

Il Sud industriale c'è, export per ripartire

ROMA

La manifattura al Sud resta viva nonostante la crisi, le vertenze aziendali, le chiusure, i posti di lavoro sfumati. Sul patrimonio industriale del Mezzogiorno e le sue capacità di esportazione si concentra la ricerca presentata da Srm (Studi e ricerche per il Mezzogiorno) nel corso del convegno di Confindustria.

L'aeronautico, l'automotive e l'agroalimentare sono leve preziose da affiancare al turismo. Campania e Puglia esprimono il 31% del fatturato del settore aeronautico, con quasi 12mila addetti complessivi. Nell'automotive, con 13 miliardi di fatturato il Sud rappresenta il 25% del totale e circa il 17% dell'export. Settori che possono esprimere al meglio la capacità di esportazione

del Mezzogiorno, testimoniata anche dai più recenti confronti con il resto del Paese. Tra il 2007 e il 2011, la crescita media annua dell'export delle regioni meridionali è stata del 2,4%, contro l'1,1% del dato nazionale. E di più si potrà fare intensificando ulteriormente gli scambi con la sponda sud del Mediterraneo. Tra il 2001 e il 2011 l'interscambio commerciale è aumentato del 55%, con una flessione nell'ultimo anno, ma con prospettive di recupero fino a 74 miliardi di euro nel 2014. L'area Med - riporta la ricerca Srm - incide attualmente per il 12,4% sul totale dell'interscambio del Mezzogiorno contro il 7,4% nazionale.

Anche per il manifatturiero un contributo chiave dovrà arrivare dalla programmazione 2014-2020. Per il Mezzogiorno sarà quasi l'"ultimo treno".

Troppi ritardi accumulati, e solo in parte colmati dai cicli 2000-2006 e 2007-2013, per sbagliare ancora: i numeri contenuti nella ricerca Srm mostrano come le risorse comunitarie, compreso il cofinanziamento nazionale, siano diventate negli anni sempre più "sostitutive" di interventi ordinari a carico dello Stato. L'incidenza dei fondi europei sul totale della spesa in conto capitale è passata dal 19,6% del 2009 al 43,2% del 2012 con una previsione per il 2015 del 51,9 per cento.

Le difficoltà delle finanze pubbliche, peraltro, faranno sì che la tendenza non si esaurisca a breve, quindi i fondi strutturali assumeranno un ruolo sempre più rilevante nell'ambito della spesa pubblica per gli investimenti. Eloquente il trend degli investimenti infrastrutturali in Italia

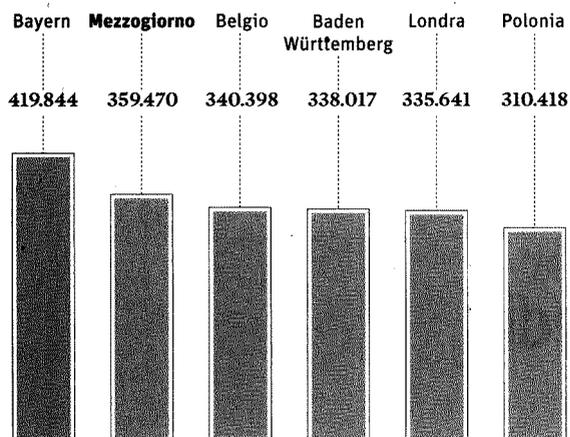
nell'ultimo decennio: un calo del 73%, interrotto solo dall'ultima legge di stabilità che prevede un aumento delle risorse statali destinate a nuove opere di circa il 20% in termini reali rispetto al 2012 (per 2,4 miliardi di euro aggiuntivi). A maggior ragione, si è ragionato ieri durante il convegno organizzato da Confindustria, occorrerà una selezione rigorosa degli obiettivi da perseguire nel periodo 2014-2020 a partire dall'industria. L'analisi di Srm, presentata dal direttore generale Massimo Deandrea, propone una sorta di "short list" delle «infrastrutture funzionali alle specificità e alle esigenze del Sud»: porti e logistica, ferrovie, energia, information and communication technology-banda larga costituiscono l'area delle vere priorità.

C.Fo.

Il punto della situazione

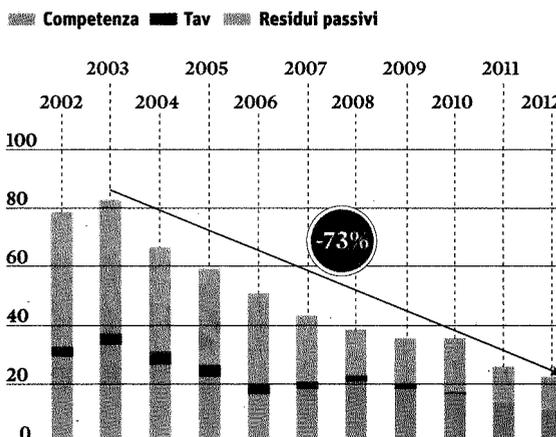
IL PESO DEL MEZZOGIORNO

Pil a prezzi di mercato. Milioni di euro



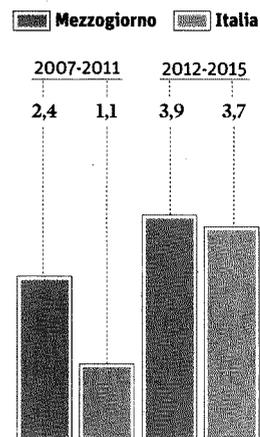
INVESTIMENTI INFRASTRUTTURALI

Risorse disponibili per nuove infrastrutture in Italia. In miliardi di euro



LA LEVA DELL'EXPORT

Variazioni % medie annue



Fonti: Srm su dati Eurostat - Intesa Sanpaolo, Prometeia - Srm su elaborazioni Ance 2012

FONDI UE

Il problema

I tagli alle risorse finanziarie pubbliche hanno reso sempre più consistente l'utilizzo dei fondi europei in sostituzione di interventi ordinari a carico dello Stato. Tanto che l'incidenza delle risorse Ue sul totale della spesa in conto capitale è più che raddoppiata in quattro anni

La ricetta

Necessaria una selezione delle «infrastrutture funzionali alle specificità e alle esigenze del Sud», in particolare porti e logistica, ferrovie, energia, Ict e banda larga, e una valorizzazione delle potenzialità del Mezzogiorno, dall'aeronautico all'automotive fino all'alimentare