

***Mezzogiorno e (sotto)Sviluppo.  
Le questioni aperte. Alcune chiavi di lettura***

**di Antonio Corvino direttore generale OBI**

Il Mezzogiorno d'Italia ha agganciato la ripresa economica che sta caratterizzando l'intera Italia. Questo ci dicono i dati 2015/2016 sul V.A. del Mezzogiorno editi da OBI oltre alle previsioni da qui al 2025. La gran parte delle province delle regioni del Mezzogiorno evidenziano infatti tassi di crescita medi annui superiori a quelli che le hanno caratterizzate durante tutto il periodo pre-crisi (2000-2007).

È un fatto che ovviamente va considerato con senso critico e al riparo da ogni enfaticizzazione fuori luogo. Il dato va infatti inquadrato all'interno di un contesto consolidato di ritardi storici difficilmente recuperabili in assenza di una forte accelerazione dei processi e delle dinamiche esistenti. Le leve di accelerazione peraltro devono essere ricercate su più sponde non essendo sufficiente la sola incentivazione (sul piano degli investimenti e del costo del lavoro) del tessuto produttivo esistente. Fondamentali risulteranno, per accelerare la rincorsa del Mezzogiorno e ridurre il divario, le condizioni di competitività esterne alle imprese a cominciare dalla logistica per continuare con la fiscalità di vantaggio, la burocrazia ed i servizi.

Le province del Meridione evidenziano in questa fase una maggiore reattività rispetto alla gran parte delle province italiane le quali appaiono caratterizzate da tassi di crescita medi annui più in linea con quelli del periodo pre-crisi.

La rincorsa del Mezzogiorno è peraltro frenata anche dalla forte discontinuità territoriale dello sviluppo. Vi sono infatti sul territorio meridionale solo alcune aree fortemente industrializzate (l'area materana e melfese, l'area barese, i poli di Taranto, Brindisi, alcune aree del Napoletano e il comune di Gela dove l'incidenza del manifatturiero si attesta intorno o addirittura al di sopra del 20%). Il resto del territorio è segnato dalla prevalenza di aree i cui meccanismi di sviluppo sono rarefatti se non del tutto ostruiti (e dove l'incidenza del V.A. del manifatturiero è assai bassa e addirittura al di sotto del 10%).

Volendo rappresentare con una immagine metaforica questa situazione, il Mezzogiorno appare contrappuntato da diffuse macchie di arbusti più o meno lussureggianti cui si alternano, qua e là in maniera più o meno casuale, alcune presenze di alberi grandi e possenti talora contornati da vegetazione che trae la sua linfa dai primi, mentre mancano le foreste in grado di caratterizzare il territorio e di crescere autonomamente.

Nei decenni passati le politiche dello sviluppo, a cominciare da quelle di infrastrutturazione, hanno guardato soprattutto alle direttrici Adriatica e Tirrenica trascurando le dorsali interne soprattutto nelle regioni del Mezzogiorno dove ampie aree, dalla Campania alla Puglia sino alla Sicilia, sono sostanzialmente rimaste tagliate fuori dai grandi corridoi logistici.

L'attuale Piano Nazionale della Logistica ("connettere l'Italia"), che fissa l'obiettivo di riavviare la pianificazione del sistema logistico nazionale da tempo assente, contiene anche i presupposti per costruire un sistema logistico integrato (attraverso le Aree Logistiche Integrate, ALI) a servizio del Mezzogiorno, a supporto delle aree produttive di eccellenza ma anche dell'intero tessuto economico territoriale, dall'agricoltura, all'industria alla distribuzione pesantemente sin qui condizionato dall'inadeguatezza delle dotazioni infrastrutturali a disposizione. Gli indici di dotazione infrastrutturale delle province di Matera e Potenza, solo per fare un esempio, risultano tra i più bassi d'Italia.

Nella prospettiva aperta dal piano nazionale "connettere l'Italia" e dal piano meridionale delle ALI (Aree Logistiche Integrate), assume rilievo fondamentale per lo sviluppo del Mezzogiorno il passaggio dalle direttrici esterne (adriatica e tirrenica) alle dorsali interne.

Importanza strategica assumono in questo senso per tutto il Mezzogiorno la dorsale Bari – Napoli, la dorsale Taranto – Salerno e la dorsale dello Stretto (calabro-sicula).

La popolazione residente lungo le tre dorsali interne raggiunge i quasi 15 milioni di abitanti a cui si aggiungono oltre 1 milione di imprese attive sul territorio ed alcune importanti infrastrutture logistiche già presenti ma spesso poco valorizzate come i porti di Taranto e di Gioia Tauro accanto ai porti di Napoli e Salerno sul Tirreno e di Bari, Brindisi e Manfredonia sull'Adriatico, oltre ai porti siciliani.

La costituzione di Zone Economiche Speciali (ZES) che includano i corridoi logistici delle dorsali sopracitate (e che sono in grado di garantire un ampio sistema di domanda ed offerta espressa dai territori retro portuali) favorirebbe lo sviluppo logistico ed economico dell'intero Mezzogiorno e quindi dell'intera Italia.

Le dorsali interne sosterebbero, dal canto loro, anche la crescita delle due direttrici che si estendono lungo l'Adriatico ed il Tirreno costituendo un unico, ed efficiente, grande sistema produttivo-logistico integrato nazionale indispensabile a garantire la competitività dell'intero sistema Italia di fronte alle sfide del 21° secolo.