

IL SUD ITALIA



InOltre - Alternativa Progressista

Delegazione Sud

Indice dei contenuti

IL SUD ITALIA.....	3
INTRODUZIONE.....	3
INFRASTRUTTURE ED INVESTIMENTI.....	3
ISTRUZIONE, DISPERSIONE SCOLASTICA E UNIVERSITÀ	11
MOBILITÀ E POVERTÀ SANITARIA.....	14
INQUINAMENTO E TUTELA AMBIENTALE	15
RILANCIO ECONOMICO ED IMPRENDITORIALE	17
IL SETTORE DELLE BIOECONOMIE.....	18
L'ASSENZA DELLO STATO	19
COME RIPARTIRE	20
CONCLUSIONE.....	21

II SUD ITALIA

Introduzione

Per un meridionale è difficile descrivere cosa sia per lui il Sud. Troppi pregi e difetti, bellezze e contraddizioni. Chi ci vive molto spesso si sente svantaggiato ad essere nato lì, nella metà dell'Italia sbagliata, in quella dove tutto è complicato e difficile, dove la mobilità è quasi impossibile, il lavoro è carente poco tutelato e malpagato, dove è meglio studiare fuori per avere un'offerta lavorativa più sicura, dove sentirsi cittadino del mondo non è semplice. Ma abbandonare la propria terra è difficile. Significa rinunciare a quegli odori, abitudini, paesaggi meravigliosi, alla cultura che riemerge da ogni scorcio e angolo improbabile di borghi dove civiltà diverse hanno vissuto e trasmesso tradizioni diverse, significa rinunciare alle proprie radici, alla propria casa a una parte di se stessi.

Possiamo dire di convivere da sempre con la cosiddetta "questione meridionale". Questo stato di cose al quale sembra che tutti si siano rassegnati, e, se è grave che lo abbia fatto la classe politica, la cosa più inquietante è che ormai siano gli stessi abitanti delle regioni del Mezzogiorno d'Italia ad aver maturato la convinzione che non ci sia un futuro nel quale credere. Ma il Sud è parte dell'Italia. Se immaginassimo il nostro Paese come un corpo umano capiremmo che ogni parte dipende dall'altra. E un corpo funziona se ogni parte di esso funziona al meglio, dunque se anche il Sud – come il Nord – produce, vive, viaggia.

Infrastrutture ed investimenti

Proprio dalle infrastrutture il Sud deve ripartire. Le infrastrutture sono la linfa di un territorio, sono lavoro, creano competitività, e soprattutto facilitano il turismo.

Senza infrastrutture non c'è futuro.

La mobilità facile è civiltà, è progresso, è crescita, è sinonimo di globalizzazione. Ci si sente stretti in un posto che seppur bellissimo non ti dà la possibilità di viaggiare e percorrere in lungo e largo il Paese, di avere piena dinamicità.

Oltretutto le città sono sempre più congestionate e il tema dell'inquinamento cittadino non può più essere rimandato. Ma una soluzione c'è ed è il trasporto su rotaie, l'alta velocità.

Il Sud ha bisogno di collegamenti ferroviari funzionali e funzionanti.

L'età dei treni è spesso indicata come il problema principale. Al Sud è più urgente intervenire, perché i treni sono più vecchi, con un'età media dei convogli nettamente più alta con 19,2 anni, evidente la differenza rispetto ai 12,4 anni del Nord, ma anche alla media nazionale di 15,4 anni.

Sono i numeri a raccontare i problemi per chi si sposta nelle Regioni del Mezzogiorno. Al Sud storicamente circolano meno treni, ma in questi anni sono diminuiti ancora per i tagli ai regionali e agli intercity. Ogni giorno in tutto il Sud circolano meno treni regionali che nella sola Lombardia.

La qualità dell'offerta di mobilità è fatta dall'intreccio tra mobilità locale, trasporto regionale e treni nazionali. E l'alta velocità vede una sproporzione enorme tra i treni che circolano al Centro-Nord e quelli da Napoli verso il Sud. Numeri analoghi per quanto riguarda i treni a lunga percorrenza. Perché dal 2002 il servizio Intercity si è ridotto sia al Nord che al Sud, ma al Nord l'offerta di treni ad Alta Velocità è cresciuta enormemente, mentre al Sud è molto più limitata e non coinvolge Sicilia e Sardegna. Nel meridione i treni sono più lenti, sia per problemi infrastrutturali sia perché, come visto, circolano treni vecchi e non più adatti alla domanda di mobilità.

La maggior parte delle linee è a binario unico e non elettrificate. Complessivamente in Italia abbiamo 19.389 km di linee ferroviarie e la maggior parte della rete ferroviaria è ancora a binario unico (ben 11mila km, pari al 56,7%). Se si guardano le differenze a livello regionale il Sud risulta ancora svantaggiato con esempi quali la Calabria con 686 km a binario unico su 965, la Basilicata addirittura con soli 18 km di binario doppio, la Sardegna (549 km a binario semplice su 599) e la Sicilia (quasi 1300 km a binario singolo su 1490 km totali di rete).

È dal 2000 che le Regioni hanno la piena responsabilità per quanto riguarda le politiche in materia di servizio ferroviario locale. Sono infatti subentrate allo Stato nel ruolo di interlocutore con i diversi concessionari che operano il servizio regionale e dal 2001 hanno avuto trasferite le

risorse, già destinate al finanziamento del servizio ferroviario locale. Ma il Ministero dovrebbe esercitare un reale controllo sul servizio nelle diverse Regioni, perché a queste vengono trasferite responsabilità e rilevanti risorse pubbliche e devono garantire un servizio di qualità. In campo infrastrutturale occorre che continui e si rafforzi l'impegno da parte di RFI nei confronti delle linee non ad alta velocità e dei progetti di rafforzamento dell'infrastruttura in questi territori e nelle città, in sicurezza e tecnologie per aumentare servizio e ridurre i tempi di percorrenza.

Occorre cambiare le scelte sulle infrastrutture, mettendo da parte una logica che fino ad oggi ha visto prevalere l'attenzione agli investimenti a prescindere da quale obiettivo si ponessero, con la conseguenza che a fare la parte del leone sono stati gli investimenti in strade e autostrade. È una storia purtroppo costante negli anni, infatti dal 2002 al 2017 i finanziamenti statali hanno premiato strade e autostrade.

Anche al Sud un futuro diverso è possibile. L'Unione Europea ha fissato al 2030 i propri obiettivi strategici di riduzione delle emissioni di CO2 e ogni Paese dovrà approvare nel 2019 un Piano per l'energia e il clima in grado di realizzare questo obiettivo con politiche coerenti nei diversi settori, a partire da quello dei trasporti. È in questo scenario temporale che occorre proporre lo sviluppo del trasporto ferroviario al sud.

È una priorità nazionale, politica ed economica, rilanciare il trasporto ferroviario tra le Regioni del Sud; in cui vivono oltre 19 milioni di abitanti, che ogni anno vengono frequentate da milioni di turisti e sono relevantissime le relazioni commerciali ed economiche tra le città. Eppure, muoversi tra Bari e Napoli, tra Reggio Calabria e Taranto, tra Potenza e Lecce in treno è praticamente impossibile. Il problema è anche culturale, perché da sempre si guarda ai trasporti in una logica per cui l'obiettivo è velocizzare i collegamenti verso Roma e Milano. Questa logica infrastrutturale va ribaltata con un progetto che guardi alla mobilità delle persone, che punti al rilancio del trasporto ferroviario al Sud investendo in progetti che permettano di portare anche qui le frecce e di ridurre i tempi di percorrenza tra le città principali e lungo le linee esistenti.

La realtà odierna del Sud dipende da precise scelte di investimento e dall'assenza di un piano per migliorare i collegamenti ferroviari tra le Regioni attraverso un coordinamento dei treni locali ed un potenziamento di Intercity e Freccie. Ma questa realtà si può cambiare come dimostrano progetti di RFI con i quali, investendo anche solo su tecnologia e nuovi treni, si possono ridurre fino a 45 minuti i tempi di percorrenza tra Battipaglia e Potenza, di 30 tra Pescara e Roma, di 30 sulla Palermo-Catania, di 25 sulla Messina-Catania e sulla Siracusa-Gela, di 20 sulla Venafro-Campobasso, di 15 sulla Foggia-Brindisi, sulla Catania-Siracusa e sulla Palermo-Trapani, sulla Cagliari-Sassari e Cagliari-Olbia. Per riuscirci non servono tante risorse, in particolare se le si confronta con quelle previste per le grandi opere, ma una chiara volontà politica.

E le risorse non mancano: nel bilancio dello Stato già esistono le risorse per realizzare un salto di qualità nel servizio ferroviario. Il problema è di indirizzare le rilevanti risorse presenti in maniera differente rispetto ad oggi, ridisegnando con chiari obiettivi le entrate legate ai trasporti oggi presenti (accise, Iva, tariffe autostradali, ecc.) e le voci di spesa (sussidi all'autotrasporto, servizio ferroviario, infrastrutture).

In particolare, per rilanciare il trasporto ferroviario del Sud servono risorse da indirizzare in tre direzioni;

Potenziare il servizio ferroviario regionale, ossia garantire che il numero di treni sulla rete aumenti.

Rilanciare gli investimenti infrastrutturali. L'obiettivo che occorre porsi è di garantire una cifra fissa e piuttosto corposa ogni anno di fondi introdotti con le Leggi di Bilancio per investimenti dello Stato che siano indirizzati ad un programma di ammodernamento e ampliamento ferroviario. Il Ministero delle Infrastrutture dovrebbe coinvolgere aree metropolitane e Regioni nel coordinamento degli interventi, e convogliare risorse europee, fondi BEI, risorse regionali e comunali.

Acquistare nuovi treni per potenziare il servizio regionale e intercity. Per cambiare la situazione del trasporto pendolare occorre aggiungere agli investimenti previsti almeno 600 milioni di

euro all'anno per continuare nel rinnovo del parco circolante regionale, per le metropolitane e tram, per gli Intercity, per le Freccie da introdurre nelle linee al sud.

Le risorse da sempre sono un problema, ma crediamo che possano essere trovate:

Dai sussidi all'autotrasporto che ogni anno compaiono nella Legge di Bilancio e pesano oltre 1,7 miliardi. Queste risorse oggi sono indirizzate ad esoneri di pedaggi, sconti sulle accise e altri rimborsi, ma senza alcun obiettivo di integrazione modale e innovazione capace di ripensare il trasporto merci. Soprattutto sono la ragione per cui oggi è più conveniente trasportare le merci su strada anche quando vi sarebbe la disponibilità di ferrovie veloci e libere. Ridurre queste risorse e indirizzarle ad una maggiore integrazione dell'autotrasporto con il cabotaggio e la ferrovia è una priorità non più rinviabile per il Sud e per l'Italia intera.

Dagli introiti delle autostrade. Queste convenzioni, scritte nell'interesse dei concessionari e con nessun controllo rispetto ad entrate e spese, per cambiare questa situazione, stracciarle o riscriverle in modo da recuperare risorse, garantire investimenti in manutenzione e sicurezza, vietando ogni proroga. Solo la trasparenza porterà credibilità al settore e solo le gare potranno garantire da ora in avanti l'assegnazione delle gestioni e di tutti i lavori.

Dai bilanci delle Regioni, che devono far crescere la spesa nel bilancio per portarla al 5% in modo da prevedere obiettivi più ambiziosi nei Contratti di servizio.

Ma serve programmazione. Infatti, gli investimenti infrastrutturali nel Mezzogiorno che negli anni '70 erano circa la metà di quelli complessivi, negli anni più recenti sono calati a un sesto di quelli nazionali. Questi investimenti devono essere diretti non solo al sistema ferroviario del sud, ma anche al suo sistema di strade e autostrade.

L'infrastrutturazione stradale del Mezzogiorno si caratterizza per una carente dotazione di grandi reti autostradali, in grado, rispetto alle strade regionali e provinciali, di garantire collegamenti più rapidi, non solo tra le regioni dell'area meridionale, ma anche con il resto del Paese e dell'Europa.

Nel 2016 la rete autostradale del Mezzogiorno, secondo i dati Eurostat, si estende per 2.149 Km e rappresenta circa il 31% di quella nazionale. Una lunghezza che, posta in rapporto alla superficie territoriale, presenta una sensibile sotto-dotazione rispetto al Centro-Nord. Nel Mezzogiorno, infatti, per ogni 1.000 Km² di superficie si hanno 18 Km di rete autostradale, a fronte dei 30 del Nord e dei 20 del Centro.

Questo risultato può essere in parte legato a specifiche scelte di politica economica che, anche in fase di programmazione hanno sempre tenuto poco conto dell'importanza delle infrastrutture di collegamento, nell'effettiva realizzazione di tali opere hanno trovato un riscontro molto più modesto.

Dal 1990 ad oggi, la dotazione di rete autostradale nel Mezzogiorno è rimasta sostanzialmente invariata a fronte di aumenti rilevanti negli altri paesi europei. Accanto alla dotazione fisica della rete autostradale, è interessante capire il livello di accessibilità, cioè la facilità nel raggiungere l'infrastruttura.

A questo proposito è stato sviluppato dalla Commissione europea all'interno del più ampio "indice di competitività regionale 2016", il grado di accessibilità autostradale, ovvero il tempo impiegato dalla popolazione presente nelle zone circostanti ad accedere a tale infrastruttura. Su 263 regioni europee esaminate, quelle del Mezzogiorno, ad eccezione della Campania, si posizionano agli ultimi posti della classifica.

Sono inoltre svariate le grandi opere che costellano il mezzogiorno e che potrebbero garantire un importante indotto in termini di occupazione e di ripresa economica e imprenditoriale; il caso più eclatante è quello del Megalotto 3 della Strada Statale Jonica in Calabria, per il quale è stato stanziato 1,335 miliardi. C'è poi l'itinerario Nord-Sud, la statale 117 che attraverso i Nebrodi dovrebbe unire con un collegamento veloce le due coste della Sicilia. In Puglia è fermo il secondo lotto della Maglie-Leuca tra progettazioni, ricorsi delle aziende escluse dalle gare e liti della politica. In Campania il governo punta molto sulla realizzazione dell'alta velocità Napoli Bari, ma vanno a rilento le gare sui lotti Frasso Telesino-Telese, Telese-San Lorenzo Maggiore e Apic Hirpinia, per un importo superiore ai 250 milioni.

Il rilancio degli investimenti pubblici nel Mezzogiorno, necessario per recuperare il ritardo infrastrutturale, rappresenta un elemento centrale per sostenere la crescita.

A partire dal 2016, sono aumentate le risorse pubbliche destinate alle infrastrutture (+72%), in particolar modo per la sicurezza del territorio, delle scuole, della manutenzione delle reti di trasporto e degli investimenti locali.

Una quota rilevante di tali risorse, circa il 60%, pari a 83 miliardi di euro, riguardano il Sud.

È una stima che comprende, tra gli altri, 34,6 miliardi di euro riconducibili alla politica di coesione territoriale, tra l'80% del Fondo Sviluppo e Coesione e 14 miliardi destinati al Sud tra Fondi strutturali europei e Programmi complementari.

Si tratta di una grande opportunità per lo sviluppo del Mezzogiorno che occorre sfruttare per dotare le regioni meridionali di un sistema infrastrutturale efficiente e mettere in sicurezza il territorio contribuendo, attraverso la leva degli investimenti, alla crescita economica.

Altra grande occasione di sviluppo per il Sud sono le reti di trasporto tran-seuropei TEN-T. Fra queste, l'incrocio tra il terzo e l'ottavo corridoio rappresenterà la vera nuova scommessa per uno sviluppo sovraordinato. Nel cuore di questa intersezione si trovano alcune regioni del sud, tra cui la Campania. In questi anni la regione Campania ha elaborato una moltitudine di piani a vari livelli territoriali. Successivamente nelle ipotesi di programmazione di nuove infrastrutture si è tenuto solo parzialmente conto dei fondamentali assi infrastrutturali, primo tra tutti, ad esempio, il raddoppio ferroviario Napoli-Bari, Lecce-Taranto.

Oggi alla luce dell'attuazione definitiva dell'appalto integrato del lotto Apice-Hirpinia, all'interno della TAC Napoli Bari ed in prosecuzione il tratto Hirpinia-Orsara, anch'esso ormai quasi pronto per la gara di appalto, si avverte l'esigenza di puntare in tempi brevi ad uno strumento programmatico agile ed incisivo. Lo stesso deve indirizzare un'agenda per l'azione di governo nazionale e regionale.

Questa rete di collegamento può consentire uno straordinario rilancio di una consistente parte del territorio del Meridione d'Italia.

Ciononostante, come nel resto d'Italia, il problema principale non riguarda la disponibilità delle risorse, ma le difficoltà a trasformarle in cantieri. Difficoltà che nelle regioni del Mezzogiorno, ad eccezione della Calabria, generano performance peggiori rispetto alla media nazionale che sono il risultato soprattutto della fase di progettazione/programmazione.

Le difficoltà a trasformare le risorse in cantieri emergono chiaramente dall'andamento della spesa per investimenti degli enti locali del Mezzogiorno che, analogamente al resto d'Italia, non riescono ad interrompere il trend in atto a partire dal 2008.

Le difficoltà nella realizzazione degli investimenti emergono anche nell'andamento del mercato dei bandi di gara per lavori pubblici nelle regioni del Mezzogiorno. La domanda pubblica, infatti, a partire dal 2009 registra importanti e continue flessioni, ad eccezione del dato positivo del 2014 spiegato dalla necessità di accelerare la spesa dei fondi strutturali europei per la chiusura della programmazione 2007-2013. Nel 2017, in particolare, il livello degli importi posti in gara nelle regioni del Mezzogiorno raggiunge il punto di minimo degli ultimi 15 anni (inferiore ai 5,5 miliardi di euro, a fronte di circa 15 miliardi del triennio 2003-2005).

Tra le ragioni della mancata ripresa degli investimenti degli Enti locali del Mezzogiorno, come nel resto d'Italia, vi sono le procedure eccessivamente complesse e farraginose, le carenze progettuali, la scarsa capacità amministrativa degli stessi enti aggravata dalle difficoltà nell'applicazione delle novità introdotte nel 2016 con il nuovo Codice degli appalti.

Occorre rimuovere gli ostacoli che impediscono la spesa effettiva delle risorse disponibili e, al tempo stesso, dare continuità alle scelte intraprese sostenendo e alimentando le misure, finanziarie e normative, previste. In modo particolare si dovrebbe:

eliminare i passaggi al CIPE successivi all'approvazione, da parte dello stesso, del Documento pluriennale di pianificazione (DPP) o di altri documenti di pianificazione o programmazione;

eliminare le inutili duplicazioni di passaggi decisionali tra i Ministeri;

razionalizzare le attività di controllo della Corte dei Conti, al fine di concentrarne l'azione sulle attività di programmazione iniziale e, successivamente, sull'operato delle amministrazioni;

creare una task force, all'interno del Governo, per il rilancio degli investimenti. Considerata la frammentazione delle competenze, è opportuno attribuire ad un soggetto unico, dotato di autonomia e indipendenza di giudizio e di valutazione, un ruolo di coordinamento e supervisione per facilitare il complesso processo di realizzazione dei programmi e degli interventi infrastrutturali. Tale proposta, è stata fatta propria dal Governo, che l'ha inserita nel Decreto "Genova", attraverso la costituzione di una Cabina di regia "Strategia Italia", presso la Presidenza del Consiglio, per una governance e un monitoraggio a livello politico dei programmi d'investimento infrastrutturale. Bisogna però monitorare il suo corretto funzionamento, garantendole continuità negli anni.

Le reti stradali, però, al Sud devono andare oltre le reti autostradali ed essere progettate anche con riferimento ai nodi produttivi, alla mobilità urbana, alla mobilità turistica per un sistema viario, efficiente ed esteso capillarmente. Un sistema stradale che pensi ai bisogni dell'imprenditore, del lavoratore, del turista, dello studente.

Istruzione, dispersione scolastica e Università

Uno Stato unitario deve preservare l'integrità nazionale con una seria progettualità volta a dare a tutti i suoi cittadini quell'uguaglianza sostanziale prevista dalla nostra Carta Costituzionale. A differenza del modello statunitense non esiste da noi il diritto alla ricerca della felicità ma non per questo lo Stato non deve incoraggiare questi comportamenti rimuovendo ogni ostacolo che impedisce il pieno sviluppo della persona umana. Ostacolo nella ricerca di un lavoro, di un sistema sanitario efficace ed efficiente, di una giustizia uguale per tutti, di una mobilità vera, di un accesso ad Internet diffuso, della salvaguardia dei diritti vecchi e nuovi e di un sistema scolastico che permetta di essere cittadini attivi e consapevoli.

Se non si vuole essere destinati ad una esistenza predeterminata, decisa dall'essere nato in una regione piuttosto che in un'altra bisogna che tutti i territori italiani presentino le medesime condizioni di partenza. Così non è e lo sappiamo bene. L'Italia è il terzo ultimo Paese europeo per

spesa in istruzione in rapporto al Pil. Il Sud deve ripartire anche dai giovani, perché sono il suo futuro. E il futuro merita di essere cresciuto in scuole sicure con un'educazione adeguata.

Su quattro alunni dispersi in Italia, tre sono meridionali, in particolar modo nelle isole il tasso di dispersione si aggira intorno al 20%. E un giovane su tre tra i diciotto e i ventiquattro anni in Campania, Calabria, Sicilia e Sardegna non possiede le competenze di base nella capacità di lettura o di fare semplici calcoli.

Nel Mezzogiorno le scuole pubbliche di ogni grado e livello sono 2.528, i docenti sono 231.051: in sostanza, in ogni istituto scolastico, mediamente, sono impiegati 91 insegnanti. Al Nord, invece, le scuole sono 3.266 e i professori 356.100: risultato, in ogni istituto lavorano circa 109 docenti. Non solo: le classi sono più sovraffollate in Puglia, Campania e Calabria rispetto a Piemonte, Lombardia o Liguria portando a un chiaro impatto su quella che è la qualità dell'insegnamento.

Mentre al Centro e al Nord un bambino su due può frequentare la scuola anche al pomeriggio, al Sud si scende all'11,7%; in questo modo gli alunni trascorrono meno tempo in un contesto educativo e sono meno esposti a stimoli culturali. Questo anche a causa di strutture inadeguate anche solo ad ospitare mense e laboratori pomeridiani.

Per invertire la tendenza bisogna cominciare dalla presenza e accessibilità degli asili nido, prime aggregazioni extra familiari dove il cittadino forma con i coetanei e sotto le regole della convivenza la sua identità. Nell'anno scolastico 2016/17 sono stati censiti sul territorio nazionale 13.147 servizi socio-educativi per l'infanzia. I posti autorizzati al funzionamento sono circa 354mila, pubblici in poco più della metà dei casi.

I posti disponibili coprono il 24% del potenziale bacino di utenza. ancora troppo poco rispetto al parametro del 33% fissato dall'Unione europea per sostenere la conciliazione della vita familiare e lavorativa e promuovere la maggiore partecipazione delle donne al mercato del lavoro. Inoltre, la diffusione dei servizi risulta molto eterogenea sul territorio, con un minimo di posti del 7,6% dei potenziali utenti in Campania.

A livello nazionale il 38,8% degli istituti scolastici necessita di interventi urgenti di manutenzione straordinaria per l'adeguamento alle norme e l'eliminazione dei rischi. Al Sud passiamo al 44,8%. Nelle isole al 70,9%.

In Italia solo per il 29% delle scuole è stata effettuata la verifica di vulnerabilità sismica; fanalino di coda Calabria (solo 2% con verifica), Campania (4%) e Sicilia (7%)

Sul piano dell'accessibilità, a livello nazionale il 29% delle scuole non ha ancora adottato accorgimenti per superare le barriere architettoniche, con punte dell'84% in Calabria, del 51% in Sicilia e del 50% in Campania.

Si contano 2.822 scuole (quasi il 7% del totale) con meno di 30 studenti. In particolare, le stesse si trovano in Calabria (389), Campania (309), Sicilia (308). Il tema della loro rivitalizzazione o, al contrario, del loro accorpamento è strettamente legato alle politiche complessive del ripopolamento e dello sviluppo delle aree interne. Coinvolgere la popolazione locale in questi percorsi decisionali diventa decisivo ed imprescindibile.

Arrivati all'Università la situazione non migliora per chi vuole rimanere a studiare nella propria terra.

A causa della riforma Gelmini – e il decreto ministeriale sul “contingente assunzionale” 2019, che ha assegnato le risorse per il reclutamento di personale alle università italiane secondo i punti organico non ha apportato miglioramenti – il sistema meritocratico delle Università attiva un sistema perverso per cui vengono premiate le Università migliori, ma sempre meno risorse e quindi possibilità di miglioramento vengono date alle Università con problemi strutturali sia di organico che di proposta formativa. Con il risultato che le Università del Sud risultato sempre più arretrate e sempre meno appetibili. Con ovvie ricadute su quello che è il sistema lavoro regionale.

Mobilità e povertà sanitaria

Fondamentale è risolvere anche il sistema sanità al Sud, perché ad oggi, il 13% dei cittadini del Sud rinunciano a curarsi. Se siamo un Paese civile e moderno, non possiamo parlare di mobilità passiva sanitaria. L'art. 3 della Costituzione recita "è compito della Repubblica rimuovere gli ostacoli di ordine economico e sociale, che, limitando di fatto la libertà e l'eguaglianza dei cittadini, impediscono il pieno sviluppo della persona umana". Bisogna essere in grado di garantire ad ogni cittadino, in ogni parte dello Stato, il diritto di curarsi, di accedere alle cure sanitarie.

La mobilità passiva aggredisce la sanità del Sud (per esempio da sola occupa il 65% delle finanze della sanità calabrese). Un paziente se si ricovera fuori regione genera un debito per la stessa. Un conto che il Nord presenta al Sud. E dato che l'Italia da 17 anni si è dotata di un sistema federale per la sanità, ogni Regione, attraverso l'Irpef e l'Irap, cioè le tasse pagate dai lavoratori e dalle aziende, deve riuscire a coprire le spese per curare i propri cittadini.

E naturalmente le regioni del Sud – con meno occupazione e povere di industria – sono entrate subito in affanno e i sistemi sanitari locali sono stati ben presto commissariati. Per rimettersi in sesto, s'è provveduto a chiudere gli ospedali, ridurre i posti letto e bloccare l'assunzione di nuovi medici e infermieri, al punto che in queste regioni il personale è crollato del 15%.

Il disavanzo dei tagli al sistema sanitario del Sud viene pagato con un aumento delle tasse, dell'Irap e dell'Irpef. Infatti, in Calabria, ma anche in altre Regioni come, Molise, Campania, Puglia e Sicilia le aziende pagano più del 3,9% di Irap, non potendo puntare maggiormente sullo sviluppo imprenditoriale. Un circolo vizioso di tassazione tutto italiano che indebolisce sempre di più il Sud. Una parte dell'Italia che è Italia. E quindi, indebolisce l'intero Paese. Un Sud debole, significa un Nord debole.

Sanità, oggi come oggi, significa anche tutela ambientale, tema al centro del dibattito a livello cittadino, provinciale, regionale, nazionale.

Inquinamento e tutela ambientale

I cittadini sono sempre più preoccupati per l'emergenza ambientale: maggiore risonanza si riscontra al Sud (Terra dei fuochi, Taranto, Milazzo e Priolo), ove sono presenti datati e imponenti poli industriali che, offrono occupazione ma senza dubbio hanno modificato il naturale sviluppo degli interi comprensori, nonché delle relative aree Regionali.

In determinati contesti (come nel caso del Golfo di Milazzo), da anni si oscilla tra prospettive di bonifica dei siti dismessi, revisione, ammodernamenti di quelli esistenti e l'installazione di inceneritori di rifiuti o altre tipologie di industrie pesanti inerenti all'ambito petrolchimico di notevole impatto ambientale e con ricadute pesanti sulla popolazione residente. A carattere generico, analizzando gli specifici casi, è riscontrabile come il vero problema sia lo smaltimento dei rifiuti di ogni tipologia e, come il Mezzogiorno, soffra di carenze strutturali e le Regioni non siano dotate di adeguati impianti ad impatto ambientale zero e, al contempo, in grado di dare una nuova vita (ecologica ed energetica) agli scarti: sia di natura civile che industriale.

Gli inceneritori, anche i più moderni, risultano dannosi e inquinanti poiché non esiste a tutt'oggi una tecnologia a zero emissioni. Specialmente gli impianti per la termovalorizzazione alimentati a CSS, in specifici casi, non rispettano neanche un punto della Risoluzione del Parlamento Europeo del 9 luglio 2015.

La Direttiva 2008/98/CE ha proposto un quadro giuridico volto a controllare il ciclo dei rifiuti, dalla produzione allo smaltimento, ponendo l'accento sul recupero e il riciclo e definendo anche le misure di prevenzione da adottare prima che una sostanza, un materiale o un prodotto diventino un rifiuto.

Innumerevoli studi scientifici dimostrano la elevata nocività della combustione dei rifiuti trattati negli impianti di incenerimento, anche laddove dotati delle migliori tecnologie disponibili, sia per i lavoratori, sia per la popolazione residente nelle zone interessate che si riflette sia nell'incrementata incidenza di malattie neoplastiche (soprattutto tumori polmonari, linfomi NH e sarcomi), sia di altro genere (ritardi nello sviluppo sessuale, disturbi dello sviluppo cognitivo in età pediatrica).

Da porre sotto osservazione le varie prospettive: se da una parte si consta un incremento dell'inquinamento sopra e sotto suolo, dall'altra le attività tramite gli inceneritori potrebbero sanare la perdurante crisi economica che colpisce il Sud Italia, al fine di mantenere i livelli occupazionali e favorire un rapido smaltimento di rifiuti, pur se i tempi di smaltimento dell'eccessivo carico rifiuti non sono così longevi e, l'appellarsi ad una politica diversa dall'incenerimento deve attenersi alle normative ed ai contesti Europei. È bene ricordare che non tutti i rifiuti prodotti nel Sud Italia verranno trattati dagli impianti proposti in loco, bensì in altri impianti fuoriporta, comportando maggiori costi di smaltimento agli Enti locali.

Esistono moderne tecnologie e soluzioni di selezione e recupero della materia che possono ridurre in maniera significativa i volumi di rifiuti oggi conferiti in discarica e/o inceneriti, capaci di generare una filiera economica ed occupazionale sostenibile.

Si deve realizzare una rete di monitoraggio ambientale moderna ed efficiente per rilevare costantemente e dettagliatamente la concentrazione degli agenti inquinanti eventualmente presenti nell'ambiente.

Una lotta seria ed efficace contro le microdiscariche abusive e gli abbandoni di rifiuti in strada, nei terreni e nei corpi idrici. Al contempo, una graduale chiusura delle discariche e la bonifica dei siti, da destinare a forme innovative di impianti ecologici.

A tal proposito diventa fondamentale il cosiddetto registro tumori compilato al fine di una maggiore conoscenza della diffusione e dell'incidenza di queste gravi malattie sulla popolazione per prevenire, diagnosticare e curare le stesse.

Le industrie devono rispettare gli obblighi di legge in materia di ambiente, investire pesantemente nel campo della sicurezza e impiegare le migliori tecnologie presenti sul mercato per l'abbattimento delle emissioni in atmosfera.

È importante incentivare la creazione di nuovi impianti di stoccaggio e trattamento dei rifiuti differenziati, creando vere e proprie filiere del riuso e del riciclo in tutto il Meridione, fin ora carenti. Un'attività di forte sensibilizzazione e informazione sulla Raccolta Differenziata e di incentivazione verso gli Enti locali, in particolar modo dal basso, dai Comuni, ponendo come

iniziale obiettivo le convenzioni con i consorzi di filiera per poi gradualmente trovare le migliori soluzioni per un'efficiente raccolta differenziata sui territori, rafforzandola e migliorandola ove già è attiva nonostante ancora faticosi a decollare, mirando al raggiungimento e al superamento del 65% (reale) di raccolta differenziata, traguardo dettato dalla Comunità Europea entro il 2020 come punto di partenza

La politica deve intervenire progettando un razionale piano di risanamento e di bonifica attraverso cui è auspicabile un rilancio del territorio verso un'occupazione sostenibile ma che al contempo garantisca ai lavoratori diretti e dell'indotto il mantenimento del loro impiego.

Rilancio economico ed imprenditoriale

Il rilancio del territorio è possibile anche se si punta ad un sistema economico ed imprenditoriale forte.

Le imprese sono l'elemento portante del sistema economico moderno, svolgendo diverse funzioni all'interno della società: oltre alla produzione di beni e servizi, eroga redditi alle famiglie ed è fattore propulsore dell'innovazione tecnologica.

Dagli ultimi dati Istat, inerenti a Marzo 2017, si rileva che sul territorio Italiano nel 2015 le imprese sono 4 milioni e 338 mila, che danno origine a 4 milioni e 696 mila unità locali, per un totale di 16 milioni 290 mila addetti dove il maggior numero di imprese e unità locali (quasi il 79 per cento) è impiegato nei servizi, cui corrisponde quasi il 68 per cento di addetti.

Basandoci sugli stessi dati inerenti, il valore aggiunto di ripartizione geografica mostra che più di un terzo (37,8%) è prodotto nelle regioni nord-occidentali e il 25% in quelle nord-orientali.

Complessivamente quindi il 63% del valore aggiunto nazionale è prodotto al Nord mentre la restante quota viene prodotta per il restante 20,5 per cento dal Centro e per il 16,5 per cento dalle regioni del Mezzogiorno. Differenze territoriali emergono anche nella quota di investimenti per addetto, che fa registrare nelle regioni del centro Italia un valore più elevato rispetto alle regioni settentrionali: 6,8 mila euro al Centro, 5,5 mila euro al Nord e 4,2 mila euro al mezzogiorno.

Fare impresa oggi, soprattutto al Sud, non è facile e la montagna più insormontabile è la burocrazia; troppe le mancanze procedurali ed eccessivo il tempo necessario a finalizzare atti volti alla costituzione o alla regolarizzazione di un'impresa.

Riteniamo fondamentale maggiore flessibilità e supporto in fase di adeguamento normativo durante l'avvio di un'attività economica così da incentivare tutti coloro che vogliono impegnarsi a creare impresa.

Allo stesso modo per le imprese già attive, bisogna avere il coraggio di andare oltre i sussidi, evitando di disperdere somme economiche senza garanzie del raggiungimento di determinati obiettivi.

Il settore delle bioeconomie

Un settore in cui il Mezzogiorno può fare la differenza è il settore delle bioeconomie. Nell'ultimo Rapporto Svimez sull'economia del Mezzogiorno, si mette nero su bianco che la bioeconomia delle regioni meridionali italiane dovrebbe valere tra 50 e 60 miliardi di euro, con una forte crescita di imprese biotech, pari al 61,1% rispetto al 34,5% su scala nazionale e una significativa crescita delle fonti energetiche rinnovabili. E su quest'ultime si dovrebbe fortemente puntare, in particolare sull'energia solare. In Italia si conta circa un milione di impianti secondo i dati di Legambiente; ci troviamo quindi di fronte ad un percorso ormai in atto di innovazione radicale e di consumo critico delle risorse.

L'energia rinnovabile è sì un'opportunità, ma al Sud, anche un rischio. Chi ha compreso l'enorme valore delle fonti rinnovabili, sono le mafie, che le utilizza come canale per ripulire il denaro sporco, provento di mercati illeciti.

Da uno studio dell'Europol è emerso uno scenario in cui le cosiddette ecomafie vedono nel campo energetico la possibilità di investimenti sicuri e a lungo termine. Speculazione e riciclaggio di denaro, infiltrazione nelle società con acquisto di pacchetti azionari, smaltimento dei rifiuti (compresi quelle nucleari). Una prospettiva a dir poco inquietante, ormai costume del

nostro Paese, prima nel settore dello smaltimento illecito dei rifiuti e, ultimamente, nel settore dell'energia, a partire da alcune grandi speculazioni che sono avvenute nel campo dell'eolico. Bisogna affrontare questa situazione, non si può più vivere all'ombra di mafie che utilizzano opere pubbliche ed investimenti in un settore come l'energia rinnovabile per i loro traffici illeciti e che lucrano sul futuro del mezzogiorno e dell'Italia tutta.

L'assenza dello Stato

Il Sud, però, non può farcela da solo. La presenza statale nel Sud Italia è uno dei punti cruciali per lo sviluppo del Sud stesso. La mancanza di una forte azione dello Stato che creasse posti di lavoro e li gestisse in maniera tale da proporsi come principale interlocutore per la popolazione è stata ed è una delle cause principali della forza delle organizzazioni criminali e dei problemi economici del Mezzogiorno. Il Meridione è infatti uno dei luoghi in cui la teoria che vede lo Stato investire e il privato gestire ha mostrato le sue falle più grandi: questo sistema di appalti pubblici ha permesso alle organizzazioni criminali di arricchirsi in maniera enorme e di ottenere spesso la complicità, se non il supporto, della popolazione locale senza che questa beneficiasse effettivamente dei lavori commissionati dallo Stato un esempio su tutti può essere il Polo Siderurgico di Gioia Tauro. Inoltre, troppo spesso l'iniezione di capitali nel Sud Italia ha semplicemente portato a un arricchimento delle organizzazioni criminali e dei privati a essa connessa invece di dare il via a quello sviluppo economico che le opere pubbliche dovrebbero dare secondo il moltiplicatore keynesiano.

Lo Stato ha dunque oggi il dovere in un periodo in cui la situazione meridionale è sempre più simile a una bomba sociale con un tasso di occupazione al 43% e una disoccupazione giovanile al 51% (dati studio Confindustria) di prendere le redini dell'economia locale con un massiccio intervento che ne rivitalizzi l'economia. Crediamo che in quest'ambito il coinvolgimento sempre maggiore di Cassa Depositi e Prestiti (Cdp) e l'allargamento del raggio di azione della Banca del Mezzogiorno possano dare un apporto notevole. Ma oltre all'iniezione di capitali crediamo sia di

vitale importanza che lo Stato svolga anche un ruolo attivo nella costruzione delle opere di pubblica utilità senza affidarle a un privato, che troppo spesso, in queste regioni, risulta essere colluso con organizzazioni criminali. Ci rendiamo ovviamente conto delle difficoltà anche alla luce della filosofia liberista dell'Unione Europea nell'attuare un progetto di questo tipo ma riteniamo che l'intervento dello Stato nella parte realizzativa delle opere sia una soluzione da perseguire col duplice fine di creare lavoro e di essere sicuro che esso sia gestito nel modo corretto. Crediamo che la situazione attuale del Meridione sia dunque tale per presentarsi in Europa e nel Parlamento Italiano con un programma che preveda un forte intervento statale anche nella realizzazione delle opere. A tal fine riteniamo l'ampliamento delle funzioni della già citata Cdp uno strumento potenzialmente funzionale.

L'obiettivo finale deve essere quello di riportare al centro della vita del Sud Italia il pubblico così da far mancare alle organizzazioni criminali il terreno su cui sono prosperate: la difficile situazione economica e il senso di abbandono da parte dello Stato.

Come ripartire

Alla fine, lo Stato al Sud deve entrare nella quotidianità delle famiglie meridionali. questo è l'unico modo per comprendere davvero come restituire loro la speranza che un futuro esista. Confrontandosi con cittadini, famiglie di diverse estrazioni sociali e categorie, si riscontrerebbe quindi la mortificazione di chi si arrangia a lavorare in nero, senza orari e giornate libere, tentando di accedere, contestualmente, ad ogni genere di ammortizzatore sociale per tirare avanti dignitosamente, ma anche la difficoltà della piccola impresa che non riesce a garantire i 12 mesi di contratto ad operai e dipendenti. Ci si troverebbe, inoltre, davanti a tanti, tantissimi giovani che, appena maggiorenni, hanno abbandonato la scuola prima del diploma superiore perché tanto il lavoro è una chimera, ma anche a giovani studenti universitari e laureati che non sanno cosa sarà di loro e tentano in maniera confusa, ma rassegnata, di trovare una qualsiasi strada da seguire. Si avrebbe anche la possibilità di conoscere famiglie la cui vita cambia alla notizia della malattia di un suo componente perché è opinione diffusa che bisogna andare da

Roma in su per poter avere una speranza in più di sopravvivere, nonostante le eccellenze presenti in alcune realtà, e ci vogliono risorse economiche importanti per affrontare una dura battaglia. Non ultimi, si incontrerebbero anche tantissimi amministratori che offrono la propria passione ed il proprio impegno giornaliero al proprio paese, alla propria città, pur nella continua mortificazione di chi è stato abbandonato da chi, lo Stato, avrebbe dovuto rappresentare una guida e che non riescono più a dare le giuste risposte ai cittadini che hanno dato loro fiducia. lo Stato deve partire dalle cose semplici, garantendo i servizi essenziali, abbandonando il folle sistema per il quale si premiano le realtà di eccellenza e si abbandonano a se stesse quelle in maggior difficoltà, ed individuare le potenzialità che il Sud nasconde in sé. Lo stato insomma, deve fare lo Stato, e glielo chiede anche l'Europa.

Conclusion

Recentemente la Commissione UE ha rilevato che gli investimenti al Sud non hanno rispettato gli accordi presi. Una variazione minima di solo lo 0,07% del PIL, ma che equivale al 20% in meno di risorse programmate per il mezzogiorno. La Commissione chiede quindi un'inversione radicale per garantire i livelli di investimento al Sud per non violare la regola UE dell'addizionalità che potrebbe portare la Commissione stessa a prevedere un taglio dei fondi strutturali. Un aumento degli investimenti al Sud significa un aumento degli investimenti per l'Italia. Lo chiede l'Europa. Lo chiede l'Italia. Lo Chiede il Sud. Lo chiediamo Noi.