

Infrastrutture e politiche industriali nel Mezzogiorno

di Achille Flora
01 ottobre 2015

I segnali di ripresa dell'economia italiana, hanno suscitato speranze di un avvio dell'uscita dalla recessione. Vi contribuiscono fattori esterni positivi come le politiche monetarie espansive della BCE, la svalutazione relativa dell'euro e il calo del prezzo del petrolio. La speranza diffusa è che questi germogli investano anche l'area meridionale, per la quale, dopo l'allarme suscitato dalla SVIMEZ sulla "desertificazione industriale", è stata annunciata l'elaborazione di un Masterplan d'interventi nel Mezzogiorno.

Un'analisi attenta evidenzia che la ripresa dipende maggiormente dai servizi, mentre l'industria è frenata dal calo delle costruzioni e quella in senso stretto è trainata dalla grande industria, mezzi di trasporto ed energia, sostenuta anche da fattori congiunturali (rinnovo del parco auto, privato e industriale; clima per l'energia), con aumento nelle esportazioni guidata dagli autoveicoli. Segnali di crescita confermati a luglio con auto ed energia in testa alle classifiche della crescita. In difficoltà invece i settori prevalenti al Sud e presidiati da PMI (tessile, abbigliamento, pelli, calzature), oltre all'alimentare, in crescita nell'export ma in frenata sul mercato interno. L'incremento dei servizi è dovuto ad una ripresa delle vendite al dettaglio, grazie anche all'aumento dei flussi turistici, in particolare nell'area meridionale. I segnali nel mercato del lavoro sono ancora più espliciti, poiché il miglioramento dell'occupazione nel Mezzogiorno - nel confronto tra il 2° trimestre 2015 e 2014 - non è dovuto all'industria ma ad agricoltura (8,4%), costruzioni (3,0%) e servizi (2,1%), mentre cala nell'industria dello 0,1% (al Nord +1,6%) e in quella in senso stretto dell'1,9%, (al Nord +1,3%). Andamento difforme, invece, per la CIG che, in agosto, diminuisce al Sud e al Nord-Ovest, mentre aumenta nel Nord-Est e Centro, confermando che la ripresa industriale, dove c'è, è guidata dal settore dell'auto e dal suo indotto, maggiormente concentrato nel Nord-Ovest. Quale politica per il Mezzogiorno

Se il problema meridionale è di una ripresa della sua produzione industriale, richieste d'interventi pubblici in sostegno della domanda interna, non appaiono risolutivi. La crescita dei consumi interni, se non sostenuta da una crescita del prodotto, rischia solo di alimentare le importazioni.

Il nostro Paese manca da tempo di una politica industriale, ridotta com'è a un insieme frammentato e disorganico d'incentivi. Le due principali metodologie adottate dal secondo dopoguerra - top-down, nell'intervento straordinario, e bottom-up, dagli anni '90 - hanno entrambe evidenziato limiti nell'approccio ai problemi territoriali. La prima, nella scelta dei settori da sviluppare, prevalentemente di base e con forniture provenienti per lo più da mercati esteri, impedendo all'industria motrice di essere da traino per l'industria locale. La fase successiva dello sviluppo dal basso ha puntato al miglioramento dell'assetto territoriale e relazionale e la politica industriale si è frammentata tra governi centrali e regionali, sovrapponendo logiche settoriali e territoriali. L'utilizzo prevalente d'incentivi ha seguito una logica dispersiva, evidenziando la mancanza di una visione strategica. L'industria meridionale oggi

I problemi dell'industria meridionale derivano dall'estrema polarizzazione tra micro e piccole imprese, da un lato, e poche grandi imprese dall'altro, oltre ad una rarefazione della presenza di medie imprese. La dimensione micro prevalente e il basso livello di specializzazione dei Sistemi Locali del Lavoro, condizionano produttività, costo del lavoro, livello degli investimenti in R&S, propensione all'esportazione, mentre la mancanza di specializzazione dei SLL riduce la possibilità di cooperare. Questa realtà ha finito per segmentare le strategie delle PMI meridionali, tra imprese innovative che si sono inserite in reti globali, superando le strozzature della domanda interna ed europea, ed imprese che hanno puntato ad una riduzione dei costi di produzione evadendo o eludendo normative fiscali, sul lavoro e sull'ambiente.

Lo Small Business Act doveva essere la strategia europea per rilanciare le PMI attraverso un approccio integrato territoriale gestito da istituzioni intermedie. La sua applicazione in Italia è stata declinata attraverso la frammentazione in un ampio prospetto d'interventi sui diversi punti di debolezza del sistema produttivo delle PMI, attraverso incentivazioni, che hanno avuto successo per singole imprese (come nell'acquisto di macchinari e attrezzature), ma non sono riuscite a migliorare le connessioni e le relazioni tra le imprese o dei loro sistemi territoriali. Quello che è mancato è l'approccio territoriale per sistemi produttivi locali. Coniugare progetti nazionali con l'azione regionale: il Piano Porti

Il "Piano strategico nazionale della portualità e della logistica", nel rilevare l'arretratezza del nostro sistema portuale, in competitività e qualità, disegna una prospettiva di sviluppo nel Mediterraneo. La rilevazione di partenza è che la quota di esportazioni italiane verso Mediterraneo e Medio Oriente è prevalente, dopo quella verso l'Europa, e che per il Mediterraneo passa il 20% del traffico marittimo mondiale. Quota destinata a crescere dopo il raddoppio del canale di Suez. Il Piano, partendo dalla rete di trasporti trans-europea (Rete TEN-T), propone un modello a doppio strato composto di una rete globale (rete di trasporti europea) e una

rete centrale, base nazionale su cui poggiare una strategia di sviluppo fondata su una rete di trasporto multimodale. Rete di trasporti via mare da integrare con i corridoi delle Rete TEN-T, potenziati da treni ad alta velocità. Lo sviluppo dipende non solo dal potenziamento dei porti italiani, ma anche dai collegamenti con il retroterra portuale previo un salto qualitativo nei servizi di trasporto e logistici delle imprese manifatturiere - soprattutto PMI - tale da migliorare la competitività del sistema produttivo. Una prospettiva che riguarda anche il turismo, poiché l'Italia primeggia nel traffico passeggeri ed è seconda solo alla Grecia nel traffico crocieristi. Come ha affermato il Ministro Delrio «...l'infrastruttura non è un bene in sé ma deve essere funzionale al rilancio dell'industria, del turismo e dell'agroalimentare» (Il Sole 24Ore, 20/08/2015).

Da questo Piano derivano responsabilità regionali nelle politiche dei trasporti e industriali, poiché i collegamenti con i sistemi territoriali - manifatturieri e turistici - e politiche industriali che prendano in carico le loro problematiche, sono essenziali per il successo del piano dei porti. La Regione Campania dispone di due leggi che potrebbero fungere da riferimento per l'intero meridione: il Piano Territoriale Regionale (PTR - Legge 13/2008) e il riassetto dei consorzi ASI (Legge 19/2013). Il primo suddivide il territorio regionale in Sistemi Territoriali di Sviluppo individuati per vocazione produttiva prevalente in modo da evitare interventi incoerenti; il secondo ridisegna il ruolo dei consorzi delle Aree di Sviluppo Industriale, per potenziarne un ruolo ad ampio raggio (dall'indicazione d'impianti e infrastrutture idonee alla tutela ambientale, alla promozione di sistemi di rete locali) assumendo così il ruolo d'istituzione intermedia finalizzata allo sviluppo industriale. L'allarme della SVIMEZ ha avuto il buon esito di richiamare l'attenzione sulla condizione dell'industria meridionale. Il Mezzogiorno non è all'anno zero. Al suo interno vi sono eccellenze nei settori tradizionali ed avanzati, immerse in un magma di micro imprese residuali. Le Regioni meridionali devono attivarsi elaborando piani d'intervento su trasporti e politiche industriali, in modo tale che piani nazionali, come quello portuale, non rimangano opere prive di un retroterra sia comunicativo, sia produttivo.