

normativa sui Confidi contenuta nel disegno di legge n. 1259. Viene proposto un giudizio positivo degli obiettivi della riforma: favorire e incentivare la patrimonializzazione delle strutture, migliorarne le condizioni e le modalità di raccolta delle risorse pubbliche e private, e valorizzare le attività svolte dai soggetti operanti nella filiera della garanzia e della controgaranzia. Si sottolinea, tuttavia, come il dibattito sulle linee guida della riforma abbia fin qui tralasciato gli aspetti territoriali, come invece avrebbero suggerito la debolezza strutturale del sistema al Sud e le note problematiche connesse alla maggiore severità della crisi nelle regioni meridionali. Vengono quindi offerti alcuni spunti di riflessione su quali opportunità potrebbe offrire ai Confidi meridionali la futura riforma. In particolare, per conseguire l'obiettivo dell'innalzamento dei livelli di patrimonializzazione, si indica la necessità del rispetto del principio della sussidiarietà tra pubblico e privato nel momento del finanziamento delle iniziative.

1.10. – *Ricerche sul mercato del lavoro e capitale umano*

1.10.1. *Il mercato del lavoro*

Nel 2014, le attività di ricerca sul mercato del lavoro si sono concentrate sull'aggiornamento e l'estensione dell'apparato informativo e l'approfondimento analitico miranti a far emergere gli andamenti congiunturali e di medio-lungo periodo delle macroaree, le specificità a livello regionale e le peculiarità per genere e generazione. Le elaborazioni sui "file ricerca" dell'indagine trimestrale sulle Forze di lavoro, ha consentito di offrire alla pubblica opinione e ai decisori politici un quadro aggiornato degli andamenti e di analizzare elementi qualitativi sull'evoluzione della domanda e dell'offerta di lavoro non disponibili nei comunicati emessi dall'ISTAT.

Il contenuto di queste ricerche è stato, come di consueto, sintetizzato nel Rapporto annuale, ma è servito da base informativa per lo sviluppo di altri prodotti di ricerca (note, convenzioni, progetti europei, ecc.) e dell'attività di comunicazione istituzionale dell'Associazione.

Attraverso le ricerche sul mercato del lavoro, la SVIMEZ ha offerto un quadro di riferimento costante su: gli andamenti congiunturali del 2014; gli effetti della crisi in

una prospettiva di medio-lungo periodo; le dinamiche per settore e tipologia di lavoro; le dinamiche dell'offerta di lavoro, la disoccupazione «corretta» e lo scoraggiamento; gli andamenti nelle singole regioni meridionali; e infine, un approfondimento specifico sull'input di lavoro alla produzione nazionale.

Il materiale informativo ha fornito la base per una lettura delle trasformazioni strutturali nel mercato del lavoro meridionale, con particolare riguardo alla condizione di particolare difficoltà dei giovani e delle donne del Sud, che rischiano di restare esclusi da quella che è stata definita, dopo la crisi così prolungata che ha avuto effetti molto marcati proprio sull'occupazione, una vera e propria “nuova geografia del lavoro”.

In quest'ambito, l'analisi si è focalizzata su alcune cause specifiche delle difficoltà delle nuove generazioni di ottenere successo sul mercato del lavoro, a cominciare dal crescente disallineamento tra domanda e offerta di lavoro, che è diventato un campo di indagine di specifico interesse della SVIMEZ. Per la condizione delle donne, è stato evidenziato come le dinamiche più recenti si inseriscano in un quadro di forte ritardo strutturale, senza paragoni in Europa, a cui s'aggiunge un'emergenza che si caratterizza soprattutto per la “qualità” delle professioni svolte, con svantaggi salariali e di posizione professionale, del tutto ingiustificati, rispetto alla qualità dell'offerta e alle competenze. A partire da questi elementi, è stata focalizzata l'attenzione sul crescente fenomeno delle “famiglie senza lavoro”, che la crisi ha privato persino dell'unico percettore di reddito.

Infine, è stata evidenziata una dinamica che era sfuggita alle analisi precedenti e a quelle più diffuse: tra gli effetti del riacutizzarsi della crisi, vi è un “ritorno”, dopo anni di “fuga”, nel mercato del lavoro, con un incremento della disoccupazione da leggere anche come disponibilità attiva a lavorare di tanti che prima erano inattivi o addirittura si dichiaravano indisponibili.

L'insieme delle evidenze traccia un quadro che con tutte le criticità mostra elementi di dinamismo nel mercato del lavoro che aprono spazi per l'intervento attraverso politiche efficaci che sono largamente mancate. D'altra parte, accanto agli elementi di grave difficoltà della condizioni di genere e di generazione nel lavoro, sono state evidenziate anche le numerose opportunità legate alle prospettive di sviluppo indicate dalla SVIMEZ.

1.10.2. *Il capitale umano e il rischio di depauperamento*

A completare il quadro informativo, in particolare sulla condizione giovanile, concorrono l'insieme dei dati che riguardano i livelli di istruzione, la difficile transizione scuola-lavoro, la lunga persistenza in una condizione di inoccupazione specialmente dei cd. Neet, i flussi di "nuove" emigrazioni e la più generale "bilancia" demografica.

L'aggiornamento di queste informazioni ha consentito alla SVIMEZ di specificare nel 2014 la sua lettura sul rischio di depauperamento del capitale umano sia a livello individuale che di macroarea. Nel Rapporto e in diverse occasioni pubbliche, la SVIMEZ ha continuato a segnalarlo, evidenziando sia fenomeni di "brain drain", cioè drenaggio di capitale umano dalle aree deboli verso le aree a maggiore sviluppo, sia appunto i nuovi fenomeni di "brain waste", cioè dello "spreco di cervelli", una sottoutilizzazione di dimensioni abnormi del capitale umano formato che non trova neppure più un'adeguata valvola di sfogo nelle migrazioni interne al Paese.

L'evidenza più preoccupante resta l'inversione di tendenza nel processo di scolarizzazione superiore in Italia, su cui pesano molteplici fattori socio-economici ed istituzionali, in presenza di divari ancora elevati con gli altri principali paesi dell'area OCSE. Una tendenza confermata dalla consistenza degli abbandoni.

Per una interpretazione più pregnante di questi fenomeni la SVIMEZ ha affrontato la necessità di una integrazione dei filoni di indagine su istruzione, formazione e politiche della ricerca e dell'innovazione.

Accanto alle analisi altrove sviluppate sull'Università e la ricerca, una parte delle leve di contrasto di questi fenomeni, a parere della SVIMEZ, sono attivabili attraverso rinnovate politiche "attive" del lavoro in linea con le migliori esperienze internazionali.

1.10.3. *Una politica "attiva" del lavoro*

Il 2014 è stato l'anno in cui la SVIMEZ ha fatto il punto sulla necessità di una politica del lavoro con un orientamento meridionalistico. Le posizioni assunte sul tema sono confluite nel Rapporto, dove è stato svolto anche un lavoro di ricognizione e una

valutazione qualitativa sull'impatto nel Mezzogiorno delle principali innovazioni politiche e normative intervenute sui temi dell'occupazione.

Le evidenze informative hanno fornito argomenti per la necessità – accanto alla priorità di politiche di sviluppo che possano riattivare la domanda – di specifiche politiche del lavoro per intervenire su alcuni nodi critici del mercato del lavoro specialmente meridionale.

Sulla scorta delle migliori prassi europee, sono state indicate le misure volte ad una efficace ed efficiente formazione e valorizzazione del capitale umano per il lavoro, volte al raggiungimento dei seguenti obiettivi: migliorare e agevolare la transizione scuola-lavoro, favorendo una visione più integrata della promozione delle competenze dei giovani ampliando le opportunità di acquisire esperienze di lavoro durante la fase formativa; rilanciare l'istruzione tecnico-professionale, anche superiore, per ridurre l'attuale carenza, nell'offerta di lavoro giovanile, di profili tecnici e professionali intermedi e superiori; rilanciare i contratti di tirocinio formativo e di apprendistato, nell'ottica di una migliore integrazione fra sistema educativo/formativo e mercato del lavoro, puntando ad una vera alternanza tra formazione e lavoro; integrare formazione e servizi pubblici per l'impiego su tutto il territorio nazionale; la formazione degli adulti per la riqualificazione e il ricollocamento.

È stato dunque sviluppato in primo luogo il tema delle politiche per la transizione scuola-lavoro, per un'efficace ed efficiente alternanza, focalizzandosi anche sulle esperienze comparate di maggior successo (Francia e Germania).

Con riferimento alle azioni messe in campo dai governi, sono state evidenziate le criticità del programma europeo cd. "garanzia giovani" nelle regioni meridionali. Si sono offerti spunti per un'accentuazione meridionalistica della riforma del lavoro predisposta dal Governo in carica, puntando l'attenzione – ben oltre il dibattito giuslavoristico sulle forme contrattuali – sul complesso di politiche attive e passive del lavoro, e su un nodo cruciale per un'efficace implementazione: i servizi per l'impiego nel Mezzogiorno e la questione delle risorse umane per il loro funzionamento.

Infine, si è ritenuto opportuno – anche con l'obiettivo di sistematizzare il lavoro che la SVIMEZ ha portato avanti con il progetto europeo sull'*adult learning* (Progetto REGIONAL nel quadro del Programma Comunitario LLP "Apprendimento Continuo"; v. *infra*, par. 1.3) – di proporre un tema che spesso è sottovalutato di fronte

all'emergenza giovanile nella formazione e nel lavoro: il tema della formazione per la riqualificazione degli adulti, concentrandoci sulle implicazioni di *policy* che sono emerse dall'indagine analitica condotta dalla SVIMEZ.

1.11. — *Le ricerche su aree urbane e aree interne, energia e fonti rinnovabili, logistica e infrastrutture*

1.11.1. — *Aree urbane e aree interne*

Aree urbane

Il 2014 ha visto la piena maturazione delle attività di ricerca sulle aree urbane, al termine del settennio di rilancio delle riflessioni dell'Associazione sul tema avviato a far data dal Seminario pubblico organizzato a Napoli dalla SVIMEZ insieme all'Unione Industriali di Napoli nel 2008 (si veda Unione Industriali Napoli, SVIMEZ, *Scelte strategiche per lo sviluppo delle grandi aree urbane del Mezzogiorno*”, “I Quaderni del Centro Studi”, febbraio 2008).

All'inizio del 2014 la SVIMEZ ha illustrato in due Seminari il numero doppio monografico della “Rivista economia del Mezzogiorno” (n. 1-2, 2013) dedicato a *Questione urbana e Mezzogiorno*. I Seminari si sono svolti presso la SVIMEZ il 26 marzo 2014 e presso l'ACEN di Napoli il 29 aprile 2014 (v. *infra* “Notazioni generali”).

Sulla linea di ricerca sulle aree urbane significativi contributi in tema di riforme delle istituzioni e delle autonomie locali sono stati offerti anche dalla “Rivista giuridica del Mezzogiorno” con Seminari (“*Il Mezzogiorno in un quadro federale per una riforma del Titolo V*”, aprile 2014) e articoli (si veda, G. Cafiero, *Le Città metropolitane*, “Rivista giuridica del Mezzogiorno”, n. 1-2, 2014).

Il Cap. XVIII del “*Rapporto SVIMEZ 2014 sull'economia del Mezzogiorno*” dal titolo *Le aree urbane del Mezzogiorno: tra declino, innovazione e sviluppo economico*, ha richiamato l'attenzione sul tema, riassumendo i termini della questione urbana e fornendo indicazioni per un nuovo impulso alle politiche urbane nel settennio della nuova programmazione 2014-2020.

Nel corso del 2014 è stata avviata l'attività del gruppo di lavoro sulla “Rigenerazione Urbana”, coordinato dal Consigliere Prof. Alessandro Bianchi. Di particolare rilievo è stato il coordinamento di una specifica sessione della SVIMEZ sul

tema *“La rigenerazione urbana: un driver per lo sviluppo del Paese e del Mezzogiorno”*, nell’ambito della XXXV Conferenza AISRE (Padova, 11-13 settembre 2014). Le tre relazioni presentate nell’occasione da Alessandro Bianchi, Giovanni Cafiero (in associazione a Francesca Calace e Ilaria Corchia) e Anna Maria Fogheri, sono state pubblicate nel n. 3/2014 della *“Rivista economica del Mezzogiorno”*.

Da questa linea di ricerca sono derivati significativi contenuti delle proposte SVIMEZ per il rilancio dell’economia nazionale e del Mezzogiorno, al centro del Convegno *“Verso Sud, per una strategia di sviluppo”*, svoltosi a Roma il 18 dicembre 2014, alla presenza del Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio Graziano Delrio. In occasione del Convegno la SVIMEZ ha presentato una *“Nota preliminare a un “Piano di primo intervento” per il Mezzogiorno”*, per la quale sono state predisposte alcune schede su *“Alcuni interventi di recupero e riqualificazione di aree sottoutilizzate a Napoli”*, *Rigenerazione urbana a Bari: l’area della Fiera del Levante e la riqualificazione dei tessuti produttivi”*, *“La rigenerazione urbana e ambientale: il caso di Crotona”* e *“Mobilità nell’area napoletana”*.

Aree interne

Il *“Rapporto SVIMEZ 2014 sull’economia del Mezzogiorno”* ha rappresentato anche l’occasione per rilanciare il tema delle aree interne, ribadendo il concetto SVIMEZ della necessità di affiancare sempre a politiche di contesto, politiche industriali dedicate alle filiere e alle risorse specifiche dei territori.

Tra le linee di politica economica e infrastrutturale richiamate dal Capitolo XIX, dedicato a Il rilancio delle Aree interne, sono esplicitamente indicate quelle per:

- Tutela del territorio e sicurezza delle comunità locali;
- Valorizzazione delle risorse naturali, culturali e del turismo sostenibile;
- Rigenerazione dei Borghi;
- Filiere agro-alimentari;
- Risparmio energetico e filiere locali di energia rinnovabile;
- Gestione delle risorse idriche.

Un richiamo specifico nel *“Rapporto SVIMEZ”* è dedicato alla questione dell’Appennino, la principale catena montuosa italiana, per cui si sottolinea l’assenza di un’azione di sistema di adeguata portata. *“L’Appennino”*, si afferma nel Rapporto,

“sembra, a questo proposito scontare, la sua dimensione geografica sovraregionale”, a differenza delle Alpi, che grazie anche a un marcato carattere internazionale, sostenuto dalla Convenzione per le Alpi e da specifici programmi di finanziamento europei, hanno potuto aggirare la debolezza delle politiche nazionali.

Nel corso del 2014, inoltre, è stato presentato dal Consigliere prof. Romualdo Coviello un progetto di ricerca sulle aree interne presso la Regione Basilicata nell'aprile 2014 e presso la Regione Calabria nel maggio 2014. La presentazione è stata finalizzata al reperimento di risorse per l'implementazione dell'attività in tale ambito.

1.11.2. – *Energia e fonti rinnovabili*

Anche nel 2014 è proseguita l'attività di approfondimento e di divulgazione delle potenzialità della geotermia nel campo delle risorse energetiche per il Paese. Si tratta di un tema promosso dalla SVIMEZ già dal 2012, poi da essa sviluppato nell'ambito del Rapporto “Energie rinnovabili e territorio”, prodotto nel 2011, insieme con l'Associazione SRM di Napoli, e che richiede ancora importanti azioni verso la politica e l'opinione pubblica per essere pienamente compreso ed accolto.

Le analisi relative alla produzione di energia da fonte rinnovabile ed in particolare geotermica si sono focalizzate nel 2014, in particolare, sulle tematiche relative all'efficienza energetica degli edifici delle aree urbane. Tale tema specifico è stato introdotto con l'intervento del Consigliere Mariano Giustino al Seminario promosso dalla SVIMEZ congiuntamente all'ACEN nel mese di aprile 2014, di presentazione del n.1-2/2013 monografico della “Rivista economica del Mezzogiorno”, dedicato al tema “Questione urbana e Mezzogiorno”; ha poi costituito l'oggetto di un contributo su “*Efficientamento energetico*”, per la “*Nota preliminare a un “Piano di primo intervento” per il Mezzogiorno*”, presentata in occasione del Convegno “Verso Sud, per una strategia di sviluppo”, tenutosi il 18 dicembre 2014 presso il Ministero per gli Affari Regionali e le Autonomie.

Nel contributo, la SVIMEZ ha proposto un progetto di intervento volto a convertire l'intero territorio della provincia di Napoli all'utilizzo del calore geotermico per il riscaldamento e raffrescamento di tutti gli edifici sia residenziali che produttivi, sia pubblici che privati. Viene ipotizzato di avviare all'investimento, come primo

intervento, il 25% del patrimonio residenziale della città di Napoli (corrispondente a 10.188 edifici), stimando un volume di investimenti di circa 510 milioni di euro, cui corrisponderebbe, a regime, un risparmio di consumi energetici di circa 70 milioni di euro. Volendo ipotizzare che con una quota del 25% all'anno nei prossimi 4 anni l'intero patrimonio residenziale della città di Napoli sia convertito alla risorsa geotermica, avremmo un volume d'affari annuo legato ai soli investimenti pari a 510 milioni di euro cui aggiungere 100 milioni per costi per servizi e manutenzioni strettamente correlati all'investimento in esame.

Questo complessivo volume di affari rappresenta una quota sul PIL della Città (pari nel 2012 a 44 miliardi di euro) del'1,4%. L'impatto occupazionale "di primo livello" per i 10.188 edifici iniziali sarebbe inoltre pari ad oltre 15.000 unità annue.

In particolare, l'ipotesi di lavoro, per la quale si sono avuti contatti con l'Amministrazione comunale di Napoli, è quella di individuare uno o più casi pilota dove, con il concorso di INGV, dell'Università Parthenope, di un Istituto di Credito ed Imprese industriali, si possa realizzare un dimostratore "fisico" in grado di operare una azione formativa e divulgativa di sicuro impatto. Al momento sono stati individuati 4 siti potenzialmente idonei a tali attività e per i quali si punta ad avviare la realizzazione di almeno un caso pilota.

Particolare attenzione è stata dedicata anche alla valutazione delle possibilità di sviluppo delle altre fonti energetiche alternative, come quella sulla possibilità di produrre energia dall'utilizzo delle biomasse. A tale riguardo, un primo contributo è stato elaborato, nel 2014, dal Consigliere Mariano Giustino su "*Le opportunità di crescita nel Mezzogiorno*", nell'ambito del Rapporto Althesis, "*Le agroenergie nei nuovi scenari energetici*". Un aspetto particolarmente interessante emerso nel Rapporto è la possibilità di sviluppare nel Mezzogiorno la gassificazione della parte organica dei rifiuti non solo per la produzione di energia elettrica ma anche di bio-metano per autotrazione.

1.11.3. – *Logistica e infrastrutture*

La Logistica

E' proseguita nel 2014 l'attività di ricerca sulla logistica con un approfondimento degli studi sulle potenzialità che il settore potrebbe avere nel

contribuire al riavvio di un processo di sviluppo del Mezzogiorno e al ruolo che quest'ultimo potrebbe avere nella gestione dei rapporti economici all'interno del sistema Euro Mediterraneo. I risultati sono confluiti nel Capitolo *“Il valore logistico per il rilancio dell'economia del Mezzogiorno”* del *Rapporto SVIMEZ 2014*. Un esempio concreto dell'efficacia di una strategia logistica per la ripresa dello sviluppo nel Sud è stato illustrato nella *Nota preliminare a un “Piano di primo intervento” per il Mezzogiorno* presentata dalla SVIMEZ nell'ambito del Convegno *“Verso Sud, per una strategia di sviluppo”* svoltosi il 18 dicembre 2014 presso gli Uffici della Presidenza del Consiglio dei Ministri.

- Nel *Rapporto SVIMEZ 2014* si sostiene che l'Italia, per posizione geografica, numero di porti e tradizione armatoriale, è nelle condizioni di ambire ad un ruolo preminente nel sistema economico delle relazioni euro mediterranee per attività logistiche strettamente legate agli scambi internazionali. E il Mezzogiorno si candida a svolgere una funzione centrale, come snodo dal punto di vista logistico tra traffici marittimi asiatici, nord – africani ed europei. Attualmente, infatti, un terzo del commercio mondiale transita nel Mediterraneo; le esportazioni asiatiche, soprattutto cinesi, raggiungono i mercati europei e americani in prevalenza attraverso le rotte che passano da Suez e poi da Gibilterra. L'area euro-mediterranea si va configurando come una zona di libero scambio, e al tempo stesso come uno “spazio unico di produzione” per le imprese orientate all'esportazione, nel quale ottimizzare i punti di complementarità e ridurre i margini di concorrenza interna e quindi attivare accordi di filiera per la destinazione internazionale. Gli obiettivi da raggiungere sono di acquisire una posizione migliore sui mercati internazionali e competere con le grandi produzioni delle aree emergenti, anche facilitando il rientro di filiere produttive a più elevato contenuto tecnologico in precedenza delocalizzate o attraendo nuovi investimenti da parte di imprese globalizzate e di connesse catene del valore.

Il Mezzogiorno presenta caratteristiche tali da offrire agli operatori di logistica globale ottimali condizioni di localizzazione. In una fase come l'attuale, nella quale l'economia italiana stenta a uscire da una lunga fase di recessione anche a causa della riduzione dello sbocco sul mercato interno delle produzioni manifatturiere e dei servizi, è necessario dar vita a una vera e propria rivoluzione logistica del sistema produttivo, basata sull'incentivazione dei fattori di sviluppo sui mercati internazionali.

In quest'ottica la Filiera Territoriale rappresenta un fattore di radicamento e al contempo di fluidificazione delle potenzialità di accedere al mercato di specifici territori. In particolare, la *Filiera Territoriale Logistica* (FTL) - configurazione delineata dalla SVIMEZ nel quadro delle analisi che essa ha condotto sui possibili sviluppi della logistica nel Mezzogiorno a supporto del Piano Nazionale della Logistica e delle Linee Guida del Piano Generale Mobilità del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - è identificabile in: *“una rete di imprese, soggetti ed attività economiche appartenenti ad una determinata area vasta, verticalmente legate e connesse da funzioni logistiche avanzate materiali ed immateriali, avente come obiettivo prioritario l'esportazione, prevalentemente via mare, di produzioni di eccellenza e la importazione e lavorazione a valore di parti e beni intermedi per la successiva riesportazione di prodotti finiti”*.

Secondo una ricognizione delle funzioni e delle caratteristiche economico-territoriali effettuata nei suoi studi, la SVIMEZ, ha individuato alcune Aree Vaste del Mezzogiorno che mostrano notevoli potenziali di sviluppo attraverso la loro trasformazione in Filiere Territoriali Logistiche con funzione prevalente di valorizzazione di produzioni di eccellenza: l'Area Vasta Torrese-Stabiese- Nocerina, l'Area Vasta Catanese (Sicilia orientale), l' Abruzzo meridionale, il Basso Lazio Alto Casertano, l'Area pugliese, la Piana di Sibari e del Metapontino, la Sardegna settentrionale e la Sardegna meridionale.

Tali Aree Vaste sono accumulate dalla presenza di alcuni importanti potenziali di sviluppo, che possono essere oggetto di specifiche politiche di intervento, al fine di migliorare le prestazioni logistiche complessive del territorio: la presenza di porti commerciali (anche minori ma non congestionati), di aree retroportuali industriali dismesse e di terminali all'interno del territorio; la sufficiente dotazione infrastrutturale di trasporto multimodale terrestre; la buona accessibilità interna e possibilità di inserimento in reti di trasporto internazionale, principalmente marittime; la presenza di filiere produttive di eccellenza orientate all'esportazione; la possibilità di fruire di agevolazioni speciali ed incentivi per l'insediamento di attività logistiche (Zone Franche, Fondi strutturali europei, Contratti di Sviluppo e di Rete, Progetti di filiera, ecc.); l'esistenza di contesti deindustrializzati da riqualificare (aree dismesse) in senso produttivo per incrementare l'occupazione. In particolare, il riuso delle aree produttive

dismesse consentirebbe non solo di restituire agli usi urbani porzioni significative del territorio urbanizzato, ma di farle concorrere alla realizzazione di nodi ambientali e corridoi “verdi” urbani di interscambio che concorrono alla realizzazione del più articolato sistema logistico - trasportistico.

Un ruolo centrale può essere svolto dalle Zone Economiche Speciali (ZES), aree prevalentemente caratterizzate dalla presenza di un porto e di un’area retroportuale all’interno di una nazione in cui sono adottate specifiche leggi finanziarie ed economiche costruite con l’obiettivo di attrarre investitori stranieri con un trattamento di favore.

Nel Mezzogiorno, esistono le condizioni ideali per l’istituzione di Zone Economiche Speciali in diverse aree ma in particolare in regioni in cui sono situati porti di *transshipment*, come la Calabria (Gioia Tauro) o la Puglia (Taranto) e la Sicilia (Catania). Gioia Tauro, porto dotato di grande disponibilità di aree retro portuali, ha avviato le procedure per l’istituzione di una Zona Economica Speciale.

Mentre, però, nelle regioni del Nord le carenze funzionali e infrastrutturali del sistema logistico territoriale sono state, almeno parzialmente, colmate da un sistema interportuale fortemente variegato per volumi movimentati, dimensione degli spazi e tipologia dei servizi offerti, in quelle meridionali è mancato del tutto un disegno di *policy* dei trasporti e della logistica, orientato specificamente all’incentivazione degli investimenti in poli logistici retro portuali aderenti ai porti.

Nel Mezzogiorno mancano strategie di sviluppo basate su piattaforme logistiche di filiera nelle quali offrire servizi completi di cui necessitano le attività produttive e distributive per incrementare l’export sul mercato globale. Laddove, tali filiere di attività manifatturiere e dei servizi, integrate in un processo logistico che conferisce valore alle produzioni locali, sarebbero in grado di “produttivizzare” i territori dell’Italia meridionale che già dispongono di porti commerciali, spazi retroportuali ed attività economiche ma che sono caratterizzati dal debole orientamento all’export.

E’ perciò quanto mai opportuno, con riferimento all’assetto normativo, che la logica d’impostazione sistemica territoriale sia recepita anche a livello di regolamentazione, specialmente alla vigilia della riforma delle leggi per i porti (legge 84/1994) e interporti (legge 240/1990): la SVIMEZ auspica, a tal proposito, una riforma di legge sinergica delle due, in grado di mettere a sistema e valorizzare queste due

componenti del sistema logistico nazionale nel suo insieme, prevedendone uno sviluppo tarato sulle esigenze specifiche del territorio e del contesto internazionale di riferimento.

La valorizzazione dei porti e degli interporti rappresenta, infatti, una scelta strategica inevitabile per il rilancio del Mezzogiorno, un vero e proprio *driver* per lo sviluppo del Sud, poiché essi rappresentano la sola dimensione nodale in grado di garantire un'accettabile accessibilità all'area.

Le problematiche relative al contributo che dalla logistica può venire per l'uscita dalla crisi e la ripresa dello sviluppo hanno trovato un significativo approfondimento nel volume "*La rivoluzione logistica*" del prof. Ennio Forte, pubblicato nel novembre 2014 come Numero speciale (n.43) dei "Quaderni SVIMEZ". Lo studio è stato presentato presso la SVIMEZ il 18 febbraio 2015.

Le politiche infrastrutturali

L'Italia ha bisogno di modernizzare e mettere a sistema le reti e i nodi del proprio complesso apparato infrastrutturale materiale e immateriale. Un bisogno che nel Mezzogiorno assume i caratteri di una vera e propria emergenza. E' questo un risultato scontato di politiche infrastrutturali poste in atto nel corso degli ultimi decenni.

Infatti, negli ultimi 40 anni gli investimenti in opere pubbliche in Italia si sono dimezzati: in particolare, nel 2013 si è realizzato il più basso livello di investimenti nel nostro Paese mai avutosi dal 1970. Ma, in un contesto di generale compressione della spesa pubblica in conto capitale, mentre nel Centro-Nord la dinamica di crescita della spesa si è interrotta solo nella seconda metà degli anni Duemila, in conseguenza della crisi finanziaria ed economica che ha contribuito in modo significativo alla caduta di investimenti in opere pubbliche, nel Mezzogiorno risultano particolarmente preoccupanti i tagli effettuati agli investimenti in infrastrutture, che oggi al Sud valgono poco più di un quinto rispetto agli anni '70.

Sulla politica infrastrutturale nazionale degli ultimi due decenni il livello comunitario incide, in misura non irrilevante: a tal proposito è da rilevare che i nuovi progetti TEN disegnano una rete integrata europea nella quale larga parte del Mezzogiorno sembra destinata a giocare un ruolo del tutto secondario, nella migliore delle ipotesi solo da comprimario. Ciò perché i TEN assecondano ma non modificano la minore accessibilità territoriale delle regioni meridionali, che incide negativamente sulla

complessiva competitività logistica del nostro Paese.

Non meraviglia, pertanto, che l'armatura infrastrutturale meridionale si presenti ancora oggi come un "non sistema" periferico rispetto al centro economico dell'Europa, peraltro scarsamente accessibile al suo interno.

Inoltre lo stato di attuazione della Legge Obiettivo a fine ottobre 2013, pone in evidenza come gli investimenti nel Centro-Nord siano aumentati rispetto a un anno prima di quasi 7 miliardi, da oltre 225 miliardi a più di 232, con un incremento del 3%. Mentre nel Sud sono calati quasi della stessa entità, da 147 a 140 miliardi circa (-5%). Tale tendenza mostra come le relazioni infrastrutturali alla base delle scelte di investimento comunque poste in essere negli ultimi anni escano definitivamente da una logica che, comunque faceva riferimento alla unificazione del Paese e alla tendenziale parificazione almeno delle opportunità di sviluppo a livello territoriale, per essere sostituite da un approccio fortemente orientato al mercato, alle aree già sviluppate (caratterizzate da non pochi problemi di congestione ed obsolescenza), non a quelle con ancora amplissimi margini di sviluppo del Mezzogiorno, come dimostrano la densità e l'entità degli investimenti (ferroviari, autostradali, portali e aeroportuali) in corso e previsti nel Nord del Paese.

Appare quanto mai necessario un nuovo orientamento nella pianificazione delle infrastrutture e dei trasporti, che aggiorni le esigenze della mobilità delle persone e delle merci e che sia strutturalmente operativo, superando così la cronica genericità dei piani varati ma mai completamente attuati. Ma, soprattutto che riporti il Mezzogiorno al centro della strategia nazionale. Questa esigenza è posta con forza anche dalla Commissione Europea in vista dell'approvazione dei piani di intervento per il periodo 2014-2020. Sarebbe auspicabile che la risposta italiana sia adeguata alla gravità del problema e superi, per una volta, l'approccio formalistico a tale adempimento.

Nel Mezzogiorno, dunque, nel corso degli anni, l'attività infrastrutturale si è limitata a interventi di dimensione modesta, che per loro natura non sono in grado né di infittire la rete infrastrutturale, né di consolidare i nodi logistici.

La scarsa dimensione finanziaria della quota attribuita al Sud è soprattutto il frutto di una programmazione che, col passare del tempo, non è stata integrata ed adeguata, oltre che di una pianificazione delle risorse che vede nelle aree meridionali una netta prevalenza di quelle pubbliche: infatti, su poco meno di 26 miliardi e mezzo di

finanziamenti privati, circa l'87% è destinato a opere CIPE nel Centro-Nord, mentre nel Mezzogiorno è appena il 12,4%.

I rilevanti fabbisogni di investimento infrastrutturale non possono però certamente essere soddisfatti interamente dalla finanza pubblica, tanto più in situazioni di ristrettezze di bilancio e di crisi economiche difficili e complesse come l'attuale. Orientarsi, perciò, al coinvolgimento dei privati, con i vari strumenti disponibili, come il Partenariato Pubblico Privato, il Project Financing e altre forme più o meno strutturate di compartecipazione, è determinante.

La SVIMEZ valuta positivamente le misure assunte recentemente dal Governo, a partire dal decreto legge "Sblocca Italia" del 2014, in quanto sono orientate alla più rapida attivazione di strumenti che possono favorire l'apertura dei cantieri o l'avanzamento di grandi opere pubbliche.

Lo "Sblocca Italia" prevede, infatti, di riallocare 840 milioni di revoche e di destinare oltre 3 miliardi del Fondo Sviluppo Coesione 2014-2020, per un totale di poco meno di 4 miliardi di euro, tutti immediatamente impegnabili, anche se la disponibilità effettiva nel breve periodo è di soli 300 milioni fino al 2015.

Tali risorse potranno essere destinate a tre gruppi di opere del Programma Infrastrutturale Strategico, con diversi vincoli temporali di appaltabilità e di cantierabilità entro il prossimo anno: si tratta di 28 interventi specifici, di cui 18 nel Centro-Nord e 10 nel Mezzogiorno e di 3 piani di piccoli interventi.

Infine, pur se appare coerente con la difficoltà di mantenere in equilibrio il traballante bilancio pubblico, la scelta di ridurre il cofinanziamento nazionale dei programmi comunitari, non solo quelli in essere e in ritardo di attuazione, ma anche dei nuovi, come ipotizzato per il PON Infrastrutture e Reti 2014-2020, è piuttosto discutibile. Si tratta, infatti, di una sostanziale rinuncia anticipata a sviluppare una programmazione su nuove basi e su più rigorosi criteri di efficienza.

– Nel *Rapporto SVIMEZ 2014* vengono presentati i risultati di un esercizio, curato dall'UVER-DPS teso a valutare i tempi e l'andamento della spesa nella realizzazione delle opere pubbliche. Dall'analisi risulta che in media non vi sono differenze sostanziali nei tempi di attuazione delle opere finanziate con la politica di coesione guardando alle macro aree del Paese: la media nazionale è pari a quattro anni e mezzo ed esiste una differenza di pochi mesi tra le aree del Centro-Nord e del Sud. La

fase di progettazione risulta la parte preponderante dell'attuazione di un'opera ed è omogenea in termini di durata per tutto il Paese. La fase di affidamento dei lavori è generalmente pari a 6 mesi (0,5 anni); solo nel Sud i tempi si allungano seppur di poco (poco più di 7 mesi).

Maggiori differenze tra le aree si notano nella fase dei lavori, la più influenzata dalla composizione settoriale delle opere a livello territoriale. La minore durata della fase nel Sud deriva infatti dalla dimensione media più contenuta delle opere in termini di costo (2,5 mln di euro) rispetto al Centro-Nord (3,5 mln di euro circa).

Con riferimento alle classi di costo e quindi alla dimensione presunta dell'opera si può notare invece come gli interventi localizzati nel Nord si caratterizzino per durate mediamente più brevi rispetto al Centro e al Sud, un fenomeno rilevato in quasi tutte le macrofasi (progettazione, affidamento e esecuzione dei lavori). Sebbene tali differenze siano generalmente comprese nell'ordine di pochi mesi, spiccano i più lunghi tempi di attuazione delle opere di importo superiore ai 100 milioni di euro osservabili nel Sud d'Italia: in questo caso la differenza con il Centro-Nord sale a circa un anno e mezzo rispettivamente: 15,3 anni e 13,7 anni.

Nel complesso, a parità di mix di interventi tra Centro-Nord e Sud Italia, quest'ultimo fa registrare una durata complessiva mediamente più lunga che nel resto d'Italia, indice di una minore efficienza nella progettazione e realizzazione delle opere pubbliche.

L'analisi sui tempi e sull'andamento della spesa nella realizzazione delle opere pubbliche è stata oggetto di ulteriore approfondimento nello studio di C. Carlucci, F. De Angelis e M.A. Guerrizio, *I tempi di attuazione e di spesa degli interventi infrastrutturali delle Politiche di Coesione*, pubblicato sul n. 3/2014 della "Rivista economica del Mezzogiorno".

1.12. – *Le ricerche di finanza pubblica*

L'impegno della SVIMEZ sulle questioni della finanza pubblica, in particolare per quanto concerne il Mezzogiorno, ha a riferimento, già nel "Rapporto 2013 sull'economia del Mezzogiorno" ed altresì nel "Rapporto 2014", la situazione finanziaria complessiva delle Amministrazioni pubbliche d'Italia. Si è ritenuto, al

riguardo, distinguere tra loro nettamente due questioni: la questione dell'indebitamento, che è connessa strettamente con la questione del disavanzo dei bilanci pubblici; la questione dello *stock* di debito. A questo ultimo riguardo è mostrato, in un contributo di F. Pica e C. Brandolini dal titolo *“Perché il Sud può indebitarsi più del Nord”*, pubblicato poi su *“Il Garantista”* del 13 marzo 2015, - che anche per l'Italia e per le diverse collettività regionali da cui essa è costituita va tenuta presente un'importante avvertenza: un rapporto debito PIL dell'ordine del 120% rischia di compromettere la tenuta di grandezze macroeconomiche, come il PIL, gli investimenti privati e pubblici, l'occupazione.

Si avverte, nel *“Rapporto 2014”*, che il modo in cui la crisi è stata affrontata, in realtà producendo una caduta assai grave degli investimenti pubblici, impatta su una questione specifica, che nel Rapporto è posta ampiamente. Nel 2012 le spese in conto capitale delle Amministrazioni pubbliche nel Mezzogiorno sono pari, complessivamente, ad 848 euro per abitante; esse sono finanziate per 330 euro da Fondi europei e da risorse erariali ex art. 119, comma 5, della Costituzione. Gli uni e le altre dovrebbero essere aggiuntive rispetto agli stanziamenti ordinari. Al netto di queste somme, la spesa in conto capitale è pari a 517 euro nel Mezzogiorno, a fronte di un valore, per il Centro Nord pari a 705 euro. Il deficit di spesa pro capite tra le circoscrizioni concerne dunque pesantemente quanto sarebbe necessario per assicurare, da parte degli Enti territoriali e specialmente dei Comuni, *“il normale esercizio delle funzioni”* ad essi attribuite, come è scritto nell'art. 119, comma 5, della Costituzione.

Ancora sui temi della tenuta complessiva del sistema Italia è risultato importante il dibattito, organizzato dalla SVIMEZ e dalla Regione Calabria presso la Sala delle Lauree dell'Università degli Studi *“Roma Tre”*, svoltosi il 12 febbraio 2014, concernente il *“Rapporto SVIMEZ sulle entrate tributarie della Regione Calabria”*, curato da F. Moro e F. Pica e pubblicato in un Numero speciale di *“Quaderni SVIMEZ”* n. 39. Il tema fondamentale discusso nel Quaderno SVIMEZ n. 42 (che raccoglie i contributi presentati, nel corso del dibattito), è quello dell'IRAP. I lavori sono stati aperti dalla Prof.ssa Maria Teresa Salvemini, Vice Presidente della SVIMEZ, che ha presieduto e moderato la Manifestazione.

Dopo il saluto del Prof. Giovanni Scarano, Presidente della Scuola di Economia e Studi Aziendali dell'Università degli Studi di *“Roma Tre”*, si sono tenute le relazioni