



IL RAPPORTO SVIMEZ 2013 IN SICILIA
UNA STRATEGIA DI SVILUPPO NAZIONALE A
PARTIRE DAL MEZZOGIORNO PER USCIRE
DALL'EMERGENZA ECONOMICA E SOCIALE

Seminario promosso dalla SVIMEZ nell'ambito de
"Le Giornate dell'economia del Mezzogiorno"
(Palermo, 8 novembre 2013)

Indirizzi di saluto, di Pietro Busetta e Marco Di Marco

Le analisi della SVIMEZ, di Riccardo Padovani e Alessandro Bianchi

Interventi nel dibattito di:

Adam Asmundo, Maurizio Bernava, Luca Bianchi, Pietro Busetta,
Carlo Carminucci, Mario Centorrino, Leandra D'Antone,
Antonio La Spina, Fabio Mazzola, Vittorio Mastrolilli

Roma, aprile 2014

Quaderno SVIMEZ n° 41

SVIMEZ

Associazione per lo sviluppo dell'industria nel Mezzogiorno

Il Rapporto SVIMEZ 2013 in Sicilia
UNA STRATEGIA DI SVILUPPO NAZIONALE
A PARTIRE DAL MEZZOGIORNO PER USCIRE
DALL'EMERGENZA ECONOMICA E SOCIALE

Seminario promosso dalla SVIMEZ nell'ambito de
"Le Giornate dell'economia del Mezzogiorno"
(Palermo, 8 novembre 2013)

Indirizzi di saluto, di Pietro Busetta e Marco Di Marco

Le analisi della SVIMEZ, di Riccardo Padovani e Alessandro Bianchi

Interventi nel dibattito di:

Adam Asmundo, Maurizio Bernava, Luca Bianchi, Pietro Busetta,
Carlo Carminucci, Mario Centorrino, Leandra D'Antone,
Antonio La Spina, Fabio Mazzola, Vittorio Mastrolilli

Roma, aprile 2014

Quaderno SVIMEZ N. 41

SVIMEZ

Associazione per lo sviluppo dell'industria nel Mezzogiorno

L'8 novembre 2013, a Palermo, presso la Galleria d'Arte Moderna, nell'ambito de "Le Giornate dell'economia del Mezzogiorno" organizzate dalla Fondazione Curella, si è tenuto, su iniziativa della SVIMEZ, il Seminario Rapporto SVIMEZ 2013 in Sicilia "Una strategia di sviluppo nazionale a partire dal Mezzogiorno per uscire dall'emergenza economica e sociale".

I lavori sono stati aperti dal prof. Pietro Busetta, Presidente della Fondazione Curella e dal dott. Marco Di Marco, Assessore allo Sviluppo e alle Attività Produttive del Comune di Palermo, e sono proseguiti con le relazioni del Direttore della SVIMEZ dott. Riccardo Padovani e del Consigliere prof. Alessandro Bianchi, che hanno illustrato le posizioni della SVIMEZ in merito all'acuirsi delle due grandi emergenze, quella sociale e quella produttiva e, soprattutto, alle condizioni per avviare un percorso di ripresa che, a partire dal Mezzogiorno, favorisca il riposizionamento competitivo di tutto il Paese.

Al dibattito hanno partecipato: il prof. Fabio Mazzola, Preside della Facoltà di Economia dell'Università degli Studi di Palermo; il dott. Adam Asmundo, della Fondazione RES; il dott. Maurizio Bernava, Segretario Generale della CISL Sicilia; il dott. Vittorio Mastrolilli, Consulente del Comune di Palermo; il prof. Mario Centorrino, dell'Università degli Studi di Messina; il prof. Antonio La Spina, dell'Università LUISS "Guido Carli" di Roma e Consigliere della SVIMEZ, la prof.ssa Leandra D'Antone, dell'Università degli Studi di Roma "La Sapienza"; il dott. Carlo Carminucci, Direttore dell'ISFORT; il dott. Luca Bianchi, Assessore per l'Economia della Regione Siciliana.

In questo numero di "Quaderni SVIMEZ" si riproducono i testi degli interventi svolti, nella versione rivista dalla SVIMEZ e/o integrata dagli Autori.

Responsabile: Riccardo Padovani, Direttore della SVIMEZ.

Autorizzazione del Tribunale di Roma n. 100 del 15 marzo 2004.

“Quaderno SVIMEZ” n. 41

I “Quaderni SVIMEZ” sono una Collana editoriale che ospita documenti monografici su argomenti di attualità, resoconti di dibattiti pubblici a seminari, e testi di Audizioni parlamentari. Nella veste di “numeri speciali”, i Quaderni sono destinati anche alla pubblicazione di volumi.

ISBN 978-88-906860-8-5

Copyright © 2014 by SVIMEZ

00187 Roma, via di Porta Pinciana 6

Internet: www.svimez.it

La proprietà letteraria e i diritti di riproduzione sono riservati

Il Rapporto SVIMEZ 2013 in Sicilia
UNA STRATEGIA DI SVILUPPO NAZIONALE
A PARTIRE DAL MEZZOGIORNO PER USCIRE
DALL'EMERGENZA ECONOMICA E SOCIALE

Seminario promosso dalla SVIMEZ nell'ambito de
"Le Giornate dell'economia del Mezzogiorno"
(Palermo, 8 novembre 2013)

Indirizzi di saluto, di Pietro Busetta e Marco Di Marco
Le analisi della SVIMEZ, di Riccardo Padovani e Alessandro Bianchi

Interventi nel dibattito di:

Adam Asmundo, Maurizio Bernava, Luca Bianchi, Pietro Busetta,
Carlo Carminucci, Mario Centorrino, Leandra D'Antone,
Antonio La Spina, Fabio Mazzola, Vittorio Mastrolilli



Associazione per lo sviluppo dell'industria nel Mezzogiorno

INDICE

Indirizzo di saluto <i>di Pietro Busetta</i>	p. 7
Indirizzo di saluto <i>di Marco Di Marco</i>	9
 Le analisi della SVIMEZ	
Relazione <i>di Riccardo Padovani</i>	11
Relazione <i>di Alessandro Bianchi</i>	33
 Dibattito	
Intervento <i>di Fabio Mazzola</i>	41
Intervento <i>di Adam Asmundo</i>	43
Intervento <i>di Maurizio Bernava</i>	47
Intervento <i>di Vittorio Mastrolilli</i>	49
Intervento <i>di Mario Centorrino</i>	53
Intervento <i>di Antonio La Spina</i>	61
Intervento <i>di Leandra D'Antone</i>	65
Intervento <i>di Carlo Carminucci</i>	73
Intervento <i>di Luca Bianchi</i>	79

**Indirizzo di saluto
di Pietro Busetta***

(Testo non ancora disponibile)

* Presidente della Fondazione Curella.

**Indirizzo di saluto
di Marco Di Marco ***

(Testo non ancora disponibile)

* Assessore allo Sviluppo e Attività Produttive del Comune di Palermo.

Relazione di Riccardo Padovani*

Il *Rapporto SVIMEZ 2013*, presentato a Roma poche settimane fa e che oggi qui noi proponiamo alla discussione degli illustri ospiti che ci onorano con la loro presenza, dà conferma e mostra l'aggravarsi delle difficoltà dell'economia italiana, e soprattutto di quella meridionale, nella lunga fase di crisi. Difficoltà e problemi che sono ormai ben noti. Ma proprio il loro aggravarsi pone con forza in evidenza un quadro che non è solo la somma di un susseguirsi di variazioni congiunturali negative, ma rende sempre più chiara la radicale drammaticità delle dimensioni e dell'impatto che la crisi internazionale è venuta assumendo nel caso italiano.

Il Rapporto non vuole essere, dunque, solo l'occasione per un mero aggiornamento delle nostre analisi alla luce dei dati più recenti, ma vuole contribuire ad una consapevole identificazione delle condizioni e delle sfide da cogliere per affrontare le due grandi emergenze: quella sociale-occupazionale e quella produttiva e di rischio di desertificazione industriale, che caratterizzano il quadro attuale, dalle tinte fin troppo fosche. Condizioni e sfide che – è nostra convinzione – si collocano, e possono trovare risposta, nel campo dello “sviluppo”, che è il presupposto, che viene prima di una qualsiasi ipotesi “macroeconomica” di crescita.

Non c'è crescita senza sviluppo e forse – come ha di recente osservato il Presidente Giannola – la più grande carenza di tecnici e politici è proprio questo grande silenzio sul tema dello sviluppo, mentre grande è l'attenzione ai pallidi segnali di una auspicata ripresa congiunturale, che temiamo non modificherebbe la grande sterilità di risultati in un governo dell'economia che si limitasse a perseguire la logica dell'austerità.

Ed è proprio sulla base di tale convinzione, e non di un ottimismo velleitario e rituale, che – nonostante l'aggravarsi delle criticità di cui il Rapporto dà ampiamente conto – la SVIMEZ continua a insistere su come e perché il Mezzogiorno resti la grande opportunità per avviare un percorso di ripresa dell'economia. Una strategia di

* Direttore della SVIMEZ.

Tab. 1. *Tassi di crescita annuali e cumulati del PIL in termini reali (%) (a)*

Aree	2012	2008-2012	2001-2012
Mezzogiorno	-3,2	-10,1	-3,8
Centro-Nord	-2,1	-5,8	3,3
Italia	-2,4	-6,9	1,6
Sicilia	-4,3	-11,0	-2,8
Unione Europea (27 paesi)	-0,3	-0,7	16,3
Area dell'euro (17 paesi)	-0,6	-1,2	13,2
Germania	0,7	3,6	14,3
Spagna	-1,4	-4,2	21,2
Francia	0,0	0,5	14,0
Grecia	-6,4	-20,1	6,4

(a) Calcolati su valori concatenati – anno di riferimento 2005.

Fonte: Elaborazioni SVIMEZ su dati ISTAT, EUROSTAT e SVIMEZ.

rilancio dello sviluppo, in grado di assicurare il riposizionamento competitivo del sistema produttivo nazionale, dopo il declino in atto almeno a partire dal 1998, non può che avere come fulcro proprio il Mezzogiorno.

La crisi ha enfatizzato una difficoltà che viene da lontano: l'Italia cresce ormai da molto tempo meno degli altri Stati della Ue e nel Paese il Sud cresce molto meno del Centro-Nord. Ciò ha cause congiunturali, esterne e interne. Ma anche e soprattutto strutturali. E cioè la crisi di competitività che da oltre un decennio è una caratteristica dell'economia italiana (Tab. 1); crisi dovuta in larga parte a: ridotta dimensione media delle imprese, scarsa innovazione, inefficienza dinamica del modello di specializzazione internazionale, che si trasformano in bassa produttività e limitata capacità competitiva.

Infatti, nel periodo 2001-2012 il divario nei tassi di crescita rispetto ai principali paesi europei è stato di oltre l'11%, essendo l'economia italiana cresciuta solo dell'1,6% rispetto al 13,2% dell'Area dell'Euro.

Da qui la necessità di un riposizionamento competitivo del sistema produttivo nazionale, nell'ambito di un progetto che incroci gli interessi e i bisogni del Sud con quelli dell'Italia.

Tab. 2. Prodotto Interno Lordo (variazioni % medie annue) (a)

Aree	2008	2009	2010	2011	2012	2008-2012 cumulata
Mezzogiorno	-1,4	-5,1	-0,1	-0,6	-3,2	-10,1
Centro-Nord	-1,1	-5,6	2,3	0,7	-2,1	-5,8
Italia	-1,2	-5,5	1,7	0,4	-2,4	-6,9
Sicilia	-2,0	-4,3	0,1	-1,0	-4,3	-11,0

(a) Calcolati su valori concatenati – anno di riferimento 2005.

Fonte: Elaborazioni SVIMEZ su dati ISTAT e SVIMEZ.

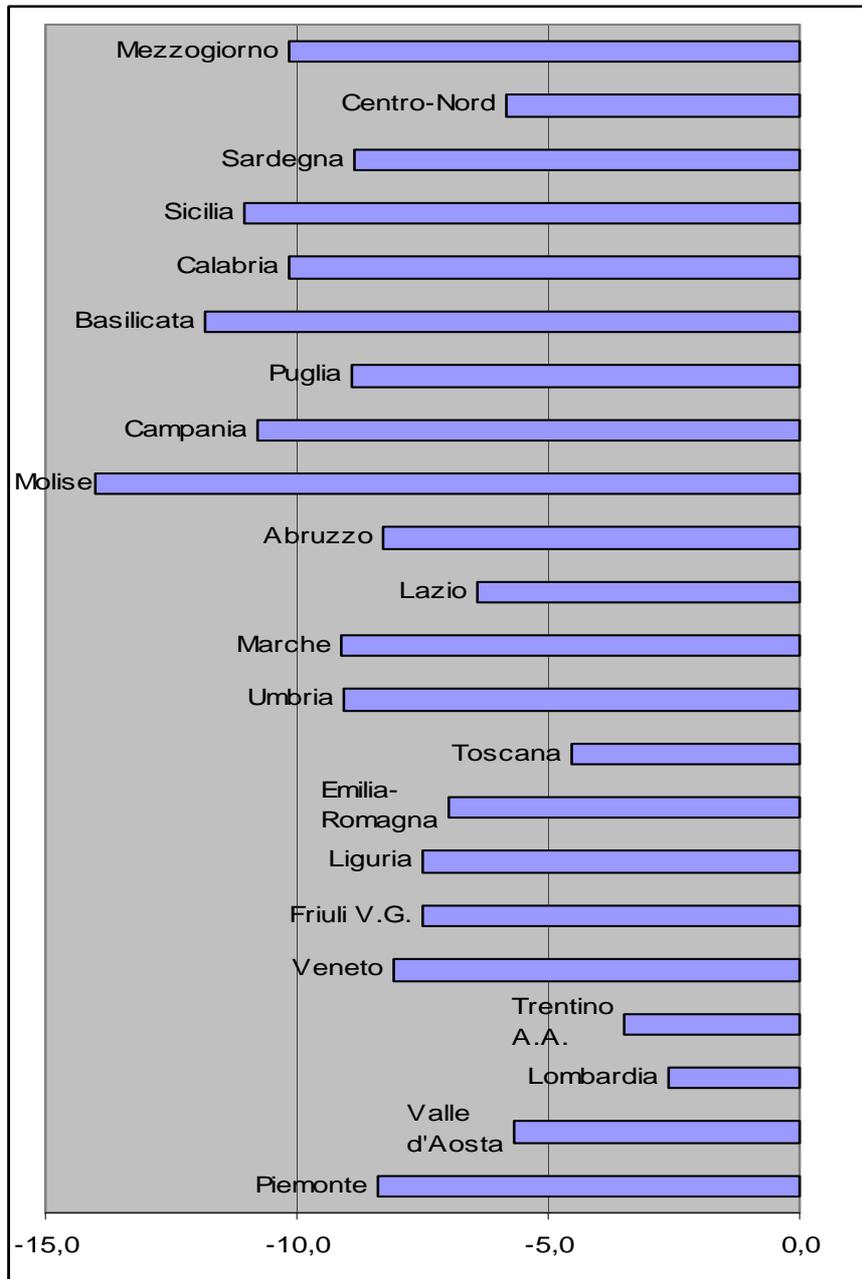
1. Anche nel 2012 sia il divario rispetto al resto d'Europa che il divario interno Nord-Sud hanno registrato un ulteriore allargamento. Secondo la SVIMEZ, il PIL è calato nel Mezzogiorno del -3,2%, approfondendo la flessione già registrata l'anno precedente (Tab. 2). Il calo è stato superiore di oltre un punto a quello rilevato nel resto del Paese (-2,1%). In Sicilia, la caduta del PIL è stata nel 2012 del -4,3%, di circa due punti più forte di quella media dell'Italia.

Ma soprattutto è il quinto anno consecutivo, dal 2008, che il tasso di crescita del PIL meridionale risulta negativo: il prodotto dell'area si è ridotto del -10,1%, quasi il doppio della flessione registrata nel Centro-Nord. In Sicilia, il calo cumulato del PIL è risultato pari, nel quinquennio 2008-2012, al -11%, il più accentuato tra le grandi regioni italiane.

La flessione del prodotto aggregato della regione, anche maggiore che nel resto del Mezzogiorno, è dovuta ad un andamento negativo settorialmente diffuso dell'economia isolana. In particolare, sia il settore manifatturiero che quello delle costruzioni hanno segnato, nel quinquennio 2008-2012, una caduta decisamente più intensa rispetto al resto del Sud e, soprattutto, al Centro-Nord.

Per il Mezzogiorno nel suo complesso, il peggior andamento del PIL nel 2012 è dovuto, oltre che allo stimolo relativamente inferiore offerto dalle esportazioni, a causa del notevolmente minore grado di apertura internazionale dell'economia dell'area, soprattutto ad una più sfavorevole dinamica della domanda interna: sia per i consumi, in netta flessione, sia per il crollo degli investimenti.

Fig. 1 . Distanza dai livelli pre crisi del PIL per regione (differenza % 2007/2012)



Tab. 3. *La perdita (cumulata) del prodotto dei settori dell'economia nella crisi nel periodo 2008-2012 (a)*

Settori di attività	Mezzogiorno	Sicilia	Centro-Nord
Agricoltura	-9,0	-6,7	-3,2
Industria in senso stretto	-22,0	-25,1	-13,4
Di cui: Manifatturiera	-24,9	-30,7	-14,5
Costruzioni	-26,6	-33,4	-20,2
Servizi	-5,1	-6,5	-1,9
Totale	-9,1	-10,2	-5,7

(a) Variazioni % del valore aggiunto calcolate su valori concatenati – anno di riferimento 2005.

Fonte: Elaborazioni SVIMEZ su dati ISTAT e SVIMEZ.

Tab. 4. *Consumi finali interni (tassi annui di variazione %)*

Categorie	2012	2008-2012	
		m.a.	cumulati
Mezzogiorno			
Spese per consumi finali famiglie	-4,8	-1,9	-9,3
Alimentari, bevande e tabacco	-3,7	-2,4	-11,3
Vestiario e calzature	-11,9	-4,2	-19,2
Abitazioni e spese connesse	-2,0	0,1	0,4
Altri beni e servizi	-6,1	-2,7	-12,6
Spese per consumi finali AAPP e ISP	-3,1	-1,2	-6,0
Totale	-4,3	-1,7	-8,3
Centro-Nord			
Spese per consumi finali famiglie	-3,8	-0,7	-3,5
Alimentari, bevande e tabacco	-3,0	-1,8	-8,8
Vestiario e calzature	-9,5	-2,4	-11,4
Abitazioni e spese connesse	-1,8	0,2	0,8
Altri beni e servizi	-4,5	-0,6	-3,1
Spese per consumi finali AAPP e ISP	-2,8	-0,3	-1,4
Totale	-3,6	-0,6	-3,0

Fonte: Elaborazioni SVIMEZ su dati ISTAT.

Nel 2012 i consumi finali interni hanno segnato al Sud un calo del -4,3% (Tab. 4), di oltre mezzo punto percentuale maggiore rispetto a quello del Centro-Nord. Tale differenza è soprattutto dovuta alla dinamica dei consumi delle famiglie, il cui calo nel Mezzogiorno (-4,8%) è risultato di un punto percentuale superiore a quello registrato nel resto del Paese. Nel complesso del quinquennio 2008-2012, la caduta cumulata dei consumi delle famiglie – attribuibile per parte importante alle più critiche prospettive del mercato del lavoro dell'area, con una caduta dell'occupazione di quattro volte maggiore che al Nord – ha superato nel Mezzogiorno i nove punti percentuali, risultando di oltre due volte e mezzo maggiore di quella registrata nel resto del Paese.

L'impatto della caduta dell'occupazione, verificatasi con la crisi, sui redditi delle famiglie, è stato così forte nel Mezzogiorno – e in Sicilia in particolar misura – da innescare una spirale negativa minori redditi-minori consumi-meno crescita-meno lavoro. Tale spirale non solo allunga ulteriormente i tempi di recupero dalla crisi e, quindi, il depauperamento, anche permanente, del tessuto produttivo e del capitale umano dell'area meridionale, ma rischia di compromettere la stessa tenuta sociale di molte realtà territoriali del Mezzogiorno.

La dinamica complessiva del quinquennio di crisi ha visto un'interruzione del processo di accumulazione in entrambe le parti del Paese. Gli investimenti fissi lordi hanno accusato, nel 2012, una caduta del -8,6% al Sud, maggiore che nel Centro-Nord, più che raddoppiando il calo rispetto all'anno precedente (Tab. 5). Nel quinquennio 2008-2012 la riduzione cumulata degli investimenti è stata del 25,8% nel Mezzogiorno e di poco meno del 22% nel Centro-Nord.

A livello settoriale, l'aspetto che maggiormente caratterizza la caduta di accumulazione di capitale nel Mezzogiorno è costituito dal vero e proprio crollo degli investimenti dell'industria in senso stretto, ridottisi tra il 2007 e il 2012 di quasi il 47%. Una riduzione più che doppia rispetto a quella, pur di per sé assai marcata, avutasi nel Centro-Nord (-21,4%).

Pur non disponendosi di un dato disaggregato per la regione, è da ritenere che la caduta della domanda interna sia stata in Sicilia, nel 2012, particolarmente intensa e, in considerazione del richiamato assai sfavorevole risultato di PIL, di entità tale da non poter essere

Tab. 5. *Gli investimenti nei settori (tassi annui di variazione %) (a)*

Settori	2012	2001-2007 cumulati	2008-2012 cumulati	2001-2012 cumulati
Mezzogiorno				
Agricoltura	-11,9	-3,6	-34,2	-36,6
Industria	-10,1	-5,6	-42,8	-46,0
In senso stretto	-10,8	-5,9	-46,8	-49,9
Costruzioni	-7,6	-3,7	-20,6	-23,5
Servizi	-8,1	20,2	-19,2	-2,9
Totale	-8,6	11,3	-25,8	-17,4
Centro-Nord				
Agricoltura	-8,8	8,6	-17,4	-10,2
Industria	-9,8	9,8	-23,6	-16,1
In senso stretto	-9,7	8,3	-21,4	-14,8
Costruzioni	-10,5	19,8	-37,0	-24,5
Servizi	-6,9	17,8	-21,2	-7,1
Totale	-7,8	15,0	-21,7	-10,0

(a) Calcolati su valori concatenati – anno di riferimento 2005.

Fonte: Elaborazioni SVIMEZ su dati ISTAT.

Tab. 6. *Andamento delle esportazioni (variazioni % medie annue)(a)*

Aree	2008	2009	2010	2011	2012	2013 I semestre
Mezzogiorno	4,54	-29,28	26,95	10,57	7,78	-9,23
Centro-Nord	0,69	-19,88	15,27	11,58	3,15	0,70
Italia	1,17	-20,94	15,64	11,43	3,68	-0,39
Sicilia	3,76	-37,73	48,72	16,02	21,19	-17,93

(a) Calcolate su valori a prezzi correnti.

Fonte: Elaborazioni SVIMEZ su dati ISTAT.

compensata da una dinamica della componente estera della domanda, risultata, invece, particolarmente favorevole. Le esportazioni sono, infatti, cresciute in Sicilia nel 2012 più della media sia nazionale che meridionale, sia al lordo che al netto dei prodotti petroliferi (Tabb. 6 e 7).

Tab. 7. *Andamento delle esportazioni al netto dei prodotti energetici (variazioni % medie annue) (a)*

Aree	2008	2009	2010	2011	2012	2013
	I semestre					
Mezzogiorno	0,79	-24,93	17,23	9,29	0,73	-3,89
Centro-Nord	0,48	-19,68	14,89	11,56	3,03	0,90
Italia	0,56	-20,12	14,21	11,32	2,83	0,58
Sicilia	-1,61	-34,19	43,00	-1,03	8,52	14,05

(a) Calcolate su valori a prezzi correnti.

Fonte: Elaborazioni SVIMEZ su dati ISTAT.

2. Quanto all'anno in corso, anche per il 2013 le stime effettuate con il modello econometrico SVIMEZ-IRPET prospetterebbero una caduta dell'attività maggiore nel Sud (-2,5%) che nel resto del Paese (-1,6%), per effetto di una dinamica ancora più sfavorevole sia dei consumi sia in particolare degli investimenti (Tab. 8). E anche nel 2013 la contrazione più marcata del PIL meridionale è in parte non trascurabile dovuta all'effetto aggregato delle manovre correttive che, soprattutto a causa di una caduta degli investimenti pubblici concentrata nel Sud (-8,2%), si prevede comporteranno un effetto depressivo sul PIL dell'area di 1,5 punti percentuali, a fronte di uno di 0,9 punti sul PIL del Centro-Nord.

Tab. 8. *Previsioni SVIMEZ-IRPET 2013 ed effetti delle manovre restrittive*

Aggregati	Mezzogiorno		Centro-Nord		Italia	
	2013	2014	2013	2014	2013	2014
PIL	-2,5	0,1	-1,6	0,9	-1,8	0,7
Consumi delle famiglie	-4,4	-1,0	-2,9	0,0	-3,3	-0,2
Investimenti totali	-11,5	-6,1	-5,3	-2,8	-6,7	-3,5
Unità di lavoro totali	-2,0	-0,1	-1,2	0,2	-1,4	0,1
Reddito disponibile delle famiglie (nominale)	-2,0	0,6	-1,3	1,6	-1,5	1,4

Fonte: Stime SVIMEZ-IRPET.

3. L'emergenza economica si intreccia nel Sud con un'emergenza civile e sociale, alimentata dalla spirale perversa redditi-consumi-occupazione, per fronteggiare la quale occorrono politiche del lavoro e politiche di *welfare* in grado di compensare gli effetti della crisi, contrastando le disuguaglianze che ostacolano la ripresa della crescita.

La lunga fase di declino e poi di crisi restituisce un'area del Paese caratterizzata da inoccupazione massiccia e impoverimento, in cui sono ulteriormente ridotte le opportunità di realizzazione individuale delle giovani generazioni.

Tra il 2008 e il 2012 nel Mezzogiorno c'è stata una caduta dell'occupazione del -4,6% a fronte del -1,2% del Centro-Nord, con una perdita di posti di lavoro pari al 60% del totale nazionale (Fig. 2). In Sicilia, l'occupazione ha risentito in maniera ancora più intensa del lungo periodo di crisi, registrando nel quinquennio un vero e proprio crollo, pari a quasi il 6%. Delle 301 mila persone che, tra il 2008 e il 2012, hanno perso il posto di lavoro nel Sud, quasi 86 mila sono nella regione, il 17% del totale nazionale.

Fig. 2. Emergenza lavoro: persi 300 mila posti di lavoro persi al Sud su mezzo milione in Italia (2008-2012)



Fonte: Elaborazioni SVIMEZ su dati ISTAT.

Tab. 9. *Variazioni % dell'occupazione per settore e ripartizione*

Settori di attività	2008-2012 (cumulata)		
	Sicilia	Mezzogiorno	Centro-Nord
Agricoltura	4,5	-1,8	-2,4
Industria in senso stretto	-12,9	-10,5	-7,3
Costruzioni	-32,4	-21,6	-7,0
Servizi	-2,1	-1,3	1,8
Totale	-5,8	-4,6	-1,2

Fonte: Elaborazioni SVIMEZ su dati ISTAT.

Tab. 10. *Tasso ufficiale di disoccupazione e tasso di disoccupazione corretto (migliaia di unità s.d.i.)*

Anni	Disoccupazione esplicita	Tasso di disoccupazione ufficiale (%)	Disoccupazione corretta	Tasso di disoccupazione corretto (%)
Mezzogiorno				
2011	978	13,6	2.129	25,8
2012	1.281	17,2	2.416	28,4
Var. ass. 2011-2012	303		287	
Centro-Nord				
2011	1.130	6,3	1.847	10,1
2012	1.463	8,0	2.222	11,9
Var. ass. 2011-2012	333		375	
Sicilia				
2011	241	14,4	587	29,2
2012	319	18,6	677	32,8
Var. ass. 2011-2012	78		90	

Fonte: Elaborazioni SVIMEZ su dati ISTAT.

Guardando alla composizione settoriale del mercato del lavoro (Tab. 9), si nota che durante la crisi in Sicilia solo in agricoltura si è registrato un *trend* positivo dell'occupazione rispetto all'andamento declinante sia nel Mezzogiorno che nel Centro-Nord. In Sicilia, come

in tutto il Sud, l'occupazione, invece, crolla in modo particolarmente pesante nel settore delle costruzioni (-32,4% rispetto al -7,0% del Centro-Nord), ma anche in quello dell'industria in senso stretto (-12,9% a fronte del -7,3%).

Le ridotte opportunità occupazionali e il deterioramento della capacità di reddito spingono le persone verso la ricerca di un'occupazione, anche se precaria e a tempo ridotto. Nel 2012 al mercato aumento della disoccupazione esplicita nel Sud, su cui è calcolato il tasso di disoccupazione ufficiale, pari a 1.281.000 unità, si è contrapposto, per la prima volta, un calo, modesto ma significativo, della disoccupazione implicita. Il c.d. *tasso di disoccupazione corretto*, che tiene conto della disoccupazione esplicita, di quella implicita e della CIG, è arrivato nel Mezzogiorno al 28,4% (Tab. 10), oltre 11 punti in più del tasso ufficiale; in Sicilia il tasso corretto è addirittura al 32,8%, oltre 14 punti in più di quello ufficiale. Nel Centro-Nord tale tasso è di appena l'11,9%, 4 punti in più di quello ufficiale.

Il dualismo territoriale nel mercato del lavoro si interseca con un sempre più evidente dualismo generazionale, che emerge in tutto il Paese, ma nel Sud viene configurando una vera e propria questione giovanile.

Sono proprio i giovani che stanno subendo i contraccolpi più pesanti della crisi. Per il Mezzogiorno, il dato, nel complesso negativo, di -301.300 occupati, è riconducibile ai giovani, che perdono 389.400 unità (-19,6%) mentre per gli ultra 35 gli occupati aumentano di 88 mila unità (+2%). Anche in Sicilia la perdita complessiva di occupati (-86 mila unità) è quasi totalmente concentrata nella fascia d'età giovanile (-80 mila); ma – a fronte dell'aumento registrato dagli occupati ultra 35 anni nel Mezzogiorno e, soprattutto, al Nord – anche per questa componente si registra nella regione un andamento pur moderatamente cedente, a conferma della particolare gravità della situazione del mercato del lavoro (Tab. 11).

Nel 2012 il tasso di occupazione giovanile si è attestato nel Sud al 30,8%, più alto per i maschi (37,9%) e molto più basso per le femmine (23,6%): oltre venti punti percentuali in meno della media del Centro-Nord, pari al 51,3% (Tab. 12). Tale situazione assume particolare gravità in Sicilia, dove per i giovani il tasso di occupazione è sceso in cinque anni dal 32,7% al 28%: su tale dato incidono

Tab. 11. *Occupazione per classi di età: variazioni 2008-2012*

Età	Mezzogiorno	Centro-Nord	Sicilia
15-34 anni	-389,4 mila (-19,6%)	-931,6 mila (-18,2%)	-79,9 mila (-18,3%)
35 anni e oltre	88,2 mila -2,00%	727,0 mila -6,20%	-6,0 mila (-0,6%)
Totale	-301,3 mila (-4,6%)	-204,7 mila (-1,2%)	-85,9 mila (-5,8%)

Fonte: Elaborazioni SVIMEZ su dati ISTAT.

Tab. 12. *Tasso di occupazione 15-34 anni*

Aree	2008			2012		
	Maschi	Femmine	Totale	Maschi	Femmine	Totale
Mezzogiorno	45,5	26,2	35,9	37,9	23,6	30,8
Centro-Nord	66,3	53,0	59,7	56,7	45,7	51,3
Italia	58,2	42,4	50,4	49,4	37,1	43,3
Sicilia	43,4	22,0	32,7	35,3	20,7	28,0
<i>Media UE a 27</i>	<i>64,0</i>	<i>53,6</i>	<i>58,9</i>	<i>59,0</i>	<i>50,9</i>	<i>55,0</i>

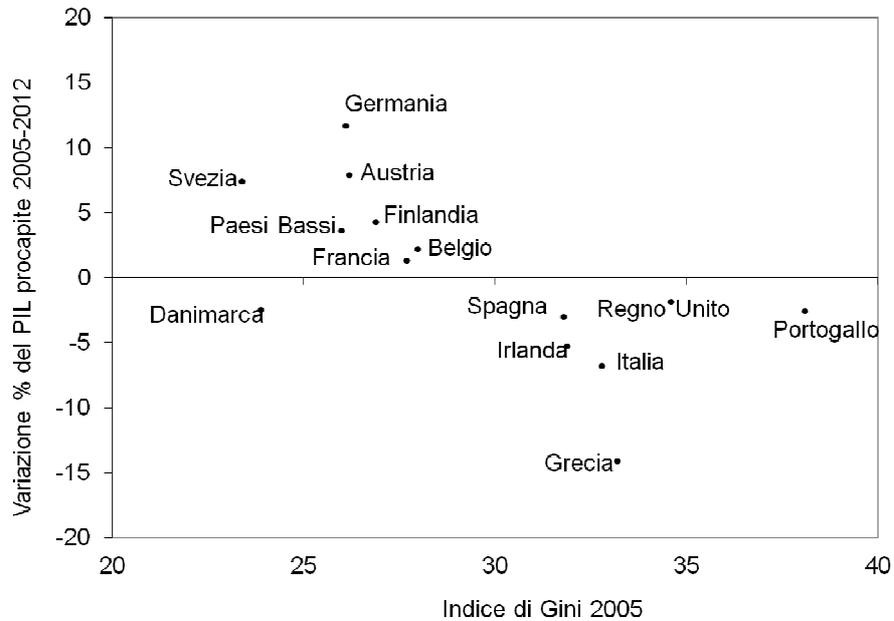
Fonte: Elaborazioni SVIMEZ su dati ISTAT.

sia l'ulteriore caduta del tasso di occupazione maschile (35,3%, 21 punti e mezzo in meno rispetto al Centro-Nord), sia, soprattutto, di quello femminile (20,7%, 25 punti in meno di quello del Nord).

4. Cinque anni di crisi sono stati inevitabilmente segnati, oltre che dal montare della disoccupazione giovanile e dalla sempre più forte segregazione femminile nel mercato del lavoro, da crescenti fenomeni di disagio sociale e dall'aumento delle aree di povertà.

Mentre sta emergendo con sempre maggiore chiarezza una stretta correlazione fra equità e crescita. Nel complesso del periodo

Fig. 3. Disuguaglianza e crescita del PIL pro capite 2005-2012 nell'UE a 15



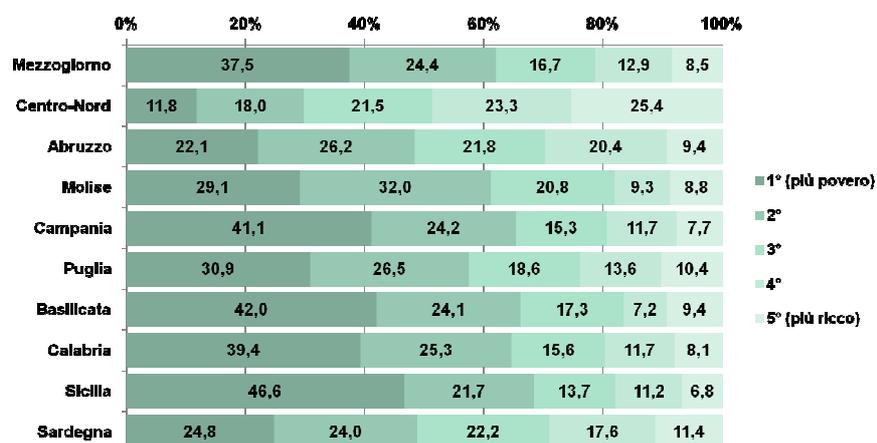
Fonte: Elaborazioni SVIMEZ su dati ISTAT e EUROSTAT.

2005-2012, in particolare, in quasi tutti i paesi meno equilibrati dell'Europa a 15 (tra cui, Grecia, Portogallo, Spagna, Regno Unito e Italia) il PIL pro capite è diminuito, mentre quasi tutti i paesi in cui, invece, il prodotto è aumentato appartengono al gruppo più egualitario (Fig. 3).

Se, come crediamo, l'Italia è troppo diseguale per crescere, le politiche redistributive dovrebbero essere contestuali alle politiche di crescita.

Nel caso italiano, il dualismo territoriale ha un peso rilevante nel determinare il grado complessivo di disuguaglianza, a causa sia della differenza *fra* Mezzogiorno e Centro-Nord, sia della maggiore disuguaglianza *specifica* della distribuzione dei redditi delle famiglie meridionali. Strutturalmente, la distribuzione delle famiglie è, infatti, diversa nelle due macroaree. In tutte le regioni del Mezzogiorno è

Fig. 4. Distribuzione percentuale delle famiglie per quintili di reddito familiare – Anno 2011



Fonte: Elaborazioni SVIMEZ su dati ISTAT.

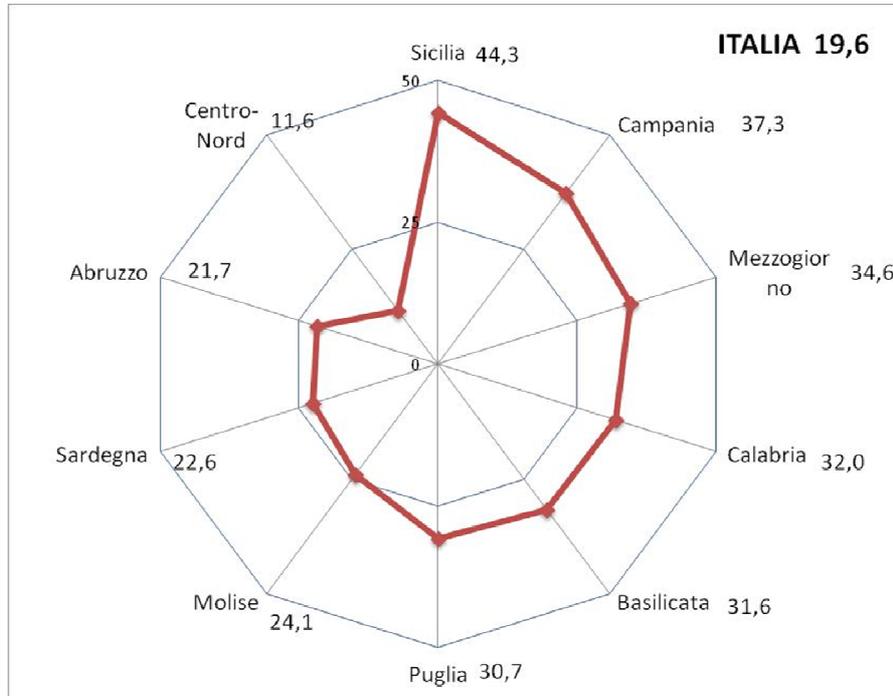
Tab. 13. Povertà assoluta nel 2007 e nel 2012 (migliaia di unità, s.d.i.) (a)

Ripartizioni	2007		2012	
	Famiglie povere	In % del totale delle famiglie	Famiglie povere	In % del totale delle famiglie
Centro-Nord	532	3,3	933	5,4
Mezzogiorno	443	5,8	792	9,8
Italia	975	4,1	1.725	6,8

Fonte: Elaborazioni SVIMEZ su dati ISTAT.

meno frequente l'appartenenza alla parte benestante della popolazione: nel Centro-Nord una famiglia su due (48,7%) è collocata nei due quinti più ricchi. Nel Sud, invece, è più frequente una collocazione nella parte più povera della distribuzione delle famiglie: il 61,9% di quelle meridionali – con punte del 65,3% in Campania e del 68,3% in Sicilia – appartiene ai due quinti più poveri, a fronte di meno di un terzo di quelle del Centro-Nord (29,8%) (Tab. 13).

Fig. 5. Individui a rischio di povertà per regioni - Anno 2011 (in % popolazione residente)



Fonte: Elaborazioni SVIMEZ su dati ISTAT.

Il cronico divario della povertà fra le due macroaree si è ulteriormente aggravato per effetto della crisi. Nel Centro-Nord, nel 2012, erano assolutamente povere circa 930 mila famiglie, su un totale di 17,7 milioni, il 5,4%, a fronte delle circa 790 mila del Mezzogiorno, su un totale di 8,2 milioni, pari al 9,8%.

Fra il 2007 e il 2011, il rischio di povertà risulta aumentato in misura maggiore nel Mezzogiorno: dal 32,7% al 34,6% delle persone residenti e dall'11,1% all'11,6% dei residenti nel Centro-Nord. Particolarmente grave è il rischio di povertà in Sicilia, dove tale percentuale è ancora più elevata: 44,3%, pari a circa il 30% in più del Centro-Nord.

Sia al Centro-Nord, sia soprattutto nelle regioni del Mezzogiorno, l'aumento dell'occupazione è condizione necessaria – anche se non sufficiente in assenza di politiche redistributive efficaci – non

Tab. 14. Famiglie beneficiarie e costi del Reddito di Inclusione Sociale

Aree	Famiglie beneficiarie			Costo	
	Numero delle famiglie beneficiarie (migliaia)	In % delle famiglie residenti	Composizione %	Valori assoluti (ml di €)	Composizione %
Nord	442	3,6	34,2	2.060	34,0
Centro	222	4,4	17,3	1.073	17,7
Mezzogiorno	622	7,7	48,5	2.927	48,3
Italia	1.295	5,1	100,0	6.060	100,0

Fonte: Elaborazioni SVIMEZ su dati ACLI e Caritas.

solo per l'equità ma anche per la crescita.

Sono perciò urgenti misure di *welfare* volte a favorire l'inclusione sociale, l'ampliamento delle opportunità e, in particolare, a porre un argine alla povertà estrema, introducendo anche in Paesi come l'Italia e la Grecia – gli unici nell'Unione Europea ad esserne privi – uno strumento *specifico* e *universale* di contrasto alla povertà.

La più recente proposta del ministro del Lavoro Giovannini di attivare un Sostegno per l'Inclusione Attiva (SIA) si muove nella direzione di destinare più risorse al contrasto della povertà. La SVIMEZ ritiene che possa essere assunta come utile riferimento la proposta sul REIS (Reddito di Inclusione Sociale) per i poveri "assoluti", presentata dalle ACLI e dalla Caritas. La soglia è pari alla linea di povertà assoluta stimata dall'ISTAT, che varia a seconda del territorio e delle tipologie familiari e che dovrebbe essere integrata da ulteriori interventi contro il rischio di "impoverimento", di quanti si trovano poco al di sopra della soglia.

Il calcolo stimato del Reddito di Inclusione Sociale prevede che ne beneficerebbero 1 milione e 295 mila famiglie in Italia (Tab. 14). Il costo totale a regime è stato stimato in circa 6 miliardi di euro. Le famiglie beneficiarie risiederebbero in maggioranza nel Centro-Nord (51,5%), che assorbirebbe più della metà della spesa totale. Nel Sud, tuttavia, si avrebbe la maggiore frequenza di utilizzo, con il 7,7% di famiglie beneficiarie sul totale.

5. Nel Rapporto, accanto all'emergenza sociale, si approfondisce quest'anno il tema dell'emergenza produttiva e del rischio di desertificazione industriale. La prolungata recessione ha acuito i problemi strutturali dell'apparato produttivo italiano. Gli effetti della crisi si sono rivelati fortemente asimmetrici, colpendo più intensamente il Mezzogiorno, che rischia di veder depauperati talvolta in modo irrevocabile i propri *asset* di capitale, materiale e immateriale, e le proprie risorse umane.

Fenomeni di desertificazione, che minacciano di trasmettersi agli altri settori, si sono manifestati soprattutto nell'industria manifatturiera, che resta tuttora l'architrave del sistema economico italiano. Dal 2007 al 2012 il settore manifatturiero del Sud ha ridotto di un quarto il proprio prodotto (-25%), di poco meno gli addetti (-24%), e ha quasi dimezzato gli investimenti (-45%). La contrazione non è stata così profonda nel Centro-Nord, dove il calo di produzione e di occupazione è stato di circa 10 punti inferiore, quello degli investimenti meno accentuato di oltre 25 punti.

L'ampiezza della caduta dell'attività di accumulazione al Sud sta a indicare che nel corso dell'ultimo quinquennio sono stati fatti investimenti insufficienti anche solamente a compensare il deprezzamento fisico del capitale, determinando una consistente erosione dello stock del capitale netto. A livello nazionale, l'unico per il quale sono disponibili i dati, lo stock di capitale netto del settore manifatturiero si è ridotto del 4% in termini nominali tra il 2009 e il 2012. Se fossimo in grado di disaggregare territorialmente il dato (e al momento non possiamo), con quasi assoluta certezza vedremmo che il Mezzogiorno procede più velocemente del resto del Paese su questa china.

Nel complesso, la riduzione della base industriale del Mezzogiorno è stata di entità tale da rendere sempre più concreto il rischio dell'innescarsi di processi di "desertificazione". Con la scomparsa di interi pezzi dell'apparato produttivo, il peso del valore aggiunto manifatturiero sul prodotto totale dell'area è sceso dall'11,2% del 2007 al 9,2% del 2012. In Sicilia, la quota del settore manifatturiero sul valore aggiunto regionale, strutturalmente più bassa, è passata nel giro di cinque anni dall'8,1% al 6,3%, valori ben lontani dal 18,7% del Centro-Nord e dal 20% auspicato dalla Commissione europea, al 2020 per i paesi dell'Unione.

Tab. 15. Il settore manifatturiero del Mezzogiorno di fronte alla crisi (tassi % di variazione cumulati)

Aggregati	Mezzogiorno		Centro-Nord	
	2001-2007	2008-2012	2001-2007	2008-2012
Valore aggiunto	5,9	-24,9	5,7	-14,5
Unità di lavoro	2,4	-23,9	-0,6	-14,1
Produttività	3,4	-1,0	6,3	-0,4
Investimenti	-12,5	-44,5	-22,5	-18,8

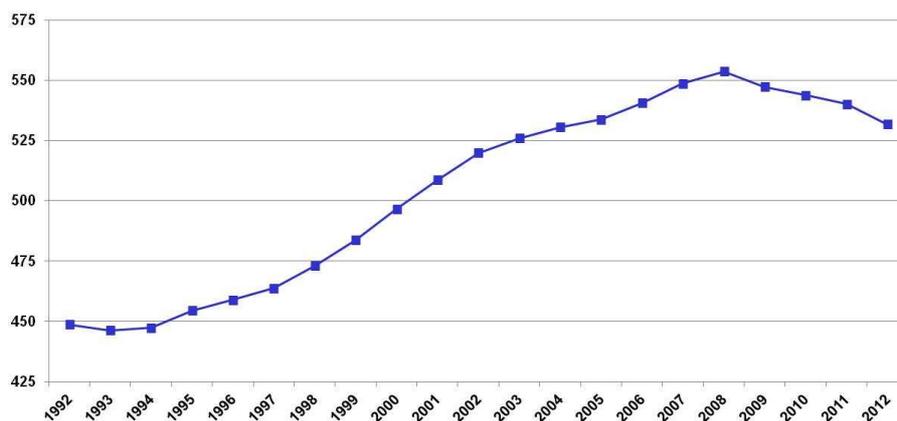
Fonte: Elaborazioni SVIMEZ su dati ISTAT e SVIMEZ.

Tab. 16. Addetti industriali per 1.000 abitanti

Aree	2008	2012
Mezzogiorno	43,6	38,8
Centro-Nord	106,2	96,1
Sicilia	29,2	25,3
Mezzogiorno in % Centro-Nord	41,0	40,4
Sicilia in % Centro-Nord	27,5	26,4

Fonte: Elaborazioni SVIMEZ su dati ISTAT.

Fig. 6. Settore manifatturiero: l'andamento dello stock di capitale netto in Italia (miliardi di euro a prezzi correnti)



Fonte: Elaborazioni SVIMEZ su dati ISTAT.

Tab. 17. *Quota % del valore aggiunto manifatturiero sul valore aggiunto totale (a)*

Aree	2001	2007	2012
Mezzogiorno	11,1	11,2	9,2
Sicilia	8,1	8,1	6,3
Centro-Nord	20,9	20,6	18,7
- Nord-Ovest	23,5	23,3	20,8
- Nord-Est	23,4	23,8	22,6
- Centro	14,4	13,4	11,4
Italia	18,5	18,4	16,5
UE a 27		17,6	16,7 (a)

(a) Anno 2011.

Fonte: Elaborazioni SVIMEZ su dati ISTAT e SVIMEZ.

6. Per uscire dalla recessione e tornare a crescere, accanto alle politiche di *welfare*, che hanno effetti non solo sociali ma anche di sostegno anticiclico dell'economia, va attivata una azione che, sia pur nell'ottica di breve periodo, sia coerente con un disegno dal respiro prospettico di medio-lungo periodo, e quindi con una più complessiva strategia di rilancio dello sviluppo.

La tenuta socio-economica del Paese è legata a un imperativo: tornare subito a crescere, a partire dal Mezzogiorno. Per fare questo occorre un riposizionamento competitivo del sistema produttivo nazionale, nell'ambito di un progetto che incroci gli interessi e i bisogni del Sud con quelli dell'Italia.

Il filo rosso di questa strategia deve essere una politica industriale attiva, che, soprattutto nel Mezzogiorno, punti innanzitutto sul settore manifatturiero, che resta centrale, consolidando e adeguando l'attuale sistema produttivo e riqualificandone il modello di specializzazione, e che, al tempo stesso, favorisca la penetrazione in settori in grado di creare nuove opportunità di lavoro. Tornando a proporre, dopo diversi decenni, con forza, una logica "industriale", che si applichi a gestire i progetti con approccio "di sistema", sia dal punto di vista dei soggetti che dei territori, e che richiede investimenti strate-

gici anche a redditività differita e una progettazione a lungo termine, quale si seppe attuare negli anni '50 e '60.

Non ci si può illudere che solo perseguendo la logica dell'austerità, alla quale sono state improntate le manovre degli ultimi anni per il riequilibrio dei conti pubblici e la prospettiva di cospicui avanzi primari nei prossimi anni, si possa tornare a crescere.

7. Un aspetto al quale nel Rapporto di quest'anno si è ritenuto di dare particolare attenzione è quello della dimensione europea; una dimensione che, forse ancor più di quello locale, su cui si concentra solitamente l'attenzione, rappresenta ormai un contesto decisivo ai fini dell'attrattività dei territori e delle convenienze produttive.

Il riferimento è sia alla Ue a 15 (Area dell'Euro) sia alla Ue a 27 che include anche Paesi aderenti all'Unione ma non all'euro. L'Italia nel suo complesso, ma soprattutto il Sud, è fortemente penalizzata dagli effetti strutturali distorsivi conseguenti alla non ottimalità dell'Area Euro: squilibri che si sono acuiti con l'ingresso nell'Ue nel 2004 dei Paesi ex comunisti, che godono di regimi fiscali molto più vantaggiosi, di un costo del lavoro più contenuto e dell'ulteriore leva competitiva offerta dall'eventuale svalutazione della propria moneta.

Il sistema produttivo italiano ha ricevuto una violenta spallata ed è costantemente sottoposto a una distorta pressione competitiva. "Il che – come ha di recente sottolineato Giannola – non è riconducibile all'euro, è tutto il contrario. L'euro ha grandi prospettive ma deve essere accompagnato e razionalmente gestito". Nella lista delle cose da rivedere vi è l'impianto dei Fondi strutturali, che a ben vedere risulta per molti versi privo di razionalità. E' bene, infatti, tenere a mente che i Fondi strutturali sono risorse italiane, conferite al bilancio comunitario, che ci ritornano in quota parziale sotto l'egida della politica di coesione dell'Ue e che per quasi il 50% tali fondi sono appannaggio dei paesi non aderenti all'euro, che aggiungono questo sostanzioso sostegno al richiamato duplice vantaggio della loro fiscalità e della loro relativa autonomia valutaria. Per le Regioni italiane in generale, e per quelle meridionali della Convergenza in particolare, quest'impostazione introduce un fattore strutturale, non accidentale, di distorsione che si aggiunge ed amplifica gli effetti parimenti strutturali e penalizzanti della non ottimalità dell'Area Euro.

Tutto ciò va reso esplicito, va calcolato il saldo tra danni e vantaggi fino a realizzare una completa revisione operativa dei fondi strutturali.

8. Vorrei concludere il mio intervento con un breve riferimento al tema dei *drivers*, che la SVIMEZ ha identificato nella città e rigenerazione urbana, nell'energia e nella logistica e infrastrutture. Un tema che, a nostro giudizio, costituisce un tassello decisivo, in una riflessione che – superando un approccio di politica economica attento solo al risanamento dei conti pubblici e alla possibilità di una ripresa congiunturale della crescita – si incentri, invece, su cosa possa essere oggi lo sviluppo e quale debba essere la posizione dell'Italia nel nuovo quadro internazionale, e quale il ruolo da assegnare al Mezzogiorno.

Queste tematiche sono, infatti, a nostro avviso decisive sia per affrontare l'urgenza di un piano di primo intervento, sia al contempo per mettere a punto un disegno strategico di sviluppo essenziale per la ripresa dell'intero sistema nazionale, nel quale il Mezzogiorno ha tutte le potenzialità per giocare un ruolo di primaria importanza.

Sono sicuro che dalla discussione odierna, che in larga parte si incentrerà proprio su alcuni dei principali *drivers* dello sviluppo, sarà possibile trarre indicazioni e idee preziose per confrontarci su come costruire e avviare questo disegno strategico.

Relazione

di Alessandro Bianchi*

Il mio compito è approfondire due indicazioni contenute nel *Rapporto SVIMEZ 2013*, che il Direttore Padovani ha appena ricordato: la “questione urbana” e il “piano di primo intervento”.

La questione urbana ha molteplici valenze – che attengono al territorio, al paesaggio, all’ambiente, al patrimonio culturale – ed è una questione di tipo carsico, nel senso che è emersa e scomparsa nel tempo, a seconda di quelle che in ciascun momento sembravano le opportunità migliori sul terreno politico-programmatico.

Ricordo brevemente la stagione degli anni ’70 e successivi, con l’apertura della cosiddetta fase della programmazione. Il Progetto ‘80 credo sia stata l’ultima occasione nella quale in questo Paese si è pensato un po’ alla grande, a testa alta e guardando lontano e, ovviamente, il Progetto ‘80 è rimasto rigorosamente nei cassetti dei ministeri e degli studiosi. Ma quelli furono anche anni nei quali, soprattutto all’interno della SVIMEZ, maturavano proposte ed elaborazioni attente e approfondite sul ruolo che potevano giocare le città e i sistemi urbani.

Ricordo lo studio di Salvatore Cafiero e Alessandro Busca sullo sviluppo delle aree metropolitane in Italia e, più ancora, quello di Salvatore Cafiero, che fu direttore della SVIMEZ per molti anni, sullo sviluppo industriale e la questione urbana nel Mezzogiorno, nel quale era indicata in maniera precisa la città come fattore di sviluppo, in quanto sede privilegiata della ricerca tecnologica, delle attività professionali, della progettazione, dell’intermediazione. Tutte funzioni alle quali le imprese prestano grandissima attenzione quando decidono la localizzazione delle loro attività, che è cosa diversa dalla localizzazione di impianti produttivi agevolata dall’intervento straordinario. Non a caso nel Sud vi è stato uno scollamento tra realizzare insediamenti industriali e fare in modo che le imprese teoricamente interessate a quel tipo di insediamenti fossero disponibili a svilupparli. Non a caso, dopo, si è parlato di “cattedrali nel deserto”.

* Consigliere della SVIMEZ.

Sempre all'interno della SVIMEZ si è poi sviluppato a metà degli anni '80 un filone di studi che ha riguardato *Problemi e prospettive dell'assetto urbano e territoriale delle regioni meridionali*, con l'obiettivo di individuare quali fossero i problemi e al tempo stesso le prospettive del Mezzogiorno. In quegli studi si sosteneva che l'intervento sul territorio "mentre qualifica il tessuto urbano, migliora la qualità dell'ambiente, adegua l'armatura urbana, crea altresì le condizioni perché la struttura produttiva (agricola, turistica, commerciale, ecc.) possa compiutamente svilupparsi". Non vi era, quindi, né contrapposizione, né divisione tra lo sviluppo di un settore industriale – in particolare manifatturiero – e la città, il territorio, le sue reti, che dovevano essere valorizzate in quanto parti di un medesimo disegno.

Lo stesso Saraceno, intorno al 1987, richiamava il fatto che industrializzazione e riassetto del territorio dovessero camminare di pari passo e che quindi il radicamento del settore industriale, storica proposta della SVIMEZ, dovesse essere accompagnato dallo sviluppo del territorio e delle città, proprio per costruire una forte integrazione tra i due fattori di sviluppo. Questa forte attenzione al tema urbano e alle sue implicazioni nel Mezzogiorno ha avuto una caduta d'interesse – ecco perché parlo di dimensione carsica della questione urbana, che compare e scompare – attorno agli anni '90 per effetto di due fattori: uno politico, l'altro culturale.

Il primo ha coinciso con l'avvento al governo della Lega, che pose un problema di negazione della questione meridionale, riuscendo pian piano a far diventare pervasiva l'idea che il Mezzogiorno fosse un grande peso per la nostra società. Non a caso riuscì a far approvare una legge come quella sul federalismo fiscale, palesemente a danno delle regioni meridionali, sollevando al tempo stesso l'inesistente questione settentrionale, allo scopo di dirottare risorse economiche per investimenti dal Sud verso il Centro-Nord. Non si può dimenticare questo pezzo della storia del nostro Paese, perché anche con la fine dei governi di cui la Lega faceva parte, questo atteggiamento culturale ha continuato a produrre effetti concreti proprio in termini di investimenti.

Il secondo fattore è di tipo culturale, legato all'emergere di una linea di pensiero che ha messo in discussione il meridionalismo classico (il cui manifesto è stato il libro di Cassano nel 1996 sul *Pensiero*

meridiano, che contiene suggestioni interessanti ma anche varie sfumosità, al quale seguirono lavori più ponderati come quelli di Donzelli-Cersosimo e quelli, più recenti, di Viesti e di Trigilia) per sostenere la tesi secondo cui la politica praticata per il Mezzogiorno (investimenti, infrastrutturazione, attenzione alla questione urbana) non era stata in grado di risolvere i problemi.

In alternativa proponeva che fosse posta maggiore attenzione a un'altra dimensione della questione meridionale, che riassume sotto la dicitura di "fattori di contesto": presenza di una classe amministrativa incompetente e corrotta, gravame della criminalità organizzata, infimi livelli di prestazioni dei servizi sociali, esasperante lentezza della macchina burocratica, mancanza di senso civico. Insomma tutta una serie di fattori che è difficile dire che non siano validi e non debbano essere presi in considerazione, ma sollevando i quali si è ottenuto l'unico risultato di frenare le politiche basate su maggiori investimenti, che erano state fin lì propuginate.

Recentemente proprio il Ministro Trigilia ha parlato della necessità di constatare i risultati insoddisfacenti dei trasferimenti di risorse a favore del Mezzogiorno e ha sollevato il problema di un'ipotesi alternativa che fa riferimento, cito le sue parole, "alla dimensione culturale, alla carenza di cultura civica o capitale sociale".

Di fatto oggi ci troviamo in una situazione rispetto alla quale credo che l'ultima cosa da fare sia schierarsi su una linea o sull'altra. Al contrario bisogna avere l'intelligenza collettiva di capire che entrambe queste posizioni hanno una loro validità e, quindi, debbono essere ricondotte ad un unicum. Infatti chi può negare che ci sia una carenza di trasferimenti di risorse nel Mezzogiorno? Così come è evidente che c'è un problema di miglioramento della qualità della spesa, a fronte di risultati insoddisfacenti dovuti a una scarsa capacità di incanalare nel modo giusto questi investimenti.

E' chiaro, allora, per quale motivo la SVIMEZ propone di investire sulla qualità urbana, ma per farlo in modo efficace bisogna sottrarre la disponibilità di risorse dalle mani di politici corrotti, di funzionari incompetenti e di organizzazioni malavitose, che succhiano questi finanziamenti e non li fanno ricadere a favore di progetti tendenti a costruire una migliore qualità della città. Con ciò non voglio certo negare che bisogna fare crescere la cultura civica; anzi sostengo il contrario, dato che per affermare questa cultura occorre rimettere

in discussione tutta la filiera della *governance*, da quella comunale, a quella regionale, fino ad arrivare ai livelli nazionali.

Credo, pertanto, che se un'indicazione possiamo dare al Ministro, che oggi sembra molto impegnato a rilanciare gli investimenti nel Mezzogiorno, è che bisogna liberarsi da questa contrapposizione che non giova a nessuno, assumendo l'obiettivo comune di fare un salto di qualità nell'efficacia e nell'efficienza degli investimenti.

La SVIMEZ ha indicato esplicitamente nel Rapporto di quest'anno tra i motori dello sviluppo, *la rigenerazione e connettività urbana*, insieme ad altri quali il risparmio energetico e la logistica. Il Mezzogiorno è caratterizzato da una mancanza di grandi centri urbani di riferimento, quelli che assumono la funzione di centri ordinatori dei rispettivi territori: lo sono Napoli, Bari, Catania e, in parte, Palermo. Poi ci sono una serie di altri centri importanti – penso a Taranto e a Cagliari – che però non hanno questa capacità di ordinare in modo adeguato i loro intorni territoriali. Infine vi è una miriade di piccoli e piccolissimi centri, soprattutto quelli delle aree interne, che non sono in condizione di essere autosufficienti.

Qual è, allora, il tema da affrontare? E' quello della connettività di questi punti tra loro, cioè la capacità di creare connessioni funzionali ed efficienti tra i centri grandi, medio-grandi e piccoli, per creare quello che si chiama sistema. Un sistema nel quale queste relazioni siano virtuose e rendano capace l'intero territorio territoriale di crescere e svilupparsi. Sono necessarie relazioni di tipo fisico, certamente importantissime, che sono le strade, le ferrovie, i porti, gli aeroporti, tutto quello che connette fisicamente i luoghi. Ma sono necessarie anche relazioni di tipo telematico, quindi disponibilità di reti efficienti, che attualmente è uno dei punti più deboli del Mezzogiorno. Il cosiddetto *digital divide*, studiato anche di recente dalla SVIMEZ, mostra situazioni di ritardo impressionanti rispetto al Centro-Nord: alcune regioni, come la Basilicata, la Calabria e il Molise, sono a livelli bassissimi rispetto al panorama nazionale.

Per quanto riguarda la rigenerazione urbana – un termine molto in voga che, però, si riferisce al medesimo concetto di qualità urbana che abbiamo sempre considerato come fattore essenziale per lo sviluppo – bisogna partire dalla considerazione che nella situazione attuale la qualità delle città si può assicurare solo intervenendo con meccanismi di rigenerazione. Questo è un salto culturale enorme, se

si pensa che siamo andati avanti per quaranta-cinquanta anni con la logica dell'espansione, immaginando che si dovessero continuare ad aggiungere continuamente parti nuove alle città. Oggi si sta prendendo finalmente atto del fatto che bisogna lavorare su ciò che esiste, e non solo perché gli andamenti demografici ci dicono che lo spopolamento delle grandi città meridionali è un fenomeno già in atto e proseguirà ancora, ma anche perché è sempre più indispensabile riqualificare il patrimonio edilizio, rendere efficienti le comunicazioni, creare una mobilità sostenibile a fronte della paralisi delle nostre città, che determina costi impressionanti. Tutto questo è rigenerare le città.

Esistono grandi riferimenti, sia culturali che legislativi: penso alla Carta di Lipsia sulla sostenibilità urbana e, più di recente, alla cosiddetta dichiarazione di Toledo, nella quale si indicano alcune cose precise su che cosa fare per rigenerare le città: promuovere la mobilità sostenibile, stimolare l'efficienza energetica, gestire il ciclo delle acque, dare una spinta all'uso delle energie rinnovabili, riutilizzare i suoli, rinaturalizzare gli spazi urbani. Insomma, tutta una gamma di cose che devono diventare il punto di riferimento per innescare meccanismi d'investimento e, quindi, maggiore crescita e maggiore sviluppo.

Come si colloca questa strategia nell'ambito del piano di interventi prioritari di cui parla la SVIMEZ, ritenendo che oltre a porre temi di medio-lungo termine sia contestualmente necessario far ripartire subito alcune azioni?

A mio parere si potrebbe cominciare da due cose, pur nella consapevolezza che quando si accenna ad un fattore subito c'è chi dice che ve ne sono tanti altri importanti; ma così non si va da nessuna parte.

Un'azione di primo intervento deve essere fatta partire sulla base delle poche risorse già disponibili, eventualmente integrate con un surplus di risorse che il Ministro Trigilia ha indicato di recente, accennando alla possibilità di un Fondo per lo sviluppo delle città e dei territori, gestito insieme da Governo e Regioni. Quanti soldi? Non so dirlo di preciso, ma penso che, se avessimo una disponibilità da 50 a 100 miliardi, questo piano di primo intervento avrebbe una solida base di partenza. Da cosa partire? Da alcune infrastrutture fondamentali, a cominciare da quelle ferroviarie perché sono quelle più neces-

sarie: a parte la Napoli-Battipaglia che si sta completando, penso alla Battipaglia-Reggio Calabria per completare il progetto del Corridoio Berlino-Palermo, ora Helsinki-La Valletta; alla Napoli-Bari, per la quale vi è un investimento programmato di 6 miliardi ma ne occorrono almeno altri 4; alla Messina-Palermo che può contare su 2 miliardi ma solo sulla carta. Insomma, basta fare la somma di queste cose e considerarle un piano di primo intervento.

Salto a piè pari il discorso che riguarda le infrastrutture puntuali, quali porti, aeroporti, interporti, su cui pure ci sarebbe molto da dire: per esempio sull'irresponsabile abbandono del progetto delle autostrade del mare, l'unica idea intelligente avanzata negli ultimi dieci anni nel settore dei trasporti, che ha avuto un breve periodo di fulgore nel 2006-2007, per poi essere rimossa non capendo che è quella la nervatura portante di un sistema di trasporto a costo ben inferiore rispetto ai percorsi terrestri.

Infine vorrei segnalare un recente documento congiunto di 21 Associazioni meridionalistiche, che ha posto con chiarezza il problema del ruolo che giocano nel settore delle grandi opere le aziende pubbliche: le Ferrovie, l'ENEL, l'ENI, la Cassa Depositi e Prestiti. E' mai possibile che dobbiamo accettare l'idea che queste aziende pubbliche si comportino come se fossero private, per cui preferiscono fare investimenti più sicuri e più garantiti, quindi al Nord piuttosto che al Sud? In questo modo non si fa una politica del territorio, come non si fa una politica dei trasporti quando le Ferrovie dello Stato – azienda al 100% di proprietà dello Stato – mandano in malora i servizi ferroviari regionali sostenendo che le spese non coprono i costi.

Questo può dirlo un operatore privato, non un'azienda di Stato che ha il dovere di orientare gli investimenti in direzione dell'interesse pubblico.

Per fare un altro esempio potrei citare il caso delle Poste, che si sono dichiarate disponibili al salvataggio dell'Alitalia dando ulteriore ossigeno ad un'azienda ormai ridotta sul lastrico pur avendo riversato oltre quattro miliardi di perdite sulle spalle dei cittadini. E' questa la cosa migliore che le Poste possono fare, o non sarebbe meglio che investissero nell'abbattere il *digital divide* del Mezzogiorno di cui abbiamo parlato prima?

Quanto alla rigenerazione urbana, è evidente che vi sono alcuni problemi cruciali da affrontare, a partire dall'area metropolitana di Napoli o se volete dal bipolo Napoli-Salerno. E come non pensare che si debba intervenire in termini di rigenerazione urbana a Palermo, a Bari, a Taranto, tutte città dove da trenta anni vi sono progetti in tal senso sempre rimasti lettera morta? Alle diverse scale è un terreno sul quale occorre intervenire prontamente.

Concludo con una considerazione su una recente proposta del Ministro Trigilia che, oltre a indicare il Fondo straordinario che ho richiamato, ha anche proposto di affidare ad una Agenzia la valutazione dei progetti che intendono avvalersi di quel Fondo e di controllarne l'attuazione.

Il tema è delicato perché appare evidente la volontà di riportare al centro poteri finora gestiti dalle autonomie locali, in particolare dalle Regioni. Dunque su questo terreno bisogna agire con grande attenzione. Se si decide di riportare tutto al centro, è perché gli organi dello Stato hanno dimostrato nel tempo di comportarsi come un grande e oculato investitore? Direi proprio di no. Ma se ci chiediamo anche come si sono comportate le Regioni in questi anni, allora si comprende perché venga in mente di sottrarre potere dalle loro mani. Occorre trovare un punto di equilibrio, che non può essere la Conferenza Stato-Regioni dove ognuno va a perorare le proprie cause, ma deve essere un soggetto terzo altamente qualificato, capace di condurre un discorso d'insieme e del tutto autonomo.

Se l'Agenzia avrà queste caratteristiche potrà essere un efficace strumento di attuazione anche del piano di primo intervento di cui abbiamo parlato.

Intervento
di Fabio Mazzola*

(Testo non ancora disponibile)

* Preside della Facoltà di Economia, Università di Palermo.

Intervento

di Adam Asmundo*

La Fondazione RES analizza la situazione siciliana e meridionale da tempo, nel più generale contesto italiano, nell'ambito delle sue attività istituzionali. Le nostre analisi sono in linea e confermano le stime, le previsioni e le considerazioni che la SVIMEZ esprime relativamente al Mezzogiorno e alla Sicilia. Per quanto riguarda la nostra Isola, condividiamo la visione in base alla quale siamo in presenza di un cedimento della domanda di consumo e d'investimento tale da determinare una forte contrazione della base produttiva: lo stock del capitale che si riduce in Sicilia, in base alle nostre stime, ci induce a valutare il futuro in modo molto cupo, ma questo non deve scoraggiarci. Condividiamo anche l'idea espressa dalla SVIMEZ che le disuguaglianze, la mancanza di equità nella distribuzione del reddito, siano un presupposto per il rallentamento della crescita e non favoriscano quel clima di fiducia che è alla base di ogni ripresa stabile e duratura dell'economia; così come è condivisibile la considerazione che la partita non debba essere giocata solo sul terreno congiunturale, perché occorre una rigenerazione del tessuto produttivo, non soltanto urbano, di tutta l'economia meridionale. L'Italia è un Paese avanzato, il Mezzogiorno segue le grandi tendenze dell'economia globale con ritardo: l'uscita da questa crisi verrà anche attraverso la destrutturazione della base industriale meridionale e la sua ricostruzione su basi diverse.

In tema di matrici socio-culturali, non c'è dubbio che la mafia rallenti la crescita e lo sviluppo dell'economia e sicuramente più lo sviluppo, in senso esteso, che la pura e semplice crescita del reddito e della ricchezza. Perché lo sviluppo è fatto di variabili immateriali, di idee e di speranze. La mafia incide sulla circolazione e sulla produzione del reddito e in vario modo rallenta le prospettive di rilancio e di ricostruzione, su basi diverse, della nostra economia. Tuttavia la mafia, come hanno rilevato in questi anni le evidenze delle indagini RES, ha scarso effetto sulle imprese internazionalizzate e su quelle

* Fondazione RES.

innovative, e questo è un buon sintomo. Lo è perché implica che, nonostante la criminalità esista, sia possibile superarne gli ostacoli attraverso strategie produttive e commerciali più aperte e innovative, e dunque non solo attraverso la tradizionale e positiva azione di contrasto delle forze di polizia, degli inquirenti e della magistratura, così come attraverso l'azione civile e una rigenerazione culturale di noi stessi e del nostro tessuto sociale, che punta verso qualcosa di nuovo e di diverso rispetto al passato.

Prima di affrontare il tema della rigenerazione urbana, locale e territoriale, vorrei sottolineare che una delle strategie di uscita dalla crisi che spesso viene citata è l'intervento infrastrutturale. È un punto estremamente delicato, dobbiamo intenderci su ciò che realmente vogliamo. Credo infatti che al centro della questione sia il rapporto tra Stato e mercato; chi fa cosa e perché. Perché una cosa è l'intervento sulle reti immateriali che, come vediamo, crescono spesso anche da sole – basti pensare al moltiplicarsi degli operatori telefonici, fondati sulle medesime reti fisiche – o sulle infrastrutture sociali “dedicate” ad alcuni segmenti di domanda (strutture scolastiche, sportive, sanitarie) che seguono logiche particolari, altra sono le reti stradali e ferroviarie. E a tal proposito mi chiederei perché realizzare altre ferrovie, se non ci sono le risorse, laddove la mobilità è comunque assicurata e l'offerta soddisfa la domanda, benché in maniera non del tutto ottimale, per cui il cittadino di Reggio Calabria si muove verso Nord *comunque*, come dimostrano i flussi da Nord a Sud e viceversa. Se fosse redditizio investire nel settore, in un'economia di mercato lo farebbero i privati, anzi l'avrebbero già fatto. L'intervento pubblico, in sostanza, sotto gli attuali stringenti vincoli di bilancio non può avere valore sussidiario né compensativo, se non in particolari condizioni. Politiche di grandi opere pubbliche, di ispirazione keynesiana, andrebbero quindi escluse quasi per definizione, specie se si considera l'impatto, spesso modesto, che le infrastrutture materiali hanno sulla crescita della produttività nei territori coinvolti. Con lo sguardo rivolto al futuro molto rimane da fare, tuttavia, in tema di energia e ambiente.

Strettamente connesso a quello di una efficiente dotazione infrastrutturale è il tema dell'attrattività del territorio, che credo vada impostato non tanto in chiave puramente turistica, come spesso istintivamente si tende a fare nelle regioni del Mezzogiorno, in ragione

delle loro ricchezze paesaggistiche e culturali, ma rispetto alla possibilità di trovare e produrre una migliore qualità della vita e maggiori opportunità di lavoro, per i residenti e per i soggetti esterni al sistema. Da questo punto di vista l'idea della "messa a reddito" di un territorio rischia molto spesso di dominare la nostra concezione dell'economia locale. Pensiamo, ad esempio, alla valorizzazione del patrimonio culturale: quali implicazioni ha la sua "messa a reddito", in un contesto territoriale così discontinuo in qualità, dal punto di vista produttivo e sociale, dove i trasporti locali e urbani non sono efficienti o soffrono di esasperanti problemi di congestione? E dove i costi di transazione dovuti a burocrazie e mafie sono così elevati? Domande che rimangono aperte e che presuppongono risposte complesse e articolate.

Concentriamoci sulla scala urbana. La città industriale o post-industriale al tempo della crisi richiede che per il futuro si ragioni sull'economia della conoscenza e dell'intermediazione evoluta; è sufficiente che ci siano scuole e università localizzate su quel territorio o intendiamo qualcosa in più ai fini della sua valorizzazione? Riteniamo che per questa via a livello urbano si possano anche ottimizzare le rendite e massimizzare i profitti? Sempre in tema di conoscenza e intermediazione evoluta, anche negli spazi dell'economia dell'intrattenimento e del consumo culturale torna il tema della messa a reddito del territorio.

Partiamo da una considerazione: le scelte relative alle città sono spesso governate, nell'economia di mercato, da coalizioni di soggetti – privati – nelle quali prevale la logica della messa a reddito del territorio, a fronte della quale tutto quel che è pubblico conta poco. Con ciò non voglio dire che un'economia pubblica non esista, ma che conti relativamente poco, soprattutto in termini prospettici, di orientamenti e di scelte. Conta poco perché non produce reddito, anzi, se pensiamo alle *public utilities*, produce più sistematicamente bilanci a rischio che conti in ordine e possibilità di investimento. In realtà, sappiamo che nelle opportune condizioni l'economia pubblica può produrre ricchezza immateriale e benessere in misura pressoché illimitata ed è per questo che in genere auspichiamo un maggiore intervento finanziario per il benessere collettivo; ma chi può realizzarlo? Alle condizioni correnti, l'intervento pubblico non sperimenta problemi di consenso, ma forti vincoli alla spesa e drammatici problemi

di copertura finanziaria; l'intervento privato, invece, anche per le strategie produttive e commerciali più aperte e innovative, in molti casi appare virtualmente privo di senso, se valutato in termini di redditività attesa dell'investimento.

Il quesito che si pone, allora, è: come sottrarsi alla dittatura del valore di scambio? Ragioniamo in termini di città sostenibile. La città sostenibile è un desiderio psicologico individuale, sociale, ecologico, ambientale, che deve rappresentare e dev'essere vissuta come un ragionevole compromesso tra una condizione nella quale prevale l'esigenza di portare a reddito il territorio – in maniera più ampia e articolata di quanto avvenga oggi – e un'altra nella quale prevale, invece, l'esigenza pubblica, collettiva, sociale, condivisa di offrire e vivere maggiore benessere, e non di limitarsi ad attrarre risorse finanziarie da investire sul territorio stesso.

Un punto molto delicato che vorrei porre a conclusione di questo mio ragionamento è quello che il modello di rigenerazione proposto può riguardare, con i necessari adattamenti, ogni ambito urbano. Di conseguenza, adottando il medesimo modello tutte le città dovrebbero ritrovarsi, per molti aspetti, in concorrenza tra loro. L'attrattività di un territorio, in termini di intelligenze, di imprese e in genere di dinamiche economiche e sociali, sarà dunque oggetto di concorrenza a volte estrema con quella di altri territori, a meno che la valorizzazione del nostro stesso ambito territoriale, intesa nei termini in cui la poniamo, non parta dalle specifiche dotazioni e vocazioni locali. A queste dovrà associarsi la capacità delle risorse endogene di aprirsi a relazioni di rete, nella quali c'è sì concorrenza, ma anche cooperazione, superando la dimensione strettamente urbana per acquisire un livello relazionale e competitivo regionale o superiore, come avviene per metropoli come Milano, New York, Francoforte.

Intervento
di Maurizio Bernava*

(Testo non ancora disponibile)

* Segretario Generale USR-CISL Sicilia.

Intervento

di Vittorio Mastrolilli*

Sono il consulente dell'Amministrazione comunale palermitana per le progettualità da perseguire con lo strumento del *project financing* in seno al partenariato pubblico privato. Il Comune di Palermo, con una delibera della Giunta municipale del marzo scorso, ha rilevato carenze strutturali, soprattutto nel settore delle infrastrutture e dei trasporti, nonché grosse difficoltà al reperimento di fondi. E' questo un primo, evidente, scollamento, tra quelle che sono le direttive e le ambizioni dell'Amministrazione comunale e la susseguente fase di realizzazione di opere effettivamente perseguibili. Con tale delibera l'Amministrazione ha ritenuto opportuno ribadire che il tema dello sviluppo, soprattutto quello infrastrutturale legato ai trasporti, può essere perseguito attraverso uno strumento come la finanza di progetto. Di cosa si tratta? E' uno strumento liberista, nato nel '400 alla Corte dei Medici, che poco, però, si sposa con le diffidenze tipiche dei siciliani. Il mio compito è stato finora quello di renderlo comprensibile e perseguibile, soprattutto agli operatori portatori d'interesse, identificandolo come uno scenario in cui si muovono tre attori principali: la P.A., l'investitore privato e l'Istituto bancario-finanziario, su un palcoscenico il cui sfondo è costituito da una normativa in continua evoluzione, che in qualche caso diventa vera e propria involuzione. Basti pensare alla sentenza del Consiglio di Stato n. 1 del 2012, che ha di fatto inibito la formazione di nuove progettualità con questo strumento. Tale sentenza, infatti, stabilisce che, nel momento in cui una proposta di iniziativa privata diviene di pubblica utilità e posta a base di gara, il proponente divenuto promotore si trova in condizione di preminenza rispetto a tutti gli altri concorrenti. Per cui, sostiene il Consiglio di Stato, sono legittimi i ricorsi da parte degli altri concorrenti. Ciò equivale, in pratica, a indurre l'imprenditore a non presentare più istanze proposte precedenti detto strumento finanziario, poiché rischia di spendere centinaia di milioni di euro inutilmente.

*Consulente del Comune di Palermo.

Di conseguenza, l'Amministrazione comunale ha ritenuto opportuno istituire una sorta di rete operativa costituita da ABI, imprenditori e *stakeholders* al fine di perseguire un obiettivo comune e concertato sin dalla fase di ideazione dei progetti. Che cosa era avvenuto finora? Qual è stata la ragione per la quale non sono stati portati a compimento diversi progetti? L'imprenditore li ha valutati, com'è ovvio, sempre nell'ottica del proprio tornaconto economico, ma il più delle volte le proposte non hanno interessato l'Amministrazione comunale. Viceversa, nel momento in cui proponente è stata l'Amministrazione comunale, è mancato l'interesse privato per causa di una redditività non ritenuta adeguata. Di qui la necessità di iniziare un *iter* con un programma molto chiaro che coinvolga tutti gli operatori sin dalla fase iniziale. Per queste ragioni, l'Amministrazione comunale di Palermo ha ritenuto opportuno istituire un "front office" su questa materia, con una duplice funzione: da un lato recepire le proposte da parte di privati e accompagnarli fino alla fase finale del bando di gara per la determinazione del concessionario e, dall'altro, presentare le proposte ideate dal Comune così da potere ricevere indicazioni e suggerimenti al fine di rendere i relativi progetti (studi di fattibilità) più adeguati alle esigenze e alle aspettative del privato. L'Assessore Giuffrè ha ritenuto che in qualità di consulente dovessi indicare i progetti che l'Amministrazione sta perseguendo. Innanzitutto la metropolitana: il Comune di Palermo ha rispolverato il progetto della metropolitana automatica leggera che concerne la prima tratta Oreto-Stazione Notarbartolo, attualmente in fase di approvazione al Ministero delle Infrastrutture. E' un progetto che s'inserisce in un'ottica di area metropolitana, perché, come ha ben detto il Sindaco Orlando recentemente, Palermo costituisce una sorta di tappo fra chi si muove dalle zone Termini Imerese e Cefalù verso Marsala e Mazara, e viceversa. E, pertanto, la realizzazione di questa infrastruttura consentirebbe di evitare che il traffico possa permanere oltremodo congestionato nell'area nord e nell'area sud della nostra città, stante anche la conformazione urbanistica di Palermo, in cui il centro storico costituisce una cerniera fra l'area di sviluppo a nord e quella a sud.

Sono state attivate anche altre progettualità inerenti al sistema dei parcheggi, che meritano un approfondimento. La settimana scorsa il Comune di Palermo si è dotato per la prima volta di un Piano

generale del traffico; strumento importantissimo perché consente di poter acquisire finanziamenti e di stabilire tutte le strategie, con il ripristino di aree, di zone a traffico limitato e la rivisitazione delle zone blu. I parcheggi sono previsti soprattutto in sotterraneo, in prossimità di quelle zone che dovrebbero divenire pedonali. Qualcuno ha sostenuto che ormai in alcune città europee, quali Berlino, Amburgo, Zurigo, non si realizzano più parcheggi, ma omettendo di dire che ciò avviene perché lì sono stati realizzati in passato. Mentre Palermo soffre di una carenza infrastrutturale almeno trentennale. Del resto, il sistema dei trasporti pubblico palermitano, così com'è stato immaginato, con l'anello e il passante ferroviario e con una rete metropolitana, può funzionare solo nel caso in cui esso venga completato anche con le aree di parcheggio. Vero è che molte opere, per esempio quelle relative alle tre linee di tram, sono state progettate con criteri non rispondenti alle caratteristiche e peculiarità di Palermo; si pensi solo al problema che comportano binari in sede separata; ciò spesso discende dal fatto che l'erogazione di finanziamenti perviene quasi sempre quando il progetto è già vecchio, e forse potrebbero già esserlo anche altri che l'amministrazione sta portando a compimento.

Altri progetti che stanno per essere perseguiti con lo strumento del *project financing* sono quelli relativi ai mercati: si libereranno aree in pieno centro e che attualmente comportano una congestione di traffico notevole; più precisamente quelle attualmente destinate al mercato ortofrutticolo ed a quello ittico, per ubicarle in una zona periferica in prossimità della Circonvallazione. Per concludere, saranno rivisitate e ampliate le aree cimiteriali, ed una particolare attenzione sarà posta al sistema del "social housing", con i ben noti problemi di reperimento di finanziamenti da parte di privati per un'attività che il più delle volte non è particolarmente remunerativa, anche perché necessita di ragguardevole premialità pattuita *ex ante* affinché possa sussistere interesse ad un intervento. Di qui le ipotesi di defiscalizzazione e di agevolazioni a favore dei privati in fase di studio da parte dell'Amministrazione comunale.

Intervento

di Mario Centorrino *

Il *Rapporto SVIMEZ 2013*, nella sua analisi dell'economia meridionale, invoca attenzione su urgenti misure di welfare volte a favorire l'inclusione sociale, l'ampliamento delle opportunità e, in particolare, a porre un argine alla povertà estrema introducendo anche in paesi come l'Italia e la Grecia – gli unici dell'Unione Europea ad esserne privi – uno strumento specifico di contrasto alla povertà. Che, operando come uno stabilizzatore automatico, contribuisca a mantenere gli effetti delle ampie oscillazioni del PIL, oltre a garantire un livello minimo di sussistenza alle famiglie povere.

In particolare, l'ipotesi di lavoro sulla quale vorremmo provare a ragionare, sia per esporla che per sostenerla, riguarda l'assoluta necessità di accompagnare forme di rigenerazione urbana nel Mezzogiorno (SVIMEZ) con l'introduzione di strumenti a sostegno della "povertà". Procederemo prendendo a riferimento per comprensibili motivi di opportunità, data la sede di questo seminario e la nostra area naturale di riferimento, a richiamare i dati sulla povertà assoluta in Sicilia. Quindi, i soggetti possibili della povertà. Passeremo poi ad esemplificare il sistema di *welfare no law* (senza diritti) che la sostiene ed il rapporto "oscuro" che viene a crearsi tra la povertà ed il mercato del lavoro locale. Infine illustreremo possibili misure di carattere non meramente assistenziali, con le quali si potrebbe alleviare la povertà assoluta ed al tempo stesso togliere opacità al mercato del lavoro locale.

La soglia di povertà relativa per una famiglia di due componenti oggi è pari a 991 euro. L'incidenza della povertà relativa in Sicilia è pari al 29,6% (una famiglia su quattro può definirsi povera).

L'incidenza della povertà assoluta viene calcolata sulla base di una soglia di povertà corrispondente alla spesa mensile necessaria per acquisire il paniere di beni e servizi che nel contesto italiano e per una determinata famiglia è considerato essenziale ad uno standard di vita minimamente accettabile. Vengono classificate come

* Professore ordinario, Università di Messina.

assolutamente povere le famiglie con una spesa mensile pari o inferiore al valore della soglia (che si differenzia per dimensione e composizione, per età delle famiglie, per ripartizione geografica e ampiezza demografica del comune di residenza). La stima dell'incidenza è pari al 6,8% delle famiglie per l'Italia (un milione 725 mila) e del 9,8% per il Mezzogiorno (800 mila famiglie). Su 4 milioni 814 mila persone in povertà assoluta, 2 milioni 347 mila risiedono nel Mezzogiorno (erano 1 milione 828 mila nel 2011). Per avere maggiore certezza della "povertà assoluta" la relativa soglia che le connota, in una città come Palermo, per una famiglia tra i 18 ed i 59 anni, è stabilita in 844 euro mensili. E sempre a Palermo, ma non solo, si colgono, segnali di povertà che le statistiche non sono in grado di cogliere, una povertà invisibile la potremmo definire. Ricerca affannosa di cibi scontati, abiti usati, scarpe risuolate, auto abbandonate dai carrozzieri e dai meccanici. Meno medicine, boom di acquisti nei negozi che vendono prodotti cinesi.

Quali i possibili soggetti della povertà? Intanto, le cosiddette forze di lavoro potenziali (non cercano lavoro attivamente ma vorrebbero lavorare). In Sicilia rappresentano il 30% (11,4%, la media nazionale) degli occupati. Inserendoli nel calcolo del tasso di disoccupazione (18,69%), il più alto tra le regioni italiane, lo portano al 32,8 % dilatando il divario con la parte più sviluppata del Paese, con la media nazionale e persino col Mezzogiorno. Se ci riferiamo al tasso storico di disoccupazione il divario tra Sicilia e Italia era di 7,9 punti: con il tasso corretto lievita a 12,5 punti. In termini assoluti mentre con il tasso storico i disoccupati risultavano in Sicilia 319 mila, con quello corretto diventano 670 mila. E' come se, qualcuno ha osservato, la città di Palermo con tutti i suoi abitanti, dai neonati ai centenari, fosse alla ricerca di un'occupazione¹. Riassumiamo le cifre della povertà in Sicilia. Ci sono 547 mila famiglie, pari a 27 % della popolazione in stato di povertà relativa e 180 mila in stato di povertà assoluta. Questi numeri fanno della Sicilia la regione d'Italia più povera in assoluto. A Palermo e provincia 100 mila persone, si calcola, hanno un reddito pari a zero. Ovviamente dietro apparenti condizioni di povertà può esserci un tasso significativo di evasione. In una recente graduatoria del rischio-evasione ("Sole 24 Ore", 19

agosto 2013) con eccezione di Palermo tutte le altre città siciliane sono negli ultimi posti della graduatoria. L'eccezione di Palermo si giustifica con l'alta percentuale di impiego pubblico tra i contribuenti (precari compresi).

Consideriamo soggetto di potenziale povertà (anche se, volutamente, non è stato mai censito con riferimento a indici di reddito familiare e ricchezza) l'area del precariato pubblico a carico della Regione. Si tratta di 18 mila LSU (lavoratori socialmente utili) collocati negli enti locali, 700 contrattisti della stessa Regione, 3 mila Pip (ex Piani di inserimento professionale di Palermo), 1000 operai di Consorzi di bonifica, 8 mila ASU (ex Attività Socialmente Utili), ottomila dipendenti nel settore della formazione professionale a finanziamento pubblico. Ed ancora, 2000 dipendenti addetti agli sportelli multifunzionali a supporto delle Agenzie per l'impiego. Dunque circa 42 mila addetti, un numero inferiore a quello del comparto industriale siciliano e due volte e mezzo quasi nel numero dei dipendenti della Regione Sicilia (17.700).

L'età dei precari pubblici è in altissima percentuale compresa tra i 40 ed i 50 anni.

Un altro indice di povertà ricavato in modo indiretto è relativo solo alla città di Palermo. L'istituzione da parte del comune di duemila social card, con una spesa di 6 miliardi assegnati a nuclei familiari con disoccupati da tre anni e ISEE pari a zero hanno sollecitato un numero di domande (ventimila?) di gran lunga superiore alle disponibilità messe in campo.

Proviamo ad esplorare quello che abbiamo definito come un virtuale *welfare no law* che si accompagna allo stato di povertà. Ed iniziamo dal lavoro "grigio". Fatto di stipendi ufficiali di cui viene corrisposta solo una parte, di sottopaghe rispetto al tipo di prestazione richiesta, di forme di sfruttamento come quello praticato dalla scuole paritarie il cui incarico viene retribuito soltanto col benefit del punteggio in graduatoria. Ci sono poche ricerche sul punto ma quelle disponibili testimoniano rapporti presunti di lavoro tutti all'insegna dell'illegalità.

Asse portante del *welfare no law* si rivela il lavoro nero: dall'agricoltura alle imprese di pulizia, dal commercio ai cantieri, un esercizio senza diritti.

Secondo dati elaborati dal Cerdfos, Centro Studi della CGIL, i lavoratori non contrattualizzati in Sicilia sarebbero 300 mila. Il 35% addetto all'assistenza delle famiglie, il 25 % nell'edilizia ed una percentuale uguale nel settore delle imprese di pulizia, un 10% in agricoltura, un 20% tra commercio e turismo ed un 5% nell'industria manifatturiera. Le tasse evase ammonterebbero ad un miliardo. Un quadro aggravato da un controllo che subisce tagli per quanto riguarda organico e spese di trasferta.

Un segnale inquietante, viene sottolineato, è il crollo del part-time nell'edilizia: fino al 2009 è stato uno strumento molto usato dalle imprese per risparmiare sui costi ma da tre anni la tendenza è cambiata e si è passati dai 4 mila lavoratori a tempo parziale ai mille del 2012. nel settore dell'edilizia si calcola che gli operai irregolari siano 40 mila.

Il *welfare no law* è categoriale: tocca il suo livello più basso con riferimento agli extra comunitari. A Campobello di Mazara una tendopoli improvvisata ospita almeno 600 persone che lavorano dieci ore al giorno per raccogliere olive pagati a 3,5 euro a cassetta. L'inferno è invisibile. Le istituzioni locali sembrano ignorarlo².

Ed infine il più ricco settore del *welfare no law*: l'economia mafiosa che in Sicilia vale un miliardo con inserimenti di maggior rilievo nella grande distribuzione, nell'edilizia, nel commercio e nei servizi. Oltre alle sue tradizionali attività come lo spaccio di droga e le estorsione. Una holding in grado di occupare professionisti, imprenditori, giovani, anziani (cui viene affidato il ruolo di prestanome nelle proprietà di attività economiche illegali (trecento individuati negli ultimi tre anni). Un centro di collocamento sempre operativo che recluta, addestra, promuove o se del caso allontana con forme di violenza. La presenza attiva di organizzazioni mafiose in un territorio si sovrappone ai processi di corruzione attraverso forme di protezione o di inserimento nei processi stessi. Comunque con un loro controllo o forme di tolleranza nella piena consapevolezza che la creazione di modelli di complicità con il contesto esterno nelle sue derive di illegalità deteriora etica e senso di giustizia a tutto vantaggio della sopravvivenza delle organizzazioni mafiose.

Ricostruiamo un caso di sovrapposizione tra organizzazioni criminali organizzate e corruzione che realizza una forma di *welfare no law*: la fabbrica dei falsi invalidi in Sicilia. Val la pena sottolineare che il caso da noi descritto per la Sicilia si ritrova, con le stesse caratteristiche, in altre regioni del Sud. Secondo una stima delle associazioni sindacali in Sicilia su 292 mila invalidi i falsi sarebbero circa 20 mila con un danno erariale accertato dai controlli pari a 20 miliardi di euro. Parliamo di ciechi, sordi, paraplegici.

Accennavamo ad un modello di complicità, basato su meccanismi di scambio alimentati da soldi, favori e voti. Se messi insieme questi ultimi (moltiplicati per un coefficiente familiare) potrebbero eleggere 4 deputati alla Camera, 8 deputati regionali e l'intero Consiglio Comunale di una città di medie dimensioni. Sicché si comprende perché in Sicilia il numero dei nuovi invalidi tocca dimensioni superiori alla norma durante le competizioni elettorali.

Ricostruiamo i vari passaggi attraverso cui si arriva all'ottenimento di una pensione d'invalidità (valore medio per quelle false pari a 400 euro al mese). Il primo "step" avviene attraverso un "imprenditore della micro corruzione" che propone per cinquemila euro un percorso finalizzato alla pensione. Una figura quella di cui parliamo che nel territorio rappresenta un collettore autentico di bisogni, intercettando domande che poi trasformerà a tempo debito anche in offerta di preferenze elettorali.

Collettori, quasi sempre vicini ad ambienti mafiosi con singolari competenze in materia sanitaria e burocratica. Attenzione: i cinquemila euro sono il costo della "pratica"; il compenso dell'"imprenditore di malaffare" consisterà negli arretrati consegnati alla concessione della pensioni d'invalidità.

Dunque, il medico di famiglia riceve un certificato redatto da un presunto specialista che indica per l'aspirante falso invalido una serie di patologie. Sarà sua cura inviarlo immediatamente all'INPS, pena la perdita del paziente.

L'INPS gira la pratica alla Commissione d'invalidità dell'ASL. Ed è qui, nei reati accertati, che iniziano a circolare le bustarelle: a vantaggio del segretario della Commissione e poi a qualche membro coinvolto nella truffa.

Scrive Lorenzo Tondo (cui si deve un'approfondita inchiesta sul tema che non ha sollecitato alcuna reazione o smentita a dimo-

strazione della rete di collusione di cui abbiamo parlato tessuta anche da soggetti insospettabili) ricostruendo la fase finale dell'operazione: "Dopo il beneplacito della Commissione la pratica è a un passo dalla meta. L'ultimo livello di controlli è di nuovo l'INPS che tramite un medico del centro legale dovrà accertare se le patologie, già approvate dall'ASL, sono reali"³. Il dirigente in questione con funzioni apicali è affiancato da altri medici giusto per legittimare il suo potere di decisione altrimenti sin troppo discrezionale. Pochi altri medici comunque. La sua decisione è cruciale al fine di ottenere la falsa invalidità e dalle indagini risulta che in caso di reato è proprio lui ad intascare la bustarella più ricca (2 mila euro).

Come abbiamo già detto la fabbrica dei "falsi invalidi" produce anche voti: sono moltissimi i medici delle commissioni d'invalidità che in un modo o nell'altro sono inseriti nelle liste elettorali dai vari partiti e risultano eletti. Un'ultima annotazione di colore: nel 2010 il 50% dei pass per la circolazione delle autovetture dei disabili erano in mano a "falsi invalidi" in grado proprio perché "falsi" di condurre un'autovettura.

Nella nostra intenzione quanto abbiamo sommariamente esposto indica un'ulteriore urgenza alla lotta contro la povertà. Non si tratta soltanto di garantire un livello di vita decente ma altresì di smantellare il welfare no law che si è andato addensando intorno alla povertà, in assenza di altri interventi con una deriva che mette a rischio libertà di voto, che autorizza illegalità e corruzione, che inficia il normale funzionamento di un mercato del lavoro, che potenzia il reclutamento delle organizzazioni mafiose. Ed implica altissimi costi di intermediazione eliminabili creando ad esempio un'Agenzia Unica per la Povertà con centri territoriali di presenza, ascolto, intervento distribuzione di risorse.

Che fare? Diamo intanto conto delle cifre disponibili nel 2014 per riempire, se così può dirsi, il conto sociale della manovra. Si tratta di 200 milioni suddivisi tra 250 milioni destinati al Fondo di Solidarietà per i ceti meno abbienti, ovvero la Social Card, dei 250 milioni per le non autosufficienze e dei 317 milioni per il Fondo Nazionale per le politiche sociali.

Si pensa poi, a livello governativo, all'istituzione di un sostegno per l'inclusione attiva (SIA), un'evoluzione naturale della sperimentazione in corso con la Nuova Carta di Inclusione Sociale nei grandi comuni, estesa ora a tutto il Mezzogiorno (220 mila persone). Le stime minime della SIA, che accanto al trasferimento monetario prevede anche l'impegno alla ricerca del lavoro e la frequenza scolastica dei figli, calcolano in 1,5 miliardi la spesa per un'integrazione dei redditi dei nuclei più disagiati fino al 50% della soglia di povertà assoluta, e di 6-7 miliardi se l'obiettivo diventa quello di portare tutte le famiglie povere a tale soglia.

Nel *Rapporto SVIMEZ 2013* si pone all'attenzione la recente proposta di Minimo Vitale, il REIS (Reddito di Inclusione Sociale) per i poveri assoluti presentata dalle ACLI e dalla Caritas. La soglia è paria alla linea di povertà assoluta stimata dall'ISTAT varia a seconda del territorio e delle tipologie familiari.

Da integrare con ulteriori interventi contro l'"impoverimento", cioè la condizione di coloro i quali si trovano al di sopra della soglia ma senza adeguate risposte, sono destinati a cadere nell'indigenza. Il Credito Familiare può assolvere questo ruolo di prevenzione della povertà. Si tratta di un'imposta negativa sui redditi familiari più bassi che fonde insieme il principio della tassazione familiare e quello dell'imposta negativa, e che eroga un sussidio ai contribuenti della "no tax area".

Ora, il calcolo stimato del Reddito di Inclusione Sociale prevede che ne beneficerebbero 1.800 persone in Italia, di cui 622 mila nel Mezzogiorno. La spesa complessiva sarebbe di circa 6.1 miliardi di euro, di cui poco meno di tre miliardi nel Mezzogiorno.

Una notazione importante, in conclusione. Quasi un avviso ai naviganti. Esiste il serio rischio che queste ed altre misure proposte contro la povertà si trasformino in welfare no law. Soprattutto se la loro gestione venga affidata a istituzioni collegati a partiti, sindacati, soggetti di volontariato. Queste misure devono essere valutate ed erogate da Aziende indipendenti, alla stregua della riscossione di tributi, cui viene affidata ogni fase relativa alla concessione del sussidio contro la povertà senza interventi di assistenza, mediazione, promozione che possano in qualche modo incidere sui passaggi della concessione stessa. Ricordando una famosa frase del Manzoni (I

Promessi Sposi, cap. XXV), secondo la quale se vogliono avere molti in aiuto dobbiamo cercare di non avere bisogno.

Intervento

di Antonio La Spina*

Il tema della lotta contro la criminalità organizzata, della legalità e dei beni confiscati era stato già affrontato varie volte in passato, quando abbiamo realizzato iniziative con il Centro La Torre e con la Fondazione Chinnici. Giovanni Chinnici è stato nominato recentemente tra gli amministratori di una importantissima azienda confiscata. Certamente i beni confiscati sono una risorsa fondamentale sia dal punto di vista simbolico, sia perché vanno anche reimessi nel processo produttivo e possono essere utilizzati dalle stesse Pubbliche Amministrazioni. Perciò è importante quanto è stato fatto in passato e anche ciò che si sta facendo ora in questa direzione.

In merito alla proposta di un reddito minimo di inserimento, fatta dalle ACLI e richiamata dalla SVIMEZ, di cui ha parlato recentemente il ministro Giovannini, vorrei ricordare che l'Italia, insieme alla Grecia, è l'unico Paese europeo a non avere uno strumento del genere. Nel '97 la cosiddetta "Commissione Onofri" individuò alcune modalità di finanziamento nell'ambito del mandato che detta Commissione aveva ricevuto, che era quello di redigere una riforma del *welfare* a costo zero, avvalendosi quindi delle risorse esistenti. Al fine di rispettare le compatibilità finanziarie allora presenti, la Commissione Onofri individuò alcune possibilità che comportavano, ovviamente, anche forte tagli dei benefici pensionistici. Purtroppo quella proposta, molto ben fatta e anche molto incisiva, non fu accolta e non le fu dato un seguito. Fu invece adottata, tre anni dopo, la legge 328 del 2000 in materia di assistenza sociale, che era già allora un fallimento annunciato, anche se non lo disse quasi nessuno.

Io ritengo che la figura dell'intellettuale possa e debba avere un ruolo importante, perché sono proprio coloro che sono dotati di strumenti intellettuali e conoscitivi che possono intravedere, prima degli altri, sia i difetti di certe soluzioni sia l'adeguatezza di certe altre, proponendo con la forza e l'autorevolezza del sapere le seconde come quelle degne di essere perseguite. La SVIMEZ, fin dalla sua fonda-

* Consigliere della SVIMEZ.

zione, cercò di svolgere un ruolo del genere. Pasquale Saraceno e tanti altri dei cervelli che ne facevano parte proponevano soluzioni che per un verso venivano accolte dai decisori politici e per altro verso erano in grado di produrre in misura significativa i risultati voluti. Non è un caso se gli oltre 20 anni che intercorsero dal 1950 al 1973 furono gli unici, nei 150 e passa dall'unificazione, in cui si ebbe una significativa diminuzione del divario tra Nord e Sud. Saraceno è quindi un esempio di intellettuale che faceva parte della classe dirigente e sapeva dialogare con il potere politico, il quale peraltro allora era composto da persone che avevano ricostruito il Paese e ne stavano facendo una potenza economica mondiale. Pur con tutti i noti difetti della cosiddetta prima Repubblica, quella classe dirigente, così come quel trentennio di miracolo economico, benessere, mobilità sociale ascendente e riduzione delle diseguaglianze vengono oggi giustamente ricordati come un modello cui guardare, benché esso sia assai difficile da eguagliare. A metà anni '70 il quadro cambiò, le politiche di sviluppo furono sempre più distorte in senso distributivo, e sempre meno capaci di produrre i risultati che ci si attendeva da esse (e anzi possibilmente contribuirono a potenziare il sottosviluppo, attraverso l'assistenzialismo e la dipendenza dell'economia dalla mano pubblica e dal ceto politico), sicché il divario tornò ad allargarsi. Gli intellettuali esperti della materia avrebbero dovuto evidenziare che si erano imboccate strade sbagliate, ma anche indicare alternative virtuose.

Si ebbero critiche sferzanti dell'intervento straordinario, il quale si era in effetti trasformato in un macchinario ben diverso e assai meno valido rispetto a quello delle origini, e fu precipitosamente eliminato in coincidenza con l'emergere della Lega. Tuttavia, successivamente al 1992 nella gran parte degli specialisti mancarono (salve rarissime eccezioni) sia la capacità di indicare politiche di sviluppo che fossero alternative a ciò che l'intervento straordinario era stato fatto diventare nella seconda metà della sua vita ultraquarantennale, ma anche idonee a produrre i risultati voluti, sia la determinazione a mettere in luce *ex ante* e a criticare *ex post* gli errori e i fallimenti dell'intervento ordinario e delle politiche di coesione.

Oggi la necessità di compiere un bilancio più consapevole e critico del mancato superamento del ritardo del Sud è forse più evidente

e accettabile. Speriamo che possano nascere presto scelte incisive e profondamente discontinue rispetto al passato, anche recente.

Intervento

di Leandra D'Antone*

Dopo aver ascoltato la preoccupata relazione introduttiva del direttore della SVIMEZ dott. Padovani (che ringrazio per l'invito ma soprattutto per le importanti ricerche svolte dalla SVIMEZ negli ultimi anni) e dopo aver fatto tesoro degli interventi che mi hanno preceduto, mi convinco sempre più che l'Europa deve tornare ad essere come nell'annuncio delle origini negli anni Cinquanta, un progetto coinvolgente, un impegno, una responsabilità, non un luogo di espiatione. Tale appare oggi a molti cittadini europei, soprattutto dalla prospettiva dell'Italia, dei paesi del Sud del Continente, del Mezzogiorno italiano; si tratta della prospettiva delle aree più in difficoltà nell'affrontare l'attuale crisi finanziaria, per il forte debito accumulato ma anche per le conseguenze di politiche europee di risanamento nel segno del rigore senza investimenti e quindi senza lavoro per giovani. Secondo le validissime considerazioni di Padovani e del Presidente Giannola, ciò non deriva da vizi intrinseci alla moneta unica, ma dal non averla sostenuta con politiche pubbliche di sviluppo, con investimenti in settori strategici, da decenni affidati alla presunta capacità di autoregolazione del mercato, ma in realtà indeboliti nella dissoluzione di regole della buona politica e della buona economia.

L'ultimo Rapporto SVIMEZ rappresenta in cifre drammatiche il bilancio della recessione italiana e dei suoi effetti soprattutto sui ceti e sulle regioni più deboli. Che tuttavia non si tratti solo dell'effetto della recessione, ma di scelte di carattere ideologico e strutturale, è da tempo segnalato dai migliori economisti del mondo e da grandi istituzioni economiche internazionali e nazionali. Nell'introduzione di Padovani emerge l'evidenza statistica della relazione strettissima tra equità e crescita: crescono meno i paesi (tra cui oggi il Regno Unito) con più disuguaglianze e polarizzazione dei redditi. Quanto al Mezzogiorno i dati SVIMEZ testimoniano il rischio di desertificazione industriale; in conseguenza 2,7 milioni di giovani e donne qua-

* Professore Ordinario Senior, Università degli Studi di Roma "La Sapienza".

lificati dovranno emigrare nei prossimi trent'anni. Oggi nelle regioni meridionali italiane il tasso di disoccupazione reale supera il 28%; una famiglia su 7 guadagna meno di mille euro al mese e una su quattro è a rischio di povertà. La Sicilia presenta il bilancio più pesante, con la perdita dal 2008 di 380.000 unità di lavoro giovani e qualificate e con il 44% delle famiglie a rischio di povertà (nel Nord circa l'11%). Della relazione di Padovani ho apprezzato moltissimo il suo insistere sulla contestazione dell'opinione oggi in voga, che sia sempre stato così e che il divario sia connaturato da sempre al Mezzogiorno, condannato dall'irrimediabile atteggiamento clientelare del suo capitale umano e dalle sue classi dirigenti. E' un'opinione che ha grande spazio nella politica, nei media, nelle istituzioni economiche, nelle scienze sociali e oggi anche nelle scienze storiche. Personalmente resto legata alla lezione dei miei maestri Manlio Rossi-Doria e Franco Bonelli, che hanno ricostruito la storia dello sviluppo economico italiano e dei divari regionali nel contesto internazionale, definendone caratteri costitutivi e fasi differenti, correlando le fasi di crescita o di arretramento a scelte politiche o congiunture radicalmente diverse.

Oggi la SVIMEZ ritrovando il piglio originario del meridionalismo attivo, suggerisce l'urgenza di una politica di investimenti che interrompa la deriva economica e sociale e sfrutti le risorse e opportunità vere di cui dispongono le regioni meridionali e la Sicilia. I *drivers* di sviluppo indicati nel Rapporto 2013 sono la riqualificazione urbana, il recupero delle aree interne, l'energia, la logistica e i trasporti, la valorizzazione del patrimonio artistico e ambientale. Si tratta di indicazioni non astratte e mosse dalla convinzione dell'urgenza di consistenti investimenti innovativi. Essendo stata invitata a commentare le proposte avanzate nel settore della logistica e dei trasporti, non posso che sottolinearne l'estrema e l'importanza strategica sia ai fini della crescita territoriale, che della coerenza e compiutezza del progetto di costruzione dell'Europa nel segno della uguaglianza e della coesione economica e sociale. Tale progetto è oggi tuttavia assai più debole che negli anni della costruzione della moneta unica: non solo si è fermata la costruzione dello spazio politico ed economico continentale, ma è caduto palesemente l'interesse dei paesi più forti verso gli Stati e le regioni economicamente più deboli, proprio quelli del Sud. Tutti sanno come nell'economia glo-

bale nonché dei più avanzati paesi europei, la logistica e i trasporti costituiscano un settore innovativo per eccellenza, una componente cospicua e decisiva del PIL e dell'occupazione. L'Europa di Maastricht e della moneta unica li avevano posti a fondamento costitutivo, rappresentando il disegno dei nuovi confini, di nuove relazioni fra Stati, di integrazione e coesione territoriale e sociale, di una nuova libertà e mobilità europea nel segno della crescita. Per le regioni del Mezzogiorno italiano si doveva trattare (e si dovrebbe trattare) ancora della più significativa delle occasioni di investimento e innovazione, dato lo stato particolarmente deficitario delle comunicazioni, particolarmente di quelle digitali, terrestri e di mare. L'Europa aveva esordito con un programma di grandi corridoi transeuropei intermodali (la rete *core*) e di connessioni capaci di includere tutte le regioni continentali nel nuovo sistema di comunicazioni (*comprehensive*). Nei programmi iniziali il Sud italiano partecipava alla rete *core* includendo pienamente la Sicilia. L'idea di Europa del Sud viveva anche nella costruzione della sua articolazione mediterranea, prevedendo una zona di libero scambio entro il 2010, con le regioni del Sud italiano coinvolte nell'imponente traffico globale grazie ad alcune eccellenze nella portualità (Gioia Tauro, Taranto, Cagliari).

Com'è noto, a distanza di un oltre un decennio, la zona di libero scambio è sparita dalle immediate strategie europee e soprattutto l'Europa di oggi è sempre meno meridionale e sempre più tedesca, proiettata nella logistica verso il già ben più attrezzato Nord e paesi e regioni dell'Est, e guardando al Sud relativamente più indebitato soprattutto per le politiche di rigore. La spallata europea alle sue regioni mediterranee trova espressione chiarissima nei più recenti programmi riguardanti i grandi corridoi paneuropei e le loro articolazioni nazionali e regionali. Come già in passato, tali programmi sono stati formulati ribadendo con determinazione come la logistica non solo abbia una funzione essenziale nel rendere più competitivo il sistema economico, ma costituisca un importante motore di sviluppo e di crescita del PIL e dell'occupazione. La nuova rete è tuttavia altrettanto dichiaratamente finalizzata al potenziamento dei collegamenti tra Europa Occidentale ed Europa Orientale, volendo garantire entro il 2050 alla grande maggioranza dei cittadini e delle imprese d'Europa “di non dover impiegare più di 30 minuti per raggiungere la rete centrale (sic!)”.

Nel *core* di tale rete mitteleuropea verso Oriente, ovvero nelle direttrici del sistema ferroviario ad alta velocità, circoleranno treni merci lunghi tra 1.500 e 750 metri. Si tratta di fantascienza pura per le regioni meridionali italiane, e soprattutto per le più meridionali e le isole (Basilicata, Calabria, Sardegna, Sicilia) che dal 2011 non solo non figurano nel *core* della rete, ma rispetto alla programmazione precedente sono addirittura arretrate al mantenimento delle caratteristiche convenzionali (notoriamente arretratissime) nel caso delle ferrovie e delle strade, o alla sempre maggiore marginalità nel caso dei porti. La Sicilia risulta la regione più penalizzata.

Ma può tale svolta essere attribuita solo a decisioni esterne al nostro Paese e alle stesse regioni meridionali? Nel sottolineare la grande importanza del *driver* “logistica” proposto dalla SVIMEZ, bisogna prendere atto dei principali ostacoli nazionali e regionali alla rappresentazione “europea” degli interessi delle regioni meridionali e della Sicilia. I governi italiani hanno finora mostrato di preoccuparsi esclusivamente delle sorti delle regioni centro-settentrionali, sul cui sistema di trasporti sono già state riversate la grandissima parte delle risorse finanziarie pubbliche (ad esempio, l'alta velocità ferroviaria, che ha escluso finora le regioni meridionali toccando solo Napoli, è costata a tutti i cittadini italiani più di 100 miliardi di euro). Nel 2012 il nostro ministero dei Trasporti e della Logistica ha fissato le misure di attuazione del Piano nazionale 2011-2020; con tali misure ha mostrato di essere mosso soprattutto dalla preoccupazione di non vedere l'Italia centro-settentrionale esclusa dal *core* delle reti europee e particolarmente dai principali *hub* giudicati in espansione. Una consulta appositamente costituita, ha aggiornato per la parte di competenza delle istituzioni nazionali il piano europeo dei 10 grandi corridoi, con l'obiettivo di includere nel *core network* le regioni italiane da 4 di essi attraversate: il corridoio Baltico-Adriatico da Helsinki a Ravenna; il corridoio mediterraneo da Algeciras all'Ungheria (così definite nonostante l'attraversamento ferroviario riguardi le direttrici Torino-Lione, Milano-Brescia, Brescia-Venezia-Trieste, Milano-Mantova-Venezia-Trieste e Trieste-Divaca); il corridoio 5 Helsinki-La Valletta (con il tunnel del Brennero e collegamenti ferroviari Fortezza-Verona, Napoli-Bari, Napoli-Reggio-Calabria, Messina-Palermo, Palermo-LaValletta).

Se si considera che per quanto riguarda le ferrovie del Sud solo

la Napoli-Bari è stata inclusa nell'alta velocità, che il resto della rete mantiene le sue attuali caratteristiche e che la Sicilia è interessata solo dalla ferrovia convenzionale Messina-Palermo, è evidente che il ruolo del Governo italiano nella programmazione europea è stato quello di ridenominare paradossalmente come grande piattaforma logistica del Sud proprio la parte "meno meridionale" del Paese e della stessa Europa.

Ma, insisto ancora: si tratta dunque di una scelta da addebitare solo alle istituzioni centrali? Decisamente no: la Campania e la Puglia hanno meglio lavorato per la loro inclusione mobilitandosi, attraverso la politica, le competenze tecniche e professionali, la partecipazione dei cittadini (un caso esemplare è quello della definizione del percorso ferroviario Napoli-Bari). Nel complesso, le regioni più meridionali sono state inefficienti nelle strategie e nella maturazione esecutiva dei progetti di loro interesse. Due grandi occasioni perse sono state la mancata soluzione al problema tuttora relevantissimo delle modalità di attraversamento ferroviario dello Stretto di Messina (già tra le opere prioritarie europee, ma ormai decaduto per "meriti nazionali") e la mancata costituzione di una specifica rete dei porti, condizione per valorizzare pienamente la straordinaria capacità di alcune infrastrutture strategiche (da Gioia Tauro, a Cagliari, Taranto, Augusta), che non a caso tendono oggi a perdere competitività.

L'Italia finora "inclusa", ha più *chances* di vincere la sua "particolare" partita? Finora non è stato così. Il cappio alla nostra economia non lo ha messo solo la crisi, ma anche l'incapacità di fare sistema. Lo ha messo la scelta di seguire logiche territorialiste di stampo medievale in una storia globale; come pure l'incapacità di servire e alimentare le multiformi attività produttive disponibili (il nostro PIL) con un innovativo e inclusivo sistema di comunicazioni.

L'Italia è più debole anche per il carattere asistemico e altamente irrazionale dell'organizzazione della mobilità: perché, ad esempio, a San Vito Lo Capo, zona turistica di eccellenza, si arriva male e si parte tardi per la qualità delle strade e per un servizio di autotrasporto in cui il conducente fa anche il bigliettaio; perché un biglietto aereo dal Sud e per il Sud se non acquistato con mesi di anticipo costa il doppio di un completo viaggio intercontinentale; perché a Bologna per scelta del Governo e di Rete Ferrovie Italiane è stata realizzata con un investimento di ben 530 milioni di euro la Grande Stazione,

con binari su tre livelli dunque su tre piani in cui si svolgono separatamente il traffico merci, il traffico regionale e il traffico ad alta velocità, ma nel cui vastissimo spazio capita di dover rimpiegare mezz'ora per raggiungere a piedi il binario da cui parte un treno ad alta velocità che deve risparmiare un minuto su mezz'ora di percorrenza.

Ma entriamo nel merito dei più recenti accordi, proprio per sottolineare la necessità di non ripetere i gravi errori del passato. Cominciamo col precisare che il costo presuntivo delle rete Transeuropea programmata per il 2014-2020 sarebbe di circa 250 miliardi, e che proprio il 18 ottobre scorso la Commissione europea ha stanziato per il 28 paesi membri 26 miliardi. Essi non devono coprire interamente i costi delle opere programmate, ma innescare gli investimenti dei paesi membri. Le grandi reti di trasporto europee sono definite in sede di Unione, di cui l'Italia con le regioni del Sud e la Sicilia fanno parte e sono parzialmente finanziate sul bilancio europeo cui l'Italia concorre abbondantemente.

Essere nella rete significa essere Europa e godere dei vantaggi non solo finanziari, riservati ai paesi membri attraverso l'azione comunitaria che potremmo definire "ordinaria". Il Governo italiano e le regioni interessate hanno combattuto perché il Centro-Nord venisse incluso nella parte *core* dei grandi corridoi multimodali, e così è stato. Col recente accordo scaturito dalla Conferenza di Tallinn il Ministro Lupi ha anche portato casa un contributo europeo del 40% sulle opere incluse, che si aggiunge agli oltre 8 miliardi di costi della tratta internazionale ad Alta Velocità Torino-Lione, così contestato non solo dai valligiani ma anche da accreditati esperti. La Liguria ha presenziato con uno stand regionale di progetti e ha ottenuto il cofinanziamento europeo per il collegamento tra aeroporto-ferrovia.

La gran parte delle regioni meridionali, e particolarmente la Sicilia, negli ultimi anni hanno invece presidiato poco o per nulla gli accordi europei e anche per questo hanno visto sparire alcune fondamentali opere già considerate strategiche nella precedente programmazione: l'alta velocità Berlino-Palermo, il Ponte sullo Stretto (caduto senza peraltro considerare alcuna alternativa invece prevista negli studi di fattibilità), la rete dei porti del Sud. Le regioni più a Sud si dovranno accontentare delle ferrovie esistenti e dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria, che manterrà caratteristiche di autostrada

“minore” anche quando sarà finalmente ultimata. Dunque è urgente che le regioni meridionali siano presenti con proposte e soprattutto progetti maturi e cantierabili.

L'altro punto su cui occorre fare chiarezza riguarda i Fondi strutturali, la cui destinazione principale non è la realizzazione delle grandi reti di trasporto e comunicazione, semmai include alcuni interventi aggiuntivi all'azione comunitaria. Si tratta di risorse istituite proprio per sostenere, con uno sforzo di progettualità e finanza straordinaria, la convergenza delle regioni in ritardo. Sappiamo tutti che non ne è stato spesso fatto l'uso più efficace, ma non bisogna generalizzare. Proprio nel settore dei trasporti e della mobilità essi hanno avuto efficacia e impatti positivi. Per il 2007-2013 si è trattato di 17 miliardi divisi forse in troppi progetti; tuttavia quelli di maggiore dimensione sono oggi conclusi o in stadio avanzato (Linea 1 della Metropolitana di Napoli; Ferrovie dell'area di Bari; Metropolitana Circumetnea). Importanti interventi nella programmazione precedente hanno riguardato soprattutto gli aeroporti meridionali; poiché tali interventi hanno svolto un'azione totalmente sostitutiva dell'azione ordinaria, possiamo immaginare quanto più grave sarebbe stata la situazione della mobilità nel Sud e nelle isole grandi e piccole senza il soccorso di tali risorse?

Preoccupano gli ultimi orientamenti della programmazione 2014-2020, che escludono che i Fondi strutturali possano essere utilizzati per le grandi reti di trasporto. Per il ciclo in apertura saranno disponibili 100 miliardi tra fondi europei e fondi nazionali, che non sono pochi e di cui si deve fare la migliore utilizzazione possibile. Ma stiamo parlando di 30 miliardi di fondi europei di cui 7 sono destinati alle regioni più sviluppate, 1 a quelle in transizione, e 20 alle regioni del Mezzogiorno; ad essi si aggiunge il dovuto cofinanziamento nazionale, sottoposto a vincoli di stabilità finanziaria. Tali risorse devono finanziare ricerca, sviluppo tecnologico, innovazione delle piccole e medie imprese, occupazione, la valorizzazione di beni culturali e ambientali, la promozione dell'inclusione sociale, la lotta alla povertà, per la scuola e la formazione. Le opere nel settore dei trasporti e dell'ambiente sono eventualmente demandate al Fondo Sviluppo e Coesione (ex FAS), con 54 miliardi di dotazione di cui il 20% riservati al Centro-Nord. Tale fondo è stato finora utilizzato soprattutto per emergenze finanziarie (dal risanamento di bilanci

comunali, ad ammortizzatori sociali, a coperture di debito) e non possiamo escludere che ciò avvenga ancora nei prossimi anni.

E' tardi e perciò sempre più difficile, ma la consapevolezza dei fatti piuttosto che alla rinuncia invita alla mobilitazione di tutte le energie possibili per riportare il Sud d'Europa al centro della scommessa continentale e di cittadinanza europea. Chiuso il tavolo dei grandi corridoi europei è ancora aperto per indefinitezza quello delle reti nazionali e soprattutto di quelle mediterranee. Non sarebbe più perdonabile l'assenza e il vuoto di proposte. Un ruolo attivo lo ha assunto meritevolmente la SVIMEZ, ma compete soprattutto al governo, alle università, ai tecnici, agli enti di gestione, alle regioni; soprattutto alla Sicilia, vero potenziale motore mediterraneo della logistica europea. La rete dei porti, l'alta velocità-alta capacità inclusive della Sicilia, il riesame dell'attraversamento dello Stretto di Messina, sono punti imprescindibili della scommessa logistica.

Credo molto nella forza trainante e nell'opportunità di una Scuola di Alta formazione sulla logistica in Sicilia, con la collaborazione di grandi tecnici e operatori del Nord Europa e del mondo.

Le politiche nazionali di coesione territoriale hanno finora operato con determinazione per rafforzare l'autorevolezza delle Regioni meridionali nella definizione delle politiche aggiuntive. Sarebbe auspicabile che il governo italiano in prima persona presidiasse l'azione dell'Europa nella definizione di politiche che come quelle della mobilità hanno grandissimo impatto sulle divergenze territoriali; che presidiasse soprattutto la coerenza fra azione europea, nazionale e di politica regionale.

Intervento

di Carlo Carminucci*

Dobbiamo ragionare se i *drivers* dello sviluppo indicati nel Rapporto SVIMEZ abbiano effettivamente questa capacità di spinta e propulsione per lo sviluppo del Mezzogiorno. Io mi soffermo, in particolare, sul trasporto urbano e metropolitano, un settore dove siamo in forte ritardo. E' un settore peraltro strettamente interconnesso a quello della rigenerazione urbana, perché in fondo la mobilità e il trasporto in un'area metropolitana, declinati nell'ottica della sostenibilità, altro non sono che un tassello fondamentale, molto qualificato, di una strategia per ripensare i territori, a partire da quelli urbani, che saranno i futuri motori dello sviluppo, non solo nel Mezzogiorno. Perché questa strategia mette in campo grandi contenitori di tecnologia, risorse professionali qualificate, attività elaboratori culturali, insomma tutto ciò che dà la spinta all'innovazione. Cosa significa, infatti, rigenerazione urbana? Dare ai territori più qualità della vita, più sviluppo qualificato, migliore sostenibilità.

Secondo me, il *driver dei drivers*, e su questo il Rapporto SVIMEZ ha colto veramente nel segno, sono le nostre città. Se guardiamo in particolare ai trasporti, bisogna sottolineare che negli ultimi anni vi è stato un radicale cambiamento nel modo di concepire le politiche di settore a livello europeo, per effetto soprattutto della crescente attenzione alla dimensione della sostenibilità. In fondo le politiche di trasporto e sulle reti infrastrutturali puntano a migliorare la sostenibilità dei territori e ad incrementare l'accessibilità dei territori ai sistemi di connessione al fine di migliorare le opportunità di sviluppo, anche per i territori marginali. Fino a 20 anni fa questa era la direzione di marcia delle politiche dei trasporti europei: migliorare i collegamenti, le connessioni, e avvicinare i territori, per creare uno spazio comune europeo veramente integrato. Adesso le cose sono un po' più complesse, perché ci sono tanti vincoli: soprattutto quello economico, del bilancio europeo e dei singoli paesi, per cui le politiche dei trasporti devono essere economicamente sostenibili. E' vero

* Direttore ISFORT.

che è stata disegnata una grande rete con i corridoi europei, che recentemente è stata ridefinita, sulla quale sono stati appostati 250 miliardi di euro, ma noi sappiamo che i soldi effettivamente stanziati finora sono una trentina di miliardi. E saranno assegnati sulla base di criteri stringenti e puntuali. Innanzitutto ci devono essere progetti che si sostengono economicamente, e debbono essere progetti di fattibilità vera, in cui sia ben chiaro il rapporto tra costi e benefici. In secondo luogo questi soldi non andranno a finanziare le infrastrutture stradali, perché l'altro grande obiettivo delle politiche europee dei trasporti è di contribuire al raggiungimento dei target di sostenibilità e di riduzione delle emissioni climoalteranti che l'Europa si è data. Se si guarda l'ultimo Libro Bianco sui trasporti, pubblicato poco più di due anni fa, lo slogan che lo contraddistingue è: meno energia, più energia più pulita. Cioè, il settore dei trasporti deve contribuire a ridurre i consumi energetici dello spazio europeo, e deve farlo utilizzando energia meno impattante. Sotto questo profilo hanno un ruolo enorme l'innovazione tecnologica, i motori più puliti, la ricerca che si fa in questo settore. Perché alla fine i trasporti devono entrare ed essere strettamente incardinati nella strategia europea della riduzione delle emissioni inquinanti, quella denominata 20-20-20, e dentro il piano energetico europeo del 2011.

Oltre al vincolo economico, c'è quindi un vincolo ambientale molto forte, che è emerso sulla spinta delle istanze e dei bisogni dei cittadini, della voce della comunità locali. E c'è altresì un vincolo sociale anch'esso forte, per cui i sistemi di trasporto in futuro devono essere socialmente sostenibili. Che significa? Significa che i trasporti devono garantire inclusività e accessibilità, restituendo contesti urbani più vivibili, dove ci sia una forte riduzione dell'incidentalità stradale, ci si possa spostare in condizioni di sicurezza, ci sia un controllo degli inquinanti locali che fanno male alla salute (polveri sottili, ecc.). Contesti dove vi sia uno spazio fisico per il recupero della relazionalità sociale, promuovendo quella mobilità dolce, a piedi e in bicicletta, che consente anche di fare un po' di esercizio fisico.

Questi tre vincoli – sostenibilità economica, ambientale e sociale – diventano anche una straordinaria opportunità per cambiare modello di organizzazione dei sistemi di mobilità nelle nostre città. Rispetto ai modelli più sostenibili, il Mezzogiorno sconta un pesante ritardo, di tipo infrastrutturale, ma anche per quel che riguarda i

comportamenti dei cittadini, da una parte, e dei servizi erogati per i trasporti, dall'altra. Un indicatore classico che viene utilizzato da chi studia i comportamenti e la mobilità dei cittadini è costituito dalle cosiddette "quote modali": cioè quanti spostamenti vengono effettuati con i diversi mezzi di trasporto, sia quelli più inquinanti e congestionanti (automobile), sia quelli a basso inquinamento e che occupano meno spazio pro capite (mezzo pubblico, a piedi o in bicicletta). Ora, nel Sud continentale la quota di spostamenti effettuati con il trasporto pubblico è del 9% circa, nel Sud insulare di circa il 6%, nella media italiana dell'11%, nella media dei paesi delle regioni del Nord-Ovest attorno al 15%. Se guardiamo le aree metropolitane dove, teoricamente, la difficoltà di spostamento con l'auto privata dovrebbe favorire l'utilizzazione del mezzo pubblico, quelle meridionali hanno una quota di spostamento con il mezzo pubblico che sale al 13%, ma resta poco più della metà della media di tutte le altre aree metropolitane del Paese (Roma, Milano, Torino, ecc.). Questo è un dato critico preoccupante, che riguarda i comportamenti dei cittadini da una parte, ma, dall'altra, anche un problema di offerta di servizi qualificati, perché è anche un problema di efficienza delle aziende di trasporto che operano nei nostri contesti urbani.

Un altro punto fondamentale è quello evocato dalla SVIMEZ in relazione alla politica industriale, che vuol dire per i trasporti ragionare in una logica di gestione efficiente delle risorse che si hanno a disposizione, come fossero imprese che devono fare i conti tra i costi di quello che stanno realizzando e i benefici e i ricavi che ne devono trarre. Chi si occupa di trasporti monitora costantemente la percentuale di copertura dei costi operativi delle aziende del trasporto pubblico attraverso i ricavi da traffico, cioè dalla vendita dei biglietti e dagli abbonamenti, perché su questo criterio era stata costruita l'intera riforma del settore attraverso il decreto Burlando 422 del 1997. Il decreto indicava la percentuale minima del 35% di copertura dei costi delle aziende del trasporto attraverso i ricavi da traffico. Nella situazione attuale questa soglia è molto variabile tra le diverse zone del Paese nel Mezzogiorno è al 18% ed è scesa negli ultimi due anni, mentre nel Nord-Est è al 36% e nel Nord-Ovest al 35%. Ovviamente si tratta di un problema di efficienza dei sistemi dei servizi e delle aziende che deve essere posto con forza.

Concludo il mio intervento con tre indicazioni sulle cose che si potrebbero fare.

Al primo posto direi: “pianificare, con tre punti esclamativi!”. Perché l’assenza di capacità pianificatoria nei trasporti è ciò che realmente fa la differenza tra il modo in cui vengono governate in Italia le politiche di settore alle diverse scale territoriali (da quella nazionale fino a quelle urbane) e ciò che avviene negli altri paesi europei. E questo nonostante l’Italia abbia una straordinaria tradizione di elaborazione concettuale. Ricordo i Piani Urbani della Mobilità (PUM), che oggi sono un punto di riferimento per l’Europa: sono obbligatori in Francia per le città con oltre 100 mila abitanti, fortemente incentivati in Germania dove tutte le città ce l’hanno, in Inghilterra o in Spagna rappresentano il modo con cui una comunità si dà la sua strategia per le politiche urbane di mobilità. Ebbene i PUM sono stati concepiti concettualmente e poi normati per la prima volta in Italia a cavallo del nuovo millennio. In Italia queste regole sono state applicate poco e male, mentre gli altri paesi europei hanno preso l’idea e l’hanno riutilizzata, proprio al fine di imprimere un’accelerazione alle loro politiche della mobilità su scala urbana.

La seconda indicazione è “governare con coraggio”, perché, soprattutto su scala urbana, ci sono moltissime cose che si potrebbero fare per rendere i sistemi di trasporto più sostenibili e le città più vivibili e che, però, non si fanno perché manca il coraggio politico per farle. Penso a come riorganizzare i sistemi di traffico, a come mettere in campo le misure per il “governo della domanda” che disincentivano l’uso dell’automobile e incentivano il trasporto pubblico. Si potrebbero attuare a costi relativamente bassi, ma in Italia si fanno poco, e addirittura pochissimo, purtroppo, nelle città del Mezzogiorno.

La terza indicazione è “spendere con buon senso”. L’ho messa alla fine perché ritengo che comunque i vincoli di bilancio siano qualcosa su cui, al di là delle battaglie che la SVIMEZ giustamente sta conducendo, si debba ragionare al momento come dato acquisito. Siccome non si può stare fermi, e qualche risorsa c’è, bisogna spendere con intelligenza. Allora, le città del Mezzogiorno dovrebbero guardare a progetti di infrastrutturazione mirata, puntando sulle ferrovie urbane e suburbane e sulle reti tranviarie, magari attraverso progetti di ingegneria finanziaria concepiti in modo intelligente per

spendere le poche risorse disponibili. Un'integrazione modale di tutta la grande filiera della info-mobilità è un altro modo per spendere in maniera intelligente le poche risorse disponibili.

Infine, ritengo che nelle aree urbane, senza un efficace sistema di trasporto pubblico, non si vada da nessuna parte, perché il trasporto pubblico è la spina dorsale di tutta la riorganizzazione della mobilità. Quello del trasporto pubblico locale, a parte le infrastrutture, è un settore fortemente penalizzato negli ultimi 3-4 anni dalle varie Finanziarie e Leggi di stabilità. Mancano all'appello, a livello nazionale, almeno un 20% di risorse per costituire un plafond per assicurare i servizi minimi di trasporto pubblico. La Sicilia non brilla, e non a causa dell'Assessore qui presente, ma per decisioni assunte prima. Le altre Regioni, di fronte a questi tagli al trasporto pubblico si sono un po' arrangiate e hanno recuperato risorse: per esempio l'Emilia Romagna, la Toscana, alcune meridionali. Peggio della Sicilia va la Campania, e lo stesso Lazio. Si tratta di una grande questione nazionale che amplifica al Sud il proprio impatto negativo e che certamente metterei accanto agli altri grandi criticità del Mezzogiorno indicati dalla SVIMEZ.

Intervento

di Luca Bianchi*

(Testo non ancora disponibile)

* Assessore per l'Economia della Regione Siciliana.

La SVIMEZ, curatrice di questi «Quaderni»

- La SVIMEZ – Associazione per lo sviluppo dell'industria nel Mezzogiorno – è stata costituita a Roma il 2 dicembre 1946, ed ha lo scopo statutario di *«promuovere, nello spirito di una efficiente solidarietà nazionale e con visione unitaria, lo studio particolareggiato delle condizioni economiche del Mezzogiorno d'Italia, al fine di proporre concreti programmi di azione e di opere intesi a creare e a sviluppare nelle Regioni meridionali quelle attività industriali le quali meglio rispondano alle esigenze accertate»*.

- La SVIMEZ ha natura di associazione senza fini di lucro. Oltre al contributo annuo dei Soci, pur mantenendo la SVIMEZ natura di organismo privato, il suo bilancio riceve, in ragione di una riconosciuta “attività permeata di rilevanti riflessi pubblicistici”, un contributo pubblico, iscritto nel Bilancio dello Stato.

- L'Associazione è oggi presieduta dal prof. Adriano Giannola; la prof. Maria Teresa Salvemini è Vice Presidente. L'attuale Direttore è il dott. Riccardo Padovani; il dott. Luca Bianchi è Vice Direttore.

- Consiglieri della SVIMEZ fino al 2015 sono stati eletti dagli Associati il dott. Ettore Artioli, l'ing. Paolo Baratta, il prof. Piero Barucci, il prof. Alessandro Bianchi, l'on. Gerardo Bianco, il prof. Manin Carabba, il sen. Luigi Compagna, il sen. Romualdo Coviello, il prof. Adriano Giannola, il prof. Antonio La Spina, il prof. Amedeo Lepore, il dott. Riccardo Padovani, il prof. Federico Pica, la prof.ssa Maria Teresa Salvemini, l'on. Giuseppe Soriero e il prof. Sergio Zoppi, mentre il prof. Antonio Del Pozzo, il prof. Giovanni Di Giandomenico, la dott.ssa Micaela Fanelli, il dott. Mariano Giustino, il dott. Angelo Grasso, il prof. Mario Mustilli, il dott. Angelo Nardozza, il prof. Federico Pirro, il prof. Gianfranco Polillo, il dott. Gabriele Rossi e la dott.ssa Maria Cristina Stimolo, rappresentano nel Consiglio alcuni dei Soci *sostenitori* dell'Associazione. Revisori dei conti – nominati dall'Assemblea – sono il prof. Lucio Potito, il prof. Michele Pisani e il rag. Andrea Zivillica.

La SVIMEZ è stata presieduta da insigni studiosi e personalità, quali nel tempo il sen. Rodolfo Morandi (1947-50); il prof. Francesco Giordani (1950-59); il sen. Giuseppe Paratore (1959-60); l'ing.

Giuseppe Cenzato (1960-69); il prof. Pasquale Saraceno (già Segretario generale dal 1947 al 1959 e Presidente dal 1970 al 1991); l'avv. Massimo Annesi, Vice Presidente dal 1978 al 1991 e Presidente dal 1991 al marzo 2005; il dott. Nino Novacco dal 2005 al giugno 2010.

- Della SVIMEZ sono stati in passato Direttori il prof. Alessandro Molinari (1947-58); il dott. Nino Novacco (f.f., come Segretario Generale 1959-63); il prof. Gian Giacomo dell'Angelo (1965-80); il dott. Salvatore Cafiero (1982-98). Ne sono stati invece Consiglieri, personalità quali il prof. Francesco Compagna (1964-75); il prof. Epicarmo Corbino (1960-65); il prof. Giuseppe Di Nardi (1983-89); il prof. Augusto Graziani (1965-71); il prof. Giovanni Marongiu (1968-77 e 1986-93); il dott. Donato Menichella (1947-80); il prof. Claudio Napoleoni (1967-71); il prof. Paul N. Rosenstein Rodan (1954-1982); il prof. Manlio Rossi-Doria (1948-49 e 1960-80); il prof. Paolo Sylos Labini (1986-2005); il prof. Gabriele Pescatore (1955-2007); il prof. Jan Timbergen (1954-1968) ed altri qualificati studiosi ed esponenti della cultura, dell'economia e del meridionalismo.

- L'attività della SVIMEZ si svolge su due linee fondamentali.

La prima linea è costituita dall'analisi sistematica e articolata sia della struttura e dell'evoluzione dell'economia del Mezzogiorno, sia dell'assetto giuridico e organizzativo delle politiche per lo sviluppo nell'area «debole» del Paese, con particolare attenzione alla collocazione dell'Italia nell'Ue e alle ripercussioni che la progressiva integrazione internazionale dell'economia ha determinato sulle prospettive di sviluppo della macro-regione meridionale.

La seconda linea di attività è costituita dallo svolgimento di iniziative di ricerca sui principali e più significativi aspetti della storica ma perdurante «questione meridionale», finalizzate sia ad esigenze conoscitive e analitiche sia alla definizione di elementi e criteri utili all'orientamento degli interventi di politica economica, a livello sia nazionale che regionale.

- Dal 1987, con l'Editore il Mulino, la SVIMEZ pubblica le trimestrali «Rivista economica del Mezzogiorno» e «Rivista giuridica del Mezzogiorno» oggi dirette, rispettivamente, dal dott. Riccardo Padovani e dal prof. Manin Carabba, e una collana di volumi, tra i quali il *Rapporto sull'economia del Mezzogiorno* (iniziativa che risale al

1974), pubblicazione annuale generalmente accompagnata da considerazioni e proposte su politiche ed interventi.

Tra le pubblicazioni figurano anche i «Quaderni SVIMEZ», che ospitano documenti prevalentemente monografici, su temi di attualità in materia di politiche per lo «sviluppo» e per la «coesione» nazionale, nonché bibliografie dei suoi esponenti nel tempo, resoconti di dibattiti pubblici, testi di Audizioni di suoi dirigenti davanti a Commissioni Parlamentari della Camera e del Senato della Repubblica e riflessioni su tematiche economiche meridionaliste.

- La SVIMEZ ha sede in Via di Porta Pinciana 6, 00187 Roma, ed i suoi recapiti sono: Tel. 06.478501, Fax 06.47850850, *e-mail*: svimez@svimez.it. Il sito www.svimez.it offre informazioni e notizie sull'organizzazione, sul funzionamento e sulle attività e iniziative dell'Associazione.

Elenco dei «Quaderni SVIMEZ»*

1. **Strategie e politiche per la «coesione» dell'Italia.** Riflessioni sul Mezzogiorno di Nino NOVACCO, Collana Saraceno n. 8, giugno 2004, 40 p.
2. **Il Mezzogiorno nell'Europa, ed il mondo mediterraneo e balcanico.** Riflessioni di Nino NOVACCO, ottobre 2004, 24 p.
3. **Rapporto 2004 sull'economia del Mezzogiorno.** Interventi in occasione della presentazione del volume, dicembre 2004, 98 p.
4. **Mezzogiorno, questione nazionale, oggi «opportunità per l'Italia».** I temi della «coesione nazionale» ed i giudizi del Presidente C. A. CIAMPI, in una riflessione della SVIMEZ, marzo 2005, 32 p.
5. **La coesione del Sud – macro-regione 'debole' del Paese – con le aree 'forti' dell'Italia e dell'Europa.** Una proposta SVIMEZ illustrata in Parlamento da Nino NOVACCO, aprile 2005, 70 p.
6. **Dibattito sul «Rapporto 2005 sull'economia del Mezzogiorno».** Interventi in occasione della presentazione del volume, dicembre 2005, 105 p.
7. **Bibliografia degli scritti di Massimo Annesi.** Testo predisposto dalla SVIMEZ ad un anno dalla morte, marzo 2006, 32 p.
8. **Manifestazione in onore di Massimo Annesi, giurista meridionalista.** Interventi in occasione della presentazione del «Quaderno» n. 7, maggio 2006, 56 p.
9. **Dibattito sul «Rapporto 2006 sull'economia del Mezzogiorno».** Interventi in occasione della presentazione del volume, ottobre 2006, 96 p.
10. **I laureati del Mezzogiorno: una risorsa sottoutilizzata o dispersa,** di Mariano D'ANTONIO e Margherita SCARLATO, ottobre 2007, 127 p.
11. **Seminario giuridico su «Federalismo e Mezzogiorno» (22 febbraio 2007),** dicembre 2007, 180 p.
12. **Il disegno di legge delega in materia di federalismo fiscale e le regioni del Mezzogiorno,** dicembre 2007, 224 p.
13. **Dibattito sul «Rapporto 2007 sull'economia del Mezzogiorno».** Interventi in occasione della presentazione del volume, dicembre 2007, 64 p.
14. **Seminario giuridico su «Armonizzazione dei bilanci pubblici e Mezzogiorno» (22 marzo 2007),** gennaio 2008, 160 p.
15. **Seminario giuridico su «Un nuovo ciclo di concertazione? Mezzogiorno, politiche sociali e politica dei redditi» (18 luglio 2007),** aprile 2008, 82 p.
16. **Passato, presente e futuro del «dualismo» Nord/Sud.** Una sintesi di Nino NOVACCO, offerta all'Italia del 2008, come aiuto a capire, a riflettere, a decidere, luglio 2008, 25 p.
17. **Dibattito sul «Rapporto 2008 sull'economia del Mezzogiorno».** Interventi in occasione della presentazione del volume, dicembre 2008, 76 p.
18. **Il Mezzogiorno tra federalismo fiscale e politica di sviluppo e coesione.** Interventi in occasione del Convegno tenutosi a Palermo il 7 novembre 2008 per iniziativa della SVIMEZ, aprile 2009, 96 p.
19. **Seminario giuridico su «La questione dei rifiuti in Campania» (10 giugno 2008),** aprile 2009, 87 p.
20. **Seminario giuridico su «Il federalismo preso sul serio: differenze, perequazione, premialità» (4 dicembre 2008),** maggio 2009, 89 p.
21. **Il federalismo fiscale – «Schede tecniche e Parole chiave»,** luglio 2009, 198 p.
22. **Dibattito sul «Rapporto 2009 sull'economia del Mezzogiorno».** Interventi in occasione della presentazione del volume, dicembre 2009, 76 p.

23. **Bibliografia di scritti e di testi di Nino Novacco sul Mezzogiorno e lo sviluppo (1950-2009)**, marzo 2010, 138 p.
24. **Dopo il rapporto SVIMEZ 2009: una riflessione sulle condizioni per rilanciare la politica di sviluppo per il Sud**, aprile 2010, 115 p.
25. **Seminario giuridico su “I Fondi strutturali e il Mezzogiorno dopo il Trattato di Lisbona” (12 aprile 2010)**, 28 giugno 2010, 57 p.
26. **“Agenzia per lo sviluppo del territorio del Mezzogiorno”. Gruppo di lavoro SVIMEZ, per la definizione di una proposta operativa**, luglio 2010, 27 p.
27. **Dibattito sul «Rapporto 2010 sull’economia del Mezzogiorno»**. Interventi in occasione della presentazione del volume, gennaio 2011, 117 p.
28. **Il Mezzogiorno “Frontiera” di un nuovo sviluppo del Paese**, maggio 2011, 115 p.
29. **La Calabria nel confronto tra Nord e Sud a 150 anni dall’unità d’Italia**, ottobre 2011, 58 p.
30. **Rapporto SVIMEZ 2011 sulla finanza dei Comuni**, dicembre 2011, 293 p.
31. **Nord e Sud a 150 anni dall’Unità d’Italia (Numero speciale)**, marzo 2012, 829 p.
32. **Dibattito sul «Rapporto 2011 sull’economia del Mezzogiorno»**. Interventi in occasione della presentazione del volume, aprile 2012, 96 p.
33. **Piccolo codice del federalismo**, a cura di Manin Carabba e Agnese Claroni, ottobre 2012, 479 p.
34. **La Cassa per il Mezzogiorno e la Banca Mondiale: un modello per lo sviluppo economico italiano (Numero speciale)**, a cura di Amedeo Lepore, ottobre 2012, 256 p.
35. **Dibattito sul «Rapporto 2012 sull’economia del Mezzogiorno»**. Interventi in occasione della presentazione del volume, febbraio 2013, 107 p.
36. **Rapporto SVIMEZ su relazioni banca-impresa e ruolo dei Confidi nel Mezzogiorno. Mercato, regole e prospettive di sviluppo (Numero speciale)**, a cura di Stefano Dell’Atti, Antonio Lopes, Giuseppe Tucci, maggio 2013, 281 p.
37. **Rapporto sullo stato dell’economia della Basilicata e sulle prospettive di una ripresa sostenibile (Numero speciale)**, maggio 2013, 285 p.
38. **Manifestazione in onore di Nino Novacco. Eminente meridionalista (30 ottobre 1927-7 novembre 2011 (Numero speciale)**, novembre 2013, 113 p.
39. **Rapporto sulle entrate tributarie della Regione Calabria (Numero speciale)**, febbraio 2014, 88 p.
40. **Una «logica industriale» per la ripresa dello sviluppo del Sud e del Paese. Dibattito sul «Rapporto 2013 sull’economia del Mezzogiorno»**, marzo 2014, 104 p.
41. **Il Rapporto SVIMEZ 2013 in Sicilia. Una strategia di sviluppo nazionale a partire dal Mezzogiorno per uscire dall’emergenza economica e sociale (Numero disponibile solo on line sul sito www.svimez.it)**, aprile 2014.

* I «Quaderni SVIMEZ» fanno seguito ai «Quaderni di “Informazioni SVIMEZ”», apparsi fino al n. 25, ed il cui elenco si trova sul sito www.svimez.it

