

SUD - PROGETTI PER RIPARTIRE

Gli indicatori economici ci segnalano, al netto del Covid-19, un calo del PIL nel Mezzogiorno del 6% negli ultimi 10 anni a fronte di una crescita del paese del 2,4% e di una media europea dell'11,7%.

Purtroppo l'evidente marginalizzazione del Sud del Paese è testimoniata, da alcune cifre drammatiche che citiamo a titolo esemplificativo e non esaustivo:

- Tasso di disoccupazione al 18% che continua a crescere;
- Percentuale di NEET (non occupati nè in formazione) al 33% contro il 22% del resto del paese;
- Costo del denaro per le aziende del Mezzogiorno è del 50% più alto rispetto al resto del paese;
- Emigrazione in aumento. Le ultime rilevazioni ci raccontano di una ripresa dell'emigrazione che ha superato 2 mln di unità totali con un saldo negativo per il sud di oltre 850.000 unità . Ciò che è più grave: quasi 500.000 degli emigrati sono giovani al di sotto dei 35 anni mentre oltre 133.000 sono i laureati che hanno lasciato il sud avviando un processo che rischia di diventare una vera e propria desertificazione.

Non c'è più tempo per le buone intenzioni e per i proclami: bisogna agire e agire senza indugio.

L'evidente carenza infrastrutturale è uno dei maggiori freni a qualsiasi politica di sviluppo.

Occorre ripensare integralmente alle infrastrutture in una logica di vera e propria politica industriale. Intervenire vuol dire innanzitutto dotare i territori delle basilari infrastrutture degne di questo nome in un paese economicamente avanzato. Non crediamo sia necessaria un'analisi specifica per decidere se i cittadini e le imprese di una parte del Paese debbano poter disporre degli stessi diritti e delle stesse opportunità dei loro connazionali residenti in altre aree. Solo operando in maniera determinata si riuscirà a capovolgere la logica che ha visto, ad esempio, il Gruppo Ferrovie tagliare del 29% gli investimenti al Sud, vale a dire il doppio rispetto al 15% dei tagli a livello nazionale (dati 2018).

Quello delle dotazioni infrastrutturali generali, tuttavia, è solo un punto di partenza sul quale innestare una serie di progetti specifici che vanno individuati secondo una nuova logica: non più "shopping list" presentate dalle singole comunità/istituzioni territoriali, slegate da una visione di insieme e spesso figlie di una ricerca di consenso elettorale, ma piani industriali, concertati con tutte le forze "pensanti" del territorio (logistica, manifattura, ricerca), che individuino percorsi di sviluppo con obiettivi concreti e misurabili, partendo inizialmente da ciò che esiste e può crescere e spaziando verso le numerose potenzialità inesprese dei territori meridionali.

Eppure, per ogni euro investito al Sud si genera valore aggiunto per l'intero paese pari a 1,30 euro, 0,30 euro dei quali a beneficio diretto del Centro-Nord per effetto dei consumi.

Pertanto, investire al Sud non è solo un atto dovuto nel rispetto delle pari opportunità di tutti i cittadini garantito dalla Carta Costituzionale, è anche una maniera proficua per far crescere tutto il Paese partendo da sud.

Occorre puntare sulle risorse del Mezzogiorno: export di prodotti e turismo (che altro non è se non export del territorio); le cifre ci dicono che l'export del Sud è cresciuto del 52% (contro il 45% del Paese) mostrando vitalità e potenzialità che non potranno essere espresse (non creando perciò sviluppo ed occupazione) in mancanza di un piano generale che, come chiaramente indicato dall'UE, utilizzi i fondi Next Generation per rendere accessibile il Sud.

Questo è il tema principale: raggiungere il sud e spostarsi dal sud, per persone e merci, è estremamente complicato, poco competitivo economicamente, spesso addirittura impossibile.

Quali le linee principali di intervento?

Ferrovie: Alta Velocità e treni merci europei non solo sulla Na/Ba il cui completamento a quanto si legge è ulteriormente slittato a causa di impedimenti burocratici e probabile modifica del tracciato originario, ma anche sul proseguimento da Salerno in giù. IL PNRR prevede interventi limitati solo ad alcuni lotti. L'adeguamento dei tracciati ferroviari non può non tenere conto dell'esigenza di assicurare la completa continuità territoriale (Ponte sullo Stretto).

Tuttavia l'investimento in AV/AC a sud di Salerno, sulla intera dorsale adriatica ed in Sicilia non possono essere subordinati alla realizzazione

del ponte stesso che deve essere il raccordo finale di un investimento che non può attendere oltre.

Non accettare come giustificazione "*una debole domanda da parte del mercato*" per spiegare la mancanza di investimenti in linee, stazioni e nuovi scali ferroviari. La domanda di un trasporto efficiente cresce quando tale trasporto esiste e viene via via reso disponibile, mentre è chiaro che in assenza di diverse e più competitive opportunità i cittadini si indirizzano verso l'unica opzione esistente: trasporto su gomma, e con mezzi privati (più costosi e più impattanti dal punto di vista ambientale).

Trasporto aereo: fino allo scoppio della pandemia il Sud del Paese mostrava un più che significativo trend di crescita nei flussi turistici malgrado la citata carenza di infrastrutture. Se il turismo è un *asset* su cui puntare occorre che i turisti possano arrivare facilmente nelle mete dei flussi internazionali. Quindi aeroporti moderni e collegamenti rapidi ed efficienti tra aeroporti e mete turistiche. Si tenga presente, tra l'altro, che al momento oltre il 50% dei voli verso gli aeroporti del sud sono di tipo *low cost*.

Non va trascurato un altro enorme problema: il trasporto aereo di merci da/verso i territori del Mezzogiorno, oggi si svolge esclusivamente attraverso gli aeroporti di Roma e Milano, cosa che si traduce ancora una volta in maggiori costi legati al trasferimento interno e in un maggiore impatto ambientale posto che tali trasferimenti si svolgono su gomma in assenza di altra opzione.

Viabilità: lo stato delle infrastrutture esistenti è frequentemente indecoroso, la manutenzione carente, i nuovi progetti pressochè inesistenti. Eppure, la rete stradale del sud meno congestionata, potrebbe essere l'ideale laboratorio per testare il nuovo approccio all'utilizzo delle inuove nfrastutture autostradali (c.d. "*smart road*")

Porti: i porti del Mezzogiorno valgono il 41% dell'intero interscambio nazionale merci via mare. Ad esclusione di Gioia Tauro nessuno di essi è interconnesso alla rete ferroviaria, meno che mai a quella AV/AC visto che neanche esiste, se non nei dintorni tra Napoli e Salerno. Quella di indirizzare i porti verso una vocazione turistica e mediterranea è una visione miope e lontana dalla realtà. Non è infatti la collocazione sulla carta geografica che conferisce ruoli e vocazioni agli scali marittimi; piuttosto, sono i sistemi manifatturieri presenti nelle rispettive "*catchment areas*", attraverso la loro domanda di servizi logistici da/verso determinate aree del globo, a indirizzare le scelte.

Non ha alcun senso parlare di "*vocazione mediterranea*" dei porti del Mezzogiorno quando la quota di import ed export di merci da/per il bacino del mediterraneo è esigua mentre i principali Partners commerciali del Mezzogiorno sono USA e Germania per l'export e Cina/Sud-Est asiatico per l'import.

Va dunque tenuto ben presente che le infrastrutture rappresentano lo strumento con il quale la logistica risponde alla domanda di servizi del settore manifatturiero.

Ciò che occorre sono porti moderni, efficienti, con elevato livello di informatizzazione e rimozione di vincoli burocratici anacronistici, con capacità direttamente proporzionali alle esigenze del territorio ed agli obiettivi di crescita prospettati. Inutile a nostro parere effettuare investimenti per "megaporti" che determinano una sovracapacità la cui sola conseguenza è il travaso di flussi tra porti vicini, impoverendo inevitabilmente i porti stessi a solo vantaggio dei grossi gruppi armatoriali dai quali il commercio mondiale oramai dipende.

Infine va attentamente considerata che invece in chiave di funzione hub i porti del mezzogiorno, allorchè connessi alla rete ferroviaria AV/AC potrebbero, in virtù della loro posizione geografica (che in quel caso sarebbe sì un evidente plus), costituire dei validi gate-in europei per l'ingente flusso di merci provenienti da Suez: è dimostrabile che, infatti, sbarcare i carichi ad esempio a Gioia Tauro per successivo inoltro ferroviario verso nord avrebbe i seguenti effetti combinati :

- Riduzione dei tempi di navigazione e di transit time delle merci —> riduzione del costo di trasporto;
- Riduzione dei consumi di carburante —> riduzione dei costi di trasporto e riduzione delle emissioni di CO₂, cosa questa in linea con gli obiettivi di UE;
- Intercettando i flussi che oggi, pur diretti nel nostro Paese, sbarcano negli scali nord-europei, si porterebbe valore aggiunto al Paese mentre l'erario incasserebbe una quota enorme di dazi doganali che oggi vengono incamerati da paesi come Olanda e Belgio .

RILIEVI AI PRINCIPI DEL PNRR

Il piano prevede finanziamenti in favore di opere già in corso e spesso già finanziate. Reali opere sono prevalentemente se non esclusivamente nelle aree del centronord del paese per cui tale criterio di

assegnazione ripropone l'odioso meccanismo della "spesa storica" (=finanziamento prioritariamente laddove già esistono strutture) che è alla base dello squilibrio attuale del Paese in tutti i settori. Tale meccanismo, inoltre, non risponde alle direttive UE sull'annullamento del gap che, è bene ricordarlo, è l'obiettivo e la ragione per i quali all'Italia sono stati assegnati circa 50 mld di euro in più rispetto al previsto. L'utilizzo dei fondi Next Generation per opere già finanziate libererà risorse inizialmente già previste per quelle stesse opere attraverso altri strumenti: quei "risparmi" vanno investiti nelle aree dove c'è maggiormente bisogno di colmare il gap.

ZES

Lo strumento, così com'è concepito oggi (credito d'imposta), non è evidentemente sufficiente ad attrarre gli sperati investimenti. Cosa richiedono i grossi gruppi per attestare nuovi siti produttivi nella aree del mezzogiorno a ridosso dei nodi logistici?

Sburocratizzazione: interfacciarsi con un'unica Authority, con procedure amministrative snelle e dalla tempistica certa. Senza ciò, ce lo dicono i fatti, le ZES resteranno una illusione.

Quanto sopra rappresenta, a nostro parere, il livello minimo di intervento sul quale potranno innestarsi ulteriori progetti che, per un reale successo, devono necessariamente prevedere un'azione congiunta del mondo manifatturiero, logistico, della ricerca e delle istituzioni.