

In sintesi la strategia d'intervento nel Mezzogiorno per avere concrete possibilità di successo deve basarsi su due forti capisaldi:

- una forte capacità progettuale in grado di orientare le scelte d'investimenti su opere in grado di determinare concreti impatti sull'economia e sul territorio;
- la capacità finanziaria che si concretizza in azioni di coordinamento delle risorse disponibili pubbliche e private. Accanto all'intervento diretto pubblico si deve accentuare il ruolo delle banche per individuare nuove forme di partenariato per realizzare investimenti infrastrutturali ed assistenza alle imprese.

Gli strumenti

Il principio di base da applicare si traduce in questo caso nel fare gerarchia sugli strumenti d'intervento avendo presente l'obiettivo di riordinare i molteplici strumenti di sostegno a disposizione per il Sud.

Si tratta di utilizzare in modo appropriato gli strumenti di programmazione contrattata che riguardano i protocolli d'intesa, gli accordi di programma ed i contratti di programma stipulati fra i soggetti interessati agli interventi sul territorio.

A tali strumenti che richiedono una base progettuale rilevante si aggiungono i cosiddetti contratti d'area, che aggiungono all'intervento una dimensione territoriale più accentuata e sono rivolti allo sviluppo delle attività economiche, industriali, dei servizi e delle infrastrutture.

Gli interventi nel sistema trasporti - territorio

Le tendenze in atto sul territorio sono influenzate, nel settore della produzione, dai fattori di localizzazione più rilevanti quali: l'ambiente economico generale, la forza lavoro, i trasporti e le infrastrutture sociali, l'incentivazione finanziaria.

Le prospettive di completamento del mercato unico sviluppano, in misura maggiore, la competitività delle Regioni determinando fenomeni di ristrutturazione in taluni settori protetti.

Tale processo sarà influenzato dalla disponibilità di un'efficiente rete di servizi di trasporto integrati e intermodali.

Il ruolo dei trasporti viene accentuato nella programmazione delle reti transeuropee, conseguente al trattato di Maastricht, che costituiscono il quadro di riferimento necessario per lo sviluppo dei progetti ferroviari dell'alta velocità e del combinato merci e della rete autostradale.

La carenza di investimenti nei trasporti a livello europeo è stato uno dei fattori che ha portato all'attuale congestione delle reti infrastrutturali.

Infatti nel decennio 1980-90 si è registrata una crescita del traffico del 25%, mentre gli investimenti in infrastrutture sono declinati del 22%.

Nel lungo termine si propongono per i trasporti a livello comunitario le seguenti strategie di intervento:

- sviluppare reti infrastrutturali di interesse comunitario: ferrovie, strade, porti ed aeroporti, in una logica integrata, accentuando gli interventi di ammodernamento tecnologico dei sistemi ferroviari;
- sviluppare tecnologie telematiche ed informatiche per l'ottimizzazione ed il controllo del traffico sulle reti stradali ed autostradali;
- sviluppare nuove tecnologie di trasporti connessi con l'alta velocità ed il trasporto combinato;
- sviluppare tecnologie dell'informazione e delle telecomunicazione per le Regioni periferiche, ad integrazione dei servizi di trasporto convenzionali.

In particolare, nell'ambito del quadro comunitario si individuano due corridoi plurimodali già indicati nel P.G.T.: Corridoio Tirrenico, Corridoio Adriatico.

Il Corridoio Tirrenico è costituito dalla fascia territoriale Cadice-Siviglia-Barcellona-Marsiglia-Genova-Roma-Stretto di Messina-Palermo, presenta dinamiche economiche differenziate (con PIL per abitante in media o al di sotto dei livelli comunitari), ad eccezione delle aree di Barcellona, Marsiglia e Genova.

Esso presenta problemi di transito sull'Arco Alpino e pirenaico e di sviluppo dell'intermodalità marittima e dei collegamenti con il Centro Europa.

Il Corridoio Adriatico è costituito dalla fascia territoriale delle regioni adriatiche e dalla relativa direttrice plurimodale che collega l'Italia alla Grecia.

Al fine di sviluppare il trasporto marittimo e l'intermodalità verso la Grecia ed i Paesi Mediterranei è di inserire il corridoio ionico nelle reti TEN.

Gli obiettivi da conseguire con la realizzazione del Corridoio Ionico sono quelli di inserire una vasta area del territorio del Mezzogiorno nel processo di sviluppo economico in atto nelle fasce costiere delle regioni tirreniche e adriatiche attraverso una infrastrutturazione mirata sui porti e sulle grandi direttrici stradali e autostradali.

Sotto il profilo trasportistico il corridoio ionico costituisce l'estensione verso sud del corridoio adriatico, attualmente attestato sui terminali portuali di Bari e Brindisi e prevede quindi il potenziamento della linea ferroviaria Taranto - Sibari ed il rafforzamento stradale e ferroviario dell'asse ionico Reggio Calabria - Crotone - Sibari - Taranto. Si tratta di attuare un corridoio ionico in connessione con quello adriatico al fine di rivitalizzare il sistema portuale incentrato sui porti di Taranto - Sibari - Crotone che costituiranno i terminali futuri per le nuove vie del mare per i collegamenti con la Grecia ed il bacino del Mediterraneo orientale.

I GRANDI PROGETTI COMUNITARI

Le strategie di intervento

Gli indirizzi di programmazione italiana concordano con gli obiettivi del Piano Delors di dare priorità alla realizzazione delle reti transeuropee di trasporto TEN e alla loro estensione e potenziamento nel Mezzogiorno.

I programmi di sviluppo delle reti nazionali sono già coerenti con i piani comunitari e potranno consentire un efficace inserimento del sistema italiano dei trasporti nelle reti TEN.

Gli interventi strategici riguardano:

- i sistemi di valico sulle direttrici Est-Ovest e connessioni con la rete europea dei treni ad alta velocità (linea Lione-Torino e collegamento con l'Est europeo via Tarvisio);
- i sistemi di valico sulla direttrice asse del Brennero Nord-Sud;
- le reti multimodali nel Mezzogiorno, con particolare riferimento alle direttrici tirrenica ed adriatica, alle reti insulari ed ai sistemi aeroportuali e portuali;
- lo sviluppo dei servizi e delle reti ferroviarie nel Mezzogiorno sulle direttrici TEN;
- il potenziamento dei sistemi aeroportuali di Roma Fiumicino e Milano Malpensa e la loro integrazione con le reti ferroviarie;
- il completamento della rete autostradale e delle azioni di implementazione dei sistemi telematici per la gestione del traffico, migliorando la qualità dei servizi e la sicurezza sulle reti ferroviarie;
- lo sviluppo delle tecnologie di controllo del traffico autostradale (Road Management of Traffic) ed aereo (Eurocontrol), e della navigazione nei porti (VTS: Vessel Traffic Service).

I grandi progetti sulle reti transeuropee

Le priorità di intervento per il nostro Paese definite nell'ambito della Commissione Europea riguardano i seguenti progetti appartenenti alle reti transeuropee TEN:

- nuova linea Alta Velocità ferroviaria Torino-Lione;
- asse del Brennero, linea ferroviaria A.V. Verona-Monaco;
- aeroporto di Malpensa;
- nuova linea ad alta velocità e combinato ferroviario Torino-Milano-Trieste e la sua estensione verso est: corridoio stradale e ferroviario Lubiana-Budapest-Kiev ;
- l'estensione verso sud dell'Alta Velocità, linea Battipaglia - Reggio - e - linea Napoli - Bari;
- sistemi telematici sulle reti di trasporto TEN:
 - a) progetto VTS: sistemi per il controllo e la sicurezza del traffico marittimo;
 - b) sistema di controllo del traffico aereo;
 - c) sistemi di gestione e tecnologie telematiche del traffico sulle autostrade;
 - d) sistema satellitare per il controllo dei veicoli sulle reti stradali.

LE POLITICHE REGIONALI

La rete logistica

In Europa e nel mondo la competizione non è più solo tra imprese o sistemi d'impresa; è innanzitutto competizione tra sistemi territoriali.

In questa prospettiva per una nuova industrializzazione nel Mezzogiorno non bastano né incentivi né forme di credito.

E' necessario un supporto alle imprese basato sulla rete logistica finalizzata al trasporto delle merci.

Si tratta infatti di realizzare obiettivi sia economici sia di coesione territoriale.

La nuova rete logistica dovrà quindi collegare le regioni meridionali con il nord e con l'Europa realizzando in tal modo una migliore coesione del territorio interna al Mezzogiorno e con le altre realtà economiche nazionali ed europee.

La rete logistica dovrà quindi realizzare un raccordo tra le città anche nella prospettiva di estendere verso il sud la rete delle città europee, obiettivo primario di pianificazione dello spazio territoriale comunitario.

La rete logistica per le merci si affianca così al progetto delle "reti per il cittadino" promossa dall'U.E. per il miglioramento del trasporto pubblico e consentirà così di rafforzare la struttura urbana del sud secondo un sistema a rete.

Le strategie territoriali

L'evoluzione delle tecnologie e dei mercati dei prodotti e dei servizi richiedono una innovazione nelle strategie di sostegno alle regioni in ritardo nello sviluppo e quindi una nuova politica incentrata nelle amministrazioni regionali e locali.

Infatti, nella politica regionale tradizionale il centralismo nelle istituzioni, accompagnato da meccanismi di puro trasferimento finanziario, ha portato a deresponsabilizzazione dei soggetti locali.

Dal punto di vista economico, ciò è collegato all'obiettivo di assicurare una sostanziale protezione dalla concorrenza alle produzioni locali e quindi con un'attitudine di chiusura e di isolamento.

Si tratta invece di promuovere una politica regionale "orientata al mercato", che deve portare all'affermarsi di un nuovo modello di sviluppo endogeno basato sulla valorizzazione delle risorse locali umane, naturali e materiali, attribuendo un ruolo prioritario alle piccole e medie imprese.

In questa prospettiva, occorre stabilire collegamenti diretti e nuovi rapporti Stato-Regioni, basati su una maggiore autonomia regionale ed una nuova strategia industriale aperta alla concorrenza ed al mercato.

L'affermazione di tale strategia industriale può essere favorita dall'autonomia regionale e dalla corresponsabilizzazione degli attori locali, che determinano un maggiore rigore finanziario ed una maggiore efficienza e capacità progettuale delle amministrazioni pubbliche.

La crescita dell'occupazione, altro fattore chiave dello sviluppo, è strettamente collegata con la promozione di un "circolo virtuoso" di sviluppo regionale determinato sia dalla produttività del fattore lavoro, sia dalla crescita delle produzioni regionali, mediante misure capaci di creare nuove imprese in grado di individuare nuove opportunità di mercato ed adottare nuove tecnologie.

Pertanto, una politica nelle regioni del Mezzogiorno moderna, efficace, rigorosa e diversa dalla mera attrazione di investimenti di grandi imprese, dovrebbe ispirarsi ai seguenti principi generali:

- a) promuovere attività produttive competitive e orientate al consumatore;
- b) stimolare la flessibilità dell'ambiente locale e accelerare i tempi del cambiamento;
- c) promuovere una maggiore apertura dell'economia locale verso l'esterno.

Sotto il profilo metodologico, si tratta di passare da un approccio per aree a quello per progetti strategici.

Il concetto innovativo è quello secondo cui lo spazio economico si allarga sotto l'effetto di una mobilità crescente di persone, beni e rischi, ma anche dei capitali, delle informazioni e delle conoscenze.

Il territorio non è più il supporto fisico delle localizzazioni industriali, ma un fattore attivo, ovvero "l'ambiente" che condiziona la velocizzazione delle imprese e la capacità competitiva delle stesse ad affrontare la concorrenza internazionale.

La nuova politica regionale del governo e della Commissione U.E. non dovrebbe limitarsi a considerare un insieme chiuso di "regioni problema", ma rivolgersi ad un insieme di problemi "strategici", ed estendersi quindi all'intero territorio nazionale, secondo un quadro territoriale a geometria variabile.

Per le regioni dell'Obiettivo 1, così classificate nell'ambito delle politiche di sviluppo regionali, soggette ad aiuti comunitari mediante fondi strutturali, si dovrebbero migliorare i flussi finanziari nazionali e comunitari secondo linee di attività basate sui programmi nazionali estesi anche alle altre regioni.

Ciò avviene per i programmi di sviluppo delle reti transeuropee di trasporto, i cui finanziamenti per progetti strategici nazionali si cumulano ai fondi FESR, programmati nel QCS 1995/99, ed ai piani operativi pluriregionali asse trasporti, ferrovie, porti, aeroporti e strade.

La politica regionale del governo nazionale dovrebbe affrontare diversi problemi di natura territoriale che interessano tutte le regioni di un paese.

In questa prospettiva sarebbe opportuno che la politica regionale nazionale, fosse articolata in programmi nazionali settoriali, come accade a livello europeo, dove la Commissione ha elaborato diverse decine di "iniziative comunitarie" o programmi di iniziative comunitarie (Envireg, Stride, Interreg., Leader, ecc.), o disposizioni specifiche su azioni innovatrici che riguardano l'assetto territoriale (Europa2000), la cooperazione transfrontaliera, la cooperazione tra regioni e città (Recite) e i programmi pilota urbani.

Quindi il governo nazionale dovrà fare uno sforzo di progettazione nella definizione delle linee strategiche di tali programmi e il relativo finanziamento,

mentre le istituzioni regionali dovrebbero essere responsabilizzate nell'elaborazione e presentazione di progetti operativi.

Esempi di tali programmi possono essere quelli relativi:

- a) alla promozione delle esportazioni e della internazionalizzazione delle economie regionali;
- b) alla riconversione di aree di temporanea crisi economica e alla creazione di poli tecnologici;
- c) al miglioramento della rete degli aeroporti, dei porti e del sistema ferroviario, alla riqualificazione delle infrastrutture di rilevanza regionale delle grandi città, al programma di sviluppo economico delle aree con vocazione turistica o di tutela ambientale;
- d) alla realizzazione di parchi naturali;
- e) alla promozione di programmi di cooperazione interregionale anche di tipo transnazionale.

La rete di trasporto meridionale

Nel Quadro Comunitario di Sostegno (Q.C.S.) 1994-99 per le regioni italiane del Mezzogiorno (obiettivo 1) è stato inserito tra gli obiettivi più rilevanti l' "Asse prioritario comunicazioni".

La Comunità, nell'approvare il Q.C.S. 1994-99 per i Fondi FESR, riconosce in sostanza che il ritardo in cui versano le regioni meridionali italiane dal punto di vista economico e produttivo trova una delle cause principali nel basso livello di dotazione delle reti infrastrutturali e nella scarsa qualità dei servizi di trasporto.

L'intervento di sostegno comunitario è quindi finalizzato al miglioramento dell'accessibilità per i flussi merci e passeggeri relativi alle regioni meridionali, attraverso il potenziamento delle grandi direttrici Nord-Sud:

- l'asse tirrenico, che interessa le regioni Campania, Basilicata, Calabria e Sicilia;

- l'asse adriatico, stradale e ferroviario, fino a Bari;
- i collegamenti trasversali: linea ionica e dorsale sarda.

A questi progetti si aggiungono, per il settore portuale, i finanziamenti per dare operatività al porto di Gioia Tauro e i primi fondi per le infrastrutture aeroportuali.

Le fonti comunitarie per il finanziamento delle infrastrutture di trasporto

Il Trattato di Maastricht afferma, all'art. 129 b, che la Comunità deve contribuire con proprie risorse allo sviluppo delle reti transeuropee assicurando un adeguato sostegno alle azioni degli stati membri.

Nello stesso articolo, al comma c, la Comunità specifica che i contributi finanziari verranno assegnati ai progetti di interesse comunitario che sono inclusi nei Piani direttori delle reti transeuropee, da approvarsi con codecisione del Parlamento europeo e del Consiglio, su proposta della Commissione.

Il nuovo Regolamento finanziario, che indica le procedure per beneficiare degli aiuti comunitari nel campo delle reti transeuropee di trasporto, è in corso di definizione e verrà approvato prevedibilmente nel primo semestre di quest'anno. Ciò premesso, all'art. 3 della proposta di Regolamento, sono previste le seguenti forme di aiuto finanziario:

- a) cofinanziamento degli studi di fattibilità e dei progetti di massima;
- b) contributi sotto forma di bonifici sui prestiti da contrarre presso gli istituti finanziari internazionali;
- c) forme di garanzie e favorevoli condizioni per l'accesso ai mercati finanziari (riduzione dei tassi d'interesse sul servizio del debito);
- d) in casi speciali, quando tali forme finanziarie risultano inadeguate, la Comunità potrà intervenire cofinanziando i progetti di investimento anche mediante interventi a fondo perduto.

Il Piano Operativo Trasporti - FESR per il Mezzogiorno

Come è noto i Fondi Strutturali FESR (Reg. 2082/93) sono finalizzati alle politiche di sviluppo regionale per le aree periferiche ed insulari.

La Commissione U.E. ha destinato, nel Quadro Comunitario di sostegno 1994-94 ob.1-, risorse pari a 995 MECU destinate al cofinanziamento dei progetti di trasporto.

In coerenza con gli obiettivi del Piano generale dei trasporti, i Fondi FESR sono ripartiti secondo le diverse componenti modali al fine di realizzare nel Mezzogiorno un riequilibrio della domanda di trasporto in una logica di sistema multimodale.

Gli interventi che si propongono nel Piano operativo trasporti risultano, inoltre, già inseriti nei Piani direttori delle reti transeuropee in fase di approvazione presso gli Organi comunitari.

Si sottolinea che le strategie di intervento concordate con la Commissione U.E. indicano per "l'asse comunicazioni" quote di finanziamenti così articolate per sottosistemi:

• strade	249 MECU;
• ferrovie	701 MECU;
• porti	40 MECU;
• aeroporti	5 MECU

Il Piano operativo trasporti-ferrovie, approvato con delibera U.E. del 1995, prevede un investimento con fondi FESR di 701 MECU.

Tale importo rappresenta il 40% dell'investimento totale; il 60% aggiuntivo sarà messo a disposizione dalla Società FS con i fondi del Contratto di programma 1995-99.

La delibera CEE prescrive inoltre che le Ferrovie dovranno destinare al Mezzogiorno almeno il 33% degli investimenti del Contratto di programma,

esclusi i progetti di alta velocità, e che gli investimenti dovranno avere carattere di aggiuntività rispetto allo stanziamento ordinario dello Stato.

Considerato che il P.O. Ferrovie ha impegnato il 30% dei fondi disponibili si prevede di assegnare ulteriori 90 MECU derivati dalla riprogrammazione 1997 dei fondi strutturali, che potranno essere destinati alle regioni dell'obiettivo 1 in aggiunta ai 995 MECU già deliberati dalla Commissione Europea.

LE AZIONI CONCRETE

Lo sblocco dei fondi per il Mezzogiorno

Il rilancio dell'intervento pubblico nelle regioni meridionali si è concretizzato attraverso una duplice azione del Governo così finalizzata:

- sbloccare le risorse disponibili ed accelerare la spesa per gli investimenti; mediante le leggi di settore (Interporti L.240/90, Metropolitane L.211/92, Ferrovie concesse L. 910/86), Contratto di Programma delle Ferrovie 1994/99, Addendum alla Legge Finanziaria 1996 per le Ferrovie nel Mezzogiorno. Gli Accordi di Programma per lo Stretto di Messina e per lo sviluppo del Porto di Gioia Tauro e i Programmi Operativi Trasporti finanziati con fondi FESR dell'UE;
- individuare nuove risorse per rifinanziare i progetti prioritari attraverso i fondi della Legge Finanziaria 1997, il rifinanziamento delle Leggi di Settore e degli Accordi di Programma sopra indicati, la riprogrammazione dei fondi FESR dell'UE, le risorse per le aree depresse individuate dal CIPE con delibera 12 luglio 1996 (D.L. 450/96).

Il nuovo metodo adottato è quello di pervenire ad una programmazione degli interventi su base pluriennale che consenta di coordinare le diverse fonti di coordinamento individuando le priorità secondo criteri modali e regionali.

Lo sblocco dei fondi disponibili ha riguardato i seguenti interventi localizzati nella regione (v. ALL. 1):

- **Accordo di Programma per lo Stretto di Messina** approvato con D.P.C.M. gennaio 1990 con una dotazione di 250 mld.
- **Contratto di Programma FS S.p.A. 1994/99** che prevede fondi destinati al Mezzogiorno per il 33% è stata accelerata la spesa relativa alle opere da realizzare nel Mezzogiorno per un importo di oltre 7000

Addendum alla Legge Finanziaria 1996

A seguito dell'Accordo di Programma tra il Ministero dei Trasporti e le Regioni del Mezzogiorno (obiettivo1 fondi FESR) sono stati ripartiti 3129 mld per il potenziamento dei trasporti ferroviari.

Accordo di Programma per il porto di Gioia Tauro

Gli interventi di potenziamento per il porto prevedevano un finanziamento pubblico di circa 132 mld (Ministero Bilancio) e 288 mld di finanziamento privato dei quali 80 mld fondi FESR dell'UE, e 288 della Società Contship; in totale 420 mld dei quali nel biennio 95/96 sono stati spesi circa il 90% dei fondi privati.

Lo sblocco dei fondi ha consistito nel rendere disponibili i primi 100 mld del finanziamento pubblico dei quali sono stati erogati 25 mld.

Investimenti per le aree depresse**Incentivi per l'industria meridionale previsti dalla L 488.**

Per iniziativa del Ministero dell'industria entro la fine di questo mese saranno accreditati i primi fondi previsti dalla L. 488 per incentivi alle attività produttive localizzate sul territorio nazionale.

Il piano degli incentivi prevede un totale di 6600 mld articolati in tre tranches annuali 1996-1997-1998 di 2200 mld l'una.

Sotto il profilo qualitativo i primi interventi saranno destinati a finanziare i contratti di area e quelli relativi alla promozione di nuovi insediamenti produttivi nelle aree depresse.

Interventi per infrastrutture di trasporto nelle aree depresse previsti dal Cipe
(D.L. 450/96)

A seguito delle indicazioni del CIPE (Delibera 12 luglio 1996) il Ministero dei Trasporti ha provveduto ad avanzare richieste di finanziamento per infrastrutture di trasporto per un importo di circa 7222 mld.

Si tratta di un programma pluriennale d'investimenti che evidenzia i notevoli fabbisogni infrastrutturali che emergono nelle regioni meridionali soprattutto nei settori aeroportuali e ferroviari.

Per colmare il gap infrastrutturale che si è venuto a creare tra il Mezzogiorno e le regioni del Centro-Nord, sembra necessario promuovere un piano pluriennale d'investimenti che consenta di mobilitare tutti i fondi disponibili ma non spesi, soprattutto quelli del FESR relativo ai Piani Operativi regionali.

In aggiunta ai fondi attualmente disponibili sui Contratti di Programma FS e Leggi di Settore il Governo intende proseguire con interventi pluriennali che consentano nel prossimo triennio di realizzare "Il parco progetti" indicato come prioritario e già proposto al finanziamento del CIPE.

La strategia del Governo nel settore dei trasporti è quella di innovare nel metodo e nel contenuto i meccanismi d'intervento pubblici attivando tutte le possibili forme di finanziamento pubblico e privato.

In particolare si sta definendo d'intesa con il Ministero del Bilancio un insieme d'interventi, articolati per ciascuna regione, avente contenuto plurimodale in modo da soddisfare i fabbisogni emergenti mediante progetti integrati.

L'obiettivo è quello di realizzare sul territorio una duplice articolazione d'interventi: modali e regionali e quindi distribuire in modo omogeneo le risorse disponibili avendo come riferimento le priorità ed i fabbisogni emergenti.

LE PROPOSTE RELATIVE AL SISTEMA FINANZIARIO

Il sistema creditizio

Con la fine dell'intervento straordinario nel Mezzogiorno si è voluta la fine di un meccanismo di puro trasferimento di risorse finanziarie proponendo, in alternativa, un intervento equilibrato in tutte le aree depresse nel Paese, affidato all'Amministrazione ordinaria dello Stato e una rete di controlli per evitare lo sperpero di risorse e la distrazione di fondi.

Il sistema finanziario meridionale è in crisi, una crisi forse ancora più grave di quella dell'economia e delle imprese, dall'altro qualsiasi politica nuova di rilancio dell'economia del Sud non può che basarsi sulle banche e in genere, sul sistema finanziario e bancario come soggetti di sviluppo.

Qui si inserisce la recente proposta, da parte di ambienti bancari, che prevede la conversione di una quota dei crediti bancari di imprese meridionali sane, ma in difficoltà finanziaria, in capitale azionario delle Aziende.

E' una proposta stimolante, che deve però sollecitare una piena assunzione di responsabilità da parte di tutti i soggetti coinvolti: le banche, le imprese, le istituzioni pubbliche, il sindacato.

Per realizzare quella "concertazione sociale" che costituisce la vera novità di una stagione di riforme e di sviluppo.

Gli interventi finanziari

E' in questo nuovo contesto che bisogna inserire l'intervento pubblico per il Sud.

Entro breve termine il Governo assumerà provvedimenti per conseguire le seguenti finalità:

- il rafforzamento delle strutture amministrative centrali e regionali;
- il potenziamento delle attività di monitoraggio e di assistenza tecnica;