

Sintesi

RAPPORTO SVIMEZ 2023

CITTADINANZA, LAVORO, IMPRESE:
L'INCLUSIONE FA CRESCERE

PARTE QUARTA

ACCOMPAGNARE LE TRANSIZIONI
CONIUGANDO COESIONE E SVILUPPO



XVIII. Nord, Sud e cambiamento climatico | XIX. La transizione nel Mezzogiorno:
da *hub* energetico a polo produttivo | XX. Logistica economica e transizione
intermodale sostenibile nel Mezzogiorno | XXI. La filiera del turismo in Italia
e nel Mezzogiorno | XXII. Il *gap* digitale



SVIMEZ

PARTE QUARTA

XVIII. Nord, Sud e cambiamento climatico

In Italia il 2022 è stato l'anno più caldo e siccitoso mai registrato, con una temperatura media superiore di 1,23°C rispetto al trentennio 1991-2020 e una diminuzione delle precipitazioni del 22% rispetto alla media 1991-2020. L'incremento termico non si è mostrato uniforme sul territorio italiano. La Pianura Padana orientale ha sperimentato variazioni significative, con un aumento più marcato nell'ultimo trentennio. Anche la costa adriatica e la penisola salentina hanno subito un notevole aumento delle temperature.

Il bacino del Mediterraneo è una delle zone che subirà maggiormente le conseguenze del cambiamento climatico in termini di aumento di fenomeni atmosferici estremi e di desertificazione. Si stima che l'area al 2050 dovrebbe subire un aumento medio delle temperature compreso tra 0,5 e 1°C rispetto ai livelli attuali. Maggiori concentrazioni di gas serra in atmosfera porterebbero a un incremento compreso tra 1 e 1,5°C, con picchi fino a 2°C nella regione adriatica centrale e meridionale d'Italia.

Insieme ad altri fattori, il diverso andamento delle precipitazioni tra territori italiani, indica la necessità di **affrontare il cambiamento climatico con un approccio differenziato che tenga conto delle peculiarità di ciascuna regione** sulla base di un monitoraggio accurato delle dinamiche climatiche locali. I fenomeni precipitativi intensi e le alluvioni in alcune aree del Paese non sono le uniche conseguenze del cambiamento climatico in corso. In Italia, si osserva anche un aumento di **fenomeni meteorologici estremi**, direttamente connessi all'aumento delle temperature, tra cui: **ondate di calore prolungate** (eventi climatici caratterizzati da periodi di caldo intenso che durano oltre sei giorni consecutivi); **giorni estivi** (numero di giornate in cui la temperatura massima supera i 25°C); **notti tropicali** (che si verificano quando la temperatura minima durante la notte non scende al di sotto dei 20°C).

L'aumento delle temperature ha un impatto diretto sull'agricoltura e sulla produzione alimentare e può influenzare negativamente la resa dei raccolti. Inoltre, può avere degli effetti negativi sulla salute, con costi aggiuntivi per il sistema sanitario e sulla produttività del lavoro. Influenzando la produttività del lavoro, l'aumento delle temperature può avere un impatto negativo anche sull'industria e sui servizi.

L'effetto sui vari settori dell'economia, unito all'impatto degli eventi climatici estremi, può avere **ripercussioni dirette sulla crescita e sullo sviluppo**. In accordo con un'analisi di scenario che simula un aumento moderato delle temperature di 1,5°C, si prevede che entro il 2100 il reddito pro capite italiano subirà una contrazione variabile tra il 2,8 e il 9,5%.

Nella letteratura economica si è discusso molto circa la relazione negativa tra climi caldi e reddito, mettendo in evidenza quanto questo possa essere un elemento chiave nei differenti stadi di sviluppo dei paesi. Per quanto riguarda l'aumento

delle temperature previsto per i prossimi decenni non c'è accordo se questo porterà una maggiore divergenza tra paesi ricchi e poveri o se le conseguenze saranno le stesse a prescindere dal clima e dalla struttura produttiva dei territori. Per quanto riguarda il nostro Paese, **un sostenuto aumento delle temperature potrebbe, secondo alcuni, avere degli effetti opposti per il Nord e il Sud Italia**, con le regioni settentrionali che vedrebbero un aumento del PIL compreso tra lo 0-2% e il Sud con un decremento significativo dell'1-3%, con picchi superiori al 4% in Campania e Sicilia.

L'**agricoltura** è particolarmente vulnerabile ai rischi climatici, poiché è direttamente influenzata dalle temperature e dalle precipitazioni. Per le alluvioni le imprese più soggette al rischio sono concentrate in Emilia-Romagna, nelle province di Pisa e Firenze, e nella Città metropolitana di Roma. Anche il fenomeno opposto provoca danni. In proposito, va rammentato come la siccità abbia causato, solo nel 2022, 6 miliardi di euro di danni e una perdita del 10% della produzione agricola nazionale. **La regione a maggior rischio desertificazione è la Sicilia**, con il 70% del territorio minacciato da insufficienza idrica; seguono Molise (58%), Puglia (57%), Basilicata (55%) e poi Sardegna, Emilia-Romagna, Marche, Abruzzo, Umbria e Campania, con percentuali oscillanti fra il 30% e il 50% dei territori a rischio.

Per ridurre la vulnerabilità del settore agricolo agli eventi climatici sempre più estremi, sono necessari **investimenti in innovazione**. Strumenti come la misurazione dell'umidità del terreno e le pratiche di irrigazione di precisione possono aiutare le aziende agricole a massimizzare la resa delle risorse idriche disponibili e a mitigare gli effetti avversi delle alte temperature. Tuttavia, **il ritardo delle aziende agricole meridionali nell'adozione di queste pratiche rischia di accentuare le differenze di produttività Nord-Sud**. Le imprese che nel periodo 2018-2021 hanno adottato almeno un'innovazione nel loro sistema di produzione sono il 6,5% nel Mezzogiorno e il 17,8% nel Centro-Nord. Spiccano positivamente le Province autonome di Trento e Bolzano, rispettivamente con il 31,5 e il 44,5%, e negativamente la Calabria e la Puglia, con il 5,2 e il 4,7%.

Nonostante queste differenze significative, le possibilità di sviluppo del settore agricolo nel Mezzogiorno sono molto elevate e incoraggianti, come sottolineato dal Rapporto sull'agricoltura del Mezzogiorno dell'ISMEA curato in collaborazione con SVIMEZ. Il crescente interesse del consumatore per prodotti di qualità e Made in Italy, oltre al nuovo ruolo che il settore agricolo ha in connessione all'*export* e al turismo, permette di guardare al problema climatico come una sfida che, sebbene difficile, può dare delle nuove prospettive di sviluppo.

In Italia, **l'incremento delle temperature** ha comportato da un lato costi energetici più elevati legati al fabbisogno di raffreddamento degli ambienti nei periodi estivi, dall'altro un **risparmio energetico** legato alla riduzione del fabbisogno energetico per il riscaldamento degli edifici nei periodi invernali. Il Capitolo contiene una **valutazione territoriale degli effetti dell'innalzamento delle temperature** che tiene conto di entrambi gli effetti sul valore aggiunto di agricoltura, industria e servizi. I risultati suggeriscono che l'innalzamento delle temperature influisce positivamente in media sul valore aggiunto nei vari settori economici delle regioni del Centro-Nord, con un impatto particolarmente significativo sul settore industriale. Al contrario, per il Mezzogiorno risulta un impatto negativo.

PARTE QUARTA

**XIX. La transizione nel Mezzogiorno:
da *hub* energetico a polo produttivo**

Il Capitolo analizza le trasformazioni del settore energetico europeo nel contesto delle nuove politiche industriali dell'UE elaborate in risposta alle molteplici crisi degli ultimi anni, alle necessità imposte dalla transizione ecologica e digitale, e alle crescenti tensioni internazionali.

La rilevanza del settore energetico è riemersa prepotentemente nel dibattito politico europeo. Alla vigilia dell'invasione russa dell'Ucraina, l'UE era estremamente dipendente dall'estero per quanto concerne le fonti fossili, che nel 2021 costituivano il 70% del *mix* energetico primario europeo. La dipendenza energetica dalle importazioni fossili era pari al 55,5%, con punte all'83% per il gas naturale, la seconda fonte più rilevante in termini di consumi energetici. La Federazione Russa, in particolare, forniva un quarto dell'energia utilizzata dall'UE, risultando il principale fornitore del continente in termini di petrolio, gas naturale e carbone.

L'invasione russa dell'Ucraina ha imposto un repentino cambio di scenario, proiettando la sicurezza energetica in cima alle priorità di Bruxelles, con il tentativo del *RepowerEU* di realizzare diversi obiettivi, tra cui la rapida riduzione/sostituzione delle importazioni russe e l'aumento del contributo delle rinnovabili al *mix* energetico.

La maggiore flessibilità logistica del mercato globale del **petrolio** ha facilitato i tentativi di diversificazione nelle forniture. Le importazioni europee di greggio sono rimaste stabili su base annua nel secondo trimestre 2023, mentre quelle russe sono crollate, passando dal 21,6 al 4% del totale. Al contempo, la riduzione delle forniture russe è stata controbilanciata dall'aumento di quelle provenienti da Norvegia, Stati Uniti, Kazakhstan e Arabia Saudita, che rappresentano oggi il 13,6 il 12,7, il 10,2 e l'8,9% delle importazioni UE.

Molto più complessa è la vicenda del **gas naturale**, data la centralità dei gasdotti, che rende la riconfigurazione dei flussi in entrata estremamente problematica. La riduzione della dipendenza russa nel 2022 è passata più da una riduzione generalizzata dei volumi importati che dalla diversificazione dei fornitori, con una riduzione del peso del gas sul *mix* energetico europeo di 2,5 punti percentuali, accompagnata da un incremento del peso del petrolio (+2,6) e persino del carbone (+0,6). Nel 2022 si registra inoltre la significativa crescita delle importazioni di gas naturale liquefatto (GNL) (+66% rispetto al 2021), che rappresenta ormai quasi il 10% delle importazioni energetiche europee. Le importazioni di GNL sono caratterizzate da prezzi medi significativamente più elevati rispetto al gas da metanodotto, ponendo serie problematiche in termini di competitività.

In un contesto in cui l'inflazione pare stia tornando sotto controllo, **la volatilità dei prezzi energetici potrebbe acuirsi nuovamente** qualora si verificasse un inverno particolarmente rigido, una ulteriore riduzione delle forniture russe o una minore disponibilità di GNL via nave. Qualsiasi ulteriore interruzione delle attuali forniture rischia di esacerbare la crescita

dei prezzi del gas, con rilevanti ricadute sulla tenuta delle economie europee. Se la riduzione delle forniture russe è uno dei pilastri della strategia per la sicurezza energetica europea, questa risulta estremamente problematica una volta considerati i rincari energetici per le aziende europee, molto maggiori rispetto a quelli subiti dai *competitor* statunitensi e cinesi, con ripercussioni potenzialmente strutturali sulla competitività del tessuto industriale, specialmente per il manifatturiero gasivoro di Italia e Germania.

Il *focus* si sposta dunque sul secondo pilastro delle politiche europee, ossia l'**espansione delle Fonti Energetiche Rinnovabili (FER)**. Gli ambiziosi obiettivi della recente direttiva sull'energia rinnovabile (*Red III*) – secondo cui la quota rinnovabile sui consumi energetici complessivi deve centrare il 42,5% entro il 2030 – devono essere considerati alla luce dell'attuale *mix* energetico per realizzare la radicale trasformazione strutturale che questi richiedono (**la quota rinnovabile dovrebbe più che raddoppiare nel giro di appena otto anni**).

Non solo gli obiettivi sono estremamente ambiziosi, ma l'accelerazione nella diffusione delle rinnovabili solleva serie problematiche, soprattutto in termini di inadeguata capacità produttiva e limitato accesso alle materie prime critiche. Si pone dunque l'esigenza di evitare uno scenario in cui la dipendenza europea dalle fonti fossili (russe e non) sia rimpiazzata con un'altra dipendenza, in termini di materie prime, componenti e tecnologie essenziali per la produzione di energia rinnovabile, estremamente concentrata in Asia.

La filiera fotovoltaica fornisce un esempio da manuale dei problemi potenziali che potrebbero affliggere tutte le filiere strategiche per la transizione energetica europea nei prossimi anni. Il profondo processo di ristrutturazione internazionale in questo comparto ha marginalizzato l'industria europea, decretando il dominio produttivo cinese. Fattori cruciali sono stati da un lato le politiche industriali verticali cinesi, dall'altro il ruolo del mercato europeo che ha garantito uno sbocco cruciale alla produzione cinese. In altre parole, la crescita della dipendenza europea è stata l'altra faccia della medaglia rispetto all'affermazione del dominio cinese.

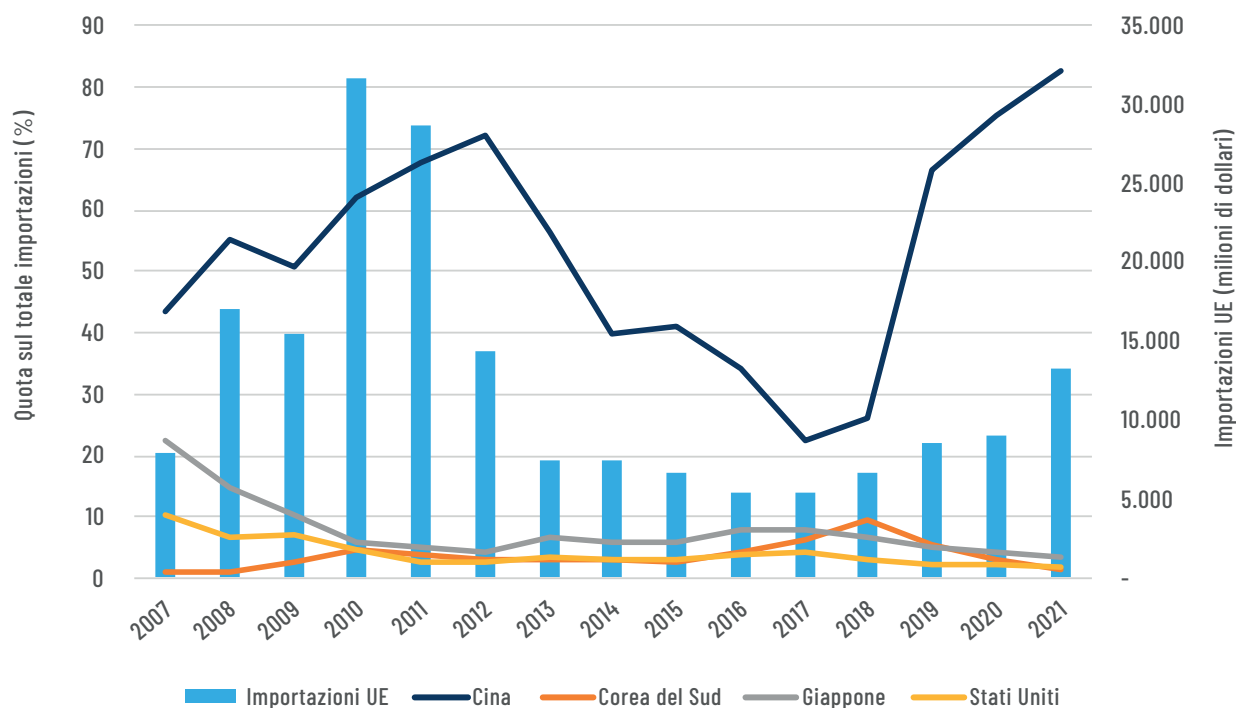
A fronte di questo contesto settoriale estremamente sfavorevole, **la Strategia solare dell'UE individua nel fotovoltaico il settore chiave per il raggiungimento dell'autonomia energetica**, stabilendo obiettivi estremamente ambiziosi in termini di capacità di generazione elettrica aggiuntiva: 400 GW_{DC} entro il 2025 e quasi 750 GW_{DC} entro il 2030. Ciò significa più che raddoppiare la capacità esistente (170 GW_{DC} nel 2020) entro il 2025.

Questo enorme sforzo si scontra tuttavia con **il ruolo rilevante che la Cina continua a svolgere in termini di fornitura di componenti chiave**. Il vantaggio competitivo acquisito e le economie di scala sviluppate nei vari segmenti della filiera rendono la rincorsa europea a dir poco ardua. Le dipendenze in termini di beni intermedi chiave sono molteplici, ma i dati relativi alle importazioni dei moduli cinesi sono particolarmente esplicativi, indicando la portata della dipendenza europea, ma soprattutto la rilevanza cinese, che nel 2021 rappresentava più dell'80% dei moduli importati (Fig. 1).

L'UE sta accumulando un ritardo significativo anche per quanto concerne altre filiere essenziali per la transizione ener-

Fig. 1 Importazioni europee di moduli (2007-2021)

➤ Fonte: Elaborazioni SVIMEZ su dati Comtrade.



getica e l'autonomia strategica. Tra queste, il Capitolo prende in considerazione la filiera dell'**idrogeno verde**, in cui la Cina sta affermando il proprio ruolo di potenza manifatturiera per quanto riguarda gli elettrolizzatori (la tecnologia chiave), con una capacità produttiva che raggiunge il 50% della capacità globale nel biennio 2022-2023. Secondo l'IEA, la quota europea attualmente al 20% della capacità globale dovrebbe rimanere stabile nel 2030, tuttavia tali stime rischiano di risultare ottimistiche.

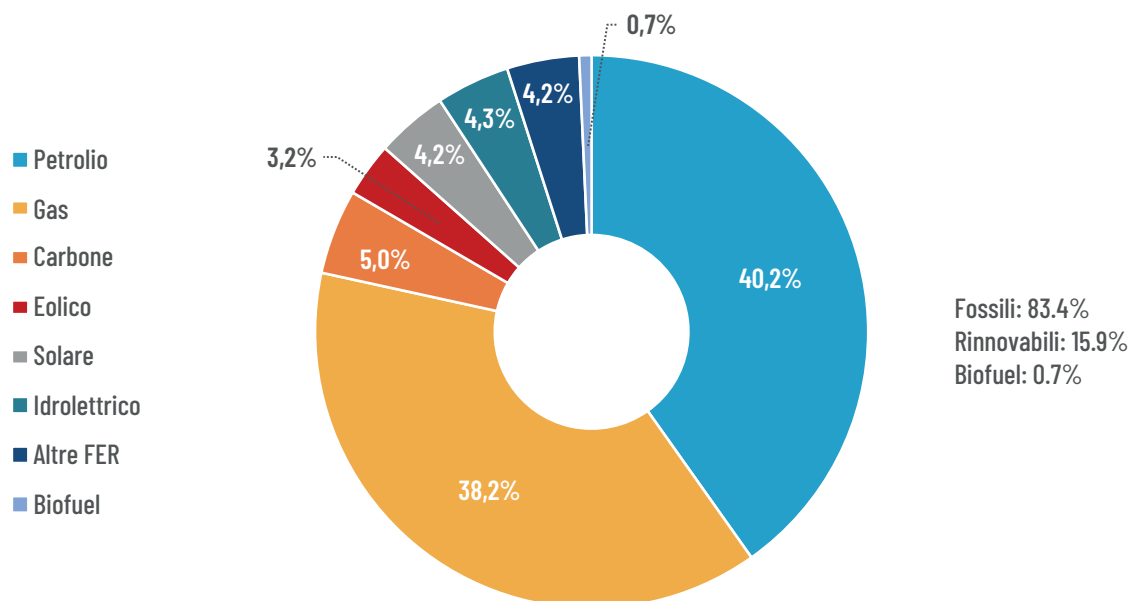
I piani di espansione produttiva saranno infatti soggetti a significative variazioni. Oltre il 20% dei progetti annunciati non ha una localizzazione definitiva e la distribuzione geografica sarà fortemente influenzata dalle politiche industriali implementate per stimolare consumi e produzione locali. Nel caso europeo, le potenzialità del settore sono strettamente legate all'andamento dei prezzi delle attrezzature. Se il costo degli elettrolizzatori si è costantemente ridotto negli ultimi decenni, lo scoppio della guerra ha invertito tale tendenza mettendo a rischio i progetti e la continuità delle misure pubbliche di sostegno. Sulla falsariga del settore fotovoltaico, le imprese europee sulla frontiera rischiano di non godere dello stesso sostegno finanziario dei *competitor* cinesi.

In questo difficile quadro europeo, **l'Italia mostra specificità strutturali che la espongono più di altri ai nuovi fattori di rischio legati alle crescenti tensioni internazionali**. Nel 2021 il gas aveva una rilevanza intorno al 41% sui fabbisogni lordi e rappresentava la principale fonte sul *mix* energetico italiano – unico caso tra le principali economie europee. Il paniere

energetico del 2022 (Fig. 2) ha fatto registrare alcuni cambiamenti significativi: la riduzione del gas non solo è stata più che bilanciata dalla crescita di petrolio e carbone, ma è stata accompagnata anche da una parallela riduzione delle rinnovabili, che si è venuta a determinare a causa del crollo del contributo dell'idroelettrico.

Fig. 2 Paniere energetico Italia, 2022

➤ Fonte: Elaborazioni SVIMEZ su stime Energy Institute's Statistical Review of World Energy (2023).



Per quanto concerne le forniture, nel 2021 il 39% del gas importato proveniva dalla Russia, costituendo più del 15% dell'energia complessivamente consumata su base annua. Una dipendenza non da poco, soprattutto se consideriamo che la Russia era anche tra i principali esportatori di carbone e petrolio verso l'Italia. La strategia adottata per ridurre il peso di Mosca sul fabbisogno energetico nazionale prevede una diversificazione degli approvvigionamenti, che passa dall'**aumento dei flussi da gasdotti e dall'aumento dell'import di GNL**. Questa strategia risulta problematica, specie se analizziamo la provenienza dei rifornimenti sostitutivi, che rischia di configurare ulteriori, altrettanto rischiose, dipendenze. La riduzione dei flussi da Mosca (-14 mld) è stata compensata in parte dall'aumento dell'import via tubo da Algeria (+2.3 mld), Azerbaigian (+3.1 mld) e Norvegia (+5.4 mld) e in parte dal maggior afflusso di GNL (+4,6 mld), proveniente da Qatar (50%), Stati Uniti (25%), Algeria (18%) ed Egitto (5%). Il crescente peso di paesi come Azerbaigian e Qatar costituisce un potenziale rischio in un contesto internazionale segnato da tensioni crescenti.

L'invasione dell'Ucraina ha sancito dunque un repentino **ribaltamento del ruolo del gas** nel quadro italiano: da **fonte di transizione** nel passaggio graduale dall'attuale sistema a prevalenza fossile verso un *mix* incentrato su elettrificazione rinnovabile e idrogeno, a **fonte di dipendenza** che mette a repentaglio la sicurezza energetica nazionale, indebolendo la stabilità dell'economia italiana e la competitività del tessuto produttivo. Questo capovolgimento dettato da elementi di sicurezza nazionale, è stato particolarmente traumatico in termini economici, poiché il gas rappresenta un pilastro del sistema

energetico nazionale ed era considerato dalle parti sociali la fonte energetica strategica rispetto alla flessibilità complessiva del sistema. Questo riassetto sarà più difficile rispetto ad altri contesti, poiché l'Italia non può contare sul nucleare per diversificare il proprio *mix*.

Per il sistema energetico italiano risulta dunque ancor più indispensabile accelerare la produzione delle energie rinnovabili e sviluppare le rispettive filiere produttive. **Il Mezzogiorno ha le risorse e le potenzialità per assumere un ruolo centrale nel quadro della strategia nazionale.** Affinché ciò si verifichi, tuttavia, occorre **superare l'idea del Mezzogiorno come mero hub energetico europeo**, che è in contraddizione con il nuovo approccio europeo alle politiche industriali e soprattutto risulta miope rispetto agli obiettivi di autonomia energetica, competitività industriale e coesione territoriale.

Tale strategia rischia infatti di depotenziare **il ruolo che il Mezzogiorno potrebbe ritagliarsi a livello industriale nella produzione delle tecnologie abilitanti, espandendo attività già presenti sul territorio e rilocalizzando produzioni che attualmente rappresentano dipendenze strategiche per l'intera UE.** Questo obiettivo chiama in causa un *mix* di *policy* ben più radicale rispetto a quello degli ultimi decenni, che sia in grado di cogliere le opportunità legate alla trasformazione sistemica dei processi industriali e delle catene di fornitura. Il sistema energetico europeo tornerà a essere più legato alle sue specificità territoriali, che erano state in qualche modo superate grazie all'elevato contenuto energetico delle fonti fossili e allo sviluppo di una grandiosa infrastruttura globale, che insieme avevano annullato le distanze dal punto di vista energetico. Con l'avanzare della transizione, si potrebbe invece assistere a un parziale spostamento delle attività produttive energivore verso i territori con minori costi di produzione in termini di rinnovabili.

La politica industriale non dovrebbe dunque privilegiare esclusivamente gli investimenti infrastrutturali di rete, finalizzati a collegare i territori più competitivi in termini di produzione rinnovabile alle tradizionali aree ad elevato sviluppo industriale. Piuttosto, **serve una politica industriale in grado di riconoscere a pieno le differenti potenzialità in termini di rinnovabili, con particolare attenzione alle aree più deboli, incluso il Mezzogiorno.** Questo nuovo orientamento consentirebbe di **coniugare obiettivi di politica industriale e obiettivi di politica energetica**, promuovendo al contempo la coesione territoriale.

Queste sono le macro-tendenze entro le quali il Mezzogiorno dovrà sviluppare la propria strategia e lo dovrà fare a partire dalle sue caratteristiche geografiche, dalle proprie risorse produttive e dalle eccellenze a disposizione. Le esperienze positive sul territorio confermano che è indispensabile una mappatura dei fabbisogni essenziali, prodotto per prodotto, per il successo dei singoli progetti, ossia un'analisi dettagliata della catena di fornitura nel segmento produttivo di riferimento, con un focus sulle dipendenze strategiche, in termini di input intermedi e materie prime critiche.

Questa attività di individuazione delle potenziali vulnerabilità degli investimenti nelle industrie verdi deve essere concepita all'interno di una visione europea di filiera e dovrà essere accompagnata da un'attività di programmazione che coniughi lo sviluppo territoriale all'interno di una strategia continentale. In altre parole, **il contributo del Mezzogiorno dovrà essere orientato al rafforzamento della filiera europea**, altrimenti le economie di scala sviluppate dagli altri grandi attori internazionali impediranno l'emergere di un **nuovo protagonismo industriale del Mezzogiorno.**

PARTE QUARTA

XX. Logistica economica e transizione intermodale sostenibile nel Mezzogiorno

Lo sviluppo della logistica e dell'intermodalità sostenibile nel Mediterraneo rivestono carattere prioritario per rafforzare il ruolo economico globale dell'Italia, in particolare nei settori dell'economia del mare. La **trasformazione di infrastrutture portuali in piattaforme logistiche evolute**, sia in termini di capacità che di servizi offerti e ben connesse con altri *hub* del Mediterraneo e con la rete di trasporti europea, è di cruciale importanza strategica globale.

Dopo il calo generalizzato dei flussi commerciali registrato nel 2020 a causa della pandemia, già **nel 2021 le diverse modalità del sistema nazionale dei trasporti erano tornate sui volumi del 2019**, con l'eccezione dei traffici marittimi e del cargo aereo e con un buon andamento delle tonnellate movimentate in *container* nei porti nazionali (grazie anche all'**exploit dello scalo di transhipment di Gioia Tauro**).

Nel 2022, tutte le diverse modalità hanno superato i volumi trasportati caratteristici del pre-pandemia. Il traffico mare Ro-Ro (carichi rotabili) è la modalità che ha conosciuto l'espansione maggiore (+57,2% sul 2019), seguito dal cargo aereo (+42,3%) e dal traffico containerizzato marittimo (+26,7%). In questo contesto, **il Mezzogiorno ha evidenziato ottime performance nei comparti del traffico marittimo Ro-Ro e container.**

L'accesso delle merci italiane ai mercati più distanti avviene principalmente attraverso i porti del Mar Ligure e dell'Alto Adriatico, più prossimi alle aree produttive della Pianura Padana, con i conseguenti effetti di congestione della rete stradale e autostradale delle aree circostanti. In tale quadro, anche al fine di ridurre il congestionamento degli assi stradali del Nord verso le porte di accesso ai mercati europei e globali, ci sarebbe ulteriore **spazio di mercato per il trasporto intermodale e combinato gomma-ferro e gomma-mare di adduzione ai porti del Mezzogiorno** lungo i principali Corridoi Intermodali Ferroviari Costieri e, soprattutto, lungo i Corridoi Intermodali Marittimi Costieri tirrenico e adriatico, vista la presenza di consolidate linee marittime (Autostrade del Mare e *container*) con l'Europa e il resto del mondo.

Le infrastrutture portuali e retroportuali del Centro-Sud, specie se potenziate con servizi logistici a valore, dovrebbero assumere un ruolo maggiore per l'export del sistema produttivo italiano anche come alternative al fragile, e in molti casi obsoleto, sistema infrastrutturale dei valichi alpini. Le Autostrade del Mare – in particolare lungo le dorsali tirrenica e adriatica, integrate con collegamenti ferroviari internazionali (ad esempio via Marsiglia, Barcellona, Venezia, Trieste, Koper, Rieka) – possono rappresentare un'efficiente modalità complementare al trasporto stradale, in grado di garantire soluzioni logistiche anche in caso di interruzioni e/o congestione per carenza di capacità infrastrutturale nel segmento terrestre.

Il conseguimento degli obiettivi di conversione modale fissati a livello europeo trova un ostacolo nella disponibilità di un'adeguata capacità ferroviaria. Si pensi che lo spostamento solo dell'1,9% dei traffici dalla strada alla ferrovia impli-

cherebbe un raddoppio al 2030 dei volumi di traffico ferroviario del 2019. La difficile «convertibilità» del trasporto stradale verso modalità alternative segnala l'importanza dell'efficientamento ambientale dei veicoli merci su strada e degli interventi per l'ottimizzazione delle operazioni logistiche.

La ferrovia difficilmente può imporsi come sistema principale di trasporto delle merci per vincoli di capacità e di limitazioni in termini di diffusione della rete. Per andare nella direzione di uno *shift* modale strada-mare, andrebbe anche rivisto e razionalizzato il sistema degli incentivi ambientali per il cambio modale, con interventi di regolazione economica diretta di incentivazione positiva (riduzioni e sconti tariffari, *bonus* per il rinnovo dei mezzi) e negativa (tassa sulle emissioni) e/o quantitativa (certificati di emissione ed energetici). In aggiunta, bisognerebbe investire in *terminal* portuali attrezzati e raccordati con la rete autostradale e ferroviaria, aree di sosta di mezzi e semirimorchi nei porti, stazioni di stoccaggio e ricarica per veicoli stradali di ultimo miglio a basse emissioni.

Nell'ambito del **Green Deal europeo**, il pacchetto *Fit for 55* prevede un taglio del 55% delle emissioni da gas climalteranti entro il 2030, attraverso una serie di misure complementari: modifiche dell'*European Emission Trading System* (ETS); incremento dei *target* per i settori non coperti dall'ETS (incluso quello dei trasporti); nuovi *standard* emissivi per i mezzi di trasporto; infrastrutture per i carburanti alternativi; incentivi all'utilizzo di carburanti alternativi nel settore aereo e marittimo. Nell'ambito del programma *Fit for 55*, la Commissione europea ha fissato per il settore dei trasporti un **target di riduzione al 2030 (rispetto ai valori registrati nel 2005) delle emissioni di gas serra del 40% per l'Europa e del 43,7% per l'Italia**. Raggiungere obiettivi di riconversione modale così ambiziosi richiederebbe lo spostamento – ipotesi praticabile entro il 2030 – di circa 15 milioni di tonnellate di merci dall'autotrasporto al trasporto marittimo. Considerando che il totale cabotaggio nazionale di *container* e Ro-Ro è pari a circa 140 milioni di tonnellate di merci, si tratterebbe di incrementare tale traffico di una quota di poco superiore al 10% rispetto all'attuale, mentre sarebbe necessario lo spostamento di circa 23/25 milioni di tonnellate di merci dalla strada verso la ferrovia per il raggiungimento del 16,5%, come previsto da RFI, cioè un incremento pari a oltre il 50% rispetto l'attuale traffico ferroviario merci. Tali obiettivi potrebbero essere oggetto di un nuovo **Piano dell'Intermodalità e della Logistica Sostenibile** (PILS) da implementare a larga scala. I maggiori porti, retroporti e centri intermodali del Mezzogiorno potrebbero svolgere la funzione strategica di *hub* di «terminalizzazione stradale» a basse e/o zero emissioni: il ruolo di centri/nodi di stoccaggio, distribuzione e rifornimento (anche in piccola scala) di carburanti alternativi (LNG, bio-LNG, ammoniaca, metanolo, idrogeno, ecc.).

La ZES Unica per il Mezzogiorno sostituirà le attuali otto a partire dal 1° gennaio 2024. Con la ZES Unica si passa da un'azione molto specifica mirata a determinate aree a un **tentativo di operazione di sistema**, estendendo a tutto il Sud i vantaggi fiscali e di sburocratizzazione legati alle ZES. Un **Piano Strategico** triennale dovrà definire una politica di sviluppo della ZES basata sull'individuazione dei settori da promuovere e di quelli da rafforzare, nel rispetto delle diverse specificità territoriali.

L'estensione a tutto il Mezzogiorno delle misure di incentivazione e delle procedure autorizzative semplificate rappresenta una forma di fiscalità compensativa orizzontale per gli investimenti al Sud. La ZES Unica presenta quindi **indubbi**

vantaggi potenziali, ma rischia di produrre effetti limitati se non sarà pienamente integrata nelle politiche industriali nazionali e regionali e nelle più ampie strategie di sviluppo del Paese.

Saranno in particolare due aspetti a decretare il successo o il fallimento della ZES Unica: il primo riguarda la capacità della nuova *governance* di assicurare la semplificazione amministrativa alla base del disegno originario delle ZES. Il secondo dipende dalla capacità di recuperarne la finalità di strumento di politica industriale e infrastrutturale.

Sul primo punto, specifica attenzione andrà attribuita alla verifica della **capacità della Struttura di missione nazionale di svolgere per l'intero territorio meridionale la funzione di sportello unico delle autorizzazioni**. Una funzione che, considerato il numero elevato di progetti di investimento che si prevede potrà pervenire, richiederà inevitabilmente un **rapporto cooperativo con le Amministrazioni locali senza disperdere il lavoro fin qui svolto dalle strutture commissariali**. In una fase in cui è necessario accelerare le procedure di investimento per riavviare la crescita e lo sviluppo del Paese e della sua parte più debole, andrebbe evitato che un cambio di strategia di questa portata causi rallentamenti nel passaggio delle competenze e incertezze negli operatori. È pertanto auspicabile un'accorta gestione della fase di transizione alla ZES Unica, anche al fine di non indebolire i processi di crescita avviati nelle ZES regionali. Va, in ogni caso, sottolineato che l'introduzione di una *governance* nazionale guidata dalla Presidenza del Consiglio può essere **l'occasione per rafforzare il coordinamento** degli interventi e favorire l'adozione di procedure più omogenee, superando i localismi e le frammentazioni che hanno caratterizzato le politiche di sviluppo degli ultimi decenni.

Per quanto riguarda la dimensione di **politica industriale e infrastrutturale** dello strumento, il successo della ZES Unica dipenderà dai contenuti del Piano Strategico, che dovrà **valorizzare le specificità produttive, economiche e sociali dei territori**. Non meno importante sarà **l'individuazione dei settori prioritari nei quali favorire l'attrazione dei grandi investimenti** necessari ad accrescere la competitività del sistema economico meridionale. Senza tralasciare la realizzazione di condizioni di effettivi legami funzionali e strategici con le principali infrastrutture, specialmente portuali, del Mezzogiorno.

PARTE QUARTA

**XXI. La filiera del turismo
in Italia e nel Mezzogiorno**

I dati ufficiali più completi e dettagliati che descrivono il settore turistico italiano sono quelli del “Conto satellite del turismo” (CST) pubblicati dall’ISTAT a cadenza biennale. A partire dalla classificazione ATECO delle attività produttive, il CST definisce le cosiddette “industrie turistiche”, che includono le seguenti branche produttive: alloggi; ristorazione; trasporto passeggeri; noleggio trasporti; agenzie di viaggio e *tour operator*; servizi culturali e ricreativi; commercio al dettaglio. Per ciascuna branca produttiva il CST stima la quota del valore aggiunto riferibile ai prodotti effettivamente fruiti dai turisti (“vocazione turistica”), che risulta prossima al 100%, ad esempio, per gli alloggi. Viceversa, valori molto contenuti si riscontrano per le attività di noleggio (6,1%) e per il commercio al dettaglio (5,9%).

Considerando i prodotti delle “industrie turistiche” effettivamente fruiti dai turisti, la valutazione del valore aggiunto della filiera turistica nazionale si attestava, nel 2020, a poco più di 71 miliardi. Aggiungendo il valore aggiunto relativo ai beni e servizi prodotti delle “imprese non turistiche” fruiti dai turisti, si ottiene una stima di **100 miliardi di “valore aggiunto turistico” (il 5,6% del PIL italiano).**

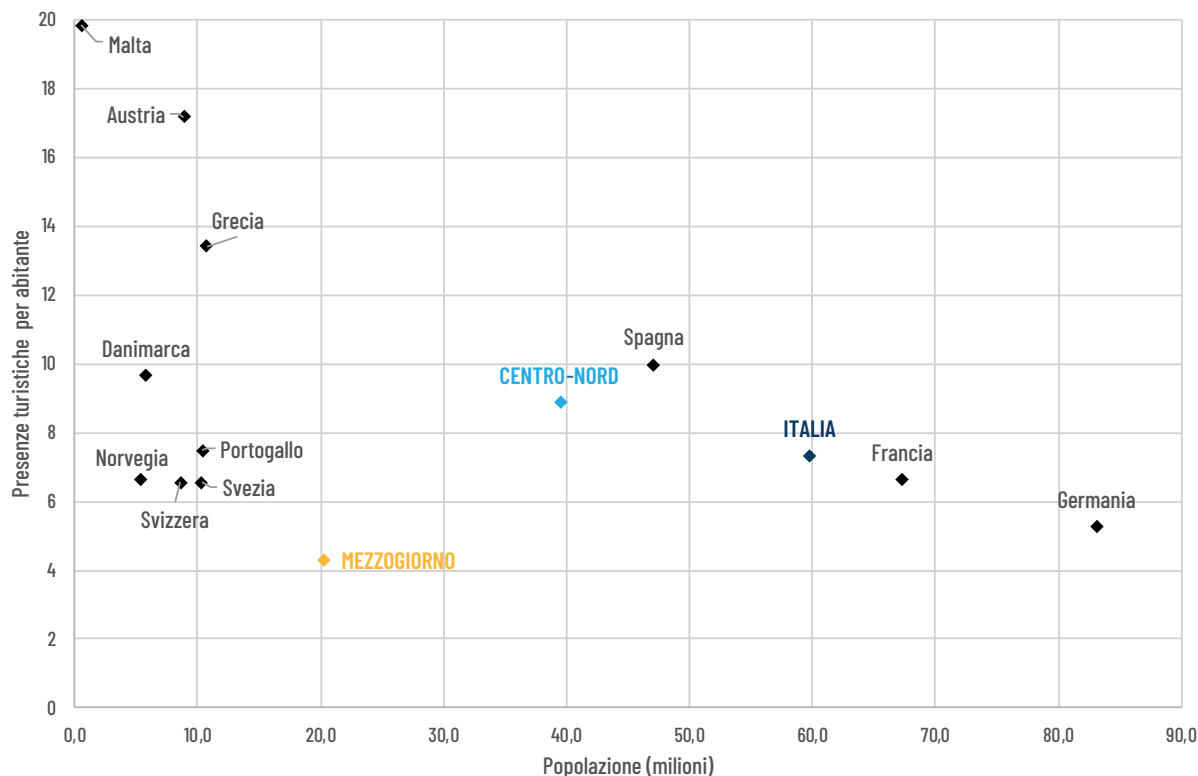
Il CST riporta anche una stima dell’occupazione relativa al totale delle “industrie turistiche”, ma non è disponibile una stima della “vocazione turistica” analoga a quella del valore aggiunto. **I posti di lavoro equivalenti a tempo pieno impiegati dalle “industrie turistiche” risultavano, nel 2019, poco meno di 3,4 milioni (il 14% del totale dei settori produttivi).** Escludendo il commercio al dettaglio, settore a bassa “vocazione turistica”, i livelli occupazionali relativi ai soli **“prodotti turistici caratteristici”** sono inferiori, ma comunque molto consistenti, intorno ai **2,1 milioni di unità (il 9% del totale degli occupati a livello nazionale).**

Poiché i dati del CST sono disponibili solo a livello nazionale, per valutare il peso della filiera turistica nel Mezzogiorno la SVIMEZ ha utilizzato le serie ISTAT sulle presenze turistiche nelle regioni italiane. Una prima evidenza del **sottodimensionamento, cui corrisponde un rilevante potenziale inespresso, della filiera turistica nel Mezzogiorno** emerge già da un confronto internazionale (Fig. 1). Con 4,3 presenze per abitante, il Mezzogiorno si colloca all’ultimo posto tra i principali paesi OCSE, con un notevole *gap* rispetto sia al gruppo dei paesi più piccoli – alcuni dei quali presentano una spiccatissima propensione turistica (l’Austria e la Grecia) – sia ai paesi di più grandi dimensioni (Spagna, Francia e Germania). **Il numero di presenze turistiche per abitante del Mezzogiorno è pari a meno della metà del dato medio delle regioni centro-settentrionali (8,9).** Un divario che per essere chiuso richiederebbe, dunque, l’ambizioso obiettivo di raddoppiare le presenze turistiche nel Sud rispetto ai livelli attuali.

Il problema del sottodimensionamento della filiera turistica del Sud è ancora più evidente osservando le quote percentuali dei turisti diretti verso le località del Mezzogiorno sul totale delle presenze turistiche in Italia (Tab. 1).

Fig. 1 Presenze turistiche per abitante e popolazione. Anno 2019

➤ Fonte: Elaborazioni SVIMEZ su dati OCSE.

**Tab. 1 Quote di turisti diretti nel Mezzogiorno sul totale Italia per area di provenienza (valori %)**

➤ Fonte: Elaborazioni SVIMEZ su dati ISTAT.

Paese/ripartizione di provenienza	2008	2019	2020	2021	2022
Totale	20,3	19,8	19,5	20,2	19,3
- di cui: turisti stranieri	13,3	15,0	9,4	12,0	14,2
- di cui: turisti italiani	25,6	24,7	24,1	24,9	24,3
- Centro-Nord	17,5	16,9	14,8	16,8	16,8
- Mezzogiorno	53,6	49,8	57,4	52,5	47,8

Complessivamente, le **regioni meridionali "assorbono" circa il 20% del totale delle presenze turistiche in Italia**, un valore relativamente modesto e che è leggermente diminuito tra il 2008 (20,3%) e il 2019 (19,8%).

Il grado di attrattività delle regioni meridionali è aumentato sensibilmente con riferimento ai soli turisti stranieri, ma a partire da livelli estremamente bassi: dal 13,3% del 2008 al 15 nell'anno pre-COVID. Si tratta, evidentemente, di una

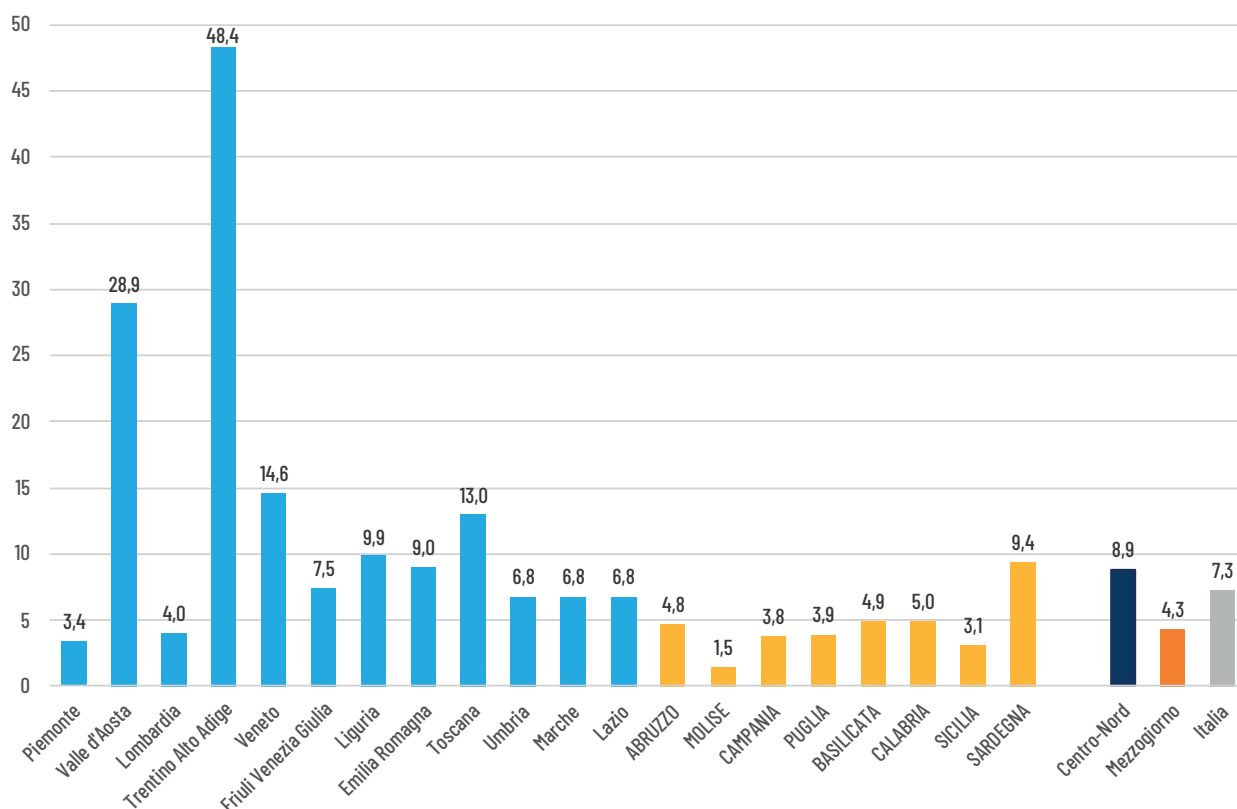
presenza ancora molto ridotta rispetto alla capacità di attrazione delle regioni centro-settentrionali, e di una tendenza alla riduzione del divario tra le due ripartizioni molto lenta.

L'incidenza percentuale delle presenze turistiche italiane nel Mezzogiorno – strutturalmente più elevata di quella dei turisti stranieri, ma pur sempre largamente inferiore al peso dell'area in termini di popolazione – è scesa di quasi un punto percentuale tra il 2008 e il 2019, passando dal 25,6 al 24,7%. Nello specifico, il peso delle località turistiche del Sud come destinazione dei turisti residenti nelle regioni del Centro-Nord, strutturalmente molto basso, è ulteriormente diminuito: dal 17,5 del 2008 al 16,9% del 2019. Di fatto, si tratta di un valore di poco superiore a quello relativo ai turisti stranieri. È diminuita, inoltre, l'incidenza del Sud come meta degli stessi turisti meridionali, scesa sotto la soglia del 50% nel 2019 (49,8%), con un calo di quasi quattro punti percentuali rispetto al dato del 2008 (53,6%).

Nel 2020 le presenze turistiche si sono sostanzialmente dimezzate in entrambe le ripartizioni: -53,1% nel Sud e -52,1% nel resto del Paese. Nei due anni successivi, con il progressivo allentamento delle misure emergenziali, **le presenze turistiche sono aumentate nettamente, ma nel 2022 risultano ancora inferiori ai livelli pre-crisi del 2019**. Le regioni meridionali stanno incontrando maggiori difficoltà a recuperare il calo delle presenze subito nel 2020: il *gap* risulta infatti pari al -8,0% nel Sud, contro il -5,1% del Centro-Nord.

Fig. 2 Presenze turistiche per abitante. Anno 2019

➤ Fonte: Elaborazioni SVIMEZ su dati ISTAT.



Quasi tutte le regioni meridionali si caratterizzano per valori molto bassi di presenze turistiche per abitante. L'unica eccezione è la Sardegna (9,4). Tra le regioni più grandi, il valore minimo è quello della Sicilia (3,1) – a dispetto delle sue enormi potenzialità – ma anche la Campania (3,8) e la Puglia (3,9) si attestano su livelli molto bassi: la differenza rispetto al Veneto (14,6) e alla Toscana (13,0) – le due grandi regioni del Centro-Nord a forte caratterizzazione turistica – è enorme (Fig. 2).

Dalle evidenze esposte in questo Capitolo si può concludere che esiste un **rilevante potenziale inespresso che, in ragione dell'apporto delle filiere turistiche alle economie locali, potrebbe fornire un interessante contributo alla crescita delle realtà del Mezzogiorno a maggiore vocazione turistica.** Il dato complessivo, al di là degli andamenti congiunturali, ci dice che la strada da percorrere è, però, ancora molto lunga. I confronti con le altre regioni italiane, e con le aree europee a matura vocazione turistica, dimostrano inequivocabilmente l'esigenza di una politica nazionale che porti a una dimensione accettabile questo comparto.

La valorizzazione della filiera turistica meridionale richiede **politiche di accompagnamento** che si pongano obiettivi da conseguire nel medio termine che, considerato il potenziale attivabile nel Mezzogiorno, potrebbe tradursi nel raddoppio delle presenze turistiche rispetto ai valori attuali. Un programma che vada avanti contemporaneamente all'**infrastrutturazione del territorio meridionale**, sulla base di una visione di insieme spesso mancata nel nostro Paese. Mettere a regime il turismo nel Mezzogiorno potrebbe voler dire per il Paese e per il Mezzogiorno una crescita del PIL e dell'occupazione rilevante, tenendo conto di tutto l'**indotto** che lo sviluppo di un'offerta turistica proporzionata alla dimensione del territorio potrebbe apportare sia alla branca delle costruzioni che a quelle del manifatturiero. Tale programma dovrebbe includere anche la **formazione di qualità degli addetti del settore** – che nell'ultimo periodo sono diventate professionalità sempre più richieste e meno disponibili – anche per contrastare il fenomeno del lavoro di bassa qualità e bassa remunerazione che attualmente caratterizza gran parte delle branche produttive a forte vocazione turistica.

PARTE QUARTA

XXII. Il gap digitale

Il livello di digitalizzazione dell'Italia a livello europeo è restituito dal valore dell'indicatore sintetico DESI (*Digital Economy and Society Index*) che colloca il nostro Paese **al 19esimo posto nel ranking dei 27 paesi dell'UE**.

Tra le quattro dimensioni che compongono l'indice DESI, quelle che maggiormente incidono su questo risultato sono le competenze del "Capitale umano" e i "Servizi pubblici digitali", ossia la digitalizzazione della Pubblica amministrazione. **Nel caso delle competenze del "Capitale umano", l'Italia occupa il 25esimo posto.**

L'Italia è in ritardo anche nel caso della digitalizzazione della Pubblica amministrazione: il nostro Paese si colloca infatti al 19esimo posto con un punteggio di 58,2, contro il 67,3 della media europea. Con riferimento alle altre due dimensioni dell'indice DESI ("Connettività" e "Integrazione delle tecnologie digitali"), l'Italia occupa posizioni migliori con punteggi superiori alla media UE.

Tutte le regioni meridionali presentano un indice DESI inferiore alla media nazionale (49,6), pur se con significative differenze. Campania, Puglia e Sardegna sono più vicine alla media nazionale. Molise e Calabria sono più in ritardo.

La Connettività è una dimensione per la quale il divario digitale tra il Sud e il Paese è meno marcato. Campania, Sicilia e Puglia godono di una connettività superiore alla media italiana. Molise e Calabria invece registrano valori dell'indice distanti dal dato nazionale. **La sottodimensione con la maggiore distanza tra Sud e il Paese si riscontra nell'adozione della banda larga fissa**, con valori rispettivamente di 30,8 e 36,9.

Per la componente "Capitale umano" emerge con più evidenza il gap del Mezzogiorno. A fronte di un valore medio nazionale pari a 37,5, il Sud fa registrare un valore di 32,1. Le regioni più in ritardo sono Sicilia e Molise, con valori rispettivamente pari a 26,7 e 29,6. **Il ritardo del Mezzogiorno è nettamente più marcato per le competenze avanzate** appannaggio di laureati e specialisti nelle discipline TIC (Tecnologie dell'Informazione e della Comunicazione). Anche la forbice interna alle regioni meridionali è molto ampia: si passa da un valore di 12,5 per il Molise, a un valore di 27 per l'Abruzzo.

Con riferimento alla terza dimensione "Integrazione delle tecnologie digitali nelle imprese", si rilevano differenze non particolarmente pronunciate tra il Mezzogiorno e il Paese. Le regioni meridionali presentano un dato medio pari a 36, a fronte del 39,5 della media nazionale. Fa eccezione la Sicilia, che presenta un punteggio leggermente superiore al dato del Paese (40,2). Più distanti Calabria e Basilicata, mentre le altre regioni meridionali si attestano su un punteggio compreso tra 35 e 37. Se si va nello specifico delle sottodimensioni, **è solo nell'intensità digitale di base tra le PMI che si possono rilevare ampie divergenze tra il Sud e il Paese, e tra le stesse regioni meridionali.** Si consideri infatti che a fronte di

Tab. 1 Indice DESI – “Connettività”

➔ Fonte: Elaborazioni SVIMEZ su dati Corte dei Conti, 2023.

DESI - Connettività		Sottodimensioni					
		Adozione banda larga fissa		Copertura banda larga fissa		Banda larga mobile	
Campania	66,2	Sicilia	44,6	Campania	69,4	Sardegna	80,9
Sicilia	65,6	Puglia	43,2	Sicilia	64,7	Basilicata	80,1
Puglia	63,1	Campania	42,5	Abruzzo	58,8	Calabria	79,6
Abruzzo	60,2	Abruzzo	29,0	Molise	57,0	Sicilia	79,5
Sardegna	57,5	Basilicata	26,0	Puglia	56,1	Puglia	79,5
Basilicata	57,3	Sardegna	23,8	Sardegna	50,7	Campania	79,3
Molise	55,9	Calabria	20,3	Basilicata	49,1	Abruzzo	79,2
Calabria	55,5	Molise	16,8	Calabria	48,3	Molise	77,5
Mezzogiorno	60,2	Mezzogiorno	30,8	Mezzogiorno	56,8	Mezzogiorno	79,5
Italia	63,0	Italia	36,9	Italia	61,9	Italia	79,4

Tab. 2 Indice DESI – “Capitale umano”

➔ Fonte: Elaborazioni SVIMEZ su dati Corte dei Conti, 2023.

DESI - Capitale umano		Sottodimensioni			
		Competenze degli utenti in internet		Competenze avanzate e sviluppo	
Abruzzo	36,4	Sardegna	47,7	Abruzzo	27,0
Sardegna	34,9	Molise	46,7	Campania	24,5
Puglia	34,0	Abruzzo	45,7	Puglia	23,7
Campania	32,7	Puglia	44,3	Calabria	22,4
Calabria	31,7	Basilicata	42,0	Sardegna	22,2
Basilicata	31,1	Calabria	41,1	Basilicata	20,2
Molise	29,6	Campania	40,8	Sicilia	17,6
Sicilia	26,7	Sicilia	35,7	Molise	12,5
Mezzogiorno	32,1	Mezzogiorno	43,0	Mezzogiorno	21,2
Italia	37,5	Italia	46,7	Italia	28,3

Tab. 3 Indice DESI – “Integrazione tecnologie digitali nelle imprese”

➔ Fonte: Elaborazioni SVIMEZ su dati Corte dei Conti, 2023.

DESI - Integrazione tecnologie digitali		Sottodimensioni					
		Intensità digitale base nelle PMI		Tecnologie digitali per le imprese		E-commerce (a)	
Sicilia	40,2	Sicilia	58,9	Campania	37,5	-	-
Campania	36,7	Puglia	47,2	Sicilia	39,6	-	-
Abruzzo	36,2	Sardegna	47,1	Abruzzo	37,8	-	-
Sardegna	35,9	Campania	45,8	Molise	37,2	-	-
Molise	35,1	Abruzzo	40,7	Puglia	34,8	-	-
Puglia	35,0	Basilicata	39,8	Sardegna	36,1	-	-
Calabria	34,8	Calabria	38,4	Basilicata	35,4	-	-
Basilicata	34,4	Molise	36,9	Calabria	36,3	-	-
Mezzogiorno	36,0	Mezzogiorno	44,4	Mezzogiorno	36,8	Mezzogiorno	24,0
Italia	39,5	Italia	50,7	Italia	39,7	Italia	27,4

(a) Dato disponibile solo a livello di ripartizione.

una media nazionale pari a 50,7 per questa sottodimensione, Molise, Calabria e Basilicata ottengono un valore dell'indice inferiore a 40, mentre, anche in questo caso, solo la Sicilia è al di sopra del media nazionale (58,9).

L'indice DESI relativo alla quarta e ultima dimensione relativa ai “Servizi pubblici digitali” a disposizione di cittadini configura un quadro in cui spicca evidente il divario del Mezzogiorno (50,4) rispetto al Paese (58,2), con una forte eterogeneità tra le regioni meridionali, ancor più netta che nel caso delle altre dimensioni. Sardegna, Basilicata e Puglia registrano un punteggio vicino alla media nazionale, a fronte di Molise e Abruzzo che ne sono molto distanti (con rispettivamente 39,9 e 44,8).

Il PNRR rappresenta lo strumento di *policy* più rilevante per colmare il *digital divide*, nelle sue varie declinazioni settoriali e territoriali. Nello specifico, ancor più che i crediti d'imposta Transizione 4.0, che scontano il basso tiraggio da parte del Sud, appaiono importanti, all'interno della Missione 1, le Componenti 1 (Digitalizzazione, Innovazione, e sicurezza nella P.A.), con 9,75 miliardi di euro, e 2 (Digitalizzazione, Innovazione, e competitività del sistema produttivo), con 24,3 miliardi.

Particolarmente preziosa risulta la Componente 1, sulla digitalizzazione della P.A., che interviene su aspetti quali le infrastrutture digitali, l'abilitazione e la facilitazione per la migrazione al *cloud*, l'interoperabilità, i servizi digitali e la cit-

Tab. 4 Indice DESI – “Servizi pubblici digitali”

➤ Fonte: Elaborazioni SVIMEZ su dati Corte dei Conti, 2023.

DESI - Servizi pubblici digitali	
Sardegna	57,8
Basilicata	56,1
Puglia	55,1
Campania	52,9
Calabria	49,2
Sicilia	47,7
Abruzzo	44,8
Molise	39,9
Mezzogiorno	50,4
Italia	58,2

tadinanza digitale, la *cybersecurity* e la digitalizzazione delle grandi Amministrazioni centrali. Questa misura prevede un finanziamento di 6,14 miliardi di euro. Della Componente 2, risulta invece di particolare importanza l'Investimento 3, che stanziava 6,3 miliardi per il potenziamento della connettività nelle aree remote e marginali.

Non va comunque trascurato il fatto che **alcuni degli interventi della Componente 1 rientrano tra gli 83 critici individuati dal Governo**: su di essi gravano quindi delle criticità strutturali che alla lunga potrebbero comportare un rischio di fallimento.

Nell'ambito delle competenze digitali, va infine segnalata l'esperienza degli Istituti Tecnologici Superiori (ITS Academy), strutture post-diploma destinate alla formazione di figure tecnico-professionali nei settori più richiesti dalle imprese. Agli ITS il PNRR destina 1,5 miliardi di euro, fissando l'obiettivo di raddoppiare le iscrizioni entro il 2025 e di recente, a seguito della riforma avviata con la legge n. 99/2022 sono state ridefinite le aree tecnologiche, passate da sei a dieci: tra di esse è inclusa l'area “Tecnologie dell'informazione e della comunicazione dei dati”. Ad oggi, in quest'area tecnologica, sono solo sei le ITS Academy nelle regioni meridionali sulle diciannove attive in Italia: Basilicata, Abruzzo e Molise sono le uniche ad esserne sprovviste. Queste strutture, anche grazie ai finanziamenti del PNRR e alla recente riforma del 2022, potrebbero contribuire a rafforzare le competenze digitali avanzate al servizio delle imprese anche del Mezzogiorno.