

Lo studio

Infrastrutture: l'Italia divisa in due l'incapacità di spesa condanna il Sud

MARCO RUFFOLO, ROMA

La Banca d'Italia fotografa il gap del Paese nei settori chiave della mobilità. Abbiamo regioni che sono anche sopra la media Ue, ma il Mezzogiorno resta indietro. Nonostante la grande disponibilità di fondi

Tredici regioni italiane, più la provincia di Bolzano, hanno strade, ferrovie e aeroporti così insufficienti - qualitativamente e quantitativamente - da rendere le loro città e i loro paesi molto meno accessibili della media delle regioni europee. In questa lista nera dei trasporti c'è tutto il Mezzogiorno al completo, ma non solo. La mobilità resta sotto la media Ue anche per Marche e Umbria nelle **province** appenniniche del Centro Italia, e per Friuli Venezia Giulia, Alto Adige e Val d'Aosta al Nord. Ma il ritardo maggiore si registra al Sud e nelle Isole. Non a caso la maggior parte dei fondi europei e del fondo sviluppo e coesione destinati a quell'area (rispettivamente il 38,7 e il 51,6%) hanno come obiettivo la creazione di infrastrutture. Il problema è che le amministrazioni del Sud non riescono a spendere quelle risorse. E ultimamente i pagamenti per la realizzazione delle opere nelle regioni meridionali si sono ridotti. Questo è il quadro che emerge dallo studio della Banca d'Italia "L'economia delle regioni italiane: dinamiche recenti e aspetti strutturali", che sarà presentato il 7 novembre a Milano.

DIVARIO CLAMOROSO

Il divario con l'Europa assume proporzioni clamorose in quattro regioni meridionali: Sardegna, Sicilia, Basilicata e Calabria. La prima presenta una accessibilità dei trasporti (calcolata in base ai tempi di collegamento) inferiore di circa il 75% rispetto alla media Ue. In Sicilia e Basilicata il ritardo è intorno al 65%, in Calabria

del 60. Quello che colpisce è la forte differenziazione della mobilità (su strada, ferrovie e rotte aeree) all'interno del territorio nazionale. Accanto alle 14 aree sottoinfrastrutturate, ci sono infatti 7 regioni che superano la media Ue: Lazio, Lombardia, Emilia Romagna, Piemonte, Veneto, Toscana e Liguria. Ossia i loro territori sono più accessibili di quanto lo siano in media le regioni del resto d'Europa. Le prime tre di oltre il 40%. Per l'alta velocità ferroviaria, le cose peggiorano ulteriormente perché la quasi totalità delle regioni italiane (ad eccezione di Lazio, Toscana ed Emilia Romagna) sono sotto la media europea. Rispetto alla dotazione infrastrutturale nazionale nel campo dei trasporti, è sempre il Nord (con le eccezioni che abbiamo visto), accompagnato dal Lazio, a presentare livelli superiori. Sotto la media resta invece tutto il Sud, con l'eccezione della Puglia soprattutto per quel che riguarda la rete stradale.

Come reagiscono le amministrazioni dei territori più svantaggiati a questo ritardo strutturale? Risulta fin troppo chiaro dalla ricerca di Bankitalia che esse non si trovano di fronte a un problema di risorse insufficienti, come dimostrano le disponibilità sia dei Fondi europei - quello di sviluppo regionale e quello sociale - sia del fondo sviluppo e coesione, destinati in via prioritaria al Sud. Inoltre, mentre nel Centro-Nord quelle risorse si concentrano sull'acquisto di beni e servizi, nel Sud prevale l'obiettivo di realizzare infrastrutture, in particolare quelle di trasporto che rappresentano un quarto dei soldi impegnati. Non a caso l'entità media degli investimenti è molto maggiore al Sud: al Centro-Nord un quinto delle risorse riguarda interventi di importo inferiore a 100 mila euro; nelle regioni meridionali oltre la metà dei fondi è su progetti di importo superiore ai 5 milioni. Dunque, sul piano strettamente finanziario, ci sarebbero tutte le premesse perché si avvii finalmente un riequilibrio all'interno del territorio nazionale.

I TRASPORTI

Ma qui entra in gioco il grado di capacità amministrativa delle regioni del Mezzogiorno. "I progetti conclusi o prossimi alla conclusione - dicono gli economisti della Banca d'Italia - incidono per più del 20% delle risorse al Centro-Nord, poco

più del 7% nel Sud". E: "Nel 2018 i pagamenti per la realizzazione di opere pubbliche si sono ridotti nelle regioni meridionali dopo essere saliti nel 2017". Eppure, se c'è un fattore esterno che incide positivamente sulla produttività delle imprese di un determinato territorio, questo è proprio costituito dall'entità e dalla qualità degli investimenti infrastrutturali pubblici. A cominciare dai trasporti, come dimostra un altro recente studio della stessa Banca d'Italia che stima l'impatto che la spesa del Fondo europeo per lo sviluppo regionale ha avuto tra il 2007 e il 2015 sulla produttività delle imprese manifatturiere meridionali. L'impatto è senz'altro positivo, mentre non si nota un apprezzabile aumento della produttività locale se invece di avviare gli investimenti pubblici si ricorre ad incentivi alle imprese, "probabilmente - spiega Bankitalia - anche per l'assenza di ricadute positive delle imprese beneficiarie a quelle non beneficiarie, o per effetti di spiazzamento sugli investimenti di queste ultime". Altrettanto priva di effetti positivi risulta la spesa per acquisti di beni e servizi della pubblica amministrazione.

IL PRIMATO DELL'OPZIONE PUBBLICA

Dunque, la strada delle infrastrutture pubbliche resta quella preferibile, soprattutto al Sud. Ma lo stesso studio ci dice anche che l'impatto di questo tipo di spesa sulla produttività è evidente e marcato lì dove esiste una "migliore qualità istituzionale". Eccoci arrivati al punto dolente: la qualità dell'azione pubblica, che nel confronto con gli altri Paesi europei proietta l'Italia al terzultimo posto.

UN RATING TROPPO BASSO

L'indice rappresenta un mix fra tre sotto-indicatori: qualità dell'offerta di servizi pubblici locali, imparzialità dell'agire pubblico e assenza di corruzione. E va da zero a 100. Il rating del nostro Paese è appena superiore a 30. Danimarca, Finlandia, Svezia e Olanda occupano - come era prevedibile - le primissime posizioni. Francia e Germania si posizionano tra 60 e 70. Ma all'interno del già bassissimo dato medio nazionale, si nasconde una fortissima differenziazione con il Nord che surclassa il Sud restando abbondantemente sopra quel rating di 30 (Bolzano e Trento rasentano 60). Campania e Cala-

bria segnano un indice di appena 10. Puglia, Sicilia e Basilicata sono intorno a 20. In questa situazione, si può capire per-

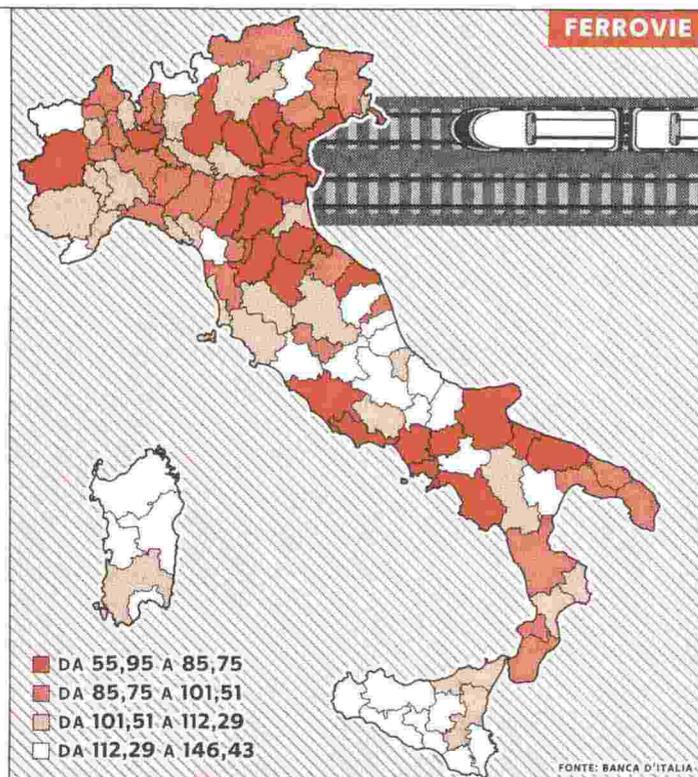
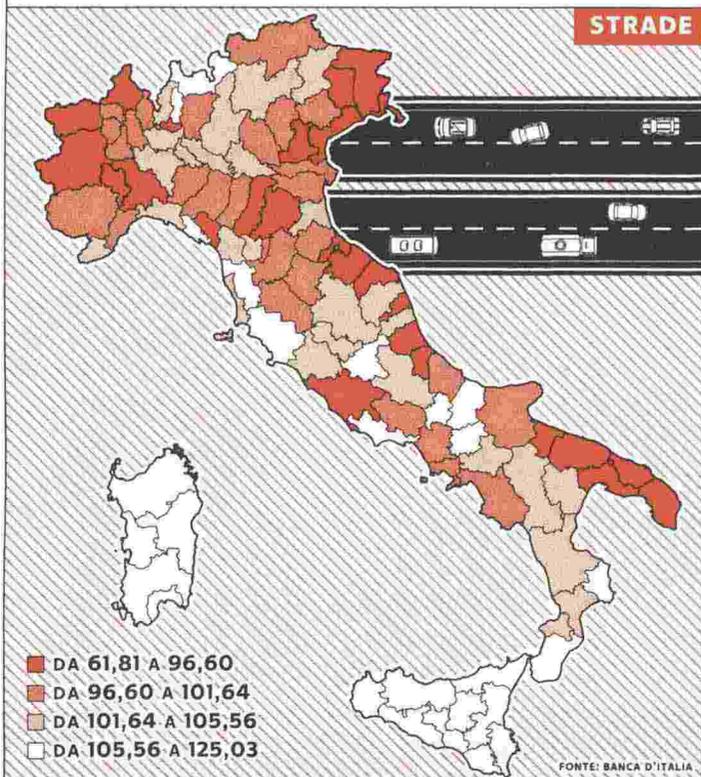
ché, nonostante i massicci sforzi finanziari assicurati dalle risorse europee, i progetti infrastrutturali nel Mezzogiorno re-

stano al palo, perché lo stanziamento di fondi non si traduce, se non in minima parte, in apertura dei cantieri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

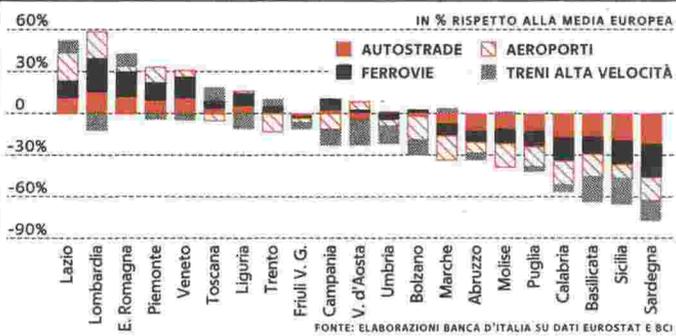
In numeri

L'INDICE DI MOBILITÀ DELLE PROVINCE ITALIANE PER LE INFRASTRUTTURE STRADALI E PER QUELLE FERROVIARIE

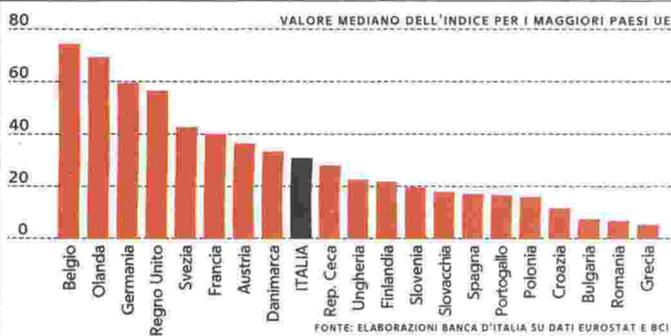


In numeri

LE REGIONI PIÙ ACCESSIBILI E QUELLE MENO



LA CLASSIFICA EUROPEA SECONDO L'INDICE DI DOTAZIONE INFRASTRUTTURALE



5
MILIONI

Oltre la metà degli interventi al Sud è di importo superiore ai 5 milioni

20%

INTERVENTI

Al Nord un quinto degli interventi è di importo inferiore ai 100 mila euro