

Boom del Mezzogiorno: bene il Pnrr ma l'exploit è merito delle imprese

La logistica meridionale si è organizzata nonostante le carenze della rete statale

L'ANALISI

Ercole Incalza

Con grande soddisfazione abbiamo appreso, proprio in questi giorni, che nel 2023 il Prodotto Interno Lordo del Mezzogiorno è aumentato dell'1,3% contro una media nazionale del +0,9%; dati forniti in modo analitico e dettagliato dalla Svimez. Tutto questo non accadeva dal 2015.

«Non si tratta di un anno isolato - sottolinea Luca Bianchi, direttore della Svimez - dal Covid in poi il Sud si è allineato al Centro-Nord e questo è dovuto al fatto che c'è stata una risposta alla crisi diversa dalle precedenti, all'insegna di politiche espansive e non dell'austerità». E sempre nelle dichiarazioni della Svimez emerge che la crescita è stata trainata dall'avanzamento degli investimenti pubblici cresciuti, nel 2023, del 16,8% al Sud, contro il +7,2% del Centro-Nord. Nel complesso nelle Regioni meridionali gli investimenti in opere pubbliche sono passati da 8,7 a 13 miliardi tra il 2022 e il 2023 (+50,1% contro il +37,6% nel Centro-Nord). «Una dinamica su cui hanno giocato un ruolo fondamentale gli investimenti del Pnrr - prosegue Bianchi - e l'accelerazione della spesa dei fondi europei di coesione - Questo dimostra che il potenziale di crescita del Mezzogiorno può essere riattivato e che le politiche di investimento servono, soprattutto, se gli interventi vengono collocati all'interno di una strategia nazionale o ancora meglio europea. È una logica opposta a quella dell'autonomia differenziata che indebolisce la capacità competitiva del Paese».

Condivido pienamente l'analisi del direttore Bianchi e, senza dubbio, sono convinto che dopo il 2015, cioè in un arco lungo quasi dieci anni, il Mezzogiorno era rimasto praticamente fermo perché gli investimenti in opere pubbliche erano stati praticamente inesistenti.

I MOTORI

Voglio però fare una precisazione: senza dubbio il Pnrr è stato un motore chiave di tale rilancio ma io aggiungo che nell'ultimo biennio, come d'altra parte emerso nel Festival Euromediterraneo di Napoli, è cambiata integralmente la narrazione storica di un Mezzogiorno legato solo all'assistenza, di un Mezzogiorno incapace di crescere autonomamente e questo mio convincimento trova un'ampia motivazione sulla forza e sulla incisività di tre distinti comparti produttivi: il turismo, l'agroalimentare e la logistica. Mentre i dati del turismo erano stati da sempre positivi e molto significativi per la crescita del Sud, quelli dell'agroalimentare e della logistica avevano sempre sofferto sia della carenza di reti di trasporto adeguate, sia di difficoltà organizzative nell'assetto gestionale. Delle varie aziende.

Ebbene, oggi su questi due comparti ci sono due dati che denunciano come da soli gli imprenditori del Sud abbiano reagito a questa stasi e siano stati in grado di diventare attori paritetici con gli imprenditori del Nord.

Ho proprio ultimamente ricordato che l'agroalimentare italiano è al primo posto in Europa per il valore aggiunto (67 miliardi di euro). Un dato che però, a causa della frantumazione eccessiva delle imprese genera ricavi medi limitati (la media è di 3 milioni di euro); in Danimarca ed in Irlanda dove la dimensione imprenditoriale è maggiore e dove esiste una interazione con gli hub logistici i ricavi medi raggiungono la soglia dei 22 milioni di euro. È un dato che però vede le imprese del Sud pur in presenza ancora di una non adeguata organizzazione societaria partecipare nella formazione di quel valore aggiunto per oltre il 55% raggiungendo una soglia di 40 miliardi di euro.

Sulla logistica non posso non richiamare, ancora una volta, i dati di una ricerca effettuata dall'Istituto "Divulga" della Coldiretti da cui si evince che il danno subito dalla offerta logistica del Paese alle attività produttive nel 2022 è stato pari a 93 miliardi di euro. Di tale valore il danno subito dalle realtà del Sud ha superato i 50 miliardi di euro; un danno legato anche all'assenza di impianti logistici avanzati nella realtà meridionale (in realtà l'unico grande impianto è quello

di Nola Marcianise); ebbene pur in presenza di tali limiti il mondo dell'autotrasporto del Sud è riuscito a garantire soglie di convenienza nei processi logistici davvero encomiabili.

Sembra strano ma dobbiamo abituarci, una volta per tutte, ad annullare la vecchia narrazione che legava il rilancio del Sud all'assistenzialismo; in proposito ricordo solo un dato: dal 2015 al 2023 avremmo dovuto assegnare, in base addirittura ad una Legge e a precise scelte dei vari Governi che si sono succeduti dal 2015 al 2022, almeno il 30-35% delle risorse globali assegnate per investimenti infrastrutturali, prima del 2023 ne avevamo assegnati solo il 4,3%, sì il quattro virgola tre per cento.

Quindi, ben venga questa nuova fase di attenzione agli investimenti del Sud accesa dal Pnrr ma ricordiamoci che la vera reazione, la vera carica di resilienza è scattata grazie alla nostra imprenditoria meridionale.

© RIPRODUZIONE RISERVATA