

INFRASTRUTTURE, LOGISTICA E INDUSTRIA: STRATEGIE ED AZIONI NELLA NUOVA GLOBALIZZAZIONE

Premessa

La pandemia prima e il conflitto russo-ucraino poi, hanno accelerato ulteriormente il cambio radicale degli assetti economico e commerciali internazionali, coinvolgendo anche il trasporto marittimo grazie al quale viene scambiato il 90% di beni del mondo.

I fenomeni che contraddistinguono questo radicale cambiamento nel rapporto tra sviluppo delle infrastrutture, ridefinizione delle catene del valore e della logistica integrata sono la regionalizzazione delle filiere industriali, l'aumento dei noli e il ritorno delle scorte, il reshoring/nearshoring, i fenomeni di integrazione, l'accorciamento delle catene logistiche, l'accelerazione della sostenibilità come valore e gli investimenti sulle infrastrutture digitali.

Oggi a causa dell'incertezza dovuta alla mancanza di beni disponibili, durante i ripetuti lockdown, alla maggiore difficoltà nel reperire i prodotti finiti e semilavorati, alle difficoltà logistiche di scambio di prodotti durante il periodo pandemico, all'impennata dei prezzi delle materie prime, nonché ai recenti accadimenti legati alle tensioni politiche, le grandi macroregioni del mondo tenderanno a scambiare merci sempre più all'interno dei grandi blocchi, implementando la spinta verso la regionalizzazione delle filiere.

Non è un caso, ad esempio, come testimonia il Centro Studi di Intesa San Paolo, che negli ultimi anni le rotte intraregionali sono aumentate e si prevede che continueranno a farlo raggiungendo alla fine del 2022 il 43,3% del totale.

Nel frattempo, la movimentazione dei container crescerà in tutte le aree ma nel Mediterraneo, in particolare, si registrerà la seconda migliore performance dopo il Sud Asia nei prossimi 5 anni.

Inoltre, la repentina impennata della domanda, verificatasi dopo i ripetuti lockdown nel mondo, affiancata da un rigoroso controllo della flotta, ha generato, in

ambito marittimo, un aumento delle tariffe dei noli senza precedenti, che ha inciso e incide sul livello dei prezzi dei beni.

Fino a quando il mercato non ritroverà in parte il suo equilibrio tra domanda e offerta, le tensioni saranno destinate a rimanere molto elevate, costringendo colossi come Amazon e Ikea, ma anche gli stessi spedizionieri, a trasformarsi in veri e propri armatori, noleggiando navi per aggirare i colli di bottiglia all'interno della supply chain, implementando quei fenomeni di integrazione di impresa che già da tempo caratterizzavano il sistema della logistica.

Gli obiettivi del corso

Le infrastrutture intersecano tutti questi fenomeni e ne rappresentano un anello chiave.

La resilienza di questo settore diventa, quindi, un elemento strategico da cui un Paese moderno non può prescindere.

L'Italia ha proprio in questo contesto e in questo momento storico, un posizionamento geografico di grande vantaggio perché può svolgere la funzione di ponte energetico e logistico tra Europa e Nord Africa.

Il Piano nazionale di ripresa e resilienza (Pnrr) va inquadrato proprio in questo contesto internazionale di ampio respiro e non solo in chiave nazionale.

Il Pnrr, difatti, offre le risorse per attuare questo disegno e per rilanciare il ruolo delle infrastrutture, leva e strumento indispensabili per rafforzare il tessuto industriale e produttivo italiano e migliorare le connessioni logistiche, in un contesto geopolitico che è radicalmente mutato in questi anni.

Il corso vuole proprio agevolare negli studenti la predisposizione ad un approccio multidisciplinare nel quale, muovendo dalla necessità di valutare l'impatto determinato dalla nuova ridefinizione degli equilibri tra infrastrutture, logistica e produzione industriale, si abituino a ragionare per analisi critiche e prospettive di scenario.

Non solo quindi saranno chiamati ad imparare e misurare la valutazione di impatto economico di un investimento sui territori, ma soprattutto dovranno misurarsi con la capacità di analizzare l'evoluzione che nel tempo quell'investimento determinerà sullo sviluppo di un determinato contesto, includendo azioni di marketing territoriale, imparando in che modo e con quali tempi si comunicano i progetti strategici, prevedendo strategie ed azioni per contrastare il dissenso verso la realizzazione di infrastrutture (si veda la recrudescenza del caso Nimby con il Tav in Val di Susa e il Tap in Puglia), includendo la capacità di prevedere strumenti correttivi in caso di difformità dell'esecuzione dal progetto originario.

Le modalità del corso

Attraverso esempi che spazieranno dalla geopolitica al sistema militare, dal mondo privato alle policy delle istituzioni pubbliche, gli studenti saranno in grado di capire in che modo un investimento in infrastrutture può generare valore per un territorio e per una comunità; quali sono le condizioni anche geopolitiche che ci sono dietro determinate scelte, considerando l'elemento che farà la differenza quando si ragiona in un'ottica di scenario, è la capacità di fare analisi generali per costruire ecosistemi di sviluppo e di innovazione.

L'infrastruttura, infatti, genera valore non in quanto opera ma perché determina e contribuisce alla ridefinizione dell'ecosistema nel suo senso più ampio. Per queste ragioni, l'infrastruttura, sia essa fisica che digitale, non solo diventa un presupposto accettabile, quanto uno strumento auspicabile per garantire la trasformazione complessiva di una comunità, come sta accadendo a Rotterdam con il Porto e a Zurigo con l'aeroporto, luoghi diventati veri e propri hub di innovazione, anche grazie all'utilizzo della blockchain nella sottoscrizione dei contratti di servizio.

Il corso, della durata di 12 ore, si svolgerà in modalità mista (aula e remoto) e prevedrà al termine un Project Work, che aiuterà gli studenti a consolidare le strategie e gli strumenti appresi a lezione.

Il giudizio sul PW si caratterizzerà in base all'innovazione del tema proposto, all'approfondimento dell'analisi, alla solidità della metodologia applicata e dall'approccio multidisciplinare che il team o il singolo studente andranno a presentare.