

INSIEME PER LO SVILUPPO
LE PRIORITA' PER IL MEZZOGIORNO

I PRESIDENTI DELLE OTTO REGIONI DEL MEZZOGIORNO

ABRUZZO
BASILICATA
CALABRIA
CAMPANIA
MOLISE
PUGLIA
SARDEGNA
SICILIA

IL PRESIDENTE DI CONFINDUSTRIA

I SEGRETARI GENERALI DI CGIL CISL UIL

INCONTRANO LA STAMPA

ROMA – CNEL SALA DEL PARLAMENTINO 11 LUGLIO ORE 11,30

PREMESSA

Per tutti noi il Sud rappresenta una priorità della politica economica nazionale. Rappresenta un'opportunità, una potenzialità, un serbatoio di crescita di cui può beneficiare l'intero paese. Noi chiediamo che per il nuovo Governo il Sud rappresenti una priorità, un'opportunità, una potenzialità dell'Italia intera. Proponiamo, pertanto, che si apra subito un confronto tra le parti sociali, le Regioni e il Governo centrale per tracciare le linee guida di una strategia di crescita del paese, che parta dall'obiettivo della riduzione dei divari tra centro-Nord e Sud.

Delineare di comune accordo questa strategia è un'assoluta necessità.

Dopo alcuni anni in cui l'economia del Mezzogiorno era cresciuta a ritmi superiori alla media nazionale (anche se all'interno di una crescita bassissima del PIL) oggi si registra un ritorno all'indietro nella crescita del PIL, dell'occupazione e nella riduzione dei divari territoriali. Ma se il Sud arretra, non cresce l'intero paese. E' a noi tutti chiaro che solo tassi di crescita stabili nel tempo dell'economia meridionale possono dare stabilità e certezza di crescita all'insieme dell'economia italiana. Il PIL nazionale non ha possibilità di significativi balzi in avanti se il Sud non partecipa pienamente alla produzione della ricchezza nazionale. Dunque, più che atti di solidarietà chiediamo atti di coraggio e lungimiranza nell'investire sul Sud come condizione della crescita generale dell'intera nazione. Noi non puntiamo a colmare i divari di benessere tra le due parti dell'Italia, ma ad aggredire le cause dei divari di crescita, solo affrontando i quali il benessere potrà essere diffuso e non precario.

La proposta che oggi illustriamo è un primo nostro contributo alla fase politica che si è aperta con il nuovo Governo. Lo facciamo in coerenza con il Patto per il Mezzogiorno che le parti sociali sottoscrissero nel 2004, e degli Stati generali del Mezzogiorno tenutisi a Reggio Calabria nel dicembre 2005. Sappiamo che le quattro proposte di seguito elencate hanno un costo. Proponiamo, per finanziarle, un piano di azione di 8 miliardi di euro l'anno, nell'ambito delle risorse già ampiamente disponibili, grazie ai fondi strutturali europei, ai fondi per le aree sottoutilizzate (FAS) e a risorse ordinarie che chiediamo al Governo di aggiungere. Una parte significativa di queste risorse verrà dal recupero dell'evasione fiscale e dal contrasto dell'economia sommersa. In tal senso dichiariamo di essere pronti a fare la nostra parte per reperire ulteriori risorse destinate agli investimenti. La battaglia contro l'evasione fiscale la facciamo nostra e ci dichiariamo pienamente disponibili a sostenere tutte le misure che l'esecutivo vorrà adottare per la lotta al lavoro sommerso, così da recuperare gettito e legalità. Proponiamo di recuperare con apposite norme nazionali e regionali (concertate con le parti sociali) una quota significativa delle risorse necessarie a finanziare questo programma strategico per il Sud.

Contrastare l'economia sommersa è, dunque, la premessa per aumentare il livello di democrazia e cittadinanza, per qualificare il sistema produttivo, per rendere più moderno e giusto il sistema fiscale e quindi più equilibrato il sistema di protezione sociale e trasparente il mercato, per combattere l'illegalità diffusa.

Lo sviluppo del Mezzogiorno non dipende solo dal Mezzogiorno, ma la parte di responsabilità che ci compete ce l'assumiamo pienamente.

UNA FISCALITA' DI VANTAGGIO NEL MEZZOGIORNO

le Regioni del Mezzogiorno, Confindustria e CGIL CISL UIL intendono riprendere la riflessione già avviata con il Progetto Mezzogiorno e riproporre l'importanza di una fiscalità differenziata per la promozione dello sviluppo del Sud.

Il cambiamento di scenario internazionale e l'allargamento dell'Unione, in presenza di permanenti divari strutturali, costituiscono fatti nuovi che modificano le condizioni competitive con cui si confrontano le regioni meridionali: Regioni e parti economiche e sociali, concordemente, ritengono che il Governo debba riaprire il confronto su questo tema con la Commissione Europea, e sono pronte a supportarne l'azione, formulando proprie proposte operative e sostenendo le ragioni di tale intervento in tutte le sedi, nazionali e comunitarie.

Ritengono che un intervento di natura fiscale debba poter disporre di una durata congrua, tale da rendere evidente il vantaggio per le regioni meridionali e propongono in tal senso di immaginare un "vantaggio" pari a tutto il ciclo 2007-2013 dei fondi strutturali.

Alla copertura della fiscalità differenziata potrebbero concorrere anche il contrasto al lavoro irregolare e sommerso e il recupero delle somme sottratte alla collettività mediante l'evasione fiscale, destinandole in via prioritaria alla zona in cui sono state raccolte.

Regioni e parti economiche e sociali ritengono che la leva fiscale, se opportunamente ancorata al rispetto delle norme sul Trattato¹ e al perseguimento di finalità occupazionali e di riequilibrio territoriali, rappresenta uno degli strumenti più efficaci per promuovere finalità di sviluppo e di attrazione degli investimenti. In questo senso si è espresso anche il Parlamento Europeo, che nella risoluzione del 14 febbraio 2006, ha sostenuto che:

“introduzione di condizioni fiscali vantaggiose per periodi transitori non superiori a 5 anni (possa essere) funzionale ad un approccio più efficiente alla concessione di aiuti regionali.”

¹ Una riduzione d'imposta generale per le imprese del Mezzogiorno rientra, infatti, nella categoria degli aiuti di Stato "al funzionamento", vietati in linea di principio dalla disciplina comunitaria. In via eccezionale, un aiuto al funzionamento può essere ammesso:

- solo nelle aree di cui all'articolo 87.3.a del Trattato
- a condizione che sia limitato nel tempo e decrescente;
- a condizione che sia giustificato in funzione del contributo allo sviluppo regionale e della sua natura, e di livello proporzionale agli svantaggi che intende compensare

Anche gli aiuti di Stato a finalità regionale (sia di natura finanziaria, sia fiscale), possono determinare distorsioni nella concorrenza e per questo, in linea di principio, sono incompatibili (ex art. 87 Tratt.). Tuttavia, detti aiuti possono essere ritenuti compatibili quando non sono indirizzati ad esclusivo vantaggio di interessi particolari, ma sono diretti al soddisfacimento di interessi generali ritenuti superiori e rilevanti già in seno alla comunità (Reg. di esenzione per categoria: aiuti a: occupazione, formazione, PMI e de minimis).

Nel caso di aiuti regionali destinate a determinate aree geografiche in ragione del mancato sviluppo economico o il basso livello di occupazione o tenore di vita, il giudizio di compatibilità della Commissione europea si è incentrato, in particolare, sul grado di efficacia dei benefici rispetto al soddisfacimento dell'interesse generale della coesione economica e sociale dell'Unione. Secondo questa interpretazione, l'aiuto per essere giudicato lecito e compatibile,

- deve essere *proporzionato* rispetto al fine che intende raggiungere
- *decrescente nel tempo*
- *capace di produrre effetti duraturi anche dopo la sua cessazione.*

In questo contesto sarà inoltre necessario prevedere meccanismi di compensazione per le 4 regioni del mezzogiorno che non saranno più ricomprese nelle previsioni dell'art.87.3.a e beneficeranno delle deroghe di cui all'art.87.3.c.

Alcune proposte:

Si deve tenere conto che a partire dal 2007 si avvieranno contestualmente il nuovo ciclo di programmazione 2007-2013 con l'unificazione programmatica degli interventi cofinanziati dai Fondi strutturali e della politica nazionale per le aree sotto-utilizzate, ed entrerà in vigore la nuova disciplina comunitaria sugli aiuti di Stato a finalità regionale.

La richiesta di fiscalità differenziata dovrebbe perciò essere accompagnata dalla predisposizione di un programma di riordino degli aiuti² elaborato dalle autorità sia nazionali sia regionali, che tenda alla promozione degli obiettivi perseguiti dall'Unione Europea ed in particolare, della coesione socioeconomica: nell'ambito di tale programma, andrebbe effettuata la quantificazione dei divari, l'indicazione degli interventi necessari a compensarli e del tempo necessario per farlo³, nonché l'individuazione dell'intervento compensativo da introdurre in maniera proporzionale e degressiva.

Per dare consistenza a questa azione, Regioni meridionali e parti economiche e sociali individuano alcune proposte attraverso cui una fiscalità differenziata potrebbe essere introdotta in favore dei territori meridionali, chiedendo l'apertura di un tavolo con il Governo per decidere insieme la modalità o le modalità operative da utilizzare.

In particolare, Regioni meridionali, Confindustria e CGIL CISL UIL propongono:

a) Rafforzamento nelle Regioni meridionali delle misure fiscali in via di adozione a livello nazionale

Tenendo conto delle diverse posizioni presenti nell'ampio dibattito in corso sulla riduzione del cuneo fiscale (riduzione generalizzata, riduzione selettiva, promozione di specifici obiettivi occupazionali come la stabilizzazione, promozione della contrattazione ecc), le parti ritengono che qualunque decisione venga presa, essa possa assumere caratteristiche rafforzate nel Mezzogiorno, creando un vantaggio a favore delle regioni meridionali da riassorbire nell'ambito del ciclo di

² In cui potrebbero trovare posto interventi di incentivazione selettivi che utilizzano la leva fiscale, come un credito d'imposta per gli investimenti rafforzato e rinnovato in favore della ricerca e dell'innovazione, per la promozione della crescita dimensionale delle imprese, per promuovere interventi a finalità ambientale in favore delle imprese più virtuose.

³ Che dovrebbero costituire il principale ambito di intervento della prossima programmazione dei Fondi strutturali

programmazione 2007-2013. In ogni caso, la misura dovrebbe attuarsi senza pregiudizio per le prestazioni previdenziali ed assistenziali dei lavoratori interessati. Inoltre, occorrerà tenere conto delle eventuali necessarie compensazioni fiscali per le Regioni a Statuto speciale.

b) Riduzione di aliquote di tassazione, per le imprese operanti nei territori dove è minore il valore dei servizi pubblici erogati rispetto a quello di altre aree del Paese

Il minor valore dei servizi pubblici erogati nelle regioni meno sviluppate di uno stesso Stato, come nel caso del Mezzogiorno, genera elevate e misurabili diseconomie, che potrebbero essere compensate da una fiscalità differenziata a livello regionale, senza per questo violare i principi della concorrenza.

Gli imprenditori sono infatti incentivati a localizzare le proprie imprese in determinati territori solo se in essi esiste un “residuo fiscale”, cioè una differenza (positiva) tra il valore dei servizi pubblici di cui l’impresa gode dove si localizza e il valore delle imposte e tasse che essa dovrà pagare in relazione alla redditività attesa dell’investimento.

Le aliquote di tassazione potrebbero pertanto essere diminuite di un valore corrispondente al minore valore dei servizi pubblici erogati.

La proposta andrebbe, tuttavia, accompagnata dalla quantificazione di tali maggiori costi, tenendo conto che in precedenti occasioni, la Commissione ha respinto richieste di fiscalità agevolata, anche avanzate dall’Italia, proprio a causa di una insufficiente motivazione degli extra costi per le imprese⁴; la proposta andrebbe inoltre strettamente legata al conseguimento di obiettivi di miglioramento del “contesto”, cioè in maniera degressiva ed in misura proporzionale all’azione di riduzione dei divari strutturali.

c) Misure fiscali specifiche concernenti particolari zone geografiche in cui si attuino politiche di sviluppo.

⁴ Ultimo in senso temporale il caso della riduzione IRAP in Sicilia

Mutuando dall'esperienza francese delle Zone Franche Urbane, già approvate dalla Commissione Europea⁵, i caratteri delle agevolazioni ritenute compatibili dalle autorità comunitarie, si potrebbero prospettare ipotesi di agevolazioni fiscali per l'insediamento di imprese in ambito urbano nel Mezzogiorno, circoscrivendo nel tempo la fruizione dei benefici (decorrenza e durata decrescente delle esenzioni), delimitando i soggetti beneficiari (PMI), i siti ove istituire dette zone (le aree urbane sensibili) ed i vantaggi fiscali collegati all'insediamento di nuove imprese (esenzioni da oneri sociali ed imposte sugli utili, e/o esenzioni tributi locali)⁶. Al fine di rafforzare la qualità degli interventi in dette aree, un apposita sede di concertazione tra amministrazioni locali e rappresentanze delle imprese e dei lavoratori potrebbe accompagnare l'azione di tali agevolazioni, unitamente ad un rafforzamento degli interventi per contrastare eventuali tentativi di infiltrazione della criminalità organizzata.

d) Utilizzo della leva fiscale nell'ambito dei futuri regolamenti sui regimi di aiuto

Nei nuovi orientamenti sugli Aiuti di Stato a finalità regionale è stata introdotta una nuova forma di aiuto per promuovere la costituzione di nuove imprese e per sostenere la fase di start up delle piccole imprese nelle aree assistite. La Commissione potrà così approvare regimi che prevedono aiuti fino ad un totale di 2 milioni di € per le nuove piccole imprese che si insediano nelle regioni ammissibili alla deroga 87.3.a e fino a 1 milione di € a impresa per quelle che si insediano nelle zone ammissibili alla deroga 87.3.c. Con tali gradazioni, la misura si applicherebbe a tutte e 8 le Regioni del Sud.

Le spese possono non essere legate ad investimenti: ad esempio, può trattarsi di spese per il personale, ammortamenti, interessi passivi, energia, acqua, imposte escluse l'Iva.

e) Individuazione parametri favorevoli ai territori meridionali nella sperimentazione di una tassazione concordataria di distretto (Legge Finanziaria 2006)

⁵ Cfr. Decisioni della Commissione del 16.12.2003, 23 aprile 2006 e del 22.6.2006. A tale proposito, va precisato che, nell'esperienza francese, si tratta di un intervento con specifiche finalità di carattere sociale in ambito urbano, attuate tramite la promozione di investimenti privati, che differisce quindi radicalmente dalle ipotesi di porto franco o zona economica speciale a cui, talvolta, si fa riferimento nel dibattito pubblico sulla attrazione degli investimenti, ipotesi peraltro di difficile sostenibilità in ambito comunitario.

⁶ Graduata nelle sue forme, e fatto salvo il rispetto dei contratti di lavoro, tale misura si applicherebbe in tutte le 8 regioni del Mezzogiorno.

Utilizzando l'opportunità offerta dalla legge finanziaria 2006, che consente alle imprese appartenenti ai distretti produttivi di optare per una tassazione di gruppo, si potrebbero utilizzare parametri oggettivi che tengano conto delle diseconomie dei territori meridionali per determinare livelli di tassazione differenziati, a vantaggio del Mezzogiorno. Per tale motivo, è opportuno che almeno un distretto produttivo del Mezzogiorno venga inserito nella sperimentazione di tale misura, nel momento in cui essa verrà ufficialmente adottata.

UN NUOVO SISTEMA DEI TRASPORTI E DELLE INFRASTRUTTURE DEL MEZZOGIORNO

1. Premessa

Un intervento strutturale sul sistema dei trasporti nel sud d'Italia non è più rinviabile. Non è più accettabile che per i trasporti meridionali si utilizzino quasi esclusivamente risorse comunitarie mentre è progressivamente calata la spesa ordinaria. Anche il sud deve poter utilizzare pienamente risorse ordinarie dello Stato se vuole rendere utili e strategiche quelle straordinarie. La mancanza di risorse aggiuntive, e il basso livello di investimenti pubblici e privati, hanno rappresentato un danno per il sistema meridionale dei trasporti. La crisi finanziaria dei principali operatori del settore non può impedire un deciso intervento di rilancio del sistema dei trasporti meridionale.

I cittadini e le imprese del Mezzogiorno si confrontano tutti i giorni con servizi di trasporto insufficienti ed inadeguati e con una rete di infrastrutture satura e carente sia da un punto di vista quantitativo che qualitativo. Dall'analisi della quantità e della qualità degli investimenti infrastrutturali realizzati negli ultimi anni nel nostro Paese, si evince, inoltre, che nelle aree del Mezzogiorno non solo si investe in infrastrutture di trasporto meno di quanto si dovrebbe ma si investe anche male, con un numero di progetti eccessivo in relazione alle limitate disponibilità finanziarie e con tempi di completamento delle opere inaccettabili. La carenza dei servizi di trasporto e di logistica, la condizione d'insularità di diversi territori meridionali, la scarsa dotazione infrastrutturale, gli investimenti insufficienti e la bassa capacità di spesa rappresentano, di sicuro, alcuni dei principali ostacoli strutturali alla crescita economica dell'area oltre a produrre effetti negativi sul fronte dei costi del trasporto, dell'impatto ambientale, dell'incidentalità, della vivibilità e della stessa percezione del Mezzogiorno come spazio sociale ed economico comune. Una maggiore qualità dei servizi di trasporto ed il recupero del divario infrastrutturale del Mezzogiorno nonché l'integrazione con servizi avanzati come le telecomunicazioni, sono una pre-condizione essenziale per lo sviluppo economico dell'area, con ricadute positive per l'intero Paese, soprattutto nel mutato scenario internazionale che fa prevedere una significativa crescita del ruolo del Mediterraneo nei prossimi decenni. Su questo tema finora è mancata una pianificazione ed una programmazione unitaria che consentissero di realizzare l'integrazione delle reti e dei servizi. Per un nuovo corso della questione meridionale dei trasporti è, allora, indispensabile che si progetti un intervento strutturale, unitario e condiviso dalle forze politiche, imprenditoriali, economiche e sociali del Paese che copra il medio-lungo periodo (10-20 anni), con un approccio strategico

integrato nella pianificazione delle infrastrutture e dei servizi. Importante in tal senso sono i documenti sottoscritti il 2 novembre 2004 tra le organizzazioni sindacali e 14 organizzazioni imprenditoriali (Progetto mezzogiorno) e il 2 febbraio 2006 dai Presidenti delle otto Regioni del Mezzogiorno (Proposte per un nuovo sistema dei trasporti e delle infrastrutture del mezzogiorno), in cui si propongono una serie di strategie integrate e multimodali sulle infrastrutture ed anche sui servizi, nonché sugli aspetti normativi, gestionali e tecnologici al fine di costruire “un nuovo sistema della mobilità e della logistica” nel Mezzogiorno d’Italia, integrato nelle sue componenti funzionali, attrattivo per qualità e livelli di servizio, accessibile al territorio.

2. La situazione attuale

La situazione attuale dei servizi e delle infrastrutture di trasporto nonché l’andamento degli investimenti e la qualità dei progetti delineano forti deficit e carenze per il Sud:

- divario nei servizi di trasporto: il Sud può contare su servizi di trasporto nettamente inferiori al Centro-Nord in termini quantitativi e qualitativi. Ad esempio il numero medio di treni giornalieri Eurostar tra capoluoghi di regione al Sud è 2 contro i 14,7 del Nord, la velocità media di questi treni è di 73,3 km/orari al Sud e di 95,2 al Nord; inoltre i voli ordinari settimanali intra-meridione sono 84 contro i 198 intra-settentrione. Stesse carenze si riscontrano per i collegamenti merci container con i Paesi del Mediterraneo (65 al mese nel sud contro i 315 nel nord);
- deficit infrastrutturale: a parte le strade, la dotazione di autostrade, ferrovie, porti, centri intermodali e aeroporti è nettamente inferiore al Sud rispetto al Centro-Nord, come dimostrano gli indici infrastrutturali rispetto alla popolazione e al territorio. Ad esempio, fatto 100 l’indice per l’intero Paese, al Sud l’indice di dotazione rispetto al territorio per le autostrade è 77,7; per le ferrovie è 75,2; mentre rispetto alla popolazione per i porti è 76,2; per i centri intermodali 5,8; per gli aeroporti 76,2;
- calo degli investimenti: nonostante questo deficit infrastrutturale, sia quantitativo che qualitativo, si registra, negli ultimi anni, per le Regioni del Mezzogiorno un notevole calo degli investimenti in opere pubbliche e un contemporaneo aumento per quelle del Centro-Nord (- 20% del Sud nel 2004 rispetto al 1995, contro un + 51% del Centro-Nord nello stesso periodo). Stessa situazione per quanto riguarda l’attuazione della Legge Obiettivo sulle grandi opere. I finanziamenti del Cipe al Sud a tutto il 2004 rappresentano infatti appena il 34,8% sul totale nazionale
- scarsa qualità dei progetti e lentezza nella realizzazione delle opere: su 166 progetti esaminati dalla Commissione VIA (Valutazione Impatto Ambientale) ricadenti in aree del Mezzogiorno, ben 66 sono stati considerati improcedibili. Gli ultimi decenni hanno, inoltre, visto una grande inefficienza e lentezza nei processi di progettazione e di realizzazione di nuove opere nelle aree del Mezzogiorno: basti citare gli esempi dell’autostrada A20 Palermo-Messina (iniziata nel 1969 e

terminata solo nel 2005, a causa di contenziosi e fallimenti) e soprattutto della terza corsia della A3 Napoli-Salerno-Reggio Calabria, già prevista nel Piano generale dei Trasporti del 1986 e i cui lavori iniziarono appena undici anni dopo e ancora non sono stati tutti conclusi.

3. Le principali strategie d'intervento

Le principali strategie di intervento da mettere in campo per ridurre il gap di infrastrutture e servizi di trasporto si articola in 5 fondamentali azioni:

1. Più collegamenti tra le città del Sud: si dovranno migliorare le connessioni interne al Mezzogiorno, con l'obiettivo di costruire una rete di servizi tra le varie città e le relative aree per assicurare ogni forma di scambio commerciale, culturale, turistico, e per creare un mercato autonomo nel Mezzogiorno d'Italia. Le azioni principali da avviare sono: l'innalzamento del livello qualitativo e quantitativo dei servizi ferroviari; una programmazione coordinata tra le Regioni e Trenitalia per i collegamenti ferroviari interregionali, il rilancio degli investimenti per il completamento e la manutenzione del sistema autostradale meridionale, l'introduzione di nuovi voli intra-Meridione, anche attraverso il sostegno alla fase di start up.

2) **Rilancio del trasporto pubblico locale**: va inoltre rilanciato il trasporto pubblico locale adeguando le risorse destinate a questo settore, a cominciare dai trasferimenti statali bloccati da 9 anni per il trasporto ferroviario e da 7 anni per quello su gomma, e che a oggi non consentono né di adeguare i contratti di servizio, né di sostenere lo sviluppo del comparto e di rinnovare il parco dei mezzi (treni e bus). Tutto ciò servirà a incrementare la qualità e la quantità dei servizi di trasporto, in particolare di quelli del trasporto su gomma, delle metropolitane urbane e regionali da sviluppare in una logica di rete integrata del trasporto pubblico con l'obiettivo di migliorare la mobilità e la vivibilità delle città meridionali e di aumentare l'accessibilità delle aree più isolate;

3) Più collegamenti con i Paesi del Mediterraneo e sviluppo della logistica: in vista della zona di libero scambio del 2010 e della crescita dei traffici con il Far-East (Cina e India su tutti), va sfruttata e valorizzata la posizione baricentrica del Mezzogiorno nel Mediterraneo, prevedendo nuovi collegamenti diretti marittimi ed aerei, da sostenere anche attraverso il cofinanziamento nella fase di start-up, tra il Mezzogiorno e i Paesi che si affacciano su questo mare (in particolare con quelli della riva sud) e la creazione di un sistema integrato di porti, interporti ed aeroporti. E' importante anche sostenere il collegamento tra i corridoi transeuropei di interesse dell'area (il corridoio 1, , il corridoio 8, il corridoio 5) e tra le reti di trasporto del Sud e quelle europee. Occorre inoltre creare un vero e proprio sistema della logistica e del trasporto merci con la messa in rete delle diverse piattaforme (con nuovi collegamenti stradali e ferroviari) e il sostegno al trasporto ferroviario delle merci, alle "autostrade del mare" (con incentivi all'offerta e alla domanda), all'intermodalità e all'autotrasporto (favorendo la crescita dimensionale delle imprese,

l'introduzione delle nuove tecnologie e lo sviluppo di apposite piattaforme dedicate sia alla sosta che ai servizi);

4)Individuazione degli interventi infrastrutturali prioritari sulla base di strategie ben definite: per evitare uno spreco e una dispersione delle risorse disponibili e garantire la conclusione delle opere avviate nei tempi programmati, bisogna partire da una riprogrammazione chiara e concordata delle infrastrutture da realizzare individuando gli interventi prioritari di “prima fase” (da completare ed attivare nel prossimo decennio), e di “seconda fase” (per i quali occorre invece accelerare e concludere la fase programmatica e progettuale), su cui far convergere i finanziamenti. Si stima un investimento complessivo di 40,5 miliardi di euro per gli interventi di prima fase e di 74,5 miliardi per quelli di seconda fase. Le strategie prioritarie da perseguire sono: il potenziamento e la messa in rete dei nodi a partire dai porti, il completamento delle opere già in corso o già finanziate e quelle in avanzato stato di progettazione, la valorizzazione e la messa in rete delle infrastrutture esistenti, il collegamento trasversale dei corridoi costieri in modo da rendere accessibili le aree interne e collegare meglio i “*diversi mezzogiorni*”. Si propone l'applicazione di meccanismi di premialità legati alla capacità e al rispetto dei tempi di realizzazione degli interventi, così come avviene ad esempio per i fondi dell'Unione Europea e per i fondi FAS.

5.Nuove risorse, nuovi meccanismi di finanziamento e monitoraggio: mantenendo inalterato il tasso annuo di investimenti nel Mezzogiorno degli ultimi anni (2 miliardi), per portare a compimento anche le sole “priorità di prima fase” sarebbero necessari circa 20 anni mentre per il totale degli interventi prioritari di prima e di seconda fase più di 50 anni. Si tratta di tempi incompatibili con qualunque ipotesi di soluzione della questione meridionale ed in particolare di intercettazione dei processi economici mediterranei. Appare allora assolutamente necessario prevedere nuove risorse e nuovi meccanismi di finanziamento, oltre che nuovi sistemi organizzativi, che consentano di raggiungere una capacità di spesa annuale per il Mezzogiorno di almeno 4 miliardi di euro, praticamente il doppio di quella attuale. Bisogna prevedere l'attivazione di canali alternativi ed integrativi a quelli tradizionali, che vedano una partnership Stato-Regioni nell'individuazione di un meccanismo di finanziamento concorrente di fonti regionali, nazionali e comunitarie non rinunciando altresì al concorso del capitale privato particolarmente nei settori portuali, interportuali, aeroportuali e stradali. Le Regioni sono pronte a fare la loro parte, ma è importante che anche il Governo nazionale si impegni a destinare nuove risorse ordinarie (almeno nell'ordine del 35% degli investimenti previsti al netto del cofinanziamento per i fondi strutturali) in riconoscimento della valenza strategica del programma di completamento delle infrastrutture.

Si propone di istituire un Comitato di indirizzo, formato dagli Assessori regionali competenti, in coordinamento con le parti sociali, che dovrebbe fornire le linee guida e i criteri per

l'individuazione dei collegamenti, dei servizi e degli interventi da realizzare. Ed inoltre si propone di valutare la possibilità di istituire un organismo (tipo Agenzia tecnica) per lo Sviluppo dei Trasporti e della Logistica nel Mezzogiorno, con la partecipazione dello Stato, delle Regioni del Mezzogiorno e delle grandi aziende nazionali FS e ANAS, con il compito di assicurare un sistema di monitoraggio, pianificazione e controllo sia di tipo fisico che finanziario; monitorare attivamente gli investimenti della grande committenza nazionale ossia dell'ANAS, di RFI, delle Autorità Portuali che continuano a svolgere la funzione di stazione appaltante; coordinare gli investimenti di competenza regionale; garantire il controllo della legalità e della trasparenza.

6. Sostegno all'innovazione tecnologica e alla politica industriale dei trasporti: sarebbe opportuno destinare una quota non inferiore al 35% dei finanziamenti per la ricerca per sostenere progetti relativi all'applicazione di nuove tecnologie nei trasporti, grazie alle quali si possono ottenere risultati positivi in termini di una maggiore efficienza globale, un effetto moltiplicativo sugli investimenti in infrastrutture e, in molti casi, un effetto sostitutivo rispetto a nuove costruzioni. Bisogna sviluppare ed implementare nel Mezzogiorno le *best practices* (ossia i modelli già sperimentati) del settore, ed in particolare investire e puntare sulle tecnologie finalizzate ad una maggiore sicurezza, qualità ed efficienza dei servizi nel settore del trasporto delle merci, del trasporto pubblico locale e sulle nuove tecnologie applicate ai veicoli. Si propone poi una programmazione coordinata tra le politiche dei trasporti e quelle delle industrie del settore, come finora non è mai stato fatto. Questo nuovo raccordo tra politiche dei trasporti e industria del settore consentirà di aumentare la competitività e lo sviluppo di realtà significative e di grande tradizione del Mezzogiorno come le imprese aeronautiche, ferrotranviarie e navalmeccaniche.

I SISTEMI URBANI DEL SUD MOTORI PER LO SVILUPPO

In molti casi il Mezzogiorno si compone di "regioni senza città", nelle quali i centri maggiori faticano a raggiungere un adeguato livello di strutturazione al proprio interno e, non riuscendo a raggiungere un'adeguata dotazione di servizi e di infrastrutture di rango elevato, non sono in grado di costruire adeguate relazioni con un contesto territoriale più ampio al proprio esterno. Il risultato consiste in una "diffusione territoriale" che non si appoggia – come accade in altre aree del Paese – sulla presenza di un capitale fisso territoriale accumulatosi nel corso dei secoli. Nel Mezzogiorno i sistemi insediativi si caratterizzano infatti per un basso livello di concentrazione e per la mancanza di qualità urbana che si sostanzia in fenomeni di degrado quali l'abusivismo edilizio, l'abnorme consumo di suolo, insufficienza dei servizi sociali urbani, la dissipazione del capitale ambientale e territoriale, l'erosione del patrimonio paesaggistico ed ambientale, la dequalificazione dei servizi pubblici.

Si registra pertanto diffusamente nel Sud un vuoto gestionale e progettuale piuttosto ampio che parte da una mancanza di coordinamento a livello centrale-regionale fino ad arrivare alla indisponibilità di competenze tecniche adeguate a livello dei Comuni, così che, eccettuando poche realtà urbane e pochi territori, le emergenze (urbanistiche, idrogeologiche, ambientali, economiche e sociali) hanno dettato le regole del governo del territorio.

Città, centri medi, centri piccoli delineano oggi in ampie aree del Mezzogiorno un continuum edificato, nel quale spesso non sono distinguibili gerarchie e specificità funzionali; nel contempo le aree per costruire vanno esaurendosi, ogni spazio utile viene saturato, i piani vengono modificati sottraendo spazi alla campagna e questa realtà ramificata e complessa sfugge di fatto ai sistemi di governo del territorio tradizionali.

I territori costieri sono la testimonianza più evidente di fenomeni di spreco del territorio e di paesaggio ed in questi ambiti, fatte salve alcune eccezioni, lo sviluppo embrionale della filiera turistica se da un lato ha realizzato un sia pure precario ed instabile sviluppo economico e demografico, dall'altro ha generato una pressione insediativa tale da modificare la stessa fisionomia del sistema costiero.

D'altra parte influenzano negativamente la forza competitiva delle città del Sud sia il basso livello della "base di conoscenza", che fa registrare non adeguati livelli di istruzione, una insufficiente diffusione delle infrastrutture per la conoscenza ed una bassa quota percentuale di addetti al settore della ricerca.

Condizione essenziale del riposizionamento competitivo e della capacità di attrazione delle città e dei territori meridionali, in grado di generare effetti significativi di trascinarsi dell'economia e

della società, è il conseguimento di una maggiore qualità di vita per gli ambiti urbani applicando criteri di sostenibilità ambientale e sociale.

E' dunque necessario superare l'approccio "puntuale", strutturato per interventi sulla città, come previsto dalla precedente programmazione 2000-2006, e passare ad un'articolazione di interventi integrati che valorizzi il sistema territoriale del Sud.

Dal degrado allo sviluppo

Le politiche urbane sono considerate decisive nell'agenda europea: recentemente la Commissione Europea, nella comunicazione "*Città e politica di coesione: il contributo delle aree urbane alla crescita ed al lavoro nelle regioni*" (novembre 2005), ha sottolineato il ruolo centrale dei sistemi urbani nelle politiche di competitività e di coesione volte al conseguimento degli obiettivi della Strategia di Lisbona. Anche la proposta di regolamento del Consiglio dell'Unione Europea dell'aprile 2006, recante disposizioni generali sul Fondo europeo di sviluppo regionale, sul Fondo sociale europeo e sul Fondo di coesione, nelle considerazioni introduttive evidenzia (punto 13) che "*Data l'importanza dello sviluppo urbano sostenibile e il contributo delle città, soprattutto quelle di medie dimensioni, allo sviluppo regionale occorre dar loro un maggior spazio nell'ambito della programmazione al fine di promuovere la rivitalizzazione urbana.*". Tale affermazione di principio diventa poi operativa all'art. 3, comma 3 dove è specificato che "*nell'ambito dei tre obiettivi l'assistenza dei Fondi, a seconda della loro natura, tiene conto, da un lato, delle peculiarità economiche e sociali e, dall'altro, delle peculiarità territoriali. Essa sostiene adeguatamente lo sviluppo urbano sostenibile, segnatamente come parte dello sviluppo regionale (...)*".

Il nuovo ciclo di programmazione dei fondi comunitari 2007-13 rappresenta pertanto un'importante occasione, anche in Italia, per avviare una nuova stagione di politiche urbane che, acquisendo i risultati delle migliori esperienze fino ad ora condotte attraverso i programmi europei ed altri strumenti complessi, sia allo stesso tempo in grado di condurre ad esperienze più efficaci e soprattutto più coerenti rispetto agli obiettivi di sostenibilità e coesione sociale e territoriale.

Nel precedente periodo di programmazione 2000-2006 il miglioramento consistente dei livelli di servizio, intesi in un'accezione molto ampia dalla disponibilità di verde pubblico all'efficienza del servizio sanitario fino alla mobilità, rappresentava una di quelle fondamentali variabili di rottura dello sviluppo meridionale. Tuttavia bisogna constatare che, ancora oggi, il Mezzogiorno rimane caratterizzato da una grave inadeguatezza dei servizi pubblici che rende di fatto inesigibili alcuni fondamentali diritti di cittadinanza da parte dei cittadini delle regioni meridionali. Come intuibile, questo divario in termini di diritti e servizi si concentra più gravemente nelle grandi aree urbane dove il tema della qualità sociale e di vita assume sempre maggiore visibilità a fronte di situazioni che in qualche caso non è esagerato definire emergenziali. L'inadeguatezza dei servizi pesa inoltre

sulle stesse prospettive di sviluppo delle città ed in particolare sulla capacità competitiva delle imprese che si trovano ad operare in un ambiente complessivamente “ostile”.

Inoltre, le difficoltà delle aree urbane meridionali sono ulteriormente cresciute a causa del crescere del disagio sociale (negli ultimi tre anni la povertà è cresciuta del 3,4% nel Mezzogiorno, a fronte di una crescita dell'1,5% nel centro e di una decrescita dello 0,8% nel nord), cui si è accompagnato un ulteriore grave dimagrimento delle politiche sociali. Recenti ricerche evidenziano come di fronte alla pressione sulla spesa locale intervenuta a partire dalla Finanziaria del 2002, siano state proprio le città del sud a pagare il prezzo più alto. Nella stragrande maggioranza dei comuni capoluogo meridionali (il 70,4%) si è avuta una diminuzione della spesa dovuta ai tagli nei trasferimenti finanziari agli enti locali, a fronte dei comuni del centro e del nord che hanno diminuito la spesa sociale rispettivamente nel 13,6% e nel 11,4% dei casi. Questi tagli hanno pesato ulteriormente sulla qualità di politiche sociali che nel Mezzogiorno si presentano nella maggior parte dei casi poco integrate e molto tradizionali

Da qui la necessità di dare priorità, nel quadro del nuovo ciclo di programmazione, ad una stagione di interventi che si ponga l'obiettivo di rompere la spirale del degrado innescando processi virtuosi di risanamento civile e sociale. In particolare, occorre intervenire sugli insediamenti dell'edilizia residenziale pubblica dove si concentrano i maggiori e più visibili fattori di rischio – disagio sociale, disoccupazione strutturale, delinquenza e peso delle attività della criminalità organizzata, degrado fisico – e che diventano i simboli stessi del degrado urbano meridionale. Sulle vaste periferie metropolitane e nel tessuto urbano a bassa intensità convergono fenomeni nuovi di dispersione produttiva e diffusione urbana tipici anche di altre città italiane aggravati dall'eredità pesante del disordine urbanistico che ha interessato la gran parte delle città del Sud determinando, specie lungo le coste, fenomeni di gravissimo degrado ambientale e paesaggistico cui occorre porre rimedio valorizzando le aree interne, le uniche in grado di riequilibrare lo sviluppo territoriale ipertrofico e privo di qualità ambientale che si è realizzato nei principali nodi urbani. Appare pertanto crescente il disagio nei confronti di una inadeguata offerta di servizi, mobilità e qualità urbana su alcuni centri storici ed in alcune città medie che, esclusi dai controversi processi di valorizzazione immobiliare che hanno interessato alcuni ambiti urbani anche attraverso la realizzazione dei progetti Urban, presentano crescenti fenomeni di degrado e disgregazione.

Strumenti e coordinamento

Gli anni novanta sono stati dominati dall'esperienza dei cosiddetti programmi complessi o integrati, interventi puntuali che realizzavano in una determinata porzione urbana un approccio che almeno teoricamente dovevano incidere non solo sull'aspetto del degrado fisico ma anche nella costruzione di percorsi localizzati di sviluppo economico, civile e sociale. Una delle esperienze più rilevanti di

questo approccio è senz'altro rappresentata dai contratti di quartiere avviati nel 1998 attraverso un bando rivolto ai Comuni per la realizzazione di progetti di recupero urbano anche attraverso il coinvolgimento dei privati. Il programma Urban, finanziato con fondi europei, si muove nello stesso campo della programmazione complessa ed integrata ed ha interessato, nel corso dei due cicli di programmazione 1994-99 e 2000-06, ben 23 città del Mezzogiorno determinando, in qualche caso, risultati controversi soprattutto dal punto di vista della preservazione degli equilibri sociali preesistenti agli interventi realizzati. Alla vigilia del nuovo ciclo di programmazione, emerge, perciò, la necessità di disporre di una valutazione precisa ed efficace di quanto è stato fatto, non tanto dal punto di vista della spesa, ma relativamente agli impatti sociali, economici e produttivi dei progetti realizzati. Inoltre bisogna ricordare come oltre ai progetti citati siano stati avviati molti altri interventi finanziati sia da programmi del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (come per esempio il programma *Sistema* che interessa 8 aree territoriali meridionali o il cosiddetto *Progetto innovativo urbano* che interviene sul degrado fisico e sociale di 11 fra aree portuali e ferroviarie urbane nel Mezzogiorno) sia dalla programmazione europea (attraverso le misure finanziate dall'asse città dei Por) e dal Fondo Aree Sottoutilizzate (gli *Accordi di Programma Quadro* per le aree urbane stipulati fra regioni ed Amministrazioni centrali dello Stato o anche i progetti finanziati dalla cosiddetta *riserva per le aree urbane*). Quindi si pone evidentemente un'esigenza di concentrazione e di coordinamento di tutti gli interventi che, almeno per quanto riguarda quelli promossi e coordinati dal Ministero dell'Economia, dovrebbe in parte realizzarsi nella forte integrazione fra fondi europei e fondi nazionali del Fondo Aree Sottoutilizzate (FAS) che si annuncia per il nuovo ciclo di programmazione.

L'esigenza di coordinamento degli interventi non è avvertita solo a livello nazionale ma anche a livello locale dove si pone con forza il tema della coerenza fra progetti (di matrice nazionale ed europea/regionale) e pianificazione urbanistica. Secondo lo stesso Ministero dell'Economia le grandi aree urbane meridionali non rappresentano – o almeno non appieno - un fattore di competitività bensì un fattore problematico. Infatti, solo alcuni agglomerati meridionali crescono ma esclusivamente dal punto di vista demografico e non da quello economico (Rapporto Dps 2005). Il documento prodotto dal *tavolo città* del Qsn insiste sull'integrazione fra progetti e pianificazione ordinaria a tutti i livelli ma il problema è più ampio e riguarda ovviamente la qualità della pianificazione in essere o in costruzione. Nelle città del Sud è particolarmente acuto un problema di *governance* locale nei momenti che presiedono la definizione delle scelte in materia di programmi di trasformazione urbana. E' urgente, da questo punto di vista, riaffermare la valenza tutta *politica* dell'urbanistica che, da materia di negoziazione tra amministratori locali e i soggetti privati più direttamente interessati, deve diventare materia condivisa attraverso l'attivazione di tavoli che

vedano la partecipazione con pari dignità anche di organizzazioni sindacali, associazioni ambientaliste, comitati di quartiere o di cittadini e quanti sono a vario titolo portatori di esigenze e interessi più generali per evitare effetti indesiderati quali l'aumento delle disparità sociali e di disuguaglianza.

A tal fine, va concentrata ed indirizzata su progetti di valenza strategica la spesa del ciclo 2007/13 dei fondi strutturali e reso stabile e rilanciato l'utilizzo delle risorse del FAS destinate a processi di riqualificazione urbana, con un maggior coinvolgimento anche a livello locale delle parti economiche e sociali. Appare decisiva in questo senso un'iniziativa incisiva per contrastare il lavoro sommerso ed affermare la cultura della legalità, riproponendo con forza la richiesta di garantire la diffusione capillare del Documento Unico di Regolarità Contributiva, che attesta il regolare versamento dei contributi previdenziale ed assicurativi. Inoltre, allo scopo di favorire il processo di regolarizzazione dell'impresa edile specializzata nelle attività di ristrutturazione e riqualificazione del patrimonio edilizio urbano, in gran parte piccola e piccolissima, è auspicabile l'attuazione di una forma di fiscalità agevolata attraverso il ricorso al "de minimis".

Le priorità

Per quanto detto oggi il Mezzogiorno ha bisogno di un grande programma integrato di politiche urbane, articolato su base pluriennale per i centri storici, le periferie e le città medie, in grado di attivare processi di sviluppo urbano sostenibile che consentano ai sistemi urbani del Sud di proporsi come motori per lo sviluppo regionale.

Alle risorse disponibili nell'ambito della programmazione integrata dei fondi regionali e comunitari dovrà pertanto aggiungersi una consistente dotazione di risorse nazionali, reintroducendo ed incrementando significativamente la riserva per le aree urbane nell'ambito dei fondi FAS per mezzo degli Accordi di Programma Quadro, rafforzando la regia regionale e favorendo il coinvolgimento di tutti gli attori della scena territoriale.

Per attuare il programma integrato bisognerà pertanto concentrare le risorse già disponibili e quelle aggiuntive per conseguire i seguenti obiettivi:

- attivare almeno un grande progetto bandiera per ciascuna regione del Sud che, anche attraverso il coinvolgimento dei privati, trasformi settori di città e di territorio particolarmente degradati: progetti in grado di ricostituire un'immagine positiva del territorio e delle comunità sia a livello locale sia a livello internazionale;
- rilanciare la programmazione sostenendo con particolare vigore le esperienze di pianificazione metropolitana e di "area vasta", le uniche in grado di intervenire su problemi quali la crisi ecologica e della mobilità, il fabbisogno abitativo, lo spreco di territorio che affliggono molte aree urbane meridionali;

- conseguire entro il 2013 un significativo aumento del livello dei servizi e della dotazione infrastrutturale dell'intero sistema urbano del Sud Italia colmando il divario attualmente esistente nei confronti dei sistemi urbani del Nord e del Centro Italia ed agendo in particolar modo per migliorare gli standard minimi di dotazione dei servizi pubblici;
- incrementare la capacità cooperativa fra le città piccole e medie e le aree metropolitane meridionali favorendo la diffusione di strumenti programmatici per la costituzione di reti di città capaci di sostenere strategie condivise di sviluppo che intervengano sulla debolezza strutturale dell'armatura urbana meridionale;
- avviare nuovi progetti per le aree periferiche attraverso gli interventi indicati nel documento fondati sulla riattivazione del protagonismo degli abitanti, il coinvolgimento dei privati ed il sostegno a nuovi investimenti produttivi prevedendo anche interventi per il superamento delle forme di disagio sociale attraverso il netto miglioramento della qualità ed efficienza nell'offerta dei servizi sociali;
- potenziare le forme di incentivazione fiscale per il recupero del patrimonio immobiliare esistente con particolare attenzione ai fabbisogni abitativi delle fasce sociali più deboli e favorendo il riuso con finalità abitative di immobili localizzati nei piccoli e medi centri storici;
- potenziare la ricerca e l'innovazione coinvolgendo attivamente le Università, i centri pubblici di ricerca e le realtà produttive aperte alle innovazioni stimolando il ricorso alla ricerca applicata ed al trasferimento tecnologico anche favorendo il sostegno alla specializzazione delle giovani professionalità.

LA SOCIETÀ DELLA CONOSCENZA PER SVILUPPO DEL MEZZOGIORNO

Istruzione, Ricerca, Innovazione sono una leva prioritaria per lo sviluppo del Paese e del Mezzogiorno. E' necessario un forte impegno politico ed economico per realizzare strategie mirate che sappiano assicurare la crescita complessiva recuperando un ritardo storico che si è aggravato dal 2004, allontanando di nuovo il Mezzogiorno dalle altre aree del Paese.

L'obiettivo primario deve essere quello di coniugare le politiche di Istruzione, ricerca ed innovazione nell'ambito di una più complessiva politica nazionale per ricollocare l'Italia e il Mezzogiorno nel nuovo sistema produttivo mondiale, con particolare riferimento all'area del Mediterraneo.

Ciò richiede la definizione e la concreta implementazione di un programma di medio-lungo periodo, con obiettivi chiari, strumenti efficaci e semplici, e soprattutto reso credibile dall'allocazione di risorse finanziarie consistenti e certe nel tempo.

In questa ottica si ritiene necessario per il prossimo periodo di programmazione quintuplicare le risorse per le politiche della conoscenza nell'area del Mezzogiorno rispetto al precedente periodo di programmazione.

Il mezzogiorno e le politiche dell'agenda di Lisbona

Il recente processo di revisione della strategia per il raggiungimento degli obiettivi di Lisbona ha sottolineato la necessità di un forte impegno anche a livello di Stati membri. In questi ultimi mesi, la UE sta definendo – attraverso il completamento del VI Programma Quadro, il Piano d'azione, il Programma per la Competitività e l'Innovazione, ed ora l'approvazione del VII PQ per il periodo 2007-2013 - una strategia integrata, dotata di adeguate risorse, che pone la R&S al centro delle più complessive politiche europee per la qualità dello sviluppo e dell'occupazione.

Le riforme strutturali introdotte dall'Agenda di Lisbona sono finalizzate al rilancio delle attività di ricerca pubblica e privata, gettando le fondamenta per lo sviluppo di un'Area di Ricerca europea, creando le interconnessioni migliori tra scienza ed industria e migliorando le condizioni per gli investimenti in tecnologia e innovazione.

E' pertanto fondamentale essere parte attiva di questo processo, definendo politiche nazionali in grado di interagire stabilmente con i programmi e i progetti europei, operando in una logica di integrazione tra politiche e risorse dedicate all'istruzione e alla ricerca e politiche mirate allo sviluppo e all'occupazione.

Queste esigenze sono ancora più forti per il Mezzogiorno a causa del gap tecnologico che si accompagna al ritardo di sviluppo.

La spesa in R&S del Mezzogiorno in percentuale del PIL, che si collocava all'inizio del periodo di programmazione 2000-2006 ad un valore di 0,69 (pari al 66% della media italiana e al 43% della media europea) è passato nel 2003 a 0,76 ancora lontano a dai valori obiettivo (da realizzare nel 2008 ed ipotizzati pari a 1,1 % in "ipotesi bassa" e a 1,4% in uno scenario virtuoso).

Altri indicatori completano questo quadro. Nel mezzogiorno si ha una minore percentuale di ricercatori per abitanti, una minore capacità brevettale, una crescente dispersione scolastica e un elevato tasso di disagio giovanile e di disoccupazione, soprattutto di giovani e donne anche ad elevata qualificazione professionale.

Questo scenario richiede una strategia di intervento urgente e condivisa.

Come per l'insieme del Paese, anche per il Mezzogiorno occorre attivare politiche mirate di ricerca e sviluppo intensificando gli interventi in relazione alle specificità del contesto. In particolare si propone :

A) Azioni di sistema

- la definizione di un programma di medio-lungo periodo di interventi a supporto della R&I con allocazione di risorse adeguate e certe nel tempo. Tale programma dovrà essere strettamente connesso alle politiche europee e dovrà integrare le politiche di istruzione, ricerca ed innovazione con le più complessive politiche per lo sviluppo e l'occupazione.
- Il rilancio del ruolo delle pubbliche amministrazioni attraverso a) il coordinamento della domanda pubblica, già oggi ampia e qualificata, in grado di trainare importanti filiere produttive (dalle tecnologie dell'informatica e della comunicazione all'aerospazio, dalle biotecnologie alla medicina, all'energia, all'ambiente e alla sicurezza); b) la diffusione, il coordinamento e il monitoraggio delle iniziative di e-governement, per coprire l'intero territorio nazionale, innovando gli apparati amministrativi e i servizi pubblici, fattori questi di qualità della vita per i cittadini e di riduzione dei costi per le imprese.
- Il miglioramento della qualità delle università e degli enti pubblici di ricerca, attraverso:

- la riforma del sistema di governance e di finanziamento, attraverso il rafforzamento dell'autonomia e una maggiore attenzione all'incentivazione della qualità dell'attività didattica e di ricerca, valorizzando le competenze e creando spazi per giovani ricercatori
 - il perfezionamento e rafforzamento del sistema di valutazione dell'attività didattica e di ricerca
 - favorire la creazione di reti nazionali ed internazionali e la collaborazione con le imprese
- La strutturazione di un sistema nazionale di technology foresight, cioè previsione dello scenario tecnologico, che permetta di individuare le aree e i settori su cui concentrare le azioni

B) Risorse

- assicurare la programmazione di risorse nazionali gradualmente crescenti nel tempo, tali da avvicinare e raggiungere la media UE a 15 in un periodo di tempo definito. Per il prossimo periodo di programmazione quintuplicare le risorse per le politiche della conoscenza nell'area del Mezzogiorno rispetto al precedente periodo di programmazione.
- garantire il rifinanziamento del Fondo Area Sottosviluppate a partire dal 2007
- Assicurare, fin dal 2007, le risorse per il cofinanziamento ai fondi strutturali europei e per sostenere la partecipazione italiana ai programmi europei di ricerca e innovazione a partire dal VII PQ

C) Governance per la R&I

- definire un nuovo sistema di governance della ricerca ed innovazione, articolato a livello nazionale e regionale, che assicuri il coordinamento tra i diversi ministeri competenti e tra questi e le Regioni al fine di evitare duplicazioni di interventi e spreco di risorse. Tale sistema sarà il luogo della concertazione con le parti sociali, ai diversi livelli. In questo ambito si prevederanno modalità e momenti di governance specifici per il Mezzogiorno.

- aumentare l'efficienza nella gestione degli strumenti di agevolazione, in termini di certezza di risorse e di tempi delle procedure, assicurando in particolare massimo coordinamento tra i fondi, a partire dal Fondo per le Agevolazioni alla Ricerca (FAR, Ministero dell'Università e Ricerca) e Fondo per l'Innovazione Tecnologica (FIT, Ministero per lo sviluppo economico)
- assicurare procedure di selezione, monitoraggio e valutazione di impatto, in linea con orientamenti ed indicatori specifici definiti in ambito europeo, più efficienti, più trasparenti, più rapide e più omogenee.
- Inserire nel sistema di governance, l'Osservatorio sulle politiche regionali della Ricerca ed Innovazione, realizzato nell'ambito del Protocollo tra Conferenza delle Regioni e delle Province Autonome, Confindustria e CGIL, CISL e UIL, firmato il 2 marzo 2005. al fine di rafforzare il collegamento tra la definizione delle politiche a livello nazionale e le regioni, con momenti di specifico approfondimento per le politiche di R&S nel Mezzogiorno.

D) Politiche territoriali

- Superare l'attuale indeterminatezza nella distribuzione delle competenze relative a R&I tra Stato e Regioni, causa di sovrapposizione degli interventi e frantumazione delle risorse
- Definire sistemi regionali per l'innovazione, che prevedano un programma di medio-lungo periodo con obiettivi prioritari, strumenti definiti, risorse adeguate e certe nel tempo, con sedi e procedure di concertazione.
- Prevedere uno stabile coordinamento tra le regione del Mezzogiorno per individuare obiettivi ed interventi comuni che consentano le necessarie sinergie tra le risorse dei diversi territori al fine di favorire un più rapido e integrato sviluppo (ad es. politiche per la creazione dei distretti tecnologici, centri regionali di competenze, reti di ricerca e di trasferimento).
- Focalizzare gli interventi su alcune tematiche prioritarie , quali:
 - la collaborazione tra sistema pubblico di ricerca (università, enti e centri pubblici di ricerca) e imprese, attraverso ad esempio: a) l'introduzione di un credito di

imposta pari al 50% delle commesse di ricerca private a università e istituti pubblici di ricerca. b) la creazione in ogni università ed EPR di un ILO – Industrial Liason Office con compiti di interfaccia con sistema produttivo, e valorizzazione della proprietà intellettuale

- l'innovazione dei distretti produttivi, anche attraverso la promozione di sistemi di governance dei processi di innovazione, privilegiando incentivi all'intera filiera della conoscenza da affiancare ad incentivi alla creazione di forme stabili di collaborazione tra aziende
- razionalizzare e potenziare le reti di trasferimento tecnologico rafforzandone la capacità competitiva operando anche attraverso il sostegno alla domanda con strumenti nazionali e regionali
- promuovere la nascita di distretti tecnologici, assicurando la presenza delle masse critiche scientifiche ed industriali necessarie, e promuovendo il monitoraggio dei distretti tecnologici già costituiti
- sostenere processi di aggregazione e di creazione di cluster anche a livello interregionale che valorizzino la presenza di medie imprese innovative
- introdurre misure fiscali incentivanti dirette a sostenere la nascita e lo sviluppo di imprese high tech (start up e spin offs)
- promuovere un maggiore impegno del sistema finanziario privato a supporto di progetti di ricerca ed innovazione, anche attraverso iniziative congiunte pubblico-privato: ad esempio azioni dirette allo sviluppo di seed capital(capitale di avvio), attraverso la eventuale collaborazione tra finanziarie pubbliche (es. regionali) e fondi privati; sostegno al venture capital, e la creazione di fondi di garanzia
- la creazione di un sistema di rating tecnologico a supporto del sistema pubblico e del sistema finanziario privato.
- La definizione di azioni dirette a diffondere la cultura dell'innovazione nel sistema delle imprese, che riguardi non solo quindi la ricerca e l'innovazione tecnologica ma l'innovazione relativa a tutte le aree di attività dell'impresa, in particolare : applicazioni di tecnologie digitali; ambiente e risparmio energetico; organizzazione e formazione dei lavoratori; internazionalizzazione.
- La strutturazione di interventi specifici per sostenere la diffusione di tecnologie abilitanti (in particolare innovazioni digitali).

