

Questi ingredienti, che attengono appunto al contesto, non sono tuttavia risultati sufficienti ad attivare un processo di crescita del Mezzogiorno, perché, soprattutto nel passato, è mancato il formidabile collante rappresentato dal capitale di relazione, con la debole presenza di sistemi di fiducia sociale, largamente suppliti da fenomeni di famiglia allargata. L'esistenza di un sistema di sussidi basato su fenomeni di larga intermediazione ha poi, sotto molti versi, agito per diluire (e comunque rallentare) la spinta al cambiamento.

Se nel passato il territorio non ha svolto la sua funzione aggregante, le vicende degli ultimi anni contengono un ritrovato segnale di fiducia. La crescita dell'associazionismo, il rinnovato ruolo propulsivo assunto dai Comuni (e da una nuova classe politica e dirigente), fulcro del modello adriatico di sviluppo, la persistenza del tessuto di relazioni economiche ed istituzionali che si è accompagnata, pur in presenza di diverse limitazioni, alla stagione dei Patti territoriali, rappresentano uno scenario di opportunità per singole imprese e settori, ma anche e soprattutto per le aggregazioni di impresa e le cluster territoriali.

I principali fenomeni di ammodernamento dei contesti produttivi meridionali sono infatti, partiti dagli aspetti di vivacità del territorio e si concentrano nelle aree in cui più densi (e relativamente consolidati) appaiono i fenomeni di relazionalità economica, ma anche (e soprattutto) sociale. Da qui l'esigenza (e sotto molti versi l'urgenza) di concepire gli interventi per lo sviluppo del tessuto produttivo del Mezzogiorno alla stregua di interventi integrati per la crescita dei sistemi produttivi locali, valorizzando il (ed agendo per lo sviluppo del) capitale di fiducia e di relazione.

Sistemi Locali di Sviluppo

Punti di forza	Punti di debolezza
Crescita della propensione al rischio, all'imprenditorialità e più in generale al lavoro autonomo. Crescente proiezione internazionale delle imprese. Elevata differenziazione e diversificazione delle vocazioni produttive. Presenza di sistemi locali efficienti e di imprese eccellenti in grado di agire da modello (e stimolo) per la crescita del tessuto produttivo. Crescente disponibilità a creare relazioni fiduciarie e a sviluppare capitale relazionale tra attori privati e pubblici (vedi esperienza dei Patti territoriali). Ampio patrimonio naturale e storico-culturale. Ambiente favorevole alla diffusione di produzioni eco-compatibili. Esistenza di nuclei e di segmenti di filiere produttive nel campo delle attività culturali di antica tradizione e dotati di ampi mercati effettivi e potenziali, in particolare nelle attività artigianali legate al restauro dei monumenti e nelle attività e produzioni musicali, teatrali, editoriali, soprattutto nelle aree urbane. Snodo strategico per il Mediterraneo.	Densità imprenditoriale inferiore a quella media del Paese. Relativamente bassa apertura delle piccole e medie imprese ai mercati più ampi. Bassa propensione all'investimento in innovazione da parte delle imprese e significativa arretratezza tecnologica. Alta presenza di attività sommerse e marginalità del lavoro e dell'imprenditoria femminile Deboli integrazioni di filiera e forte presenza di imprese isolate, che non si giovano di economie di agglomerazione. Rilevanti carenze infrastrutturali e di servizi di supporto alle imprese e scarsa efficienza della pubblica amministrazione, con specifico riferimento agli adempimenti che influiscono sulle scelte di localizzazione. Scarse competenze del sistema finanziario nel corrispondere alle esigenze finanziarie delle imprese. Marginalizzazione del comparto turistico meridionale rispetto ai grandi circuiti del turismo mondiale e scarsità quali-quantitativa dell'offerta di ricettività turistica nel Sud. Bassa valorizzazione commerciale delle produzioni agricole.
Opportunità	Rischi
Potenzialità di crescita dell'area del Mediterraneo e i conseguenti vantaggi localizzativi per il Sud. Aumento della domanda di prodotti tipici, personalizzati e a basso impatto ambientale, in particolare nei segmenti più alti dei mercati mondiali. Capacità dei moderni circuiti commerciali di trainare produzioni artigianali e locali Potenzialità di sviluppo nell'agriturismo Forti opportunità di sviluppo del settore turistico a livello mondiale. Potenzialità di sviluppo nel turismo archeologico-culturale. Crescita della politica di cooperazione mediterranea, in particolare nel campo dei servizi per l'agroindustria. Disponibilità di tecnologie dell'informazione e della comunicazione Crescente disponibilità verso condizioni lavorative flessibili. Opportunità di sviluppo degli assetti produttivi e tecnologici, in connessione con l'orientamento delle politiche comunitarie e nazionali alla sostenibilità ambientale.	Aumento di attrattività di altre aree rispetto ai sistemi territoriali del Mezzogiorno. Difficoltà delle produzioni tipiche locali a inserirsi nei circuiti di commercializzazione nazionale ed internazionale. Difficoltà di adeguamento agli standard di certificazione di qualità e di natura ambientale Concorrenza internazionale molto più aggressiva specie da parte dei paesi dell'Est e in genere a basso costo del lavoro. Elevati standard nelle economie esterne a supporto delle imprese in altre aree fortemente competitive. Perdita di importanza del settore primario nella filiera agro-alimentare. Perdite di mercato derivanti da processi produttivi non in linea con l'utilizzo delle migliori tecnologie anche dal punto di vista ambientale.

Le città

Il sistema urbano del Mezzogiorno presenta una situazione di ritardo che costituisce un fattore di debolezza nello sviluppo dell'intero territorio. Il sistema urbano rappresenta infatti l'infrastruttura portante dello sviluppo regionale: le città metropolitane come sede delle funzioni più avanzate e nodo di accesso alle reti materiali e immateriali internazionali; le città medie e medio-piccole come sede di servizi e funzioni a sostegno dello sviluppo locale. I ritardi del sistema urbano sono tuttavia a loro volta legati alle caratteristiche dello sviluppo: l'arretratezza del sistema economico meridionale giustifica una struttura urbana poco articolata, con uno scarso sviluppo dei centri di medie e medio-piccole dimensioni e una situazione di degrado ambientale, territoriale, sociale nelle aree metropolitane.

La situazione è ben rappresentata dall'analisi dei dati quantitativi disponibili, basata sul confronto tra indicatori economici, sociali, infrastrutturali e ambientali delle province¹⁹ del Sud e del Centro-Nord, distinguendo tra città metropolitane e città medie e medio-piccole.

Le città metropolitane del Mezzogiorno²⁰, potenziali centri dell'innovazione economica e sociale, denotano una situazione economica, sociale, ambientale molto critica, nonostante alcune città (si pensi a Napoli e Catania) abbiano mostrato negli ultimi anni segnali di vitalità e rinascita culturale che hanno determinato un'attrazione di flussi turistici nazionali e internazionali.

Per quanto riguarda gli indicatori economici, tutte le variabili di attività e benessere materiale (reddito pro-capite, depositi bancari, disponibilità di abitazioni, spirito imprenditoriale e nuove imprese, numero iscritti alle liste di collocamento in percentuale sulla popolazione residente) confermano la debolezza delle grandi aree metropolitane che presentano in assoluto i valori più bassi rispetto alla media nazionale.

Anche gli indicatori sociali confermano la situazione di crisi. I dati sulla dotazione di posti letto di strutture sanitarie mostrano per le città metropolitane del Mezzogiorno valori inferiori anche rispetto agli altri capoluoghi di provincia meridionali. I servizi per il tempo libero e la cultura si confermano inadeguati: per quanto riguarda il numero di sale cinematografiche, di strutture sportive e di librerie, Napoli, Palermo, Cagliari, Messina riportano valori inferiori sia rispetto alla media nazionale, sia rispetto alle altre città del Mezzogiorno. Né sono confortanti i livelli di inquinamento e di congestione: le città del Mezzogiorno presentano i valori più negativi relativi alla qualità dell'ambiente urbano²¹. Messina, Palermo, Napoli e Cagliari sono tra le aree con la situazione più critica. Napoli è, peraltro, la città con la densità demografica più elevata in Italia con 2.661,9 abitanti per kmq. contro una media nazionale di 191,1 abitanti per kmq.

Aggravano la situazione i dati relativi alle condizioni di legalità (rapine in banca, furti negli appartamenti, numero di minori denunciati, truffe e microcriminalità): Napoli, Bari, Catania e Palermo si distinguono per i valori più allarmanti.

¹⁹ L'analisi che segue è stata effettuata con riferimento a dati provinciali, di fonti varie (Confindustria, Banca d'Italia, Istituto Tagliacarne, Legambiente), in assenza di dati omogenei e aggiornati a livello di comune capoluogo o di area metropolitana. Tuttavia, i risultati che emergono a livello di provincia sono fortemente rappresentativi delle carenze (sottodotazione) riscontrabili per capoluoghi di provincia, soprattutto per le aree metropolitane.

²⁰ Napoli, Palermo, Messina, Catania, Bari, Cagliari

²¹ Indice sintetico Legambiente sull'ecosistema urbano; dati 1998

Più favorevole, almeno per Napoli e Bari, la dotazione infrastrutturale²², soprattutto per quanto riguarda i trasporti.

Nell'ambito delle *città medie*²³ e *medio-piccole*²⁴ la situazione appare più articolata. Da una lettura degli indicatori di benessere, di dotazione di servizi e di altri dati sulla qualità della vita in generale, risulta un quadro non omogeneo, in cui emergono situazioni di debolezza, ma anche importanti segnali di dinamismo.

Si ritrovano da un lato, situazioni critiche legate a precarietà del quadro economico e condizioni di carenza di infrastrutture e servizi e, dall'altro, segnali di vitalità che testimoniano uno sforzo inteso ad allargare e a modernizzare il sistema economico locale, confermato dal miglioramento delle condizioni di benessere individuale segnalato dall'aumento del reddito annuo pro-capite e la crescita relativa dei depositi bancari pro-capite.

I dati più significativi per le aree che fanno riferimento a capoluoghi di dimensioni medie e medio-piccole riguardano la diffusione di imprenditorialità, che denota il loro maggiore dinamismo rispetto alle aree metropolitane.

Un quadro disomogeneo si mostra anche per le condizioni di legalità: se le città del Molise e della Basilicata presentano una situazione poco preoccupante sul fronte dell'ordine pubblico, si evidenziano livelli di estremo disagio sociale e di criminalità allarmanti per le città medie e medio-piccole calabresi, campane e siciliane che riportano una percentuale di omicidi superiore alla media nazionale.

In sintesi, l'analisi mostra una situazione di grave difficoltà delle metropoli meridionali, che non presentano ancora quelle condizioni minime di qualità urbana, a partire dalle quali è possibile attrarre capitali e lavoro specializzato e ospitare funzioni rare. Al tempo stesso, vengono evidenziate situazioni di dinamismo delle aree che gravitano su centri urbani di medie e piccole dimensioni. Nelle aree a maggiore dinamismo imprenditoriale, le città di riferimento si candidano ad essere poli urbani trainanti dello sviluppo, ma come tali devono potenziare le proprie funzioni urbane, puntando sull'aumento della dotazione di infrastrutture e di servizi alle imprese e alle persone.

Nonostante i recenti fenomeni di crescita della vitalità culturale e della coesione sociale mostrati sia da alcune città metropolitane che da città di minori dimensioni, il disagio sociale è tuttavia fenomeno caratterizzante il sistema urbano del Mezzogiorno. Le forme del disagio e della emarginazione nel Mezzogiorno sono però diverse rispetto al Centro-Nord, in quanto più rilevanti appaiono i legami con la povertà e con le condizioni di contesto sociale e culturale²⁵.

La scarsa qualità della vita nelle aree urbane - l'ambiente urbano degradato (abusivismo, mancanza di infrastrutture primarie, scarsa disponibilità di servizi di base), la mancanza di spazi di aggregazione, comportamenti illegali diffusi - costituisce elemento di accentuazione e riproduzione del disagio.

²² Istituto Tagliacarne, 1998

²³ Le città medie del Mezzogiorno, capoluoghi di provincia che hanno tra 100.000 e 200.000 abitanti sono: Taranto, Reggio Calabria, Foggia, Salerno, Siracusa, Sassari, Lecce

²⁴ Le città medio-piccole, capoluoghi di provincia con meno di 100.000 abitanti sono: Catanzaro, Brindisi, Cosenza, Trapani, Caserta, Potenza, Ragusa, Benevento, Caltanissetta, Crotone, Agrigento, Avellino, Matera, Teramo, Campobasso, Nuoro, Vibo Valentia, Oristano, Enna, Isernia.

²⁵ Per una analisi più dettagliata della situazione del disagio sociale nel Mezzogiorno, si rimanda al paragrafo 1.1.5

A fronte dell'emergere di nuove forme di emarginazione e di crescente disagio sociale, l'esigenza di una offerta più ampia, più efficiente e più qualificata di servizi alla persona e alla comunità non viene percepita dai potenziali utenti. Quando è espressa, come nel caso dei servizi alla persona, viene soddisfatta in modo informale (attività di cura interne alla famiglia) o irregolare. La necessità di elevare gli standard di qualità della vita, di alimentare la coesione sociale, di favorire l'inclusione porta ad individuare nel rafforzamento dell'offerta di servizi alla persona, sia da parte del settore pubblico che di quello privato e del terzo settore, un'esigenza primaria.

Lo sviluppo dell'economia sociale presenta un'opportunità, anche in termini di creazione di posti di lavoro, che al Sud non è ancora stata adeguatamente valorizzata. Secondo dati del Dipartimento degli Affari Sociali, nel Mezzogiorno sono presenti 1130 cooperative sociali, che rappresentano appena il 24% del totale nazionale, con una carenza evidente in particolare in Campania, Calabria e Sardegna. Anche il volontariato, in particolare quello che opera nel campo del welfare, è distribuito in modo sbilanciato nel territorio nazionale, con situazioni di minor presenza in Campania, Calabria e Sicilia.

Nella tabella che segue si sintetizzano gli elementi principali dell'analisi dei punti di forza e di debolezza, delle opportunità e dei rischi del sistema urbano del Mezzogiorno. Tale analisi, che si riferisce indistintamente al sistema urbano del Mezzogiorno, non può considerarsi esaustiva dell'intera gamma delle caratteristiche presenti nelle singole città e deve essere letta alla luce delle differenziazioni esistenti tra le diverse città del Mezzogiorno, in particolare distinguendo tra città metropolitane e città di minori dimensioni.

L'analisi evidenzia fattori di debolezza, legati alla scarsa qualità urbana e alla mancanza di coesione sociale, ma anche fattori di forza legati ai segnali di eccellenza, alla vitalità culturale, alle risorse non utilizzate, che possono essere valorizzati per cogliere le significative opportunità determinate da processi di sviluppo a livello locale e globale che si offrono sia alle città di grandi che a quelle di medie dimensioni.

Città

Punti di forza	Punti di debolezza
Localizzazione delle città meridionali al centro del Mediterraneo e, in parte, di fronte ai Balcani e allo snodo di potenziali corridoi di trasporto transeuropeo. Segnali di vitalità e di rinascita culturale di molte città sia metropolitane che di medie dimensioni (Salerno, Palermo, Cosenza e Catania). Risorse ambientali e culturali da valorizzare a fini turistici, anche attraverso lo sviluppo dell'economia sociale. Vivacità dell'imprenditoria ricreativo-culturale. Centri di eccellenza post-universitaria in alcune città (Napoli, Catania, Bari, Lecce). Disponibilità di strutture e spazi dismessi o inutilizzati da recuperare e utilizzare come contenitori di iniziative produttive, terziarie, sociali, culturali. Rendita fondiaria urbana elevata, può costituire un canale di cofinanziamento privato dei progetti di riqualificazione urbana.	Scarsa qualità urbana (inquinamento, congestione, disordine e degrado urbano, mancanza di spazi di aggregazione), soprattutto nelle metropoli. Criminalità (in particolare nelle aree metropolitane e nelle aree tradizionali). Inadeguata dotazione di infrastrutture. Inefficienza della pubblica amministrazione locale nell'offerta di servizi alle imprese e ai cittadini. Amministrazioni locali poco sensibili alla domanda di servizi sociali. Scarsa presenza di cittadini e di imprese straniere. Scarsi collegamenti con altre città. Problemi di spopolamento e degrado delle aree culturali e storiche nei piccoli centri.
Opportunità	Rischi
Opportunità offerte dallo sviluppo dell'economia sociale in termini di maggiore coesione sociale, nuova occupazione, pari opportunità. Opportunità offerte dall'elezione diretta del sindaco, in termini di maggiore stabilità politica e leadership. Nuove opportunità per le metropoli del Mezzogiorno nell'ambito del sistema di relazioni internazionali, con capacità di erogare servizi di rango superiore. Fenomeni di dinamismo imprenditoriale di alcune aree e nuove opportunità per le città di medie dimensioni di sviluppare funzioni urbane a sostegno di tali processi. Presenza di bisogni sociali non soddisfatti da un'offerta organizzata. Opportunità offerte dalle nuove tecnologie (telelavoro, teleassistenza) che consentono uno sviluppo territoriale più equilibrato.	"Effetto tunnel": tendenza degli investitori a concentrarsi nei nodi delle grandi reti infrastrutturali, trascurando le aree intermedie. Concorrenza di altre città europee nell'attrazione di investimenti. Rischi connessi ad uno sviluppo del terzo settore eccessivamente dipendente da finanziamenti pubblici e da meccanismi poco trasparenti di affidamento dei servizi. Marginalizzazione nei processi di agglomerazione territoriale del terziario

Le reti e i nodi di servizio

La disponibilità di infrastrutture di collegamento, l'accesso e la gestione dei flussi informativi, la garanzia derivante da condizioni di sicurezza appaiono elementi caratterizzanti delle economie sviluppate e dei modelli sociali di successo. Infatti:

- la rapidità, l'efficienza e l'economicità dell'accesso alle risorse del territorio e della comunicazione materiale ed immateriale sono elementi determinanti per lo sviluppo economico territoriale e per una migliore accessibilità ai servizi;
- la sicurezza e le condizioni di piena legalità sono elementi di cui vengono ormai largamente riconosciute le relazioni con le possibilità di crescita del territorio²⁶;
- i collegamenti immateriali sono necessari alla costruzione di nessi operativi stabili con le altre aree d'interesse economico e culturale.

Ragionare in termini di reti e nodi di servizi è naturale nell'ambito delle politiche per lo sviluppo dei trasporti e delle telecomunicazioni; è sempre più fondamentale anche nel settore della sicurezza dove per garantire ordine e condizioni di contesto favorevoli alla vita associata è necessario ricorrere alle moderne tecnologie che consentono di aggiungere al presidio fisico del contesto locale la conoscenza delle interrelazioni tra questo e l'esterno.

Pur identificando nell'ambito delle reti una situazione generale, per quanto riguarda la dotazione strutturale, non meno preoccupante rispetto ad altri settori, le analisi SWOT presentate in questo paragrafo delineano un quadro disomogeneo. Nei trasporti esistono ancora vincoli e strozzature determinanti, dalla cui rimozione dipendono in modo consistente le possibilità di successo di altre politiche. Nelle telecomunicazioni e nella sicurezza è necessario realizzare compiutamente l'adeguamento tecnologico dei servizi offerti; nel primo settore il raggiungimento di tale obiettivo è minacciato dalla debolezza della domanda che non incentiva gli operatori a investire nell'area; nel secondo imposto dal forte radicamento della criminalità che richiede uno sforzo quantitativo e qualitativo superiore al resto del Paese da parte delle Forze dell'Ordine.

In tale contesto, assume un peso non irrilevante il tema delle infrastrutture: in generale per il Mezzogiorno ancora inadeguate non solo in termini quantitativi ma anche e soprattutto in termini di qualità dei servizi che esse generano. Secondo le rilevazioni della Confindustria, nel 1997, posta pari a 100 la media nazionale, l'indice di infrastrutturazione economica nel Mezzogiorno è pari a 59,3 (di poco minore è invece lo squilibrio a svantaggio del Mezzogiorno per le infrastrutture sociali, in cui l'indice è pari a 66,7). All'interno delle infrastrutture economiche, l'indice di dotazione del Mezzogiorno (sempre ponendo pari a 100

²⁶ Il Rapporto SVIMEZ 1999 nota come "a quasi venti anni di distanza dai primi studi specialistici sul tema, un documento ufficiale del Ministero del Tesoro, il Documento di Programmazione Economico-Finanziaria 1999-2001, accenna in un suo paragrafo, per la prima volta nella tradizione dei rapporti governativi sullo stato dell'economia italiana, al legame tra criminalità e crescita economica, con particolare riferimento al Mezzogiorno. Per giustificare e motivare gli interventi sul tessuto civile, viene tracciato un sintetico modello di analisi del legame ricordato. In questo modello, la criminalità organizzata costituisce un "soggetto di prelievo parallelo" titolare di un proprio sistema impositivo, che tende a colpire i soggetti economici sostituendo imprenditoria sana con imprenditoria criminale. L'esistenza di un sistema impositivo mafioso si traduce in un carico fiscale più elevato per la collettività nazionale e nella compressione delle risorse disponibili per le imprese, indotte a loro volta a comportamenti elusivi nei confronti dell'amministrazione pubblica".

la media nazionale) è di 80,4 per l'energia (113,4 per il Centro Nord) e di 76,5 per le comunicazioni (113,5 per il Centro Nord).

Se rimane controversa la natura del rapporto fra infrastrutture e sviluppo nel Mezzogiorno, ovvero il riconoscimento della piena capacità delle prime di indurre *tout-court* nuove dinamiche di crescita certamente la saldatura e l'innovazione del sistema delle reti e dei nodi nel Mezzogiorno costituisce un problema di rilevanza strategica in un contesto di attivazione di altre politiche di sviluppo.

Sia il sistema dei collegamenti materiali ed immateriali che il sistema della sicurezza hanno un ruolo essenziale nell'alimentare, sostenere e rafforzare i processi localizzativi di sviluppo. Migliori collegamenti sono infatti funzionali a superare la perifericità e la marginalizzazione di larga parte del territorio meridionale e dei sistemi produttivi e sociali, ed accrescendo con questo la competitività delle regioni meridionali. Legalità e sicurezza sono una pre condizione per garantire l'afflusso e la creazione di risorse per lo sviluppo, contribuendo anche ad accelerare i processi di recupero della fiducia sociale nel Mezzogiorno.

Gli elementi presentati nella tabella riportata a fine paragrafo intendono fornire un'immagine complessiva dei punti di forza, di debolezza, opportunità e rischi per lo sviluppo e il consolidamento delle reti e dei nodi di servizio.

Due aspetti emergono con particolare evidenza:

- l'importanza strategica che assume l'avvio rapido di un forte recupero di efficienza delle reti dei trasporti, sia per il turismo (sul quale sono riposte molte delle aspettative di sviluppo del Mezzogiorno) sia per le merci (e dunque per le prospettive dell'intero settore della produzione e commercializzazione di beni);
- la necessità di porre come determinante per il successo di ogni azione di sviluppo del territorio la Sicurezza, appunto, del territorio: la sicurezza attiene a quell'ordine di fattori sociali destinati, per loro intrinseca natura, a determinare effetti che vanno ben oltre l'ambito specifico di riferimento, imprimendo un impatto diretto al complesso di valori e percezioni che una comunità civile tende ad edificare intorno a se stessa.

In particolare, il problema della sicurezza personale, della difficile accessibilità di ampie aree del Mezzogiorno dall'esterno, la carenza nei collegamenti locali, oggi condizionano in grande misura l'entità e le caratteristiche del turismo che si rivolge al Sud: se il turismo è fortemente concentrato nella componente estiva, balneare e che utilizza l'autovettura quale mezzo di trasporto, ciò dipende molto dalle caratteristiche odierne dell'offerta turistica nel suo complesso. E' un prodotto turistico in parte ancora poco strutturato, rivolto al mercato interno e ancora troppo poco a quello internazionale, dove le ampie risorse disponibili sul territorio sono solo in parte valorizzate. Già in questa situazione, in stagione turistica il sistema dei trasporti disponibile al Sud (strade, treni, porti, aeroporti) si rivela per lunghi periodi fortemente inadeguato.

E' evidente che l'allargamento delle risorse valorizzabili anche a fini turistici, cui mira il PSM, richiede un mutamento radicale sotto il profilo della garanzia della sicurezza personale e che, coerentemente con la capacità di carico di ciascuna specifica area coinvolta, anche il sistema dei trasporti non solo venga adeguato per fare fronte alla crescita della domanda turistica attesa, ma possa esso stesso sostenerla e indirizzarla. Così sarà necessario, ad esempio, sostenere il turismo nautico attraverso l'offerta di porti turistici adeguati per entità e distribuzione; per il mercato turistico interno invece sarà necessario offrire servizi ferroviari di qualità sufficiente a rendere il loro utilizzo competitivo con l'uso dell'autovettura; per

competere sul mercato estero, sarà necessario garantire la piena integrazione del servizio aereo con i servizi collettivi di trasporto a terra (treno, autobus). Oggi, per lo sviluppo del turismo, il sistema dei trasporti disponibile al Sud è ancora un freno, malgrado i recenti passi avanti (senz'altro nel sistema aeroportuale e nei traghetti, meno nell'offerta ferroviaria e nella qualità della rete stradale principale), come un freno è la forte percezione di rischio sotto il profilo della sicurezza.

Soprattutto per quanto attiene al trasporto merci però, il salto di qualità che deve compiere il Mezzogiorno è ancora relevantissimo. Al di là del mero tema della dotazione di infrastrutture di base, dove pure si evidenziano debolezze congenite, va evidenziato come la logistica stia mutando l'intero modo di intendere i trasporti, e la nuova (e prospettica) qualità della domanda di trasporto del Sud (sia preminentemente locale, sia legata alla globalizzazione dei mercati) impone alle imprese di settore (pena la loro marginalizzazione) un innalzamento degli standard di servizio ottenibili solo dall'integrazione in rete delle diverse modalità e dei diversi operatori.

Per il trasporto delle merci, lo scenario nel quale si trova ad agire il PSM mostra segni di forte dinamismo (scambi via mare) che vanno colti e posti alla base della definizione della strategia di lungo periodo; mostra, peraltro, anche rigidità e resistenze (scambi via terra) la cui rimozione risulta determinante per cambiare rotta. Dinamismi e rigidità possono essere così sinteticamente indicati:

- (punti di forza). L'impetuosa rinascita della portualità italiana nei traffici containerizzati, che ha interessato sia i porti del Sud sia i porti del Nord Italia, ha attratto nel nostro paese società specializzate del Nord Europa e dell'Estremo Oriente, che hanno portato capitali e know-how. Il grado di integrazione e internazionalizzazione del capitale portuale è oggi molto elevato e l'intero sistema portuale è entrato in questo circuito che stimola innovazione e scambi; questa situazione, se colta, può avere ripercussioni fortemente positive sull'affermarsi dell'intermodalità e sulla riconfigurazione dei vari anelli della catena logistica delle imprese (commerciali e industriali) del Mezzogiorno.
- (punti di debolezza). La perdurante egemonia del trasporto merci su strada anche su relazioni Nord-Sud per le quali - a fronte di costi economici, sociali e ambientali particolarmente elevati - è auspicabile una conversione di cospicue quote del traffico su ferrovia e vie del mare, segnala le odierne debolezze della catena produttivo-distributiva, segnalando a sua volta la carenza, nell'organizzazione dei trasporti, di sistemi informatici tecnologicamente avanzati che consentano l'integrazione ottimale dell'attività dei principali operatori (segmenti di un mercato scarsamente interconnesso).
- (opportunità) La tendenza verso l'esternalizzazione dei servizi logistici prefigura anche al Sud una fase caratterizzata da una moltiplicazione di piattaforme logistiche locali specializzate per prodotto, che può rappresentare un passo in avanti rispetto alla politica degli interporti (anche in relazione alla capacità di autofinanziamento) ma che rende assolutamente indispensabile un salto organizzativo finalizzato alla creazione di una rete logistica che risponda alla domanda di mercato di intermodalità; per tale ragione i sistemi locali di impresa vanno sollecitati affinché attivino forme di cooperazione per la messa in opera di infrastrutture e servizi per la logistica di distretto.
- (opportunità) Un mercato interno con forti potenzialità di espansione è quello dei traffici a corto raggio (short sea), proprio in seguito all'incremento dei servizi feeder containerizzati (Gioia Tauro, Taranto e, in prospettiva, Cagliari) e della stessa domanda che proviene dal

traffico merci stradale interno nei collegamenti Nord-Sud; quest'ultimo segmento, per ora prevalentemente con navi Ro-Ro che trasportano semirimorchi e autotreni, è già oggi significativamente presente sia sul versante adriatico, sia (soprattutto) sul versante tirrenico, e potrà ricevere impulso ulteriore con la definitiva liberalizzazione del cabotaggio e l'ingresso di operatori specializzati anche stranieri (del mare del Nord e dell'Estremo Oriente). Per cogliere questa opportunità risulta cruciale l'adeguamento strutturale e organizzativo, non meramente settoriale ma in un contesto di rete intermodale, degli scali marittimi.

- (rischi). E' evidente che al modello di evoluzione che si intenderà dare all'organizzazione del trasporto merci del Mezzogiorno saranno strettamente legate le performance dello stesso sistema economico meridionale del quale il trasporto è parte integrante: i margini residui per assorbire la crescita del traffico merci mediante il ricorso alla modalità stradale sono modesti, stante il grado di saturazione cui sono prossimi i suoi itinerari fondamentali, né ciò appare auspicabile sotto il profilo più vasto dei costi sociali e ambientali connessi. In assenza di un tempestivo, forte riorientamento organizzativo che metta a frutto le potenzialità di tutte le modalità di trasporto, è reale il rischio del sopraggiungere di un collo di bottiglia esiziale per lo sviluppo del Sud.

Il secondo aspetto che emerge con particolare evidenza è quello della sicurezza e l'importanza rivestita da tale tematica nel nostro Paese è testimoniata dal risalto conferitole dalla pubblica opinione: il 55,3% degli italiani individua nella "criminalità" la principale preoccupazione e detta percentuale sale fino all'80,7% nelle regioni obiettivo 1.

Oltre che nei consueti indici di criminalità, la percezione di insicurezza trova origine in altri indicatori di (in)vivibilità del territorio: forte presenza di tossicodipendenza, spaccio diffuso, teppismo giovanile, prostituzione. Il complesso di tali elementi crea una grave distonia nel rapporto cittadinanza/territorio, incidendo grandemente anche sul quadro generale sia civile che economico: l'impatto negativo della criminalità sull'economia legale col suo effetto depressivo e distorsivo sugli investimenti produttivi è infatti ormai un dato non controvertibile.

La situazione attuale è facilmente monitorabile e in qualche misura quantificabile attraverso gli ordinari indicatori di contesto rappresentati dagli indici di delittuosità e dagli altri indicatori di disagio sociale. I delitti denunciati all'Autorità giudiziaria dalla Polizia di Stato, dall'Arma dei Carabinieri e dal Corpo della Guardia Di Finanza sono passati da 1.406.214 dell'anno 1986 ai 2.326.170 del 1997, con un incremento di quasi il 66 %. Tale incremento, pur distribuito su tutto il territorio nazionale, è stato particolarmente significativo in alcune aree del Mezzogiorno e in particolare in Campania (+ 13% nel solo 1997): tra le varie tipologie di attività illecite che hanno un impatto negativo sull'economia figura in primo luogo l'attività estorsiva, seguita dall'usura, dal traffico e spaccio di droga e dalle rapine.

In una analisi del contesto socioeconomico finalizzata alla individuazione e gerarchizzazione dei bisogni, la sicurezza riveste pertanto un ruolo primario in tutte le regioni del meridione italiano, tutte interessate al fenomeno sia pure con valenze e sensibilità non omogenee:

- Province a forte condizionamento criminoso o a grave rischio, caratterizzate da una intensa attività criminosa in rapporto alla popolazione residente oppure dall'incrementarsi di fenomeni aventi carattere prodromico (estorsioni, attentati dinamitardi, usura). Molte di queste province fanno registrare un'elevata mortalità e natalità di imprese, che, in considerazione della debolezza strutturale del locale sistema economico, appare come un

probabile sintomo del tentativo di penetrazione nell'economia legale da parte della criminalità organizzata. Tale fenomenologia delinquenziale è talvolta tradizionalmente presente altre volte di recente insediamento, altre ancora ad uno stadio grave ma reversibile. In tutte l'andamento della delittuosità è connessa al mancato sviluppo economico e accompagnato da situazioni di disagio sociale.

- Città e metropoli caratterizzate da evidenti segni di degrado. Si tratta di centri di dimensioni grandi o medio grandi, col peculiare connotato di una forte presenza di criminalità diffusa e di delinquenza minorile, anche se in qualche caso riferibile al presidio e controllo del territorio operato dalla criminalità organizzata. La maggior parte di queste province presentano fenomeni di deindustrializzazione; si tratta infatti di aree che un tempo presentavano significativi apparati industriali oggi in via di smantellamento. Questo dato è causa di un forte disagio sociale. Il contrasto alla criminalità deve, in queste città, essere inquadrato in una più ampia strategia di riqualificazione e recupero imprenditoriale onde impedire che l'ulteriore degrado del tessuto economico e l'intensificarsi delle problematiche occupazionali possa fungere da moltiplicatore nella già diffusa "cultura dell'illegalità".
- Città e province in espansione o con grandi potenzialità di sviluppo economico: si tratta di piccoli o medi centri urbani, caratterizzati da discreti o buoni livelli occupazionali, livelli di reddito superiori a quelli medi del Meridione, significativa crescita economica, discreta presenza di imprese di servizi. Sono contesti non particolarmente afflitti da fenomeni di macrocriminalità (in taluni casi praticamente inesistente, in altri, come nel caso delle province campane, molto sotto la media regionale) sui quali bisogna semmai operare per consolidare la sensibilità alla legalità e allo sviluppo socioculturale, contrastare l'incremento della criminalità diffusa e accompagnare il considerevole potenziale di crescita economica.

Non vi è alcun dubbio sul fatto che la presenza del crimine organizzato agisca da deterrente allo sviluppo economico e sociale, in particolare limitando le iniziative imprenditoriali, inibendo la formazione di una classe dirigente locale e scoraggiando gli investimenti. Essa, anche per le Regioni attualmente non interessate o interessate solo marginalmente al fenomeno, rappresenta una esiziale minaccia, un rischio gravissimo da contrastare e rimuovere per non vanificare l'ingente sforzo operato e che l'intero Paese si accinge a produrre.

Reti e Nodi di Servizio

Punti di forza	Punti di debolezza
Condizione (ed in parte anche dotazione) di relativo vantaggio nel sistema della portualità. Nodi di base della rete delle infrastrutture aeroportuali numericamente adeguati, pur con notevoli miglioramenti da apportare alle attrezzature e all'accessibilità terrestre. Impegno massiccio condotto dallo Stato contro le organizzazioni criminali. Crescente consapevolezza degli effetti distruttivi della criminalità da parte dell'opinione pubblica meridionale	Disomogeneità nelle caratteristiche di base delle reti primarie stradali e ferroviarie (rete lacunosa e non sufficientemente integrata). Livelli di accesso ai nodi e alle reti primarie del sistema dei trasporti in molte situazioni modesti a causa della qualità delle reti di collegamento minori e dei servizi offerti dal trasporto ferroviario. Sistema dei trasporti nel suo insieme scarsamente affidabile per cause strutturali (mancanza di "ridondanza" nei sistemi, cioè mancanza di alternative modali o di percorso). Prevalenza del trasporto stradale anche su relazioni per le quali sussistono le condizioni per la competitività di altre modalità (ferrovia, mare) Basso grado di integrazione fra le diverse modalità, anche per la carenza di strutture logistiche appropriate Modesta percezione dei vantaggi potenziali dell'uso delle TLC nel sistema produttivo. Permanenza di una criminalità radicata e pervasiva, con aree a forte condizionamento criminoso con forte impatto negativo sull'economia legale; elevata immigrazione clandestina ed elevati livelli di microcriminalità non adeguatamente contrastati; situazioni che generano sfiducia e insicurezza per investimenti dall'esterno.
Opportunità	Rischi
Forte aumento atteso nei traffici commerciali marittimi internazionali verso l'Italia e il Sud in particolare; possibilità congiunta di rilancio consistente anche del cabotaggio interno al Paese. Apertura di nuovi mercati e di nuove opportunità di integrazione transfrontaliera verso i Paesi del Nord-Africa e del Sud Est Europeo. Conquista di nuovi segmenti del mercato turistico interno e internazionale, agevolandone la presenza al Sud (rete dei porti turistici) Avvio dei processi di liberalizzazione e affermazione di un quadro maggiormente concorrenziale nei trasporti portatori di condizioni di maggiore efficienza. Potenziali miglioramenti significativi nel sistema produttivo, nelle altre "reti", nell'Amministrazione Pubblica per l'introduzione delle tecnologie di TLC. Azioni volte al ripristino della legalità e alla sicurezza del territorio con uso e massima diffusione di nuove tecnologie, che agevolano le attività investigative e di monitoraggio come potenziamento della capacità di contrasto alla criminalità.	Sviluppo delle potenzialità del turismo frenato dalla presenza di colli di bottiglia strutturali nel sistema dei trasporti; peggioramento tendenziale dei già bassi livelli di accessibilità per i segmenti di traffico turistico sia interno sia internazionale. Il mancato adeguamento della rete TLC alla domanda proveniente dalla pubblica amministrazione, dalle imprese e dai cittadini provocherà esternalità negative, congestione e strozzature allo sviluppo. Aumento dell'illegalità a fronte di una risposta insufficiente anche in termini di strumenti tecnologici a disposizione. Accrescimento del carico ambientale a causa dei costi esternalizzati conseguenti alla realizzazione di infrastrutture, in particolare in aree ad elevata sensibilità naturalistico-paesaggistica o di rischio ambientale. Progressiva penetrazione della criminalità nell'economia legale anche in aree oggi esenti, incrementarsi di fenomeni di microcriminalità, crescita del disagio sociale.

2. INDIVIDUAZIONE DELLA STRATEGIA DI SVILUPPO, DEGLI ASSI PRIORITARI DI INTERVENTO E DEGLI OBIETTIVI SPECIFICI

2.1. La definizione della strategia di sviluppo: il quadro di riferimento e gli obiettivi del PSM

2.1.1. La strategia di sviluppo del PSM per il superamento dei nodi e dei problemi e per la valorizzazione delle risorse e delle opportunità

L'analisi della situazione di partenza, dei nodi, delle potenzialità, dei rischi e delle opportunità che caratterizzano il sistema economico delle aree meridionali, nonché la valutazione delle esperienze dei cicli di programmazione precedenti contribuiscono a definire i caratteri della strategia da attuare per conseguire l'obiettivo generale del PSM, vale a dire: *ridurre significativamente il divario economico-sociale delle aree del Mezzogiorno in un modo sostenibile, ossia accrescendo la competitività di lungo periodo, creando condizioni di accesso pieno e libero al lavoro nonché tutelando e facendo leva sui valori ambientali e di pari opportunità; e in particolare:*

- a) conseguire entro il quarto anno del settennio 2000-2006 un tasso di crescita del Mezzogiorno significativamente superiore a quello dell'Unione Europea;
- b) ridurre drasticamente il disagio sociale.

L'obiettivo generale si realizza attraverso un forte aumento dell'occupazione regolare (e dunque più produttiva e tutelata) del Mezzogiorno, attraverso l'aumento dei tassi di attività, la riduzione del lavoro sommerso, la compressione della disoccupazione.

L'aumento dell'occupazione regolare rappresenta al contempo il risultato ultimo ed il mezzo di questo obiettivo generale. Il risultato ultimo in quanto il pieno e libero accesso al lavoro rappresenta la principale ragione e il metro dello sviluppo; il mezzo perché solo a questa condizione è possibile liberare il potenziale di crescita e perché la mancanza di lavoro o il "cattivo lavoro" sono fonte primaria dell'esclusione sociale.

Tale obiettivo generale verrà conseguito:

- inducendo le condizioni di discontinuità, rispetto agli andamenti del passato, coerenti con l'obiettivo di provocare decise inversioni di tendenza, sia rispetto ai processi di progressivo e potenziale depauperamento delle risorse mobili, sia rispetto alla inadeguata valorizzazione delle risorse immobili;
- incidendo sulle variabili individuate come decisive per indurre le condizioni di discontinuità e quindi "rompere" con gli andamenti tendenziali del passato, assecondando e accentuando le tendenze positive già in atto e avviando andamenti delle variabili coerenti con l'obiettivo generale enunciato.

La scelta di impostazione di fondo è quella di definire per il PSM una strategia articolata, complessa e integrata: intesa quindi ad intervenire non solo sugli obiettivi di sviluppo economico e sociale del Mezzogiorno ma anche (e soprattutto sulla base delle esperienze del passato) sui fattori di base (programmatici, attuativi, procedurali) necessari a determinare

condizioni di attuazione del PSM e dei singoli programmi in grado di assicurare il conseguimento degli obiettivi di efficacia e tempestività della fase di realizzazione.

In questo capitolo, nei paragrafi che seguono, si descrivono le linee generali della strategia di sviluppo del PSM per il periodo 2000-2006, con riguardo particolare:

- alle linee generali e le motivazioni di fondo delle scelte effettuate;
- agli indirizzi strategici sul piano del metodo di programmazione e di attuazione del Programma;
- alla definizione degli Assi prioritari di intervento e dei relativi obiettivi globali e specifici.

La strategia alla base del PSM assume quindi i caratteri di strategia fortemente integrata ma articolata in una molteplicità di obiettivi: la sua impostazione supera la tradizionale distinzione fra strategia di intervento (gli Assi prioritari) e strumenti atti a conseguirla (il Programma, i soggetti, le procedure) per integrarli totalmente nella definizione del sistema di obiettivi che ne è alla base.

Gli obiettivi globali e specifici degli Assi prioritari si possono conseguire solo se, insieme, si conseguono anche gli obiettivi (pienamente integrati nella strategia di sviluppo) di semplificazione e trasparenza del processo di programmazione; di responsabilizzazione e partecipazione nel processo di attuazione dei programmi; di integrazione e concentrazione sia nell'impostazione delle azioni e degli interventi, sia nella programmazione che nell'utilizzo delle risorse disponibili per realizzarli.

2.1.2. Le linee direttrici della strategia: una politica di missione per indurre la "rottura"

La strategia di sviluppo del PSM si basa sull'obiettivo strategico di attirare e trattenere nell'area (aumentandone la convenienza) le risorse mobili (capitale e lavoro specializzato e imprenditoriale), attraverso la valorizzazione permanente delle risorse immobili (la terra, le tradizioni, il patrimonio naturale e culturale, le risorse legate alla posizione geografica, il capitale umano fortemente localizzato), lungo linee di tendenza che già emergono dai segnali positivi dell'ultimo quinquennio.

Come osservato nel paragrafo 1.1, numerosi indicatori - di esportazione, di turismo, di natalità imprenditoriale, di contrasto della criminalità - mostrano infatti segnali di miglioramento, anche sorprendenti:

- la brillante performance di diverse, circoscritte, aree del Mezzogiorno sui mercati internazionali che si inquadra in un più deciso orientamento verso l'esterno che caratterizza l'area e che si manifesta in una parte consistente del sistema dell'industria e dell'artigianato;
- la crescita del turismo straniero verificatasi a partire dal 1993 e che comporta anche uno sviluppo dell'agriturismo con conseguente sollecitazione della multifunzionalità delle aziende agricole e che ha permesso negli ultimi anni di rivitalizzare alcuni aspetti economici del mondo rurale e non rurale;
- il dinamismo delle imprese minori locali, che si coglie anche nelle loro strategie di sviluppo ed in particolare in quelle relative alla crescita sui mercati esteri che si

accompagnano alla diffusione dello spirito di imprenditorialità tra i giovani con una forte domanda e un notevole accesso agli strumenti a loro espressamente rivolti;

- l'estensione al Mezzogiorno del processo di privatizzazione di importanti imprese industriali e il risanamento di grandi istituti finanziari operanti nell'area;
- i segnali di interesse, da parte delle imprese multinazionali, per investimenti nel Mezzogiorno;
- il migliore funzionamento del mondo politico, del sistema delle autonomie locali e del sistema associativo;
- la sensibile diminuzione della criminalità nelle quattro grandi regioni del Mezzogiorno (Campania, Calabria, Sicilia, Puglia) nelle quali sono sempre state presenti forme, anche gravi, di criminalità organizzata, con decremento della delittuosità e miglioramento delle condizioni di legalità nei principali centri urbani.

Dietro la generale debolezza del sistema socio-economico meridionale si delinea dunque una situazione di movimento e di trasformazione, che, come già si è notato, pone il Mezzogiorno di fronte ad una biforcazione: da una parte il rischio dell'impovertimento relativo; dall'altro l'opportunità di un balzo decisivo nello sviluppo. Ove il crinale fra impoverimento e balzo di sviluppo è rappresentato dalla capacità di attivare rapidamente occasioni già esistenti: dai sistemi locali di sviluppo che sono venuti emergendo negli anni più recenti; alle città, alla difesa e riqualificazione dell'agricoltura, alle risorse immobili dell'area, alla ubicazione geo-economica. Capacità che non può essere espressa esclusivamente dalle tendenze spontanee della società e dell'economia, che non sono in grado, con ogni probabilità, di portare a compimento la trasformazione di cui si intravede l'avvio, o di garantirne la prosecuzione e il rafforzamento.

Perché l'odierna condizione di "bilico" possa sciogliersi in senso positivo, occorre introdurre nella politica di sviluppo, quegli elementi di innovazione, tra cui il rispetto del principio di sostenibilità nell'uso delle risorse, che appaiono in grado di indurre le discontinuità e le inversioni di tendenza necessarie a perseguire l'obiettivo generale del PSM.

La cesura rispetto al passato, ancorché graduale, è netta

Il PSM assume infatti quale elemento centrale e qualificante della propria strategia quello di pervenire a un sostanziale riequilibrio e a una integrazione coordinata fra politiche di promozione del sistema produttivo (compensative degli svantaggi di localizzazione per le imprese che operano nelle aree del Mezzogiorno) e politiche di miglioramento del contesto (infrastrutture, servizi, ricerca e innovazione, ambiente, qualità e disponibilità di risorse umane e culturali):

- creare le condizioni per accrescere produttività e competitività delle imprese meridionali sviluppando decisamente i processi di innovazione;
- favorire il radicamento sui mercati internazionali dei sistemi locali ed il rafforzamento delle reti relazionali e partenariali;
- attrarre risorse (imprenditoriali, intellettuali, finanziarie) dall'esterno;
- valorizzare e finalizzare allo sviluppo e alla crescita le risorse endogene (immobili e mobili);

- creare condizioni di contesto (riduzione progressiva e verificabile dei divari nelle dotazioni infrastrutturali rispetto alle aree più sviluppate; disponibilità di servizi qualitativamente adeguati; qualificazione e specializzazione delle risorse umane e delle professionalità; semplificazione, trasparenza e tempestività delle procedure amministrative ed autorizzative, qualità ed efficacia della pubblica amministrazione) competitive rispetto alle altre aree dell'Unione Europea e tali, quindi, da consentire la graduale riduzione delle necessità di politiche compensative;
- migliorare la qualità della vita e le condizioni sociali ed economiche delle popolazioni meridionali;
- assicurare la sostenibilità rispettando nel lungo periodo la capacità di carico ambientale.

Tale riequilibrio e l'integrazione fra politiche di promozione e politiche di contesto avrà luogo attraverso diverse scelte:

- a) la riduzione, graduale, della quota di risorse destinata agli incentivi e metodi più concorrenziali di accesso a essi;
- b) la realizzazione di interventi integrati sul contesto in sistemi territoriali omogenei;
- c) la convergenza in questi sistemi di azioni sul contesto e di incentivi mirati e non "a pioggia".

La riduzione graduale dei sussidi pubblici, al lavoro e al capitale, volti a compensare i maggiori costi derivanti dal contesto economico-sociale, è legata alla scelta di favorire il cambiamento di quello stesso contesto, di rafforzare stabilmente le forze che spingono all'impegno individuale e alla mobilità dei fattori.

L'esigenza di una strategia alternativa e coerente discende dall'analisi dei fattori di debolezza del sistema produttivo meridionale e dei rischi che l'economia del Mezzogiorno dovrà affrontare in assenza di un cambiamento deciso e forte nel senso appena indicato.

Tale strategia deve disegnare, e rapidamente attuare, una "politica economica nazionale per il Mezzogiorno"¹, incentrata sulla qualità, sulla crescita, sull'occupazione e miri a un vero e proprio balzo nello sviluppo, con effetti permanenti sull'occupazione e sull'apertura verso l'esterno e sulla conservazione delle risorse nel medio e nel lungo periodo.

Da qui l'obiettivo strategico di attirare e trattenere nell'area (aumentandone la convenienza) le risorse mobili (capitale e lavoro specializzato e imprenditoriale), attraverso la valorizzazione permanente delle risorse immobili (la terra, le tradizioni, il patrimonio naturale e culturale, le risorse legate alla posizione geografica, il capitale umano fortemente localizzato, nel senso prima descritto), in un quadro di forte responsabilizzazione dei governi locali, di ampio decentramento e sussidiarietà, di incentivo all'impegno e al cambiamento anche attraverso meccanismi in grado di promuovere la competizione virtuosa sul piano dell'efficienza e dell'efficacia, la ricerca della qualità di intervento, la trasparenza procedurale e attuativa.

¹ «... Il Mezzogiorno è oggi il punto più critico della politica economica nazionale nella complessa fase di avvio dell'Euro, e allo stesso tempo la più ampia riserva di potenzialità di sviluppo per l'intero paese. In questi termini la questione meridionale si ripropone come uno degli assi unificanti della nuova politica generale secondo il metodo che nel nostro paese si è rivelato il solo capace, fra quelli fin qui sperimentati, di concentrare la forza della politica su obiettivi così vasti" (p. VIII). Cfr. Commissione Bilancio della Camera dei Deputati (1999), *Rapporto sul Mezzogiorno*, Roma.