

GLOBUS ET LOCUS
POSIZIONAMENTO LOGISTICO ITALIA SETTENTRIONALE
(POLIS – Fase 2 – Aggiornamento e sviluppi Febbraio 2002)

PREMESSA

Il Progetto POLIS – Posizionamento Logistico dell'Italia Settentrionale – ha avuto una prima Fase di impostazione e analisi nell'Ottobre 1999, nel corso della quale sono state esaminate le determinanti storico-geografiche ed economiche, che hanno innescato e indirizzato lo sviluppo dell'Italia Settentrionale e che ne caratterizzano il posizionamento strategico in termini logistici, e le nuove dimensioni in forte accelerazione nell'ultimo decennio , cioè l'interazione Globale-Locale e l'innovazione tecnologica.

In questa seconda Fase, a due anni di distanza, sei-otto anni di tempo New Economy, POLIS viene riconsiderato ad un livello più alto, utilizzando un'ottica dal Globale verso il Locale e cercando di identificare accanto agli scenari economici generati dalle spinte locali endogene e alla dotazione logistica storica, i nuovi scenari geo-strategici che si vanno delineando rapidamente e che condizioneranno fortemente il Posizionamento dell'Italia Settentrionale nel contesto logistico-politico internazionale.

POLIS ha focalizzato primariamente l'insufficienza delle scelte politiche italiane per assicurare un Posizionamento dell'area adeguato al suo potenziale storico, geografico ed economico, essendo prevalsa un'ottica di integrazione infrastrutturale ed economica a Nord e a Ovest dopo l'unità del Paese, del tutto spiazzante rispetto alle storiche linee di sviluppo, che hanno poggiato fortemente anche sulle direttrici Est e Sud. Ma anche rispetto alle linee di alleanza strategica a Nord-Ovest le politiche infrastrutturali sono state insufficienti.

Dall'esame delle nuove interazioni ed opportunità derivanti dalla globalizzazione e dalla tecnologia, si concludeva che l'importanza strategico-logistica dell'area considerata avrebbe spinto i “mercati” ad aprire attraverso l'Italia Settentrionale i corridoi multimodali di comunicazione fisica e virtuale, corredati di un'adeguata cultura logistica apportata dalle multinazionali del settore, assi necessari all'integrazione del più ricco Centro-Nord Europa nell'economia mondializzata e alla riapertura delle storiche vie verso l'Asia e l'Africa.

A due anni solari di distanza, contenenti già innumerevoli steps di ulteriore innovazione ed integrazione a livello planetario, tali indicazioni sono ampiamente confermate, ma alle variabili trainanti di tipo economico-commerciale, occorre aggiungerne altre, di carattere geo-strategico, che fanno perno principalmente sulla continuità degli impressionanti tassi di

sviluppo della Cina e sulla rapida ripresa dei principali Paesi asiatici dopo la crisi del '97/98, sul progressivo ridimensionamento delle ambizioni russe, sulla permanente instabilità balcanica, sul rilancio dell'Iran e sul crescente ruolo chiave del Caucaso.

Gli USA sono i soli a farsi carico non già di un governo mondiale, facile fantasma dei giovani no-global, ma quanto meno di affrontare a largo spettro e di valutare nel lungo periodo minacce ed opportunità di questi veloci cambiamenti multipolari, mentre l'Europa appare del tutto insufficiente, finanche nel ruolo di mediatore di conflitti locali, come nei Balcani o in Medio-Oriente, e al suo interno le scelte strategico- logistiche dei diversi Stati vedono prevalere ottiche storiche-nazionali, se non utopistico-ecologiche, insufficienti rispetto ai loro stessi obiettivi di sviluppo economico e sociale. L'Europa è sempre più un grande luogo di consumo di merci, che deve essere raggiunto al più basso costo possibile e con lo smantellamento progressivo delle barriere protezionistiche: un grande mercato di 350 milioni di consumatori, che passerà a quasi 500 milioni nel primo decennio del millennio, le cui produzioni saranno sempre meno competitive nei settori tecnologici tradizionali, a cominciare dall'agricoltura, quello più protetto, che scambieranno alta tecnologia e servizi con i prodotti industriali dei grandi produttori manifatturieri indiani e cinesi e con i prodotti agricoli dell'Africa e del Sudamerica. Le grandi e medie imprese europee produrranno nell'Est Europa e in Russia, in Sudamerica e in Asia anch'esse.

Il segmento economico più ricco di questo mercato è in Scandinavia e nell'area Anseatica, con 50/60 milioni di consumatori a Pil p.c. di circa 30000 \$/anno, quasi come gli USA, seguito dal Centro-Europa con 140 milioni e 25000 \$, livello in gran parte raggiunto anche dall'Italia Settentrionale, mentre da UK e Irlanda, a Spagna, a Italia del Sud , a Grecia, ci sono altri 150 milioni di persone con 14/17000 \$ di PIL p.c.. A questi tre anelli, quello periferico di quasi necessaria penetrazione logistica per accedere a quelli più ricchi, pur tenendo conto dell'accesso baltico, si aggiungeranno i territori dell'Est-Europa, con 100 milioni di consumatori a 6000 \$/anno, a cui più tardi si accoderanno gli ex-jugoslavi e gli albanesi, cioè 23 milioni a 3000 \$.

Perciò in termini di geo-logistica, le variabili economico-commerciali spingono verso una facile penetrazione in questa torta di consumi che varrà a regime 8 trilioni di \$ o EURO, circa 16 milioni di miliardi di vecchie Lire. La penetrazione può avvenire facilmente lungo il Nord-Atlantic Rim e l'appendice baltica fino a San Pietroburgo, ma questo valeva per l'import-export con gli USA, spesso in passato ultima tratta anche per i produttori del

Pacifico, che in parte attraversavano Panama o via treno gli Stati Uniti. Oggi i nuovi volumi in gioco e lo sviluppo dei produttori asiatici in Cina, in India, nel Sud Est e a Singapore impongono l'apertura di nuove vie in tutto l'anello esterno europeo affacciato al mare, dalla Grecia/Cipro, a Malta, all'Italia, alla Francia mediterranea, alla Spagna, al Portogallo. La rotta di Suez è ormai l'unica via Asia-Europa-USA, e il traffico si è triplicato in dieci anni.

Se poi come nel caso dell'Italia Settentrionale, c'è anche un 6/7% della torta consumata o trasformata in loco, questo è un vantaggio competitivo logistico- economico rispetto a Barcellona o a Salonicco, anche se passare questo territorio è ormai peggio che forzare un blocco navale e i tempi e costi di attraversamento, per non parlare delle leggi e normative varie, tutti ulteriori pedaggi, non sono ottimali.

Si inquadra perfettamente in questo scenario la politica logistica francese, unica chiaramente perseguita in Europa, di accorciamento dei tempi di penetrazione nel cuore del mercato, l'asse Parigi- Berlino- Varsavia, per cui se rappresentassimo non le distanze geografiche ma i tempi di attraversamento già oggi la Francia sarebbe una minuscola areola, rispetto a Germania/Italia, per non parlare dei Balcani, praticamente impenetrabili. La Spagna si avvicinerebbe al Centro Europa, diventando competitiva con il Nord Italia, come lo è già di fatto nell'ortofrutta e per molte merci di provenienza sudamericana o africana, grazie alla rete ad alta velocità in progressiva saldatura con quella francese. Il tempo di tre ore Marsiglia- Parigi, supera gli svantaggi economici di consumo del midi francese rispetto alla Lombardia, e quindi minaccia la penetrazione su Genova o Venezia.

Ma tutte queste considerazioni non bastano, quando si consideri il nuovo quadro geo-strategico a Est, dove non esistono le condizioni storiche ed economiche per un'adeguata infrastrutturazione e politica logistica, e le risorse e le condizioni politico-sociali dei singoli Stati, nonché i loro conflitti regionali, non consentono di intravedere rapidi adeguamenti alle necessità dei mercati internazionali.

Per comprendere meglio le potenzialità che si aprono, o meglio si riaprono come ai tempi di Roma, per il Nord Italia verso l'Est Europeo e l'Asia, bisogna analizzare meglio il "grande gioco" geopolitico e quindi logistico che dal 1989, ma con forte accelerazione negli ultimi due o tre anni si è aperto e che fa perno sul Caucaso. Lo sviluppo della Cina, che ha superato il nostro PIL complessivo e partecipa al commercio mondiale con il nostro volume di import-export, ma che naturalmente cresce a un ritmo di quattro volte il nostro, trova i suoi freni potenziali nella rete infrastrutturale verso l'occidente, infatti lo sviluppo è

soprattutto nella fascia marittima, dove nelle principali grandi città ci sono più di 300 milioni di persone a redditi Sud Europei, e nel bisogno crescente di energia. Piani infrastrutturali imponenti, tra cui in corso di realizzazione la grande ferrovia Cina-Tibet, fino al confine indiano, che corre a 3-4000 metri, tre grandi vie d'acqua di penetrazione a Ovest, stanno affrontando il territorio e la povertà dell'interno cinese, ma l'obiettivo è arrivare al Kasakhstan e al Caspio, sostituendo la propria leadership economica- politica a quella declinante russa nelle repubbliche ex sovietiche dell'Asia Centrale, in ciò appoggiata dall'Iran, potenza regionale primaria.

Il bacino del Caspio è la seconda riserva di petrolio mondiale dopo l'Arabia Saudita e l'area del Golfo, presidiata militarmente dagli USA, e i recenti ritrovamenti lungo le coste e off-shore lo testimoniano in maniera crescente. D'altra parte ad Est la Cina non ha risorse disponibili e scarse sono le potenzialità nel proprio territorio. Il grande gioco è già stato descritto da Brzezinski nel '95, ma con riferimento al ruolo degli USA e della Russia, sottovalutando il ruolo cinese, allora non ancora così chiaro.

Le recenti mosse russe concilianti sullo scudo spaziale e forse anche sulla NATO, le scelte velocissime sui nuovi oleodotti nel Mar Nero verso la Turchia, fanno intuire gli scenari di possibile integrazione ad Occidente in funzione di contenimento di una inevitabile espansione cinese nell'Asia Centrale. Le grandi basi americane, dal Kosovo all'Ungheria e il conseguente fervore di costruzioni autostradali verso l'Ucraina, in Slovacchia e in Ungheria, verso la Turchia in Grecia, vista l'instabilità della Macedonia, tutte infrastrutture finanziate da Banca Mondiale, testimoniano di un ridisegno logistico dell'area, attuato top down, non trainato da meccanismi economico-commerciali, ancora deboli nelle aree considerate, che apre comunque prospettive enormi al dinamismo economico turco, in parte greco, e dà nuove opportunità ad Ucraina e Russia, migliorandone sostanzialmente mutua accessibilità Est-Ovest, oggi limitata alla Varsavia-Minsk-Mosca.

Su questi nuovi temi e differenti dimensioni di analisi è centrato l'aggiornamento di POLIS, che si articolerà di seguito in maggior dettaglio sulle maggiori criticità/opportunità per il Posizionamento strategico-logistico dell'Italia Settentrionale.

1. L'Italia Settentrionale e il mercato Europeo.

I due cunei profondi del Tirreno e dell'Adriatico hanno da sempre presentato vantaggi geo-logistici per la penetrazione verso Parigi e la valle del Reno e per arrivare a Vienna e a Berlino. Anche oggi i due archi e i sistemi portuali che vi insistono, Savona-Genova-La Spezia-Livorno dal lato tirrenico, Trieste- Venezia-Ravenna dal lato adriatico, sono i due battenti della Porta Sud del mercato Europeo, in raccordo con le attività hub di Gioia Tauro e di Taranto rispettivamente. I porti italiani intercettano nel Mediterranean Rim 6 milioni di containers dalle rotte Asia-Europa-USA e il trend ha limiti solo locali, di capacità di smaltimento stradale e ferroviaria italiana, mentre il sistema dei porti in sé è ancora espandibile nelle sue attività e servizi a terra. L'Italia Settentrionale è l'unica area italiana a PIL p.c. di tipo Centro Europeo, intorno ai 22-25000 \$/anno, e rappresenta un mercato di consumo di circa 400 billion \$/anno, con circa 100 milioni di tonn. destinabili a consumi e rilavorazioni locali ed un export di prodotti trasformati di 100 milioni di tonn. verso l'Europa centrale e settentrionale, di cui la metà verso il Nord-Ovest, altri 40 milioni verso il Nord, e meno di dieci milioni verso il Nord-Est. Il PIL dell'area rappresenta il 6-7% del Pil complessivo europeo, ed è perciò chiaro che l'intera Italia Settentrionale è una "piattaforma logistica intermodale mare-terra-ferrovia, con lavorazioni intermedie di componenti o prodotti per i consumi dell'Europa centro-settentrionale."

Cinque quindi le "competenze distintive" chiave del territorio rispetto a Spagna, Midi francese, Balcani, Grecia:

- Posizione geografica ed eredità storica.
- Infrastrutturazione.
- Capacità di consumo locale.
- Capacità di trasformazione produttiva.
- Stabilità politica e sicurezza militare.

I territori che rivaleggiano con questo come accessi al mercato europeo hanno in genere solo due di questi punti di forza a livello confrontabile e gli altri decisamente insufficienti.

Gli accessi balcanici sono trascurabili ed instabili. Salonico e la sua area non rispondono a buona infrastrutturazione e capacità di consumo e produzione locali e i tempi di penetrazione in Europa sono incalcolabili. Barcellona e la Catalogna, pur in rapida crescita, non rappresentano ancora un bacino di consumo-produzione paragonabile .

Analogamente per il Midi francese, che però è stato reso con enormi investimenti un bacino di produzione e ricerca high-tech e in tempi di penetrazione portato recentemente ad 1/3 dei tempi da Genova o Trieste al cuore dell'Europa. Questa area è l'unica quindi realmente potenzialmente competitiva. Segue la Spagna, soprattutto se integrata nell'infrastrutturazione veloce francese.

L'Italia Settentrionale è penalizzata dalle politiche di Svizzera e Austria: la Svizzera è per quest'area la vera chiave di accesso all'Europa e già all'inizio del secolo capitali italiani partecipavano ai trafori svizzeri. Le scelte sui tunnel alpini fatte più recentemente dalla Svizzera sono tranquillizzanti, mentre l'Austria rimane un blocco sia stradale che ferroviario sulla strada per Berlino, prossima capitale d'Europa.

Si è già indicato nella prima parte di POLIS come prioritaria la riapertura degli assi di interazione commerciale e logistica verso Sud, i Paesi della costa Sud del Mediterraneo in grande espansione demografica ed inevitabilmente anche economica, e verso Est, europeo ed asiatico. Gli ultimi due anni hanno visto crescere di oltre il 20% i traffici con il Nord Africa, in primis Egitto e Tunisia, ma anche Marocco, e raddoppiare i traffici con l'Est, anzitutto con i Paesi sedi di delocalizzazione di imprese del Nord, quali Romania, Slovacchia, Slovenia, Ungheria, ma anche con la Turchia, e i Paesi asiatici. Sono sintomi importanti anche se si tratta di flussi pari forse ad un decimo di quelli a Ovest e a Nord, e quindi ancora insufficienti a quel riequilibrio ottimale per raggiungere il massimo del potenziale strategico ed economico esprimibile dall'area. Poiché la direttrice Est sembra quella di maggior sviluppo nel medio periodo, occorre dedicare a quest'asse una serie di considerazioni specifiche di carattere non solo economico.

2. La direttrice verso Est: Paesi PECO e Balcani.

La direttrice verso Est, che a partire dall'Italia Settentrionale, anche secondo la mappatura dei principali corridoi fatta dalla UE, avrebbe dovuto arrivare a Budapest e Kiev, innestandosi nelle reti russe verso Mosca e verso il Caucaso, è fin qui ben poco sviluppata.

A dodici anni dalla caduta del muro di Berlino e nonostante le discussioni in vari contesti nazionali ed internazionali, le opere effettivamente realizzate sono assai modeste, non essendosi completata neanche l'infrastruttura autostradale in Slovenia, mentre si è realizzata la Vienna-Budapest, più a Nord, e gli assi sloveni di interesse austriaco e tedesco Nord-Sud dal traforo delle Caravanche fino a Capodistria. Una politica estera ed economica si riconosce subito dalle opere infrastrutturali e quella slovena è stata chiarissima, così come la piena convergenza degli europei! Un certo recupero nei fatti commerciali di sintonia tra vicini è avvenuto più recentemente nel maggior coordinamento ed integrazione tra i porti di Capodistria e Trieste, geopoliticamente costretti a collaborare.

Nel frattempo la delocalizzazione delle imprese del Nord Est, indicata in POLIS come elemento di autoregolazione per sfuggire alla progressiva congestione logistica e alla carenza di spazi dell'area, è proseguita a ritmo sostenuto verso Romania, Slovacchia, Slovenia, Croazia ed Ungheria. In Romania si è svolta nell'Ottobre 2000 l'Assemblea dell'Unione Industriali di Treviso, riconoscendo dignità alle 9000 imprese piccole e medie nate in Transilvania tra Cluj e Timisoara da imprese italiane del Nord Est. Centinaia di migliaia di TIR portano avanti e indietro materiali e semilavorati ormai per alcuni milioni di tonnellate/anno, talchè si giustificano iniziative già progettate di cabotaggio roll on –roll off dalla Puglia verso Costanza in Mar Nero, prime avvisaglie di quelle rotte verso in Caucaso strategiche nel medio-lungo periodo.

I driver economico-commerciali sembrano ormai all'opera nonostante la visione da "picciole patrie" tipiche di quelle zone, passate dal comunismo al nazionalismo etnico più esasperato delle loro tradizioni storiche. Sono forze che opereranno con sempre maggiore intensità, forzando i blocchi politici, infrastrutturali, doganali, della criminalità organizzata, delle instabilità post-belliche nei Balcani. Alcuni di questi Paesi entreranno nella UE entro il decennio e pur in un clima di sostanziale propensione verso l'economia e le imprese tedesche, favorite proprio dalle scelte logistiche, anche l'economia italiana del Nord ha molte carte da giocare, ma dovrà pagarsi i grandi corridoi di penetrazione. Al di là

dell'effettiva consistenza demografica ed economica di questi piccoli Paesi, è chiaro che i grandi obiettivi già da ora in gioco sono i ben più vasti mercati dell'Ucraina e della Russia, che vanno integrati al più presto anche per le ragioni geostrategiche che descriveremo.

Dal punto di vista militare l'Ungheria rappresenta la punta più avanzata della NATO e le basi militari USA presenti, che hanno contribuito alla forte americanizzazione di consumi e stile di vita, sono lì a presidio della fragile situazione politica e socioeconomica dell'Ucraina post-sovietica, per sostenerla verso una eventuale ripresa d'iniziativa russa. Finanziamenti internazionali stanno aiutando l'infrastrutturazione ungherese e slovacca fino ai confini ucraini, ben al di là delle effettive necessità dei traffici commerciali. Una robusta iniziativa italiana verso Slovenia ed Ungheria salderebbe con pochi investimenti le reti logistiche settentrionali stradali, ferroviarie e multimodali col mare, con quelle già molto avanzate costruite fino alla frontiera ucraina e con quelle polacche, anch'esse in notevole crescita, liberando maggiormente un potenziale di scambi e di crescita ancora frenato, e sarebbe vista con grande favore anche sotto profili non solo economici. Ma l'Est non sono solo i PECO o i Balcani, all'Est c'è soprattutto l'Asia, in primis la Turchia, che, a rischio di isolamento per l'interruzione della dorsale balcanica (l'Autoput di Tito) è venuta a Trieste: i camionisti turchi hanno dimostrato la loro visione logistica. Invece di seguire il corridoio adriatico italiano e traghettare a Brindisi verso la Grecia, come facevano anni or sono, si sono consorziati e hanno affittato navi da cabotaggio, avviandole sulla rotta Istanbul-Trieste, in pochi anni sono arrivati a 120000 camion/anno trasportati via nave e poi ripresi a Trieste per penetrare nel Centro Europa, oltre due milioni di tonn. di merci in import/export, secondo multimodalità razionali e non inquinanti, che hanno anche sgravato la congestione italiana. E' inutile sottolineare l'enorme potenzialità del mercato turco, di per sé e come pilastro per contiguità culturali del mercato caucasico, nonché ponte con l'Iran, anch'esso di altissimo potenziale. Del resto le più importanti imprese italiane operano in Turchia e i rapporti con l'Iran sono da sempre positivi.

Già solo considerando queste aree dell'Est Europa e queste prime tappe della rinascita della Via della Seta, leva della nostra ricchezza rinascimentale prima delle Americhe, vi sono tutti i presupposti per crescere rapidamente lungo la direttrice Est, che come si è visto deve essere costruita anche con una politica più generale verso queste zone. I 40 milioni di tonnellate verso Ovest richiedono solo interventi tecnici, i dieci milioni che potranno diventare 20 in dieci anni verso Est richiedono soprattutto interventi politici, lobbying in

Europa e nella NATO, e qui siamo meno bravi che nel far impresa o commercio, anche perché a questi livelli l'Italia Settentrionale non esiste.

3. La direttrice verso Est: Caucaso.

La dissoluzione dell'Unione Sovietica è stata del tutto in attesa in Asia Centrale ed è vissuta ancor oggi con una sensazione di grande catastrofe da quelle popolazioni, non già per nostalgie ideologiche, ma soprattutto per l'interruzione di un processo di modernizzazione nelle strutture elementari, la scuola, la sanità, il lavoro organizzato, di quelle zone, spesso tornate a tradizionali usanze tribali, a lotte di faida tra famiglie, con classi dirigenti autocratiche e corrotte.

Nel Caucaso ogni piccolo Paese si è radicato nelle sue tradizioni religiose e culturali, ma con oltre 60 lingue ed etnie è difficile trovare tradizioni unificanti. Al di là del Caspio, dove la ricchezza potenziale petrolifera è ancor più grande, Iran e Cina stanno cercando di soppiantare politicamente ed economicamente la residua influenza russa, il primo attraverso il veicolo della rinascita islamica, la seconda con gli aiuti economici e militari, anche verso l'Iran, mentre gli USA si sono stabilmente piazzati nel Golfo e conducono la guerra degli oleodotti.

E' insomma in pieno sviluppo il "grande gioco" che fu già assai vivace in queste zone ai tempi dell'Impero Inglese, di quello Ottomano e di quello Zarista, al posto dei quali troviamo gli USA, la Russia, la Cina, e in subordine l'Iran e la Turchia.

La Turchia ha sviluppato al limite delle sue effettive possibilità odierne ed in coordinamento con americani ed israeliani la crescita di un mercato comune a leadership turca che comprenda l'Azerbaijan, vicino come lingua e cultura ed integri attraverso i 20 milioni di azeri presenti in Iran, meglio gli scambi con quest'area, mentre l'Irak rimane ancora un sorvegliato speciale degli USA. Tutti i principali beni di consumo, così come le attività edilizie in grande sviluppo a Baku, sono di origine turca. La Georgia consolida la sua tradizione di attivismo economico e l'Armenia riceve molto dalla diaspora e riprende le sue tradizioni commerciali. I fondaci genovesi e veneziani nei porti georgiani del Mar Nero attendono di essere riaperti, dato che dopo molti anni di instabilità, si vanno riaprendo gli assi principali stradali e ferroviari tra Georgia ed Azerbaijan, così come gli oleodotti/gruviera, da cui i privati spillavano negli anni più duri. Imprenditori ed uomini di commercio azeri sono attivissimi in Italia Settentrionale e cercano partners italiani, sistema assai ammirato per le piccole imprese e per i prodotti, adattissimi alla ripresa di sviluppo di

un territorio di ricca agricoltura oggi abbandonata a kolkoz allo sbando e di grandi risorse energetiche.

La Russia gioca le sue carte soprattutto sul piano energetico, cercando di non perdere ad Ovest del Caspio la concentrazione degli oleodotti e metanodotti del Caucaso a Novorosijrsk, il terminale petrolifero ad Est della Crimea, avviando poi attraverso il Mar Nero, in collaborazione con l'ENI, il gas al mercato turco e greco, mentre gli USA hanno cercato di portare petrolio e gas alla costa sud della Turchia, direttamente da Baku per via terrestre. Ad Est del mar Caspio, le alternative sono per i russi sempre il Nord-Ovest, per Iran (e Cina?) il suo territorio fino al mare, per gli USA il Pakistan, via Afganistan. Interessi italiani sono nelle estrazioni in Kasahkstan, nella realizzazione di oleodotti con la Gazprom russa, ma anche qui occorrerebbero politiche e alleanze di vasta portata e visione. In quest'area i mercati sono di 200 milioni di persone, con notevoli potenziali di crescita economica e ancora una volta si tratta solo di tappe sulla nuova Via della Seta, verso i mercati enormi dell'India e della Cina.

Gli USA sono chiaramente la potenza più consapevole dei potenziali sviluppi a lungo termine: l'occasione della guerra del Golfo li ha portati ad una stabile presenza di influenza indiretta nell'area da Sud, mentre i rapporti con la Turchia ne consentono la penetrazione e l'influenza economica delle multinazionali petrolifere fino a Baku, dove le grandi catene alberghiere americane sono ben più presenti che a Milano.

In termini di assi stradali e ferroviari, gli americani hanno sostenuto anche un passaggio attraverso i Balcani fino all'Italia attraverso la Via Egnazia romana, nella Macedonia-Albania e a Brindisi, ma più recentemente, anche per l'inerzia italiana in Albania, dove alla fine sono state portate più suole di pantofole da fare che infrastrutture essenziali, e per l'instabilità in Macedonia, stanno appoggiando finanziariamente l'asse greco da Salonicco a Igoumenitsa, molto più costoso ma sicuro e fortemente voluto dai greci che sono molto attivi nei Balcani.

L'Italia Settentrionale ha il massimo interesse a raggiungere il Caucaso sia attraverso l'Ucraina, sia a Sud con la riapertura della dorsale jugoslava fino alla Bulgaria e alla Turchia, sia attraverso nuove linee di cabotaggio dal sistema di porti adriatici al Mar Nero verso Varna, Costanza, Odessa, Batumi. Gli italiani, pur molto rispettati e ammirati, sono pressochè assenti in Caucaso e Asia Centrale.

I tedeschi sono presenti in Caucaso con linee aeree e uomini d'affari, potendo contare anche su una forte presenza nella sponda cinese del gioco, ma come tutti gli europei giocano a basso profilo.

4. La direttrice verso Est: Cina.

La Cina è cresciuta nell'ultimo decennio ad una media del 8% annuo, che nelle zone costiere significa almeno il 10-15%, riuscendo a controllare il vincolo commerciale esterno, l'inflazione e l'indebitamento pubblico. Lo sviluppo si è concentrato nelle zone costiere e lungo i tre grandi assi fluviali, per la carenza di adeguate reti logistiche: l'acqua ha reso possibile la connessione con gli altri Paesi e una penetrazione interna delle merci e della crescita. Shanghai, la regione del Guangdong, ma anche il Nord verso la Corea, perfino la burocratica, sonnacchiosa, moscovita Pechino, sono oggi selve di grattacieli, con grandi strade già invase dalla prima motorizzazione. Notevoli le realizzazioni autostradali con le principali città nel centro del Paese, in cantiere l'alta velocità tra Pechino e l'ex concessione italiana Tientsin, per arrivare fino a Shanghai.

A parte la nuova ferrovia verso il Tibet, che può avere anche ragioni militari, il governo è ora impegnato a favorire una marcia verso Ovest di infrastrutture e investimenti stranieri. Si tratta delle antiche aree terminali della Via della Seta, province con popolazioni di religione musulmana, spesso fonti di tensione sociale per la loro povertà, ma anche per il "contagio" religioso-politico proveniente dall'Asia Centrale, dall'Afganistan, dall'Iran, tutti ottimi clienti di armamenti cinesi.

Non si tratta solo di semplici motivazioni sociali ed economiche, ma anche di cercare nuove vie di penetrazione verso aree che sole possono contribuire a soddisfare i bisogni crescenti di energia, vero limite alla crescita cinese. Il bilancio energetico è infatti risicato e solo le aree del Caspio possono costituire un potenziale per un ulteriore sviluppo economico: nonostante una feroce politica demografica, la popolazione cinese ufficiale ha raggiunto il miliardo e 250 milioni, ma si parla di centinaia di milioni di "clandestini" nelle campagne dell'interno, e pertanto con un PIL globale pari al nostro, si vede come non si raggiungano i 1000 \$ p.c./anno in termini monetari, da tre a cinque volte in più in termini di potere d'acquisto. Ogni modesto incremento di benessere, rapportato a simili dimensioni crea evidentemente un forte bisogno di risorse energetiche ed alimentari: su queste ultime l'agricoltura ha fatto enormi progressi, riuscendo ad assicurare l'autosufficienza, sulle prime il deficit è già oggi evidente. La Cina ha quindi bisogno di inserirsi nel "grande gioco" del Caucaso direttamente o indirettamente attraverso accordi con L'Iran o la Russia, fino a che questa controllerà oleodotti diretti a Ovest, invece che a Est. Il tutto senza contrasti con gli

USA, che soli ancora sottolineano il problema della libertà politica in Cina, sulla quale gli Europei sono come sempre molto più tolleranti pur di far affari.

Anche per queste ragioni l'Europa è molto importante per la Cina, che vede un enorme potenziale di sviluppo negli scambi con gli europei, pari ai rapporti crescenti con i vicini asiatici, molto importanti durante la crisi del '97-'98 e ormai stabilizzati dall'entrata cinese nelle organizzazioni economiche regionali.

Importantissimo il ruolo connettivo di relazioni e scambi economici della diaspora cinese, di oltre 200 milioni di persone nel mondo, che si calcola riversi più di 80000 miliardi di Lit. all'anno in investimenti nella madrepatria, alla radice di tutti quei grattacieli che si vedono, così come fortissimi sono i flussi di investimenti taiwanesi e singaporegni. C'è un asse degli affari cinese che attraversa tutti i confini asiatici e occidentali, e che favorisce le precondizioni per lo sviluppo di scambi economici con la Cina. Questi operatori sono da tempo attivi verso l'Italia Settentrionale e non si tratta più di ristoranti a basso prezzo, peraltro dilagati nelle città e zone turistiche, ma del controllo delle piattaforme logistiche chiave dell'area, strategiche per lo sviluppo locale, ma soprattutto per la saldatura tra i mercati asiatici e quelli europei. Nell'arco tirrenico la Singapore Port Authority, che possiede anche attività logistiche ed informatiche importanti gestisce Genova-Voltri e Livorno (?), mentre La Spezia e Gioia Tauro sono dell'amburghese Eurokai, nell'arco adriatico Evergreen gestisce lo hub di Taranto e compagnie taiwanesi sono operative a Trieste, anche nel campo assicurativo marittimo con il vecchio Loyd Adriatico ed in iniziative turistiche e commerciali di avanguardia nella modernizzazione della città. In tutti i distretti tessili e della moda sono presenti piccole imprese cinesi, che lavorano nell'indotto delle imprese più grandi e trasferiscono tecnologia, mentre nelle città più grandi la presenza di lavoratori cinesi è sempre più visibile e poco criminogena, se non all'interno delle stesse comunità. Non è difficile prevedere che con queste attive avanguardie entro cinque anni il rapporto con la Cina sarà assai forte, sia come transito verso il Centro Europa, sia per le specificità dell'economia locale e del tipo di vita, che i cinesi sembrano apprezzare molto.

Tutto ciò costituisce un ben più importante contributo al futuro sviluppo della direttrice Est per l'Italia Settentrionale degli sviluppi in corso verso i PECO, che tra l'altro offre nuove opportunità alla modalità più trascurata negli ultimi cinquant'anni in Italia, il mare. Questa modalità si è riproposta per merito del Global, e noi stiamo vivendola sfruttando solo in parte le nuove potenzialità che le rotte Asia- USA attraverso il Mediterraneo ci

offrono. Nostri vicini come Malta o Cipro ne hanno fatto la chiave per entrare nella UE e superare il tenore di vita del nostro Sud. Tutti i Paesi mediterranei cercano di sfruttare con piattaforme multimodali e hub di smistamento containers i nuovi rapidi sviluppi dei traffici internazionali attraverso l'area.

Come si è già visto per ora il potenziale di assorbimento economico locale ci favorisce, ma senza robusti investimenti di integrazione e velocizzazione infrastrutturali ed una cultura imprenditoriale logistica moderna, i soli porti non bastano a captare opportunità e business, che cercano performances di tempi e costi per penetrare al di là delle Alpi. Per ora i nostri scambi con la Cina si sono quadruplicati nell'ultimo decennio per questa via e un simile ritmo continuerà nei prossimi anni. Più avanti l'inevitabile riapertura della Via della Seta riequilibrerà automaticamente la direttrice verso Est, producendo effetti molto positivi sul bacino padano e le Venezie.

5. La direttrice verso Sud: Sud America.

All'inizio del secolo gli argentini offrirono di integrarsi con l'Italia, dando un'opportunità unica di mondializzazione ante litteram ad un Paese che aveva già rifiutato il canale di Suez in condominio con l'Inghilterra. Si pensi quindi a quanto sono radicati i legami con il Sud America, principalmente con l'Argentina, ma anche con il Brasile, dove la lingua italiana è stata la seconda lingua, fino alla recente adozione ufficiale dello spagnolo, il Venezuela, il Perù, il Cile, con forti correnti di emigrazione dal Sud e dalla Liguria. Tuttavia l'instabilità politica ed economica di quei Paesi, liberati e indipendenti da almeno 70 anni prima dell'Italia, la forte influenza commerciale Nord Americana, la creazione della UE e la protezione agro-industriale che ne è seguita, più recentemente l'attiva politica finanziaria ed economica spagnola, hanno fatto sì che le correnti effettive di traffici e investimenti non ci vedono come un secolo fa al primo posto. Nonostante tutto, date le forti affinità culturali, le grandi imprese italiane sono presenti in Argentina e in Brasile, coinvolte in primo piano nella complessa logistica internazionale dei componenti e dei prodotti finiti del settore auto, così come in quello siderurgico. Più recentemente la Lombardia ha svolto un'intensa attività di politica commerciale verso il Brasile, concludendo accordi quadro per la creazione di migliaia di piccole imprese su modello brianzolo, unico possibile motore di occupazione in quel grande Paese.

I flussi attuali non sono confrontabili con quelli verso l'Europa, essendo circa un decimo in valore, e la recente entrata in un'ennesima crisi economica dell'Argentina non favorisce previsioni ottimistiche. Non si è riusciti fin qui a fare leva sull'eccezionale immagine di prestigio culturale, scientifico ed economico di cui godiamo in quei Paesi e i piani di sviluppo di volta in volta annunciati in occasione delle visite dei capi di Stato non si traducono poi in azioni concrete e durature. E' chiaro come sarebbero di nostro primario interesse accordi trasversali tra UE e Mercosur, che avanzano con difficoltà, sempre per la famosa protezione sui prodotti tipici di quelle aree, che ha molto ostacolato il loro sviluppo economico. Anche sulle correnti immigrazione in Italia di tecnici qualificati di famiglie di origine italiana si potrebbe fare molto di più, ma si continua a chiedere manovali albanesi invece di ingegneri argentini: nel calcio c'è molta più attenzione.

Qui la modalità mare riprenderebbe i suoi spazi, anche se con i limiti di intermodalità terrestre di cui si è già parlato. Probabilmente anche su questa direttrice la globalizzazione lavorerà positivamente, anche se non con l'intensità dei flussi prevedibili da e verso l'Asia.

6. La direttrice verso Sud: Africa.

Negli ultimi dieci anni i flussi di merci verso l'Africa sono aumentati di oltre il 20%, nonostante tutte le difficoltà economiche e politiche di questo continente. In particolare il Nord Africa sta crescendo a ritmi non dissimili se no superiori all'Est Europeo, con PIL in crescita del 4-5% in tutti i Paesi che si affacciano sul Mediterraneo, con una popolazione complessiva di oltre 100 milioni di abitanti, ad età media molto giovane. In Tunisia ci sono almeno 1500 piccole imprese italiane delocalizzate, operanti nelle tecnologie tradizionali, conciarie, meccaniche, ricambistiche, e quindi si è attivato anche un traffico di reimportazione di semilavorati. In Egitto operano molti gruppi italiani nell'energia, nel tessile, nella chimica. Con Libia e Algeria esiste un tradizionale partenariato energetico e verso il Marocco flussi crescenti di interscambio, sostenuti anche dalle correnti di immigrazione che attivano piccoli commerci.

Molto di più si potrebbe fare con l'Africa, se iniziative di politica estera e commerciale all'altezza del potenziale dell'Italia Settentrionale fossero prese anche verso il Centro e il Sud del continente, che nonostante le forti iniziative USA in Sud Africa, continua a gravitare, senza molta rispondenza tranne che per la Francia, verso l'Europa.

Come per l'Asia Centrale, la logistica non può qui far da sola per la spinta solo spontanea dei traffici, ma deve essere preceduta da vaste visioni politiche, economiche e commerciali. Comunque l'Africa darà un importante contributo alla riapertura della direttrice verso Sud, indispensabile per un'ulteriore integrazione dell'Italia Settentrionale. Anche qui come per il Sud America, non si possono individuare potenze economiche leader in grado di aprire da sole la strada verso il Nord Italia.

7. Conclusioni.

Nelle imprese le strategie di sviluppo nascono solo da un ottimale interazione tra politiche di marketing e politiche logistiche, essendo la logistica spesso un arma di marketing strategico, dalla cui efficacia derivano conquiste di nuovi mercati, e non solo quindi rivestendo un ruolo ancillare rispetto alle scelte di prodotti e mercati.

A livello geo-strategico, se la tradizionale sequenza decisionale vorrebbe anteporre le scelte politiche, militari e commerciali allo sviluppo di reti logistiche di supporto, molto spesso la dotazione storica infrastrutturale e la cultura logistica degli operatori hanno condizionato scelte di integrazione, sviluppo di nuovi flussi commerciali e crescita economica, facendo premio anche sulle insufficienze di visione a livello politico.

POLIS ha cercato di sviluppare questa complessa tematica di interazione tra posizionamenti geopolitici e storici e nuovi e incalzanti cambiamenti globali geostrategici, con riferimento ai processi di integrazione globale-locale riguardanti l'Italia Settentrionale.

Si è messo in evidenza in particolare che se il processo di integrazione di questo territorio e della sua economia verso il Nord-Ovest è ormai in grado di autosostenersi e richiede solo aggiustamenti tecnico-infrastrutturali, se pur importanti, le direttrici storiche della romanità, verso Est, questa anche della grande Venezia, e verso Sud richiedono un ben diverso attivismo internazionale, integrato con tutte le sedi politiche, finanziarie e militari oggi già impegnate specialmente nella direttrice Est. Si è sottolineato il ruolo del network cinese internazionale come forza capace di agire nella stessa direzione dall'esterno verso il Nord Italia, mentre mancano analoghe capacità d'iniziativa nei Paesi del Sud, in America o in Africa.

Sono interlocutori diretti di queste riflessioni i decisori politici locali, italiani ed europei, che elaborano politiche estere, commerciali ed economiche, gli Stati Maggiori e i centri studi delle alleanze militari, le grandi multinazionali operanti nel settore energetico e nello specifico settore logistico.

Con essi Globus et Locus intende avviare un dialogo di confronto e stimolo su questi temi così determinanti per lo sviluppo futuro delle diverse aree economiche e per la crescita di effettivi processi di integrazione anche politica in grado di meglio governare gli automatismi della globalizzazione.