



Pnrr, sud e Mediterraneo: qualcosa è cambiato, ora la sfida è l'attuazione

INFRASTRUTTURE E MEZZOGIORNO. LA BOZZA DEL PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA SPIEGATA DAL VICEPRESIDENTE DI CONFINDUSTRIA

Al direttore - **Confindustria** è rimasta a lungo in attesa del Piano nazionale di ripresa e resilienza (Pnrr) del governo, chiedendo, ripetutamente e invano, che il percorso di formazione fosse accompagnato da un confronto serio, approfondito e sistematico con tutti gli attori economici e sociali, per verificarne i contenuti e la loro fattibilità e per massimizzarne gli impatti, convinta che le misure economiche, mai come in questo momento di grandi e coraggiose scelte strategiche, camminino soprattutto sulle gambe di imprese e lavoratori.

E tra gli impatti perseguiti dall'Ue, sul quale declinare l'ingente ammontare di risorse a disposizione dell'Italia, quello sulla coesione economica, sociale e territoriale è il più rilevante per il nostro paese. Il concetto di coesione per le imprese, ma anche per tutti gli attori sociali, è ampio e inclusivo, perché fondato innanzitutto sulla coesione interna all'Ue, ma nella convinzione che la ripresa e la competitività del nostro paese hanno bisogno e devono basarsi sulla coesione tra nord e sud, nel colmare gli ingenti e accresciuti divari tra le due aree e al loro interno. Ora finalmente, sullo schema di Pnrr presentato in Consiglio dei ministri, dovrebbe partire un ampio confronto, in Parlamento e con tutte le parti sociali. Meglio tardi che mai, è il caso di dire, ma va aggiunto che si è persa l'occasione di valorizzare il contributo del partenariato socio-economico, che per mesi ha comunque lavorato per definire strategie, individuare interventi e progettarli anche nel dettaglio.

Anche la nostra rappresentanza territoriale non è rimasta passivamente in attesa, ma ha svolto una ricognizione molto approfondita, partendo dalle analisi e dalle proposte di **Confindustria** avanzate al governo, alle istituzioni e al dibattito pubblico con il volume *Il Coraggio del Futuro: Italia 2030 - 2050*.

Ciò che ne emerge è la richiesta di una maggiore attenzione alla specificità territoriale, ma nell'ambito di politiche, strumenti e progetti che sappiano declinare congiun-

tamente sostenibilità, digitalizzazione, innovazione e coesione sociale ed economica, attraverso infrastrutture, efficienza della Pa, riduzione delle emissioni ed economia circolare, investimenti nella produzione, nell'innovazione, sul capitale umano e nei servizi sanitari. Dalle proposte delle Confindustrie regionali sono state elaborate una sintesi complessiva e una proposta specifica sugli obiettivi di coesione interna da parte delle otto Confindustrie regionali del Mezzogiorno, *Costruire il Mediterraneo*, un piano di sviluppo incentrato sulla messa in rete dei porti e delle zone economiche speciali del Mezzogiorno, delle isole e dell'Italia centrale per l'attrazione di nuovi investi-

menti e nuove tecnologie, per dotare di infrastrutture materiali e immateriali un futuro di mobilità *smart* e *green*, congruente con i grandi corridoi europei. Nell'ultima bozza del Pnrr ritroviamo ampiamente le nostre indicazioni strategiche, tematiche e, in parte, progettuali espresse da **Confindustria**, ma i giudizi non possono che essere ancora parziali e provvisori, in attesa dei contenuti specifici di intervento e dell'auspicato confronto col governo. Rispetto alle bozze precedenti, in quest'ultima potrebbero esserci dei cambiamenti apprezzabili nella prospettiva della coesione territoriale e soprattutto del Mezzogiorno, ma non ancora del tutto soddisfacenti o comunque da chiarire.

Il riferimento è proprio al tema delle infrastrutture e della logistica, che nelle bozze precedenti esprimeva una visione secondo la quale la vocazione del sud fosse quella di spostare più rapidamente le persone in treno oppure accogliere turisti sulle navi da crociera, riservando al nord la missione di piattaforma logistica europea. Una prospettiva inverosimile, rispetto alla forte valorizzazione dei porti mediterranei concorrenti, e una rinuncia alla nostra straordinaria posizione strategica nel Mediterraneo, fuori da una logica di sistema paese. Il cambiamento di questa ultima bozza di Pnrr, per ora intuibile e tutto da verificare, sta nell'impiego delle risorse del Fondo sviluppo e

coesione per 20 miliardi di euro, destinati *ex lege* per l'80 per cento al Mezzogiorno. Il loro impiego è per nuovi progetti infrastrutturali in diverse missioni e componenti del Pnrr, in particolare riguardanti la rete ferroviaria veloce e la portualità integrata, da cui potrebbero emergere segnali concreti di attenzione a un progetto strategico di sviluppo del Mezzogiorno, come quello delineato nella nostra proposta *Costruire il Mediterraneo*.

Sarebbero segnali importanti per la sfida più significativa del Pnrr in questa sua ultima versione, che affida proprio agli investimenti infrastrutturali per la coesione e il Mezzogiorno il compito di aumentarne le risorse complessive, l'impatto macroeconomico e, auspicabilmente, la produttività totale di lungo periodo dell'intero paese. Una sfida che passa necessariamente da significative riforme strutturali del funzionamento della Pa, dall'adozione di procedure speciali per l'attuazione degli investimenti e da un rafforzamento della *governance* dei processi amministrativi e realizzativi; altri e determinanti temi sui quali siamo in attesa di indicazioni più precise e rassicuranti, per il Mezzogiorno e per il paese.

Vito Grassi

vicepresidente di **Confindustria** e presidente del Consiglio delle Rappresentanze regionali e per le Politiche di Coesione territoriale

Il cambiamento, per ora intuibile e tutto da verificare, sta nell'impiego delle risorse del Fondo sviluppo e coesione per 20 miliardi di euro, destinati ex lege per l'80 per cento al Mezzogiorno. Il loro impiego è per nuovi progetti infrastrutturali riguardanti la rete ferroviaria veloce e la portualità integrata



Peso: 20%