, andrebbe nella direzione di scongiurare il pericolo (incombente) che a sud della Pianura Padana, sulla linea gotica o su qualche altra direttrice, si rafforzi la linea di frattura e di discontinuità economica fra Nord e Sud del paese. Le imprese dell'Italia centro-meridionale, in assenza di basi logistiche adeguatamente attrezzate a sostegno della loro attività di *import-export*, sono ora emarginate dai principali flussi internazionali (anche se a seguito dell'acquisizione del porto di Taranto da parte di un'azienda cinese il quadro potrebbe subire sostanziali modificazioni a partire dal medio periodo). Questo, sia per motivi prettamente geografici (eccessiva lontananza dai principali porti di imbarco), sia per ragioni economiche (diseconomie, scarsa accessibilità e onerosi costi di movimentazione dei porti del Mezzogiorno). In mancanza di un intervento sulle infrastrutture strategiche del paese la coesione del territorio nazionale subirebbe ulteriori danni e verrebbe accentuato il processo di isolamento dell'Italia mediterranea.

Valutata alla scala globale la perdita di centralità dell'Europa rischia di divenire imbarazzante: a fronte di quasi sessanta milioni di TEU (acronimo di *twenty-foot equivalent unit*, misura standard dei *containers* da venti piedi, cioè 6,1 metri) che hanno come origine e destinazione i porti asiatici, il flusso Asia-Europa è inferiore ai venti milioni di TEU (essendo meno di sei milioni di TEU il traffico USA-UE). Se queste sono le dimensioni del traffico container, anche considerando che questa modalità di trasporto assorbe circa un

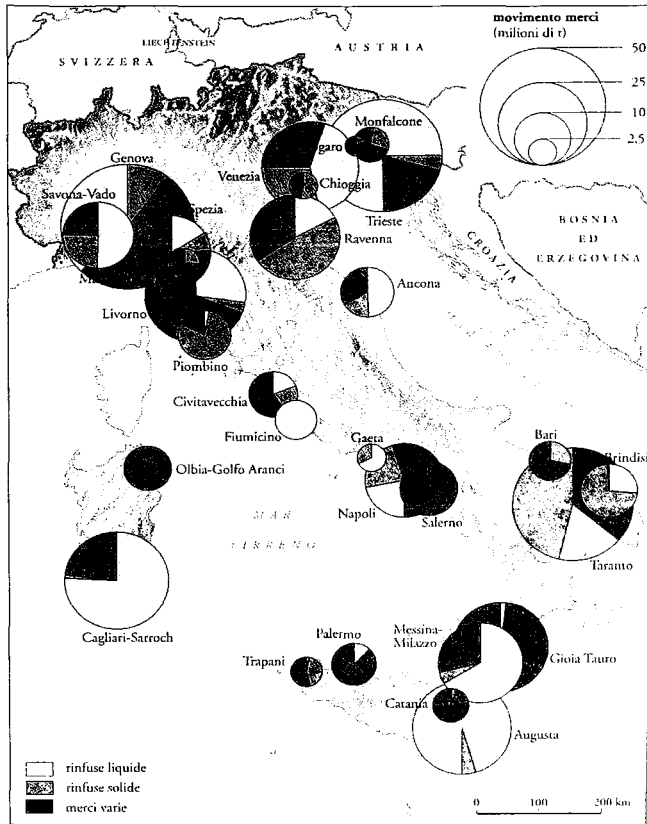


Fig. 2 – Movimento merci dei principali porti italiani

Dalla carta emerge una relativa equidistribuzione territoriale con, però, una sostanziale differenza: i porti centro-settentrionali hanno un retroterra che assorbe gran parte del movimento complessivo. Nel Mezzogiorno i porti sono, in massima parte, al servizio di raffinerie (Cagliari, Augusta, Milazzo) o, come il caso di Taranto, della raffineria e delle acciaierie

terzo della domanda complessiva, tenuto conto del differenziale nei tassi di crescita percentuale (sempre su due cifre quelli asiatici, di molto inferiori al cinque quelli europei), si capisce come a livello di Unione Europea non possa esserci alternativa al sostegno dei porti del Northern Range (figg. 1, 2 e 3).

Diversa è la valutazione ove venga assunta la prospettiva italiana, la quale ha come obiettivo non solo i problemi di competitività della catena logistica e della filiera integrata produzione-distribuzione, ma deve avere in agenda anche un sostegno alla crescita dell'assetto produttivo, dell'apparato industriale, del sistema di aziende italiano e delle nostre regioni: in pratica di tutto il *made in Italy*. L'efficienza del ciclo logistico, in considerazione degli stretti legami esistenti fra trasporti (interni e internazionali) e sviluppo, si carica di valenze incentivanti la crescita regionale.

Alla scala globale, lo spostamento verso l'Oceano Pacifico del baricentro mondiale dei traffici e l'emarginazione economica del mondo mediterraneo possono essere in

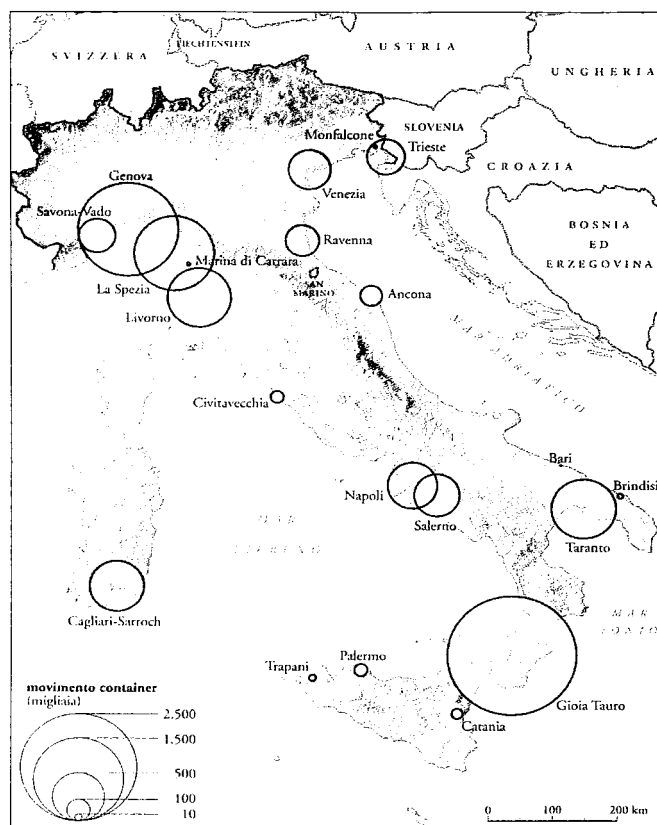


Fig. 3 – Il traffico container mostra una netta separazione tra l'Italia continentale e il Mezzogiorno, nel quale primeggia il porto di Gioia Tauro

La differenza tra i due contesti è radicale in quanto, mentre il movimento TEU dei porti dell'Italia centro-settentrionale è rivolto al tessuto produttivo padano (o della Toscana), il primato di Gioia Tauro è legato alle funzioni di trasbordo, con uno scarsissimo coinvolgimento del tessuto produttivo locale

qualche modo arginati solo attraverso un massiccio recupero di risorse competitive da realizzare sia attraverso l'utilizzazione della rotta più conveniente (e quindi quella che fa perno sul Canale di Suez, la rotta «pendulum»), sia con l'aggiunta dei vantaggi connessi ad una elevata prestazione organizzativa da parte dei porti mediterranei. Allo stato attuale il primato e la forza dei porti del Northern Range non sono scalfibili, soprattutto in mancanza, nella sezione mediterranea, di una vera e propria piattaforma logistica e di una struttura industriale e di trasformazione di grandi dimensioni. Un porto (industriale) al centro di un sistema infrastrutturale (rete autostradale, ferroviaria, con collegamenti di cabotaggio e autostrade del mare) in grado di raggiungere tutti i mercati limitrofi e, tramite l'inserimento nei corridoi europei, connettersi con i grandi flussi continentali con orientamento sia Nord-Sud che Est-Ovest. Ciò non toglie che un *hub* logistico sul Mediterraneo possa, comunque, giocare un certo ruolo, però su questa strategia l'Italia si muove con netto ritardo rispetto ai paesi nostri competitori.

Il maggior punto di forza potrebbe derivare dalla «scala di teatro». – Se alla scala globale, nei prossimi decenni, i maggiori tassi di crescita produttiva saranno, di gran lunga, appannaggio dei paesi dell'Est asiatico e i nuovi processi di integrazione economica e territoriale saranno di conseguenza sempre più estranei al mondo mediterraneo, non può essere dimenticato che esiste una scala intermedia fra l'integrazione globale e quella più tipicamente locale, che potrebbe essere definita come una «scala di teatro» e che possiede prospettive di crescita di grande interesse anche se tutte da verificare e da quantificare. Si tratta di una scala che comprende l'insieme dei paesi rivieraschi o immediatamente prossimi a quelli prospicienti il Mar Mediterraneo. Può contare su almeno una trentina di paesi con alcune centinaia di milioni di abitanti, in buona parte connotati da un consistente deficit di sviluppo ma in via di potenziale e, in diversi casi, attuale e rapido recupero. Stante la loro posizione geografica, questi paesi insistono sul Mediterraneo e debbono utilizzare le sue acque per tutti o parte dei propri scambi commerciali (ovviamente rivolti sia all'interno che all'esterno dell'area). Inoltre, a causa degli ampi margini di crescita del loro potenziale produttivo, un numero rilevante di questi paesi è destinato, nel breve-medio periodo, ad entrare in misura progressivamente maggiore nella formazione dei flussi commerciali quantomeno internazionali.

Nella fattispecie si parla delle concrete prospettive di crescita economica posseduta da regioni quali la componente mediterranea della Russia e dell'Ucraina, del vicino e del Medio Oriente (Iran e Turchia innanzi tutto, ma anche Siria, Giordania e persino Arabia Saudita e gli altri paesi della Penisola Arabica, oltre, naturalmente, Israele), della sponda settentrionale del continente africano (Egitto, Algeria, Tunisia, Marocco e Libia), del complesso ed articolato mondo balcanico (Serbia, Croazia, Bosnia, Macedonia, Montenegro, oltre ad Albania e Slovenia), con gli altri paesi della sponda meridionale dell'Europa (Italia, Francia, Spagna, Grecia, Romania e Bulgaria). Questo bacino gravitazionale potrebbe poi allargarsi sia ai paesi caucasici, alle repubbliche dell'Asia centrale e, in prospettiva, sono destinate a gravitare sul Mediterraneo le regioni sudanese e del Corno d'Africa (figg. 4 e 5).

In realtà si tratta di un insieme piuttosto eterogeneo di paesi, in parte coinvolti in conflitti interni o internazionali, di natura religiosa, etnica, territoriale, a volte persino compromessi, o sospettati di esserlo, con il terrorismo internazionale, ma che nel breve-medio termine e con prospettive piuttosto differenziate posseggono concrete opportunità di realizzare nuove forme di crescita dei loro apparati produttivi e di dar corso alle loro aspettative di integrazione sovra regionale. In questo contesto geopolitico, e pur con tutte le cautele del caso, nei prossimi decenni il Mediterraneo è fortemente indiziato di vivere una nuova fase di centralità, è suscettibile di divenire un nuovo crocevia di flussi.

Allo stato attuale, su questo palcoscenico il ruolo recitato dall'Italia è del tutto marginale, non solo sul piano politico-istituzionale, ma anche a livello economico. In effetti, nel nostro paese è proprio la prospettiva mediterranea a essere carente e sono, quindi, scarsamente valutate le interazioni fra i sistemi produttivi dislocati nei diversi paesi e l'apparato produttivo del Mezzogiorno o, comunque, dell'Italia nel suo insieme. A questa scarsa considerazione certo ha contribuito l'instabilità di alcune aree, l'esistenza, in alcune regioni, di una conflittualità potenziale o latente. Ma come dimostra l'interesse a favore del Mediterraneo, o di alcune sue regioni, mostrato dalla Francia, da altri paesi europei o da lungimiranti imprese multinazionali, da questa macroregione possono provenire interessanti prospettive di collaborazione e di scambi commerciali e non solo (fig. 6).

Nel nostro paese questa prospettiva geopolitica trova ancora relative simpatie: viene preferita la proiezione centroeuropea che però, come già osservato, finisce per relegare anche le aree forti dell'Italia settentrionale a regioni periferiche, marginali, della potente locomotiva franco-tedesca. Diversamente, una strategia orientata anche sul Mediterraneo

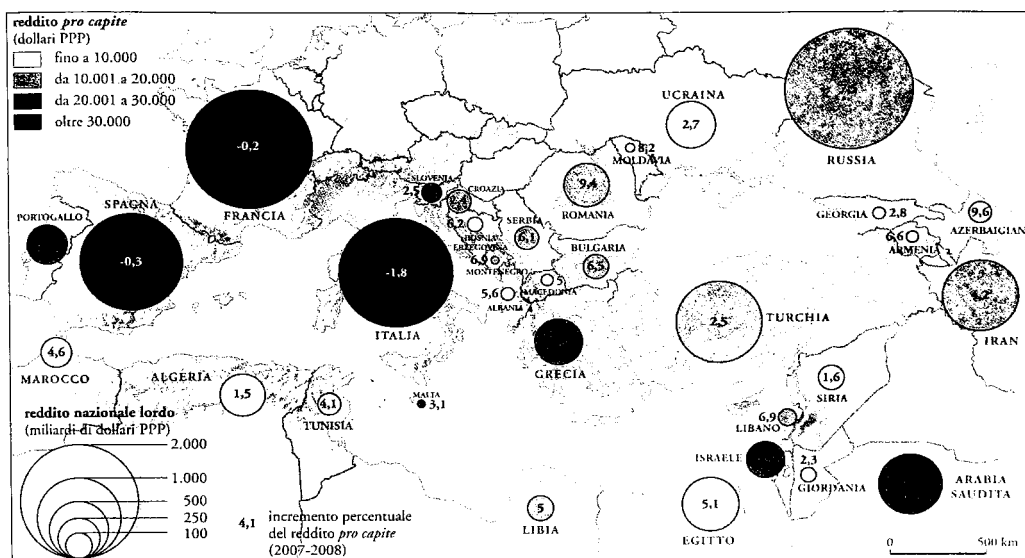


Fig. 5 – Tra le diverse sponde del Mediterraneo si fronteggiano paesi con livelli di sviluppo economico e tassi di crescita del reddito profondamente diversi tra loro

Pur trattandosi di un anno in cui la crisi economica ha colpito duramente, in alcuni paesi europei il tasso di crescita è risultato ampiamente superiore al cinque per cento, a differenza di altri in cui l'andamento del reddito *pro capite* è risultato negativo

di una piattaforma logistica, dimensioni delle banchine, profondità dei fondali, potenza delle gru, ampiezza dei magazzini ecc.), sia della efficacia e celerità delle connessioni con i centri dell'entroterra, sia della qualità dei servizi offerti. Nel comparto del trasporto marittimo, in cui la competitività sta inducendo le compagnie di trasporto a entrare nella gestione dei servizi portuali, accorciare le filiere dei trasporti è divenuto essenziale. Purtroppo, però, sulla possibilità di realizzare questi obiettivi le politiche italiane sono in ritardo.

Affrontare temi quali la competitività del ciclo logistico significa disporre di un piano strategico dei trasporti nel quale siano fatte rientrare le scelte relative alla rete autostradale e stradale, a quella ferroviaria, alla politica portuale, ma anche alle decisioni sui corridoi, sui centri intermodali e sulla rete logistica. Da alcuni anni, sulla carta, si dispone del *Trans European Network* approvato dalla Commissione Europea. In questo disegno complessivo dei futuri traffici interni all'Unione Europea, tutti i principali scali italiani trovano un buon inserimento nella rete dei corridoi europei. Ma anche in questo campo si sta scontando una certa evasività del nostro apparato decisionale, che è all'origine dell'avvio di proposte alternative ai tracciati contenuti nel piano le quali, provenendo da paesi portatori di forti interessi locali, tendono a estromettere le strutture italiane (il caso più eclatante è costituito dal corridoio 5).

Viceversa, le prospettive di crescita dei sistemi territoriali italiani e il perseguimento di obiettivi di coesione economica sono strettamente connessi alle capacità delle strutture meridionali (al momento non presenti nel patrimonio dell'Italia che c'è, quantomeno con le caratteristiche necessarie), altoadriatiche o altotirreniche di intercettare parte di questi flussi potenziali e di provvedere alla loro redistribuzione sulle destinazioni finali.

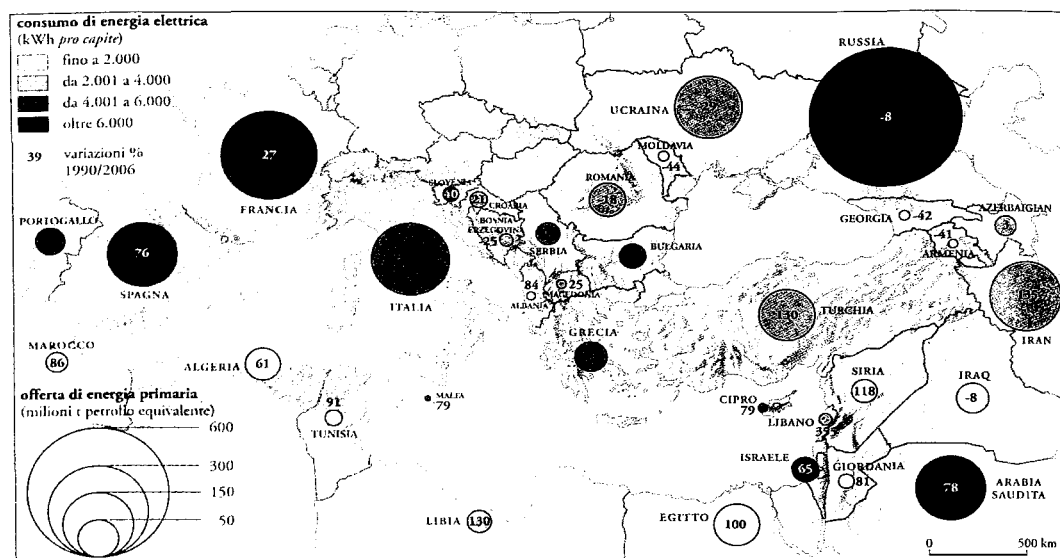


Fig. 6 – Anche dai dati del consumo pro capite di energia, emerge un potenziale di crescita ancora inespresso da parte dei paesi della sponda sud e del Mediterraneo orientale

Non tanto, quindi, funzioni di trasbordo sul modello di Gioia Tauro, quanto veri e propri porti industriali, attrezzati con adeguate piattaforme logistiche, con una capacità a regime di tre-cinque milioni di TEU l'anno. Questo scenario restringe drammaticamente il numero dei porti da programmare. Se ne potrebbe immaginare uno nel Mezzogiorno (?), di fatto sul tappeto ci sono solo due buone candidature, una basata su un sistema portuale altotirrenico (incentrato su Livorno, La Spezia, Genova, Savona) e l'altra sui porti dell'alto Adriatico (Ravenna, Porto Marghera, Monfalcone, Trieste e anche Capodistria). Ma questa ipotetica articolazione denuncia alcuni limiti di praticabilità in quanto rende difficoltoso, per ciascuna di queste strutture, il raggiungimento della soglia di redditività. Questa viene approssimativamente stimata in cinque milioni di TEU e, a fini comparativi, si tenga conto che nel 2010 i porti italiani hanno movimentato non più di undici milioni di TEU.

L'analisi condotta alla scala locale introduce forti elementi di interesse. – L'ipotesi, tutt'altro che astratta sul piano delle prospettive di crescita del commercio internazionale fra i paesi rivieraschi del Mediterraneo, che vede i porti italiani (quelli meridionali in particolare) in prima linea nel tentativo di accaparrarsi le future quote incrementali, e non solo, dei flussi che attraverseranno il Mediterraneo (nei segmenti TEU, rinfuse, RO-RO, senza tener conto del movimento passeggeri a fini turistici, altro capitolo di grande interesse per la crescita dei sistemi locali), è destinata ad avere una modesta probabilità di essere realizzata. Si oppongono problemi complessi legati alle concrete possibilità di effettuare interventi di grandi dimensioni finanziarie in una fase, come quella attuale, in cui tutti gli sforzi della politica economica italiana sembrano tesi al contenimento della spesa dello Stato e alla riduzione del debito pubblico.

Nel corso di tutto il 2010, con qualche anticipazione nei mesi precedenti, nella pubblicistica internazionale ha preso corpo un vasto e articolato dibattito sulla necessità di varare misure per stimolare la ripresa produttiva e, con essa, le modalità per l'incentivazione dell'*exit strategy* (in buona sostanza potrebbe trattarsi di misure di stampo keynesiano; non sono mancati contributi a proposito dell'attualità del pensiero di J.M. Keynes e sull'efficacia delle politiche di finanziamento di opere infrastrutturali o di attività produttive). È un dibattito probabilmente di scarsa portata scientifica ma di grande interesse operativo che riguarda molto da vicino i problemi della politica economica italiana, fortemente condizionata dal rispetto dei parametri fissati dal patto di stabilità (rispetto da alcuni definito come la retorica ufficiale dell'austerità).

D'altro canto, un intervento significativo su un'azione infrastrutturante di qualche porto italiano ha dimensioni tali da escludere un ruolo egemone sia del capitale di rischio, sia di capitali provenienti dall'ambito privato, anche includendo un possibile sostegno delle *shipping companies* (ad esempio, attraverso forme di *project financing*). In effetti, questo delle infrastrutture è un ambito di investimenti proprio dei fondi sovrani che, nel caso italiano, significa un intervento diretto del capitale pubblico. Un tale orientamento parrebbe, però, contrastare con la politica di risanamento avviata nel corso dell'ultimo anno dal governo italiano; di qui l'interesse per il dibattito su operazioni di sostanziale matrice keynesiana. Questo, però, richiede il rispetto di almeno un'altra condizione, ossia, considerato il ritardo di anni con il quale l'operatore pubblico troverebbe a muoversi, è indispensabile che un eventuale intervento avvenga in un contesto di priorità ben individuate. Il che significa disporre di una strategia complessiva tesa unitariamente all'ammodernamento del Sistema Paese. Ma questa unitarietà di intenti sembra essere tutt'altro che condivisa o perseguita: prevalgono ancora le spinte locali e gli interventi frammentati su iniziative scarsamente coordinabili all'interno di un disegno complessivo. L'azione di ammodernamento delle strutture territoriali, anche quando riesce a essere realizzata, avviene alla scala locale. Senza considerare che, anche ammettendo l'esistenza di un definito e condiviso elenco di priorità di realizzazioni, il completamento delle opere potrebbe rivelarsi una condizione necessaria, ma non sufficiente, per la captazione di nuovi flussi, a causa della contemporanea presenza di altri fattori di criticità, di veri e propri elementi ostativi peraltro difficilmente rimuovibili nel breve periodo. Alla comprensione di alcuni fra questi meccanismi si perviene attraverso una lettura dell'organizzazione e del funzionamento del territorio e dei suoi sistemi locali.

È noto che lo spazio geografico, oltre a diversi altri caratteri, si presenta come il contenitore di «campi di forze» (di attrazione, di repulsione, centripete, centrifughe, di capacità innovativa e quant'altro). Questi campi di forze si manifestano attraverso un insieme articolato e numeroso di flussi (materiali e immateriali) la cui origine e destinazione è costituita dagli elementi presenti sul territorio (città, porti, aeroporti, imprese industriali o di servizi, centri di cultura, località turistiche ecc.). I campi di forza sono tanto più potenti e rilevanti quanto maggiore è la densità territoriale dei centri, la loro dotazione di servizi (la cosiddetta massa che, in una *proxi* molto generica, potrebbe essere rappresentata dall'entità della popolazione residente più quella attratta) e l'interazione fra essi. L'importanza di un centro urbano, a sua volta, dipende dalla sua capacità attrattiva e dalla sua attitudine a entrare in un processo di scambi di beni, di servizi, di mezzi finanziari, di tecnologia, di informazioni e via dicendo, nonché dall'attitudine a fare «sistema» con gli altri elementi della regione o con altre regioni. A mano a mano che lo sviluppo economico entra in fasi più avanzate l'interazione e l'integrazione fra gli elementi presenti sul territorio diviene più elevata e aumenta l'«intensità» territoriale degli elementi. Non a caso questa situazione viene definita come un processo di strutturazione dello spazio geografico, del territorio o delle regioni. Regioni poco strutturate, quindi connotate da una scarsa presenza di elementi territoriali e da

un modesto livello di interconnessioni fra essi, o destrutturate, sono contesti con livelli di sviluppo poco elevati se non arretrati. È ovvio che, ai fini della comprensione della dinamicità della crescita, è decisivo conoscere la velocità con cui avviene il processo di strutturazione (ad esempio rappresentato dal tasso di crescita del prodotto interno lordo), la dotazione dei potenziali di offerta e la dimensione dei flussi (materiali e immateriali).

Successivamente all'avvio di un'ampia riflessione scientifica sui meccanismi operanti nei processi di territorializzazione dello spazio geografico, avvenuta a partire dagli anni Sessanta del secolo scorso, negli anni Ottanta e Novanta sono state realizzate numerose analisi per meglio comprendere i legami esistenti fra territorio e sviluppo economico, fra sistema urbano e crescita produttiva.

Particolarmente interessante si è rivelata una ricerca a scala europea condotta alla fine degli anni Ottanta da un gruppo di ricerca francese, capitanato da Roger Brunet e svolto nel contesto della DATAR e di RECLUS, a proposito delle *villes européennes* (Brunet, 1989). Da questa analisi, concernente la dotazione di servizi strategici, presenti nelle centosessantacinque principali città dell'Europa occidentale, trova conferma l'assunto che elemento fondamentale dello sviluppo delle regioni europee è la dotazione di servizi di una singola città (cioè la numerosità e la compresenza di servizi offerti in ciascun centro, fattori, comunque, rilevanti nei loro caratteri quantitativi e qualitativi). Un ruolo ben più importante viene, però, giocato dalla compresenza di città con elevate dotazioni di servizi (alle imprese), dall'interazione fra questi sistemi urbani, e quindi dal livello di integrazione fra i diversi insiemi dei servizi, ossia fra le compagini territoriali.

Questa considerazione permette di superare l'approccio centrato sulla forza attrattiva della dotazione dell'offerta (dalle infrastrutture ai servizi) e spostare l'attenzione su alcuni aspetti della domanda (l'entità della fruizione, e quindi i flussi). Con ciò, si opera uno spostamento concettuale, poiché dal polo (e dalle sue caratteristiche) si passa alla rete; dalla singola dotazione infrastrutturale ai flussi fra i poli; dai servizi offerti alle connessioni fra le reti, e quindi alla semplicità e alla rapidità dei passaggi fra una rete e l'altra. Detti passaggi sono semplificati allorché avvengono in strutture appositamente progettate e costruite come le piattaforme logistiche o gli interporti. Di qui la grande rilevanza della funzione competitiva della rete di piattaforme logistiche, della rete degli interporti e di quant'altro.

È necessario fare ricorso al concetto di organizzazione del sistema territoriale, una variabile la cui importanza diviene fondamentale a mano a mano che le funzioni economiche e sociali presenti nella regione si ampliano; con il loro incremento aumenta la complessità del sistema e, con essa, il livello e la qualità dello sviluppo economico locale. L'attività organizzativa può riguardare oggetti diversi, nel senso che può rivolgersi alla soluzione di problemi di ottimizzazione del funzionamento di una singola rete (la rete ferroviaria, un *hub* aeroportuale); oppure la minimizzazione dei tempi e dei costi per il transito da una rete a un'altra all'interno di uno stesso polo (negli interporti); può concernere reti interne a una regione o collegamenti interregionali (come possono essere considerate le reti europee e i flussi intercontinentali). A sua volta, l'importanza e l'efficienza di un sistema reticolare è una delle espressioni attraverso le quali si manifesta la cultura economica e d'impresa di un paese, la produttività e la competitività di un singolo polo, le sue dotazioni di capitale fisso o di servizi offerti. L'insieme di queste variabili si traduce in vere e proprie forme di competitività del territorio e del sistema produttivo e distributivo locale ⁽¹⁾.

(1) A titolo di esempio, nonostante lo studio sia datato, si rimanda alla carta di sintesi della ricerca DATAR-RECLUS (Brunet, 1989), dalla cui lettura possono scaturire importanti spunti di riflessione. Trovano applicazione concetti di centralità e perifericità dello spazio geografico; superfici di modernità, interazione economica, multifunzionalità, impedenza del territorio, Regioni Sistema e via dicendo.

Questa lunga premessa, a proposito dell'analisi alla scala locale, ha il solo scopo di sottolineare come i principali fattori di efficienza del sistema territoriale e, quindi, i fattori competitivi per l'acquisizione di nuovi flussi non si esauriscono nelle dotazioni di capitale infrastrutturale. Per competere sul piano internazionale con concrete possibilità di successo, la disponibilità di moderne attrezzature (ad esempio portuali o aeroportuali), di spazi adeguati, di manodopera specializzata, rappresentano una condizione necessaria ma non sufficiente. La vera partita si gioca sull'interazione fra i campi di forze, cioè sulla componente organizzativa presente nel sistema territoriale, sulla capacità di fluidificare, di accelerare gli scambi (per i beni materiali, sulla disponibilità di un'efficiente catena logistica); sulla presenza effettiva di una evoluta cultura della organizzazione.

Tanto per scendere nella banalità di un esempio, per l'imprenditore ciò che conta non è semplicemente la velocità di scarico del container dalla nave (connessa alla qualità delle infrastrutture presenti nel porto e alla loro organizzazione), se poi la portacontainer staziona per due giorni in rada e il container ne impiega altri cinque per lasciare la banchina. All'imprenditore, così come alle *shipping company*, preme: *a*) che l'efficienza riguardi la catena logistica nella sua interezza (massima celerità del trasporto complessivo e che il naviglio faccia il viaggio di ritorno con un carico adeguato); ciò si realizza allorché, come si suole dire, le reti fanno sistema, sia al loro interno che fra loro, permettendo così all'efficienza del sistema di reti di tradursi in una efficienza del sistema territoriale; *b*) che il porto (o il sistema portuale) possieda al suo interno o nel proprio retroterra un insieme di attività industriali in grado di alimentare il commercio internazionale. È evidente che un evoluto sistema infrastrutturale terrestre consente di ampliare le dimensioni del retroterra del porto e, di conseguenza, un più facile raggiungimento di un'adeguata soglia dimensionale.

Da questa angolatura, non vi è dubbio che le vere possibilità di successo di una politica di potenziamento infrastrutturale e di costruzione di una rete logistica, da connettere con i corridoi europei, vede in primo piano interventi a favore dei sistemi portuali altotirrenico o altoadriatico (quest'ultimo potrebbe possedere alcuni fattori preferenziali rispetto ai porti liguri, penalizzati dalle difficoltà di connessione con il proprio retroterra). Se la logica che deve prevalere ha come obiettivo prioritario un forte recupero della competitività, non vi è dubbio che, per il funzionamento del Sistema Paese, è la portualità settentrionale ad avere le maggiori carte in regola. Questa scelta, però, ove non accompagnata da altri interventi sui sistemi meridionali, rischia di creare un impatto sfavorevole in termini di coesione del sistema produttivo italiano nel suo complesso.

D'altro canto, a partire proprio dai primari fattori di coesione territoriale, e quindi dalle caratteristiche della rete urbana delle regioni italiane (o, se si preferisce, dei sistemi di città) per finire alle reti dei servizi (ad esempio di trasporto terrestre) i sistemi locali (produttivi e non) sono caratterizzati da livelli di integrazione funzionale profondamente diversificati fra loro. Dal punto di vista delle dinamiche territoriali, ossia dei processi di strutturazione degli spazi regionali e delle dimensioni dei campi di forza del sistema urbano e metropolitano del nostro paese, la situazione competitiva del Sistema Italia si presenta caratterizzata da elementi di forte criticità, soprattutto nelle sue componenti meridionali. Nella Pianura Padana, i fenomeni di interazione sistemica fra rete urbana e reti infrastrutturali, fra assetti produttivi e commercializzazione, pur necessitando di interventi anche cospicui per un continuo adeguamento competitivo e per una maggiore fluidificazione degli scambi, non solo di beni materiali, possono considerarsi in linea con la media delle regioni forti dell'Europa.

Non così la componente meridionale, nella quale le funzioni produttive e il territorio nel quale sono inserite sono frammentati in episodi locali, per lo più isolati, scarsamente in-

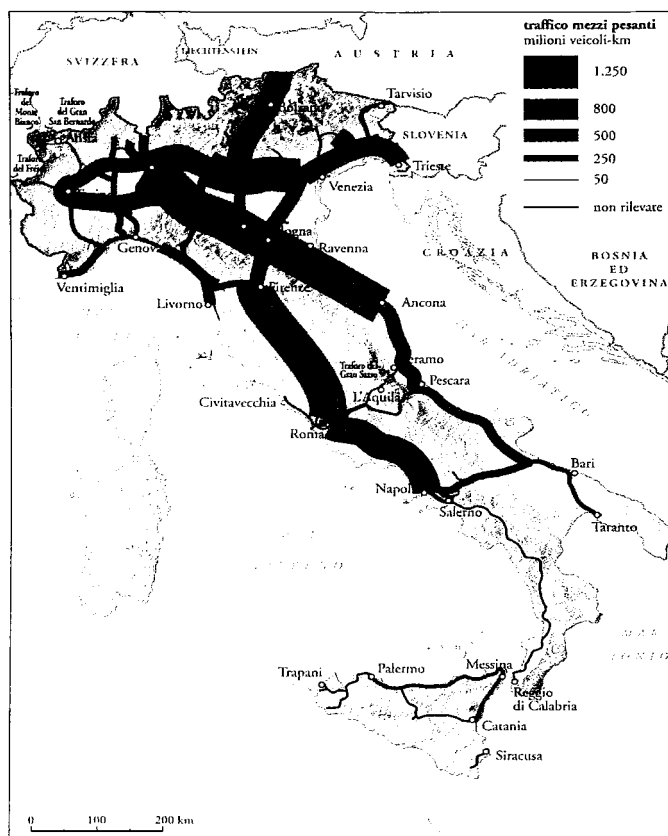


Fig. 7 – *Il traffico pesante che si svolge lungo il sistema autostradale italiano mette in luce come esista una evidente linea di frattura in corrispondenza di Napoli-Bari, al di sotto della quale sono totalmente assenti fenomeni di interazione e di integrazione territoriale*

Nella Pianura Padana, l'integrazione territoriale è particolarmente forte e tende in misura ancora inadeguata, ma già in dimensioni rilevanti, all'integrazione con altre componenti territoriali europee

tegrati fra loro e piuttosto scollegati dalle componenti produttive dell'Italia centro-settentrionale e dell'Europa centrale, peraltro senza che sia stata avviata una politica mediterranea di relazioni con i paesi delle altre sponde del *mare nostrum*. La stessa rete urbana e metropolitana italiana si presenta in condizioni di forte squilibrio e con livelli di interazione molto diversificati. I fenomeni di integrazione fra i centri urbani della Pianura Padana raggiungono livelli particolarmente elevati (fig. 7), al punto da far sostenere – ad alcuni – l'esistenza, *in nuce* o in via di formazione, di una vera e propria «megalopoli padana». La stessa campagna, che ancor oggi si interpone fra le principali città, ha assunto molti caratteri urbani (rur-urbanizzazione). Viceversa, nel Mezzogiorno, dal punto di vista delle funzioni esercitate, il tessuto urbano si presenta piuttosto disarticolato, frammentato in più o meno rilevanti episodi locali, ma che incontrano seri ostacoli per entrare in un processo sistemico.

Nell'Italia settentrionale i servizi alle imprese sono di rango elevato, se non molto elevato, e configurano una rete urbana in senso dinamico e fortemente orientata alla innovazione.

Nel Mezzogiorno, le funzioni urbane rivolte alle imprese denotano una prevalenza di servizi a carattere subregionale o regionale, a disposizione di una domanda locale limitata e con un potenziale produttivo di crescita tuttora con forti riserve. Infine, le due principali aree metropolitane dell'Italia centro-meridionale (Roma e Napoli), che potrebbero originare una sorta di metropoli tirrenica con capacità trainanti per tutto il Mezzogiorno, sono ancora funzionalmente separate e sono separate da un territorio in buona misura ancora da strutturare.

Qualche valutazione conclusiva e alcune linee operative. – Come già enunciato nella parte introduttiva, il processo di infrastrutturazione delle regioni italiane, realizzato nel corso di un trentennio a partire dagli anni Cinquanta del secolo scorso, rappresenta, ancor oggi, una realtà importante, che ha contribuito a sostenere con successo lo sviluppo della nostra economia, a costruire un sistema industriale forte ed evoluto, a far crescere il tenore di vita della nostra popolazione. Non tutto, però, è andato come previsto e gli squilibri territoriali, presenti sin dagli anni Cinquanta all'origine di una lunga politica regionale mirata al riequilibrio dei potenziali produttivi, non solo non sono stati debellati, ma hanno ripreso a correre. Inoltre, nell'ultimo decennio, nel nostro sistema produttivo si sono manifestati sintomi allarmanti di lenta ma continua perdita di competitività.

La concorrenza internazionale è divenuta particolarmente agguerrita e continua a trarre giovamento da un andamento dei cambi favorevole; la grande crisi mondiale, finanziaria prima e del sistema produttivo nel suo complesso poi, ha introdotto nuove difficoltà e oggi, per l'Italia che c'è, è divenuto urgente avviare interventi adeguati, misure *ad hoc*, per restituire forza, efficienza e capacità competitive ai nostri sistemi territoriali. A ciò va aggiunta l'esigenza, tutta economica, di mantenere un forte livello di coesione regionale e interregionale, di scongiurare l'affermarsi di nuove fratture e l'approfondirsi di quelle preesistenti. L'allentamento delle politiche industriali e territoriali, giustificato con il rispetto dei parametri del patto di stabilità, ha contribuito ad appesantire la situazione competitiva italiana che, pur mantenendo una notevole capacità di penetrazione nei mercati internazionali, deve essere, ora più che mai, oggetto di analisi e di intervento. Il sistema produttivo e la sua proiezione nello spazio geografico necessitano di un forte sostegno per contenere l'aggressività industriale e commerciale dei paesi di nuova industrializzazione, in particolare quella messa in atto dai cosiddetti BRIC.

Stante la complessità dell'economia del paese, le linee lungo le quali orientare le politiche regionali sono piuttosto articolate e, semplicisticamente, possono essere raggruppate in due grandi filoni. Da un canto è indispensabile che l'Italia promuova un nuovo processo di modernizzazione del territorio e delle sue infrastrutture. È un obiettivo molto ambizioso a causa delle rilevanti dimensioni finanziarie necessarie, da realizzarsi nel medio-lungo periodo prevedendo un sensibile potenziamento infrastrutturale da realizzare attraverso forme di cofinanziamento pubblico-privato (ad esempio attraverso l'ulteriore ricorso al *project financing*). Tralasciando gli interventi *high tech* quali l'estensione della banda larga (o superlarga; uno strumento oramai indispensabile per tutti i tipi di impresa), per rimanere nel campo delle tradizionali infrastrutture fisiche, le realizzazioni più urgenti riguardano una grande piattaforma logistica e centri intermodali per rendere agevole (e con minime rotture di carico) il cambio di vettore (rete di interporti), l'aggiornamento delle attrezzature portuali, alcuni adeguamenti autostradali (nel Mezzogiorno in particolare) e ferroviari (TAV passeggeri e merci) e tutto quanto contribuisca alla fluidificazione dei flussi (*in primis* quelli internazionali, più penalizzanti di altri) e all'accorciamento della filiera dei trasporti. Il tutto con il massimo raccordo possibile con i piani e le strategie europee. Gli interventi necessari non si limitano alla costruzione di manufatti, ma coinvolgono anche

gli aspetti organizzativi, ossia quell'insieme di servizi (dall'informatica ai servizi per la più rapida movimentazione delle merci) che contribuiscono alla massima efficienza della filiera dei trasporti. Per rendere concretamente operativa questa azione, i soggetti di riferimento non possono che essere gli organi centrali dello Stato, sia per l'individuazione di una Strategia Paese e la gestione delle priorità, sia per il reperimento delle risorse necessarie (o di parte delle risorse, nel caso di coinvolgimento di altri soggetti finanziatori).

Una seconda linea di interventi ha per oggetto la realizzazione, soprattutto alla scala locale, del complesso dei raccordi tra le reti esistenti, in progetto o in via di costruzione. Con altre parole, si tratta di abbattere le diseconomie connesse alle rotture di carico e di rendere il più spediti possibile i passaggi di vettore. Il tema ha una grande portata economica e una forte ricaduta in termini di configurazione del costo di trasporto complessivo ed è all'origine dell'indiscussa superiorità, tutta italiana, del trasporto su gomma rispetto a quello su rotaia o via mare (con le autostrade del mare) o alla migliore combinazione fra tutti. Il trasporto su strada consente un servizio porta a porta, sia nei casi di brevi percorrenze, sia nelle medie distanze, nelle quali l'incidenza del costo chilometrico rischia di essere elevato e assai poco competitivo. A eccezione di quella su gomma, tutte le altre tipologie di trasporto richiedono almeno una rottura di carico, a volte anche più d'una. Segmentando la percorrenza complessiva nelle sue tratte elementari, è facilmente constatabile come il costo di trasporto su gomma sia il più oneroso, oltre che fra i più inquinanti: la sua superiorità viene alimentata dai tempi necessari al passaggio tra i diversi vettori nel caso vengano preferite altre modalità di trasporto; è ascrivibile alle diseconomie di sistema, alle inefficienze connesse proprio con la rottura di carico.

In generale, le diverse reti in cui si articola il trasporto merci in Italia mostrano grandi difficoltà ad abbattere l'impedenza dei nodi o, come si usa dire, a fare sistema. Mentre all'interno del singolo vettore non mancano meritorie azioni a favore dell'abbattimento dei tempi e dei costi di percorrenza (nel comparto ferroviario con l'introduzione e lo sviluppo della TAV; in quello stradale con il potenziamento di autostrade e superstrade; meno evidenti i miglioramenti nella portualità, da anni in sofferenza, come nella costruzione di piattaforme logistiche ecc.), è tempo, per il nostro paese, di dare risposte concrete nei confronti della fluidificazione complessiva dei trasporti.

Connessioni veloci fra le reti, intermodalità, semplificazione amministrativa, cultura dell'organizzazione, coordinamento Stato-Regioni, cofinanziamenti pubblico-privato, razionalizzazione della *governance* di sistema (dal regime delle autonomie finanziarie dei porti alla loro struttura giuridica: ad esempio in Europa la gestione dei porti è affidata a strutture privatistiche come le SpA) e piano strategico dei trasporti sono le principali parole chiave per restituire capacità competitiva a tutto il sistema dei trasporti italiani, al ciclo logistico e alla rete complessiva. Nell'immediato le priorità debbono riguardare il problema dell'ultimo miglio, dell'intermodalità e dell'efficienza dei nodi. È oramai tempo che la produttività economica sia perseguita non solo all'interno del singolo vettore e di ciascuna rete, ma sia una efficienza integrata, valutata nel territorio, sull'insieme delle reti e con il concorso di tutti i vettori coinvolti.

La competitività ha assunto contorni di sistema: è una competitività integrata, sempre più di contesto, legata alle regioni, alle città e alle loro interazioni con gli assetti produttivi e con le strutture locali. Nella matrice reti-regioni il fattore competitivo è sempre più identificato con il sistema territoriale. Per ora, in Italia, la competitività ha avuto come oggetto prioritario l'efficienza della singola rete. Sempre più frequentemente, però, è chiamato in causa il territorio (non è certamente un caso che alcuni organismi internazionali misurino la competitività dei paesi), con le sue caratteristiche, le sue efficienze e le sue diseconomie, le sue capacità decisionali e operative. L'obiettivo sta nel garantire, localmente, un ef-

ficace raccordo fra le reti, alla base del recupero della competitività perduta e della coesione territoriale da difendere. Nel processo di continuo ammodernamento del Sistema Paese, l'Italia ha un pesante *gap* da colmare: tecnologico, infrastrutturale, della ricerca e dell'innovazione. Non comprimerlo significa pagare in competitività, coesione e sviluppo.

RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI

- AISCAT (a cura di), *Informazioni. Dati provvisori delle autostrade italiane in concessione*, AISCAT, Roma, 2009, 2010 e 2011.
- BERETTA E., A. DALLE VACCHE e A. MIGLIARDI, *Il sistema portuale italiano: un'indagine sui fattori di competitività e di sviluppo*, in «Quaderni di Economia e Finanza (Occasional Papers)», 2009, 39.
- BRUNET R. (a cura di), *Les villes «européennes»*, Montpellier, DATAR-RECLUS, 1989.
- FEDERTRASPORTO (a cura di), *Indagine congiunturale sul settore dei trasporti*, Roma, Federtrasporto, 2009, 2010 e 2011.
- ITALIADECIDE (a cura di), *Rapporto 2009. Infrastrutture e territorio*, Bologna, il Mulino, 2009.
- THE WORLD BANK (a cura di), *World Development Report. Development and climate change*, Washington, The World Bank, 2010.

GLOBALIZATION, NETWORKS AND TERRITORIAL COHESION. THE CONTRIBUTION OF PORTS TO THE CONSTRUCTION OF A COMPETITIVE COMPLEX. – Since few decades the Italian economy is firmly positioned between the 6th to 7th first world economies. Nevertheless, in the last few years, some forms of discomfort of the productive apparatus, territorial organization and the social contest have become more overt. The competitive skill of the *Made in Italy* is going through a difficult stage, and perhaps it is in decline. The area of poverty and social disadvantage is expanding, regional imbalances are increasing again; the weight of Italy in the international system is less than before. International competition has become particularly strong and continues to benefit from a favourable currency movements to it, the great world crisis, financial first and then productive as a whole system, has introduced new difficulties and today, for Italy as it is, appropriate actions and *ad hoc* measures have become urgent, in order to restore strength, efficiency and competitive capacity of our local systems. The production system, and its projection in the geographic space, need a strong support to contain the industrial and commercial aggressiveness of the newly industrializing countries, particularly of the so-called BRICs. In this contest, the most urgent achievements concern the development and the interconnection of inter-modal logistics platforms, the upgrade of ports' facilities, highways and rails (passengers and cargo HSR) adjustments (especially in the South) in order to facilitate flows and to shorten the transport chain.

«Sapienza» Università di Roma, Dipartimento di Metodi e Modelli per l'Economia, il Territorio e la Finanza (MEMOTEF)

attilio.celant@uniroma1.it