

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

*Di Antonio Corvino  
Direttore generale  
Osservatorio Banche – Imprese di Economia e Finanza*

### **Premessa**

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 in questa fase una maggiore reattività rispetto alla gran parte delle province italiane, presentando tassi di crescita medi annui superiori a quelli che le hanno caratterizzate durante tutto il periodo pre-crisi (2000-2007), mentre il resto delle province italiane sono caratterizzate da tassi di crescita medi annui più in linea con quelli del periodo pre-crisi. 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 .

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 , 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%).

### **Gli acceleratori**

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 e la diffusione della 4° rivoluzione industriale.

La costituzione di Zone Economiche Speciali (ZES) che includano i corridoi logistici in grado di garantire un ampio sistema di domanda ed offerta espressa dai territori retro portuali, favorirebbe lo sviluppo economico dell'intero Mezzogiorno e quindi dell'intera Italia, creando le condizioni per attrarre importanti investimenti esterni.

### **Gli strumenti**

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 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.

Un altro strumento fondamentale è il Masterplan per il Sud, con la sua ingente dotazione finanziaria (98 Miliardi fino al 2023), rinveniente dai Fondi FESR e FSE 2014-2020, dai Programmi Complementari e dal Fondo di Sviluppo e Coesione, in grado di stimolare gli investimenti produttivi orientati alle infrastrutture, allo sviluppo economico, ed alla tutela dell'ambiente.

Infine vi sono i contratti di programma stipulati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con l'ANAS e con RFI, che hanno l'obiettivo da un lato di conservare e potenziare il patrimonio stradale (con interventi di manutenzione straordinaria, completamento degli itinerari e realizzazione di nuove opere) e dall'altro a favorire il passaggio dal trasporto merci su gomma al ferro (attraverso interventi sulle reti regionali e locali in favore degli spostamenti pendolari. Utilizzo di tecnologie di ultima generazione sui treni, nelle stazioni e lungo le linee, per garantire qualità, comodità e sicurezza per i viaggiatori e infine rapidità nei collegamenti).

### **Le strategie dello sviluppo: le dorsali interne**

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.

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.

Le dorsali interne del Mezzogiorno (la dorsale Bari – Napoli, la dorsale Taranto – Salerno e la dorsale dello Stretto (calabro-sicula)) assumono oggi un'importanza strategica nelle strategie di sviluppo.

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.

Le dorsali interne sosterranno, 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.

### **Conclusioni**

La programmazione dei Fondi UE 2020-2025 non sarà scontata. Il bilancio comunitario scontrerà una significativa contrazione delle risorse disponibili a seguito della Brexit, mentre d'altra parte sarà gravato sugli impegni dal lato delle migrazioni, pertanto è facile immaginare che le risorse disponibili per il Mezzogiorno saranno sicuramente inferiori.

Sono diversi gli scenari ipotizzabili e comunque richiederanno una capacità d'interlocuzione molto forte per salvaguardare il Sud da cui scaturisce l'importanza che andranno ad assumere per il Sud il ritorno della finanza ordinaria nazionale e quindi l'applicazione della norma degli investimenti rapportati alla popolazione e l'avvio di una efficace razionalizzazione della spesa ordinaria (costi standard) che liberi risorse nuove da destinare allo sviluppo, senza dimenticare la richiesta delle regioni settentrionali di gestire direttamente le competenze di cui all'art 116/115 della Costituzione, in conseguenza dei recenti referendum in Lombardia e Veneto.