

D. II. - Il primo anno

La prima-applicazione della legge 488/92 mostra al riguardo le seguenti risultanze:

⇒fase a) entro il 3 maggio 1996, termine ultimo previsto per la prima annualità (si ricorda che a partire dalla seconda annualità il termine per la presentazione delle domande scade il 31 dicembre) sono state presentate circa 8.200 domande, di cui oltre il 46% relative ad iniziative previste in unità produttive localizzate nel Mezzogiorno, per un ammontare complessivo di investimenti pari a lire 30.000 miliardi.

Le imprese che si sono attivate per poter accedere ai benefici previsti sono state oltre 6.000.

⇒fase b) della consistente quantità di domande presentate circa il quattro per cento (n. 317 domande) è stato immediatamente considerato non ammissibile e quindi restituito alle imprese. Tale valore, di scarsa entità, considerato che si tratta del primo anno di applicazione della nuova norma di agevolazione, sottolinea che le imprese, in gran parte, non hanno trovato particolari difficoltà nel comprendere le linee principali e distintive dello strumento agevolativo legge 488/92.

⇒fase c) sono state quindi oggetto dell'attività istruttoria delle banche concessionarie 7.889 domande: di queste 4.252 riferite a programmi di investimento da realizzare nel Centro-Nord e 3.637 nel Mezzogiorno. Al termine di tale attività, le domande con risultati istruttori positivi sono risultate pari a 7.518, per un ammontare complessivo di investimenti ammissibili pari a circa 27.500 miliardi di lire. Pertanto, le domande nel complesso inammissibili sono state 688, pari a poco meno del dieci per cento del totale. Le percentuali di iniziative "valide" rispetto a quelle complessivamente presentate risultano, a livello di ripartizione geografica, le seguenti:

Centro-Nord	Mezzogiorno	Italia
93,4%	89,6%	91,6%

⇒fase d) sulla base dei valori risultanti dall'attività istruttoria delle banche concessionarie, il Ministero ha provveduto ad elaborare gli indicatori previsti e a redigere le graduatorie che hanno consentito di determinare le iniziative "più meritevoli" che hanno potuto beneficiare delle agevolazioni previste nell'ambito delle risorse finanziarie disponibili: le domande agevolate sono state 6.393 per un ammontare complessivo di agevolazioni pari a lire 6.653,7.

Le domande agevolate rappresentano, nel complesso, il 77,9% del totale delle domande presentate. Le disponibilità finanziarie ripartite a livello di obiettivi (1, 2 e 5b) e le previsioni normative circa la finanziabilità delle iniziative con risorse "solo nazionali" o "cofinanziate", unitamente a quelle di destinazione delle risorse medesime (riserva a favore delle piccole e medie imprese, etc.....), hanno comportato, come del resto previsto, la concessione delle agevolazioni solamente ad una parte delle domande inserite nelle varie graduatorie regionali:

Percentuale di domande agevolate rispetto a quelle inserite in graduatoria (a) e rispetto a quelle presentate (b)

REGIONI	(a) - Valori percentuali	(b) - Valori percentuali
Piemonte	84,4	81,5
Valle d'Aosta	100,0	40,0
Lombardia	79,7	72,2
Trentino-Alto Adige	100,0	50,0
Veneto	83,5	76,2
Friuli-Venezia Giulia	100,0	94,7
Liguria	82,4	75,8
Emilia-Romagna	70,2	65,7
Toscana	83,3	78,3
Umbria	58,0	53,6
Marche	77,6	74,7
Lazio	60,4	53,0
CENTRO-NORD	79,7	74,5
Abruzzo	94,4	86,1
Molise	95,7	87,4
Campania	89,3	80,3
Puglia	81,8	76,3
Basilicata	97,5	77,7
Calabria	100,0	85,9
Sicilia	100,0	89,1
Sardegna	100,0	85,3
MEZZOGIORNO	91,5	81,9
ITALIA	85,0	77,9

Il meccanismo "concorsuale" ha spinto le imprese a predisporre i programmi di investimento curando con particolare attenzione i valori relativi al capitale proprio da immettere nell'iniziativa e all'incremento occupazionale derivante dalla sua realizzazione, in quanto tali valori - necessari, come visto, per il calcolo di due dei tre indicatori - hanno determinato, congiuntamente alla percentuale di agevolazione richiesta rispetto a quella massima concedibile, un migliore posizionamento nelle graduatorie regionali.

La particolare "gara al ribasso" originata dall'indicatore relativo alla percentuale di agevolazione richiesta rispetto a quella massima concedibile, se da un lato non ha, in ogni caso, comportato un ammontare di agevolazioni effettivamente concesse inferiori a quelle previste da precedenti interventi agevolativi (ad es. legge 64/86), dall'altro ha consentito, a parità di risorse finanziarie disponibili, di agevolare un maggior numero di iniziative; ciò anche in relazione al particolare metodo di calcolo in ESL e/o ESN, che tiene conto sia dell'incidenza dell'impostazione fiscale che grava sul contributo stesso, sia dei tempi di realizzazione degli investimenti, con i noti meccanismi di rivalutazione/attualizzazione.

E' stato possibile stimare che se fossero state concesse agevolazioni nella misura massima consentita dall'Unione Europea senza alcun ribasso, con le risorse a disposizione sarebbe stato possibile agevolare circa il settanta per cento delle domande, mentre, come visto, grazie al predetto indicatore si è riusciti a soddisfare ben l'85% delle richieste.

Lo sforzo compiuto ha consentito per il primo anno di applicazione di rispettare pienamente i tempi previsti:

- il termine ultimo di presentazione delle domande di agevolazione, per il primo anno di applicazione, è stato il 3 maggio 1996;
- le "banche concessionarie" hanno completato la fase istruttoria il 4 ottobre 1996;
- il 20 novembre 1996 sono state redatte le graduatorie regionali e disposti i 7.518 decreti di comunicazione del posizionamento in graduatoria;
- il 29 novembre è stata effettuata la prima erogazione pari nel complesso ad oltre 2.220 miliardi di lire a fronte di 6.393 concessioni di agevolazioni (v. allegato 2 - Domande).

Il Ministero dell'Industria, in collaborazione con l'IPI, ha svolto un approfondito studio sulla prima applicazione della legge, che si fornisce in allegato alla presente relazione; ad esso si rinvia per una puntuale conoscenza dello stato di attuazione del regime agevolativo (v. allegato 3).

Il rispetto dei tempi ha fatto sì che anche le imprese, che per carenza di risorse non hanno potuto godere dell'agevolazione dell'annualità 1996, potessero decidere se ripresentare senza ulteriori adempimenti burocratici, entro il 31.12.1996, la stessa domanda per l'annualità 1997.

Tale positivo risultato si è potuto raggiungere perchè il Ministero dell'Industria nell'assumere le decisioni di propria competenza e nell'organizzare la complessiva procedura, ha

avuto cura di definire un quadro generale in cui - a fronte della netta individuazione e separazione delle responsabilità in capo al Ministero e in capo agli istituti concessionari - aveva previsto anche le modalità e gli strumenti per affrontare e risolvere, man mano, le eventuali problematiche emergenti.

L'esperienza maturata dal MICA nella gestione delle agevolazioni ereditate dal soppresso Intervento Straordinario è stata messa a frutto.

Sulla scorta dell'esperienza appena conclusa con la prima annualità della 488 si può affermare che l'obiettivo di garantire la pari qualità del servizio reso dall'amministrazione alle varie aree del paese è stato raggiunto.

Allegato 1 Legge 488/92 - Risorse finanziarie disponibili per Obiettivo e per regione, suddivise tra "cofinanziate" e "solo nazionali" (Miliardi di lire)

REGIONI	Risorse disponibili cofinanziate									Risorse disponibili solo nazionali	Totale risorse disponibili
	FESR				STATO				Totale risorse disponibili cofinanziate		
	Obiettivo 1	Obiettivo 2	Obiettivo 6b	Totale cofinanziamento FESR	Obiettivo 1	Obiettivo 2	Obiettivo 6b	Totale cofinanziamento STATO			
	1	2	3	4= 1+2+3	5	6	7	8= 5+6+7			
PIEMONTE	-	44,210	3,900	48,110	-	132,832	10,244	142,876	190,988	138,195	327,181
VALLE D'AOSTA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,498	0,498
LOMBARDIA	-	7,100	1,453	8,553	-	21,314	4,355	25,669	34,222	7,016	41,237
TRENTINO-ALTO ADIGE	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,842	0,842
VENETO	-	28,948	14,510	43,458	-	86,844	43,528	130,372	173,838	23,016	196,846
FRIULI-VENEZIA GIULIA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9,538	9,538
LIGURIA	-	34,840	1,954	36,794	-	104,840	6,462	111,302	148,106	18,158	166,354
EMILIA-ROMAGNA	-	3,790	1,209	4,999	-	11,368	4,832	16,200	21,199	18,852	37,051
TOSCANA	-	39,460	5,513	44,973	-	118,434	16,538	134,972	179,846	58,892	236,837
UMBRIA	-	5,800	2,881	8,681	-	17,358	8,627	26,985	34,864	26,717	61,381
MARCHE	-	6,894	8,508	13,402	-	20,882	14,008	34,890	48,172	13,882	61,254
LAZIO	-	8,000	1,435	9,435	-	24,000	4,307	28,307	37,742	94,302	132,844
CENTRO NORD	-	179,142	39,443	218,585	-	837,470	112,901	950,371	886,958	402,907	1.271,083
ABRUZZO	191,395	-	-	191,395	274,430	-	-	274,430	465,828	100,861	566,488
MOLISE	80,373	-	-	80,373	118,242	-	-	118,242	195,818	32,998	228,813
CAMPANIA	489,379	-	-	489,379	781,891	-	-	781,891	1.181,878	319,739	1.510,809
PUGLIA	327,836	-	-	327,836	489,778	-	-	489,778	787,414	236,848	1.034,263
BASILICATA	182,112	-	-	182,112	148,412	-	-	148,412	248,824	64,789	303,279
CALABRIA	188,185	-	-	188,185	288,931	-	-	288,931	483,898	134,738	667,828
SICILIA	328,984	-	-	328,984	488,842	-	-	488,842	795,828	192,873	988,699
SARDEGNA	139,958	-	-	139,958	288,874	-	-	288,874	348,838	88,117	426,747
MEZZOGIORNO	1.844,000	-	-	1.844,000	2.844,000	-	-	2.844,000	4.488,000	1.182,722	6.840,722
ITALIA	1.844,000	179,142	39,443	2.062,585	2.844,000	837,470	112,901	3.294,371	8.358,958	1.658,828	6.912,588

Fonte: Elaborazione IPI su dati del Ministero dell'Industria.

Allegato 2 - Legge 488/92 - Domande presentate, con istruttoria positiva ed agevolate per regione

REGIONI	Numero di domande presentate	Numero di domande con istruttoria positiva				Domande agevolate						
		Totale	Obiettivo 1	Obiettivo 2	Obiettivo 5b e Fuori Obiettivo (a)	Numero totale domande	Numero domande Obiettivo 1	Numero domande Obiettivo 2	Numero domande Obiettivo 5b e Fuori Obiettivo (a)	Investimenti (miliardi lire)	Agevolazioni (miliardi lire)	Incremento occupati
PIEMONTE	983	949	-	944	105	901	-	725	76	3.047,8	298,7	11.109
VALLE D'AOSTA	5	2	-	2	-	2	-	2	-	2,5	0,1	24
LOMBARDIA	223	202	-	129	73	161	-	110	43	266,7	37,0	1.126
TRENTINO-ALTO ADIGE	6	3	-	-	3	3	-	-	3	6,9	0,6	22
VENETO	619	565	-	204	361	472	-	149	324	909,1	127,2	6.661
FRIULI-VENEZIA GIULIA	38	38	-	18	18	38	-	18	18	49,6	7,5	618
LIGURIA	339	312	-	268	44	267	-	223	34	466,6	66,1	1.916
EMILIA-ROMAGNA	204	191	-	142	49	134	-	97	37	280,0	35,2	2.278
TOSCANA	1.176	1.106	-	889	217	921	-	741	180	1.632,7	224,5	6.931
UMBRIA	224	207	-	66	139	120	-	66	64	362,6	49,2	2.032
MARCHE	297	266	-	91	195	222	-	83	139	349,7	61,9	2.657
LAZIO	302	265	-	188	77	180	-	107	63	1.176,3	127,5	1.806
CENTRO NORD	4.416	4.124	-	2.843	1.281	3.289	-	2.318	971	9.462,3	1.043,6	37.686
ABRUZZO	474	432	432	-	-	408	408	-	-	1.970,9	655,9	6.363
MOLISE	103	94	94	-	-	90	90	-	-	840,5	226,1	1.760
CAMPANIA	1.008	906	906	-	-	809	809	-	-	3.662,4	1.610,6	12.701
PUGLIA	952	897	897	-	-	726	726	-	-	2.305,2	1.049,2	11.311
BASILICATA	202	161	161	-	-	157	157	-	-	650,6	299,5	2.239
CALABRIA	477	410	410	-	-	410	410	-	-	972,4	568,6	3.642
SICILIA	376	335	335	-	-	335	335	-	-	2.306,1	998,7	3.021
SARDEGNA	199	189	189	-	-	189	189	-	-	742,6	401,7	2.030
MEZZOGIORNO	3.790	3.394	3.394	-	-	3.104	3.104	-	-	13.250,2	6.610,2	45.686
ITALIA	9.206	7.618	3.394	2.843	1.281	6.393	3.104	2.318	971	21.762,4	6.653,7	63.752

Fonte: Elaborazione IPI su dati del Ministero dell'Industria. (a): Fuori Obiettivo solo 3 domande nella regione Friuli-Venezia Giulia.

MINISTERO DEI TRASPORTI

PAGINA BIANCA

SPAZIO EUROPEO E SVILUPPO DEL MEZZOGIORNO

L'analisi

Lo spazio economico europeo si presenta caratterizzato da uno sviluppo disuniforme.

Nelle Regioni dell'area delle grandi capitali si accentuano i processi di concentrazione delle attività economiche, nelle regioni mediterranee e periferiche si assiste ad una contrazione delle produzioni.

Le analisi condotte nel decennio 1981/91, nei documenti di programmazione territoriale comunitaria evidenziano, per le aree mediterranee appartenenti in gran parte alle regioni dell'obiettivo 1, i gravi fenomeni di rallentamento nello sviluppo.

Nel Mezzogiorno gli indicatori macroeconomici quali il tasso di occupazione e il prodotto interno lordo regionale denunciano un costante decremento a fronte di elevati tassi di crescita nelle regioni del Nord-Est del Paese.

Tutto ciò è noto agli analisti economici in termini qualitativi, ma non abbastanza nei valori quantitativi, sicché si può dire che, fatto cento il reddito medio comunitario, le regioni nell'area padana superano tale valore di oltre il 30%, mentre quelle meridionali ed insulari sono inferiori del 30% alla media comunitaria.

In altri termini, nel Nord il reddito individuale raggiunge un valore doppio rispetto a quello percepito nelle regioni meridionali.

Tale forbice dei redditi percepiti nel Nord e nel Sud è destinata ad accentuarsi per la presenza di forti ostacoli strutturali allo sviluppo del Mezzogiorno.

Gli anelli mancanti

Alcuni fattori ormai comunemente condivisi che impediscono la crescita economica delle aree meridionali sono rappresentati da:

- a) una insufficiente apertura dell'economia di tali regioni alle opportunità di sviluppo comunitario, dovute alla scarsa partecipazione degli attori regionali ai processi di internazionalizzazione nelle produzioni e nei servizi;
- b) i ritardi nei trasferimenti dell'innovazione tecnologica e nell'adozione di cambiamenti organizzativi e sociali che determinano perdita di competitività nei mercati nazionali e comunitari.

A tali fattori legati ai processi industriali si aggiunge una carenza strutturale del sistema dei trasporti in termini sia di infrastrutture sia di logistica integrata.

L'analisi delle reti di trasporto nel Mezzogiorno individua non soltanto carenze di capacità a livello modale nelle ferrovie, autostrade ed aeroporti, ma soprattutto, a livello di integrazione tra sistemi portuali ed aeroportuali e reti ferroviarie e stradali.

Occorre sottolineare che, nonostante la situazione non particolarmente brillante per l'economia nazionale, il settore dei trasporti ha sostanzialmente mantenuto il proprio peso nell'ambito della struttura nazionale.

In termini di incidenza del valore aggiunto al costo dei fattori il settore dei trasporti si situa infatti attualmente intorno al 5,8 del valore nazionale.

Il settore ha svolto e continua a svolgere, pertanto, un ruolo trainante nell'economia; anche per il futuro nell'ambito delle recenti iniziative governative per il rilancio dell'occupazione, soprattutto nel Mezzogiorno, viene attribuito un ruolo di rilievo soprattutto per quanto riguarda i grandi investimenti di potenziamento della rete ferroviaria, della logistica nei porti e di riqualificazione e potenziamento di alcune direttrici stradali.

Rispetto alla generale crescita nel settore dei trasporti è però in generale nel Mezzogiorno che si è registrata una progressiva riduzione di interventi che ha

portato ad un rilevante divario nei livelli di dotazione di infrastrutture e di servizi tra regioni meridionali e quelle del centro-nord.

Alcuni dati sulla situazione infrastrutturale per le regioni dell'obiettivo 1 indicano rispetto alla situazione nazionale ed alle medie comunitarie una forte carenza di infrastrutture stradali soprattutto nelle regioni della Sardegna, del Molise e della Basilicata, ma soprattutto in Calabria se si tiene conto anche della qualità e della sicurezza dell'infrastruttura.

Per quanto attiene alle infrastrutture ferroviarie il divario è ancor più pesante se si considera che gli indici ponderati presentati nello studio indicano per talune regioni scarti valutabili intorno al 20 - 30% in meno rispetto ai valori medi nazionali.

In termini aggregati considerando sia la quantità e la qualità delle reti ferroviarie e facendo riferimento alla densità territoriale delle reti (chilometri e infrastruttura rispetto a chilometri quadrati di superficie il centro - nord ha una dotazione ferroviaria superiore al 20% rispetto alle regioni meridionali.

In termini di funzionalità il Quadro Comunitario denuncia la presenza di linee elettrificate a doppio binario nel mezzogiorno che è pari rispettivamente solo al 62% ed al 46% di quella delle regioni settentrionali.

Esiste quindi un forte divario, e per di più crescente, tra rete ferroviaria del sud e quella del centro-nord che si accentua ancora di più se si considera la qualità e la quantità dei servizi di trasporto offerti dalle Ferrovie dello Stato.

Facendo riferimento ai servizi ferroviari e alla loro utilizzazione su una offerta complessiva nazionale di circa 119 miliardi di posti Km prodotti solo il tasso di utilizzazione è pari al 34% nel Mezzogiorno ed al 43% nel centro-nord.

Nel caso di servizi merci ferroviari il rapporto è ancora più svantaggioso in quanto nel Mezzogiorno l'offerta ferroviaria è circa il 25% dei livelli nazionali ed il tasso di utilizzazione dei servizi è pari al 42% contro il 56% del centro-nord.

Infine se si fa riferimento, come indicatore di qualità dei servizi alle velocità commerciali, si registra che il dato medio lungo i due corridoi tirrenico e adriatico è pari a circa 98 (ovviamente si fa riferimento ai migliori servizi offerti)

mentre sulle linee del centro-nord si raggiungono facilmente i 125 Km/h (velocità peraltro già raggiungibile sulla Roma -Napoli).

Altro fattore negativo è costituito dalla scarsa disponibilità e il livello di obsolescenza del materiale rotabile viaggiante che secondo i dati forniti risulta avere un'età media di circa 24 anni.

Infine tra le principali disfunzioni e disservizi c'è da rilevare i ritardi registrati sui servizi di trasporto sulla rete meridionale che indicano percentuali di treni in ritardo rispetto alla media nazionale di circa il 40%.

Da questi dati emerge con chiarezza i forti ritardi nell'adeguamento dell'offerta del servizio di trasporto ferroviario soprattutto nelle regioni meridionali dove il solo raggiungimento degli standards medi nazionali già rappresenta un importante obiettivo di sviluppo.

✕ A livello di domanda interna sulle principali direttrici del Mezzogiorno si rileva un forte squilibrio tra trasporto merci stradale e ferroviario con una netta prevalenza dell'autotrasporto e ciò rende necessaria una forte azione di riequilibrio rilanciando l'intermodalità e un progetto di sviluppo della logistica ferroviaria che faccia perno sugli interporti e sui principali sistemi portuali ed in particolare realizzando un progetto di logistica incentrato sul porto di Gioia Tauro visto come elemento trainante dell'intero sistema meridionale.

Per realizzare un effettivo sviluppo delle reti meridionali realizzando l'intermodalità, obiettivo primario della pianificazione del PT occorre realizzare alcuni anelli mancanti nelle reti meridionali:

- riqualificare la rete ferroviaria con specifico riferimento alle linee direttrici contenute nel corridoi tirrenico: Salerno-Reggio Calabria, Messina-Palermo, nel corridoio adriatico (Pescara,-Termoli-Bari) e nel corridoio ionico (Bari-Taranto-Reggio Calabria); rinforzare alcune trasversali quali la Napoli-Foggia e la Catanzaro- Lamezia; migliorare le tecnologie di controllo del traffico ma soprattutto la qualità dei servizi;
- eliminare le discontinuità esistenti sulla rete stradale attraverso il potenziamento della direttrice Salerno-Reggio Calabria, della direttrice

adriatica, della strada statale ionica ed in Sicilia completando la Messina-Palermo;

- potenziare la rete degli aeroporti meridionali con la realizzazione delle aerostazioni di Catania , Bari e Cagliari e con il potenziamento di alcuni aeroporti strategici tra i quali Lamezia Terme;
- realizzare una migliore intermodalità attraverso il potenziamento dei collegamenti stradali e ferroviari dei principali porti ma soprattutto realizzando una struttura logica di rete di interporti nelle principali regioni meridionali;
- migliorare i trasporti pubblici urbani nelle principali città meridionali realizzando i progetti di nuove linee metropolitane e tranviarie integrate con il trasporto di superficie.

Tutto ciò consentirà di superare l'attuale struttura del trasporto incentrata nelle aree urbane sul trasporto individuale e sulle direttrici infrastrutturali di riequilibrare i servizi a favore delle ferrovie.

Si tratta di ridurre gli elevati costi generalizzati, non sostenibili dall'industria che, per essere competitiva, deve potersi integrare a livello nazionale ed europeo.

L'incidenza dei costi di trasporto nei prodotti industriali raggiunge e spesso supera il margine di profitto economico e rende quindi improponibili processi rilocalizzativi nel Mezzogiorno, anche in presenza di fattori favorevoli quali manodopera a costi competitivi ed agevolazioni negli investimenti.

I NUOVI PROFILI DELL'INTERVENTO PUBBLICO NEL MEZZOGIORNO

Lo scenario

Guardare allo sviluppo del Mezzogiorno richiede di adottare i criteri seguenti:

1. adottare la diversificazione come strumento costante: il Sud è molto diverso al suo interno e anche all'interno delle singole Regioni;
2. scegliere un mix di strumenti d'intervento tra mercato e azione pubblica: dopo l'abbandono dell'intervento straordinario non può restare esclusivamente il puro mercato. Ma va trovata una strada d'intelligente equilibrio tra ruolo pubblico e forze produttive;
3. guardare al Mezzogiorno "reale": non c'è solo lo svantaggio descritto dai tanti dati e statistiche che rispecchiano la media dei fenomeni, bensì esistono ed operano tante realtà specifiche territoriali e imprenditoriali di buon livello che sono testimoni di una volontà tenace di "crescere dal basso";
4. uscire dagli schemi interpretativi troppo consolidati: non basta pensare al solo sviluppo economico, ma bisogna anche considerare lo sviluppo del sociale e del civile. Un territorio affronta con successo il suo proprio sviluppo se cresce continuamente sul fronte imprenditoriale, sul fronte occupazionale e sul fronte della convivenza collettiva.

Ma se dall'analisi si intende passare anche alla strategia, allora è importante ribadire che serve contemporaneamente:

- saper scegliere e gerarchizzare gli interventi sul territorio, poiché non è credibile né efficace "dare tutto a tutti" (sia che si parli di turismo o di infrastrutture, di insediamenti industriali o di beni culturali);
- saper promuovere una strategia a due vie, dall'alto come dal basso, nel senso che è necessario prevedere un'azione pubblica forte e selettiva per

le grandi opere e per i grandi indirizzi, ma è altrettanto necessario sfruttare la forza imprenditoriale, sociale, finanziaria, civile che cresce localmente e ha già dato frutti significativi;

- saper affrontare il tema dei soggetti d'intervento che non possono più essere ricondotti ad un solo grande protagonista, ma non possono nemmeno essere ridotti alla frammentazione casuale di quello che nasce: per questo bisognerà pensare ad alleanze con alcuni soggetti significativi intermedi (a partire dal sistema bancario per interessare successivamente il sistema industriale e quello dei servizi).

Sviluppare il Mezzogiorno è oggi un'operazione necessaria ed utile per il Paese: non solo perché non si può entrare in Europa troppo diseguali al nostro interno (è questa una ragione di recupero dovuto delle debolezze), ma anche perché il Mezzogiorno presenta una potenzialità di sviluppo tutta da sfruttare rispetto ad altre aree relativamente dense del nostro Paese (ed è questa invece una ragione di promozione, legata alle possibilità positive di sviluppo da incentivare).

Il metodo

L'intervento deve essere costituito su più piani declinando in maniera uniforme e positiva l'uscita dal puro e semplice intervento straordinario per entrare finalmente nella fase di corresponsabilità dello sviluppo locale e autonomo.

E' necessario per fare ciò una strategia più sofisticata che si basa sul principio di stabilire un rapporto tra protagonisti dello sviluppo partendo dal tradizionale rapporto Stato, imprese, al nuovo modello che include il sistema bancario e le forze sociali.

I provvedimenti del Governo in favore delle aree depresse prevedono un ruolo determinante del sistema bancario che diviene attivo negli interventi infrastrutturali (Project financing) oltre che nell'attuazione di un programma d'incentivazione industriale come avviene in altri Paesi europei il sistema bancario, attraverso la BEI e la BERS costituisce il braccio esecutivo della Commissione UE per attuare le reti TEN nell'Europa Comunitaria e i

programmi di assistenza per lo sviluppo nei Paesi dell'Est Europa (Programma FARE) e dell'ex URSS (Programma TACIS).

Il nuovo ruolo del sistema bancario non è solo quello di dare semplice assistenza finanziaria ma di promuovere i progetti infrastrutturali e di dare assistenza alle imprese sviluppando meccanismi di partenariato tra capitale pubblico e privato.

Si sottolinea la rilevante importanza degli istituti finanziari nelle fasi di avvio delle nuove iniziative industriali, nella gestione dei servizi di trasporto (aeroporti, interporti e altre attività legate alla logistica).

Si tratta di assumersi nei finanziamenti anche le quote di rischio connesse allo sviluppo di progetti e di attività produttive in modo da consentire il decollo di ampi settori delle economie meridionali.

La progettualità

Il nuovo indirizzo che si propone per affrontare i problemi del Mezzogiorno porta a considerare un approccio gerarchizzante riferito sia ai contenuti che agli strumenti d'intervento.

Il principio di base da applicare si traduce nel concetto di "fare gerarchia" sulle scelte progettuali.

Si tratta di costruire una base progettuale partendo dai fabbisogni emergenti utilizzando il principio del Bottom Up.

In termini progettuali la gerarchizzazione dovrà affrontare il problema delle scelte avendo come riferimento:

- la struttura del territorio;
- la dimensione progettuale in grado di determinare concreti impatti sulle attività economiche;
- la maturità dei progetti che siano prontamente realizzabili;
- il partenariato pubblico e privato come nuova forma di finanziamento dei progetti infrastrutturali.