

LA RISOLUZIONE

di Carlo Porcaro

La politica che si indigna per il Sud

Ridurre il divario economico tra Nord e Sud e investire nelle infrastrutture del Mezzogiorno.

a pagina IX

Qualcuno (forse) apre gli occhi sulla vergogna dell'Italia di serie B

IL NORD PRIVILEGIATO

Risoluzione di venti deputati del Pd per avere il riequilibrio territoriale

di **CARLO PORCARO**

Ridurre il divario economico tra Nord e Sud, migliorare l'interdipendenza commerciale tra le varie aree del Paese e investire nelle infrastrutture del Mezzogiorno. Queste le motivazioni di base della risoluzione sottoscritta alla Camera da 20 deputati Pd per impegnare il Governo Conte sul fronte del riequilibrio territoriale. Come? Anche con le risorse del Recovery Fund messo a disposizione dall'Ue. Più infrastrutture, più tecnologia, potenziamento dei poli logistici.

LA RIPARTIZIONE

Prima firmataria Vincenza Bruno Bossio che in premessa scrive che "il ritardo economico del Mezzogiorno sia inaccettabile e ingiustificabile. Si parte dai numeri per testimoniarlo. Usando i dati del Sistema dei conti pubblici

territoriali (Cpt), la ripartizione della spesa in conto capitale (ordinaria e aggiuntiva) per l'intero Paese e per le due macro aree, Centro-Nord e Mezzogiorno, nel periodo 2000-2018 mostra: il calo drastico della spesa (ordinaria e aggiuntiva) in conto capitale della pubblica amministrazione (PA) per l'intero Paese, a partire dalla crisi del 2008. Rispetto al picco del 2008, la spesa, a prezzi costanti, passa da 61,7 miliardi a 34,6 miliardi nel 2018. Il trend di riduzione della spesa dopo il 2008 si interrompe nel 2015. Nel 2016 e 2017, il trend di riduzione riprende e proprio nel 2017 si raggiunge il minimo dell'intera serie, pari a 31,3 miliardi. Nel 2018, la spesa torna ad aumentare; la spesa (ordinaria e aggiuntiva) in conto capitale della pubblica amministrazione nel Mezzogiorno nel 2018 rispetto al 2008 è dimezzata: 10,3 miliardi nel 2018 rispetto ai 21



miliardi del 2008, con una riduzione più significativa di quella evidenziata nel Centro-nord; le risorse aggiuntive rappresentano una quota elevata sul totale della spesa in conto capitale complessiva effettuata dalla pubblica amministrazione nel Mezzogiorno: mediamente esse rappresentano più della metà della spesa in conto capitale complessiva, con picchi che, nelle fasi di chiusura dei periodi di programmazione dei fondi europei, raggiungono livelli ancora più elevati: 67,7 per cento nel 2001, 59,7 nel 2007, 68,4 nel 2015. "Nel 2015, ad esempio, le risorse ordinarie (4,7 miliardi) rappresentano meno di un terzo del totale delle risorse in conto capitale (15,2 miliardi) e meno della metà di quelle aggiuntive (10,4 miliardi). Nel 2016 e 2017, a causa del lento avvio del ciclo 2014-2020 dei fondi strutturali europei, il peso delle risorse aggiuntive si riduce", si sottolinea nella risoluzione. Se si fosse applicata al periodo 2000-2016 la regola del 34 per cento svolta recentemente dall'Ufficio parlamentare di bilancio, mantenendo lo stesso livello complessivo della spesa ordinaria in conto capitale e la stessa distribuzione delle risorse aggiuntive, l'incremento complessivo di risorse di cui avrebbe beneficiato il Mezzogiorno ammonterebbe in media a circa 1,5 miliardi annui.

MENO 25,5 MILIARDI

Lo spiazzamento sarebbe stato, quindi, pari a complessivamente 25,5 miliardi che non sono stati investiti nel Mezzogiorno, ma trasferiti al Centro-nord. Come ridurre la sperequazione?

Ecco le proposte di Bossio insieme a Del Basso De Caro, Gariglio, Cantini, Pizzetti, Andrea Romano, Bordo, De Luca, Frailis, Lacarra, Gavino Manca, Miceli, Mura, Navarra, Ubaldo Pagano, Pez-

zopane, Raciti, Siani, Topo, Visconti: promuovere un piano dei trasporti per un'Italia ad alta velocità ferroviaria tutta connessa nell'asse nord-sud, est-ovest e isole rivendendo i tracciati per trovare le soluzioni migliori, al fine di prolungare e completare le opere infrastrutturali sul versante tirrenico da Salerno fino a Siracusa e Palermo, passando da Reggio Calabria, ma anche di ripensare sul versante adriatico il collegamento Ancona-Bari, Bologna-Taranto e la Reggio Calabria-Taranto; identificare le migliori tecnologie per garantire la realizzazione del nuovo itinerario ferroviario a sud di Salerno ad alta velocità; garantire l'attraversamento stabile dello Stretto di Messina attraverso la realizzazione di una infrastruttura idonea a porre definitivamente fine all'isolamento della rete dei trasporti siciliani da quella del resto del Paese estendendo, così, l'alta velocità fino a Palermo e Siracusa e favorendo il rilancio del trasporto delle merci e delle persone via terra.

COSA FARE

Potenziare il corridoio Jonio-Adriatico per le merci, che è stato già scelto come corridoio merci in linea con il Rail Freight Corridor III deciso a livello di Unione europea rendendo così competitivi i grandi porti industriali e commerciali del Mezzogiorno di Augusta, Gioia Tauro e Taranto per l'interscambio con le economie asiatiche e nord-africane; adottare iniziative affinché l'Unione europea proceda alla rivisitazione della Rete Ten-T affinché tutta la Sardegna vi sia inclusa; adottare le necessarie iniziative per rendere effettivamente vincolante l'obbligo di investimento del 34 per cento per il Mezzogiorno anche per Rete ferroviaria italiana (Rfi) e per l'Azienda nazionale autonoma delle strade (Anas).