

AUTONOMIE, SULLA RIFORMA PESA LA NUOVA QUESTIONE MERIDIONALE

di **Valerio Castronovo**

A desso o sarà troppo tardi per una riforma in materia di autonomia differenziata che valga a rendere più efficiente il Paese, preservando la sua unità nazionale. L'Italia non cresce più da molto tempo, seguitando ad accusare sia una congerie di anomalie di ordine strutturale sia l'assenza di una prospettiva di sviluppo strategica sotto un carico di soffocante burocraticismo, che minano le sue potenzialità economiche. E oggi l'aggravamento dei suoi divari interni è giunto a un punto tale da minacciare una spaccatura radicale fra Nord e Sud.

È riemerso così lo spettro della "questione meridionale" che sembrava esorcizzato tra gli anni 80 e 90 per via della formazione di una "terza Italia", di un agglomerato di distretti manifatturieri e agricoli, di aziende cooperative e centri commerciali, la cui estensione dal Nord al Centro-Sud stava agendo da collante fra due sezioni della Penisola. E ciò in virtù delle sinergie e delle connessioni economiche e sociali intrecciate fra le regioni dell'uno e dell'altro versante del territorio nazionale.

Senonché questa cerniera trasversale s'è poi sfaldata in più punti in seguito a una serie di mutamenti geo-economici avvenuti o implementatisi nell'ultimo decennio. Da un lato, il sistema produttivo della Lombardia e del Triveneto si è integrato sempre più, soprattutto per le sue forniture nella meccatronica e nell'automotive, con le filiere industriali della Baviera e della Germania centro-occidentale, mentre quello emiliano-romagnolo e marchigiano è andato perdendo il ruolo propulsivo che esercitava in precedenza nell'irradiazione di uno sviluppo polivalente verso il Mezzogiorno. Inoltre il terremoto dell'agosto 2016 ha disgregato un operoso tessuto agricolo-manifatturiero lungo la dorsale

appenninica fra parte delle Marche, l'Umbria, l'Abruzzo e il Lazio, con effetti negativi sulle contigue contrade del Molise e della Basilicata.

A sua volta, mentre la Fiat concentrava i suoi investimenti negli Stati Uniti e altrove dopo l'acquisto della Chrysler, in Campania giungeva pressoché all'epilogo la lunga esperienza nei settori siderurgico e metalmeccanico promossa dall'Iri, che aveva per epicentro Bagnoli e il suo circondario; e a Taranto venivano posti sotto sequestro gli impianti dell'Ilva per dissesto ambientale e la più grande acciaieria d'Europa (con l'uscita di scena del gruppo Riva) passava sotto la gestione di cinque governi e quattro commissari, col ridimensionamento degli stabilimenti complementari di Genova Cornigliano e Novi ligure. Oltretutto ha subito, per beghe interne di potere intrecciate a inchieste giudiziarie, non poche traversie Finmeccanica-Leonardo (il nostro principale gioiello nelle alte tecnologie) con le sue fabbriche a Caserta, Napoli, Foggia e Brindisi.

Tuttavia era intanto fiorita a macchia di leopardo nel Mezzogiorno continentale una galassia di piccole imprese e *startup* innovative (tanto che nel 2016 il valore aggiunto dell'industria locale aveva superato di oltre due punti la media nazionale), mentre in Sicilia spiccava un polo tecnologico come quello fra Catania, Siracusa e il Ragusano.

Ma soprattutto si stavano delineando per il Sud nuove opportunità di crescita in seguito all'espansione dei traffici e dei rapporti di scambio nell'area del Mediterraneo, sospinta dalle dinamiche della globalizzazione e dall'annuncio della "Nuova Via della Seta". D'altronde il 60% di tutto l'import ed export italiano partiva a arrivava via nave lungo le coste centro-meridionali dello Stivale.

La cantieristica e la logistica risultavano perciò *asset* fondamentali, insieme a quelli complementari dell'agroalimentare e del turismo,

per una ripresa in forze del Sud e per bloccare l'emorragia di tanti suoi giovani talenti verso il Nord e l'estero. Era stato così elaborato nel 2017, con un apposito "decreto per il Sud", un progetto per potenziare innanzitutto le infrastrutture locali portuali, ferroviarie e autostradali (per lo più fatiscenti).

Sta di fatto che gli ostacoli più rilevanti allo sviluppo complessivo del Mezzogiorno consistono pur sempre nella malapianta della criminalità organizzata, in una ragnatela di consorzierie clientelari riluttanti alle innovazioni, e nella sopravvivenza di certe forme pregiudiziali di sterile vittimismo. Per giunta una quota dei fondi strutturali europei continua a essere polverizzata in una ridda di iniziative minute o a perdersi per strada a causa di istruttorie inadeguate.

Si spiega perciò quanto sarebbe importante quanto urgente una soluzione calibrata e perequata per il trasferimento di alcune funzioni e iniziative alle Regioni, nel quadro del dettato costituzionale e dei principi dell'unitarietà, che abbia per finalità una gestione più efficiente delle risorse e un sistema produttivo più competitivo, insieme a una migliore valorizzazione del capitale umano.

Del resto, questi obiettivi risultano altrettanti fattori indispensabili per la formazione di una classe dirigente più omogenea e responsabilizzata su scala nazionale.

60%

DELL'EXPORT E DELL'IMPORT

A tanto ammonta la quota delle merci in entrata e in uscita dall'Italia che viaggiano via mare lungo le coste centro-meridionali del Paese.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

