

## **DOCUMENTO CONGIUNTO DI PROPOSTE**

**Al Ministro per il Sud e la Coesione Territoriale**

**Giuseppe Provenzano**

**Incontro 1° dicembre 2020**

### **LE CONDIZIONI DI CONTESTO**

Il tessuto imprenditoriale siciliano vive in una condizione di crisi economica continuata, che non accenna a ridurre i suoi effetti, soprattutto in seguito all'emergenza epidemiologica e che pesa come un macigno sulla capacità produttiva delle nostre imprese e sulla possibilità di guardare al futuro con fiducia. Ci troviamo di fronte ad una seconda ondata dell'emergenza sanitaria e conseguentemente economica che era facilmente prevedibile negli scorsi mesi, ma per la quale non è stato fatto abbastanza per stabilire un piano programmato di sostegni economici che non esponesse ancora una volta il nostro tessuto produttivo alla scure di una pandemia che potrebbe rappresentare per molte micro, piccole e medie imprese un punto di non ritorno. I numeri sono impietosi quanto esplicativi: nell'ultimo rapporto della Svimez risulta che il lockdown ha bloccato il 58,2% delle attività con un danno di 2,1 miliardi di euro. Nel secondo trimestre del 2020 la Sicilia ha perso 6 miliardi di euro pari all'8% del suo Prodotto interno lordo e 76 mila posti di lavoro, nonostante il blocco dei licenziamenti imposto dal Governo Nazionale. Secondo l'Istat, in particolare, ha un lavoro solo il 39,6% dei siciliani e la disoccupazione giovanile si attesta, soprattutto in alcune provincie, su numeri estremamente preoccupanti. Oltre a tutto questo le nostre imprese pagano ormai da anni una tassa occulta che è rappresentata dal peso dell'insularità determinata dall' inadeguatezza e dall'arretratezza della dotazione infrastrutturale. Ma il fattore che più è stato intaccato dall'andamento della crisi è quello della fiducia che ormai si attesta ai minimi storici e che influenza negativamente sia la domanda interna ed internazionale, sia la capacità di investire delle nostre imprese. Occorre, quindi, razionalizzare il più possibile gli interventi da realizzare stabilendo degli obiettivi chiari ed incisivi che blocchino l'eccesso di produzione normativa alla quale abbiamo assistito in questi mesi che non ha fatto altro che determinare confusione ed incertezza interpretativa. E' necessario da un lato lavorare per creare le condizioni che garantiscano alle nostre imprese una sopravvivenza immediata e contemporaneamente definire un piano industriale non alimentato da esigenze congiunturali, ma che abbia prospettive più a medio e lungo termine ispirate anche dai pilastri indicati dall'Europa nel *Recovery Fund* sui temi della digitalizzazione, dell'ammodernamento infrastrutturale e della sostenibilità ambientale. In tale prospettiva

iniziamo dall'analisi di una misura come lo sgravio contributivo del 30% che, proprio grazie all'impegno costante del Ministro Provenzano, da ottobre è operativa per le imprese del Mezzogiorno e che rappresenta uno dei pochi strumenti che potrebbero tamponare gli effetti pervasivi di una recessione annunciata.

## **DECONTRIBUZIONE SUD**

La stabilizzazione della decontribuzione sud fino al 2029, infatti, inserita nella Manovra di Bilancio 2021 ha dato una boccata d'ossigeno alle imprese del Mezzogiorno e ha rappresentato uno dei pochi freni significativi al collasso occupazionale a cui il Sud potrebbe andare incontro con la fine dell'emergenza. Già nel 2019, la differenza tra il tasso di occupazione del Mezzogiorno e quello del Centro Nord si era ulteriormente ampliata (44,8% contro il 66,4%) ; dopo l'emergenza Covid 19 l'intensità nella perdita di occupati viaggia secondo gli ultimi dati della Svimez al doppio dell'intensità - 6%. Nella Regione dove già prima del coronavirus c'era un'emergenza occupazionale in atto, soprattutto, per il tasso della disoccupazione giovanile, tra i peggiori d'Italia, dopo l'emergenza la situazione è andata ulteriormente ad aggravarsi, perché sono stati intaccati alcuni comparti che avevano trascinato la ripresa dell'economia dopo il 2008. L'impatto dell'emergenza, infatti, sarà probabilmente molto più forte delle precedenti sull'occupazione anche sul territorio, a causa del ruolo del terziario e dei servizi turistici, ma anche per il fatto che ci troviamo di fronte ad una crisi non settoriale ma di sistema che, come in un effetto domino, interessa tutti i comparti. Il coronavirus ha colpito i contratti a tempo che negli ultimi anni avevano fatto da cuscinetto nel mercato del lavoro alla disoccupazione crescente, ma nello stesso tempo ha alimentato il fenomeno *del jobless recovery*, inteso come ripresa senza lavoro. Dopo il 2014, infatti, abbiamo assistito ad un aumento, anche se contenuto, del valore aggiunto della produttività in Sicilia a fronte di una stagnazione dell'occupazione stabile e qualificata e di contro ad una crescita di quella a tempo. Incentivare lo sgravio contributivo è un mezzo efficace per determinare risparmi che possono essere reinvestiti dall'azienda nella formazione del personale, in premi di produzione o in nuove assunzioni. Non secondario è l'effetto sull'emersione del lavoro nero che ancora oggi rappresenta una piaga del Mezzogiorno che alimenta sacche di illegalità. Gli sgravi contributivi non sono una novità nel panorama delle politiche occupazionali italiane, essendo state utilizzate ampiamente tra il 1971 e il 1993, gli anni in cui il Mezzogiorno ha completato il suo processo di industrializzazione facendo, anche grazie a quest'incentivo, da polo di attrazione dei capitali esteri. Inoltre, queste misure sono stabilmente utilizzate nei Paesi scandinavi come strumento di politica territoriale. Tra l'altro il beneficio è stato utilizzato in Germania in occasione dell'unificazione; in quel caso lo sgravio per chi assumeva personale all'Est era del 100%.

Il risultato è che oggi il PIL delle regioni che facevano parte della Germania EST è superiore a quello delle regioni che appartenevano alla Germania Ovest. Da un primo esame di un'indagine che stiamo realizzando sulle imprese associate abbiamo potuto constatare che lo sgravio esplica i suoi effetti maggiori sulle piccole e medie imprese. Gli effetti oscillano anche a secondo del tipo di contrattazione applicata. Secondo l'opinione della maggioranza del campione lo sgravio è un ottimo punto di inizio, ma è necessario strutturarlo per un periodo più lungo ed inserirlo in un quadro di interventi di più ampio respiro che possano incidere sul ritardo competitivo del Mezzogiorno. Lo strumento della decontribuzione è un elemento chiave in una situazione in cui non potevano essere utilizzate misure convenzionali di intervento. In tale prospettiva è importante chiarire alcuni passaggi della misura:

- **Il primo è il tetto massimo di 800 mila euro** che esclude, o per meglio dire ha dei timidi riflessi sulle Grandi Imprese che, per esempio in alcune aree urbane siciliane, sono presenti con un peso specifico importante sull'economia dei territori. Bisognerebbe, quindi, alzare il limite previsto in modo da assicurare benefici anche per le Grandi che rappresentano in molte aree il motore degli investimenti e dell'occupazione. La misura potrebbe avere comunque un nuovo tetto più alto di 3 milioni di euro come deliberato dalla UE il 13 ottobre nel quadro delle misure fiscali.
- **È utile anche chiarire se per la decontribuzione si azionerà il limite del *de minimis* sugli aiuti di Stato.** Temiamo, infatti, che questo possa limitare il ricorso a questo incentivo da parte di molte imprese e quindi moderare i risultati conseguibili .

Infine, auspichiamo che vada a buon fine il dibattito che in questo momento si sta svolgendo in Europa dal quale dipende anche la stabilizzazione della misura, ma allo stesso tempo riteniamo che, indipendentemente, il beneficio si debba comunque sostenere in ambito nazionale.

## **INFRASTRUTTURE**

La nostra Isola ormai da decenni vive un'emergenza infrastrutturale che oggi più che mai è prioritario affrontare in vista delle grandi scommesse che coinvolgeranno direttamente il nostro territorio nei prossimi anni. La Sicilia, infatti sarà connessa all'Europa attraverso il corridoio Scandinavo – Mediterraneo, nelle due direttrici Messina – Palermo e Messina – Catania, due porti core, Palermo (e Termini Imerese) e Augusta, una serie di porti *comprehensive* (Messina, Milazzo, Siracusa, Trapani e Gela) e l'interporto *comprehensive* di Catania Bicocca e quello di Termini Imerese, già dotato di tutte le autorizzazioni ma i cui cantieri, a distanza di anni, non sono ancora partiti. In tale ottica è necessario affrontare con investimenti mirati i grandi nodi che riguardano la

logistica, l'adeguamento delle infrastrutture portuali, il trasporto terrestre. La Regione, infatti, per l'arretratezza delle infrastrutture rischia di perdere occasioni che la riporterebbero al centro delle rotte commerciali. I porti siciliani, in particolare, pur avendo una posizione privilegiata e una dotazione umana e imprenditoriale superiore a molti paesi competitor, rischiano, però, di essere tagliati fuori da queste nuove opportunità, perché inadeguati da un punto di vista strutturale agli standard richiesti e perché non inseriti in sistemi armonizzati di intermodalità. Nel Tirreno e nell'Adriatico, per esempio, diversi porti si sono già dotati di stazioni di ricarica a loro servizio. In Sicilia ancora nessuno. Questa è solo una delle tante novità che esistono in altre realtà, ma che in Sicilia mancano, aumentando l'isolamento regionale. Ed è la Svimez ad indicarlo nel capitolo del Rapporto dedicato alle condizioni per consentire al Sud di agganciare la ripresa che, senza un'effettiva dotazione di infrastrutture logistiche e di trasporto efficienti, non potrà verificarsi. La nostra Regione sembra condannata ad una condizione di insularità, considerata nella sua accezione negativa, come marginalità geografica. Come esposto nel documento "Stima dei costi dell'insularità per la Sicilia" – condotto dal governo regionale, i siciliani pagano per la condizione di insularità sei miliardi e mezzo di euro annui; in poche parole, è come se l'economia siciliana negli ultimi venti anni avesse subito anno per anno un peso analogo a quello determinato dalla pandemia. Oltre 7 miliardi, invece, è la cifra che potrebbe essere immediatamente spesa per infrastrutture e interventi di messa in sicurezza e sostenibilità che in questo momento risulta bloccata e che potrebbe generare un aumento del 6% del Pil regionale. Riteniamo che su questi temi così cruciali, il Governo dovrebbe intervenire direttamente con investimenti mirati facendo ricorso ai finanziamenti previsti dal *Recovery Fund*, ma anche attraverso un controllo puntuale dei flussi finanziari e accertandosi dell'effettivo avvio dei cantieri.

## **LE ZES**

Uno degli ultimi strumenti individuati per favorire gli insediamenti produttivi puntando sulla logistica e sull'ammodernamento delle infrastrutture è quello delle Zes. L'ultimo rapporto della Svimez guarda in una prospettiva futura al quadrilatero strategico del Mediterraneo formato dalle Zes del Sud Italia da estendersi alla Sicilia. Lo scorso mese di giugno, infatti, si è dato il via alle due Zes dell'Isola, quella orientale e quella occidentale che, a distanza di alcuni mesi, sono ancora ai nastri di partenza. Siamo in attesa del via libera della Corte dei Conti e della successiva nomina governativa del Commissario Zes che presiederà il Comitato di indirizzo. Chiediamo, quindi, di accelerare su queste procedure meramente burocratiche. Infatti, nel frattempo le imprese non hanno potuto usufruire di opportunità come il credito d'imposta previsto dalla Legge di Bilancio 2020, perché di fatto le Zes siciliane non hanno ricevuto ancora il semaforo verde per la piena operatività. Questi ritardi sono un ulteriore aggravio per le imprese del territorio che vedono sfumare l'opportunità di usufruire di questa misura che riguarda principalmente i grandi

investimenti fino a 50 milioni di euro, cioè quelli che potrebbero garantire una reale ripartenza del territorio. L'aspetto più evidente riguarda le agevolazioni che le Zes possono garantire come la fiscalità di vantaggio, l'applicazione di un regime a burocrazia zero che potrebbero attrarre nuovi investimenti e dare una boccata d'ossigeno alle imprese già ubicate nell'area, soprattutto in seguito alla crisi pandemica che ha colpito un'economia locale che già si reggeva su un equilibrio instabile. L'altro aspetto riguarda l'accelerazione della pianificazione infrastrutturale dell'area portuale e retroportuale finalizzata a fornire alle città scali conformi agli standard europei, capaci di intercettare gli scambi internazionali. Le Zes, quindi, potrebbero, come in un effetto domino, accelerare sui grandi progetti relativi allo sviluppo infrastrutturale e sul miglioramento della viabilità e dei collegamenti tra gli assi strategici Ferrovia- Porto e Aeroporto. Di seguito segnaliamo alcune possibili proposte operative che possono essere utili in maniera trasversale per rendere efficace il sistema Zes a prescindere dalle peculiarità territoriali:

**Emanazione di una legge organica sulle Zes:** in questi anni, infatti, c'è stato un approccio minimale, i provvedimenti relativi alle Zes sono stati inseriti all'interno di altre norme omnibus determinando confusione e incertezza operativa. Sarebbe molto più efficace, come già realizzato in altri Paesi, prevedere disposizioni dettagliate ad hoc che chiariscano obiettivi e strumenti da utilizzare;

**Intervento differenziato per le misure agevolative e sulle semplificazioni amministrative:** sarebbe utile prevedere un sistema di agevolazioni integrato e differenziato per le Zes (agevolazioni finanziarie, semplificazione amministrative, interventi infrastrutturali) che si inseriscano in un piano di sviluppo strategico che si diversifichi dalle misure più generali a cui possono accedere le imprese. Occorre, infatti, creare delle corsie preferenziali per le imprese che operano nelle Zes prevedendo, inoltre, procedure amministrative semplificate e parallelamente lavorare sulle condizioni di contesto;

**Individuazione di una struttura amministrativa ad hoc:** le Zes devono essere il traino dello sviluppo, quindi, si deve individuare una struttura amministrativa dedicata con personale qualificato in grado di applicare ed interpretare le normative di riferimento;

**Individuare nei Piani strategici di sviluppo delle Zes** le opere infrastrutturali che possono essere finanziate attraverso le risorse del Recovery Fund per dare un colpo d'acceleratore al concreto decollo del progetto;

Inserimento delle Zes nella programmazione 2021-2027: è importante considerare che siamo, ormai, nella fase terminale di un ciclo di programmazione di fondi ed è già aperta la programmazione 2021-27. Sarebbe, quindi, utile inserire le ZES nei Programmi nazionali e regionali 2021-2027 anche per preservarli da possibili cambi di rotta;

Comitato di indirizzo Zes: auspichiamo che nel Comitato di indirizzo delle Zes vengano rappresentate anche le Associazioni di categoria che potranno così supportare il Commissario nella definizione dei piani di intervento.

## **SUD E COESIONE TERRITORIALE**

Le misure attivate nell'ultimo biennio per il Mezzogiorno hanno contribuito ad innescare un percorso "virtuoso" di ripresa degli investimenti che, purtroppo è stato inesorabilmente bloccato dall'emergenza pandemica in atto.

La difficile situazione del momento ha comportato un rallentamento della tempistica di erogazione dei contributi e degli incentivi finanziati con i fondi europei della programmazione 2014-2020 in corso. Ad oggi molte imprese attendono ancora l'erogazione dei finanziamenti spettanti.

Nel contempo, a seguito delle criticità insorte, la Regione Siciliana ha ritenuto impegnare una parte dei fondi europei non ancora spesi per dare sostegno al sistema economico delle micro e piccole imprese del territorio a ristoro delle perdite di fatturato subite per il lockdown; interventi di riscontro immediato (c.d. incentivi a pioggia) e di risorse velocemente spendibili frammentate in microprogetti strutturalmente deboli e insoddisfacenti nel medio e lungo periodo.

Rimangono, invece, a tutt'oggi "bloccati", numerosi progetti di innovazione e ricerca ed investimenti produttivi a valere sui bandi PO FESR Sicilia, approvati con esito positivo ma non processabili per l'esaurimento del plafond finanziario disponibile. Con l'integrazione di ulteriori risorse (anche nazionali) si sarebbe potuto sopperire ai lunghi tempi di attesa delle imprese beneficiarie dando un forte impulso al rafforzamento tecnologico del sistema industriale del nostro territorio regionale.

Come già evidenziato in altre occasioni, è importante che venga resa operativa la Cabina di Regia e di Monitoraggio per l'accelerazione della spesa pubblica, al fine di verificare il flusso degli incentivi finanziati con i fondi comunitari, prevedendo anche l'inserimento di poteri sostitutivi in caso di inerzia della Pubblica Amministrazione.

In questo difficile contesto emergenziale riteniamo strategico il ruolo assunto dal dicastero per il Sud. Auspichiamo altresì che gli interventi per il Sud, rifinanziati con una nuova immissione di risorse e inseriti nella manovra finanziaria 2021, possano, in sede di approvazione, trovare piena stabilizzazione per rendere competitivo il posizionamento del sistema economico locale rispetto alle aree più sviluppate del Paese.

A tal fine rimettiamo di seguito alcune considerazioni e proposte di integrazione delle misure di maggiore efficacia per il Mezzogiorno che auspichiamo possano trovare pieno accoglimento in sede di approvazione definitiva della Legge di bilancio 2021.

## **Rinnovo del credito d'imposta sui beni strumentali per il Sud**

Il credito d'imposta per gli investimenti in beni strumentali destinato alle imprese del Sud viene ulteriormente **prorogato fino al 2022** con uno stanziamento annuale di **oltre 1 miliardo di Euro**.

La misura si è dimostrata uno strumento efficace per incrementare gli investimenti privati delle imprese e accelerare il processo di ammodernamento tecnologico del sistema industriale meridionale. Per tale ragione auspichiamo che l'intervento venga reso strutturale.

## **Potenziamento del credito d'imposta per le attività di R&S nelle aree del Mezzogiorno**

Viene prorogato per gli anni 2021 e 2022 il credito d'imposta potenziato per le attività di ricerca e sviluppo nelle aree del Mezzogiorno con aliquote del 25% per le grandi imprese del 35% per le medie imprese; 45% per le piccole imprese. Anche in questo caso, verificata l'efficacia dello strumento per lo sviluppo tecnologico delle imprese e per la qualificazione della forza lavoro nel Mezzogiorno, sarebbe auspicabile rendere strutturale l'intervento uniformandolo alle norme europee.

## **Ecosistemi dell'innovazione nel Mezzogiorno**

La legge di bilancio 2021 prevede lo stanziamento di 50 milioni di euro annui nel 2021-2023 per la costituzione di Ecosistemi dell'innovazione nelle regioni del Sud, per incentivare la collaborazione tra imprese e sistema della ricerca e favorire il trasferimento tecnologico. Questa misura rientra appieno negli obiettivi comunitari e rappresenta il "collante" per consolidare, in un'ottica di filiera, la trasformazione tecnologica delle piccole e medie imprese.

Al momento è difficile una simulazione d'impatto ma se, ben gestita, sarà per il Sud uno strumento di incentivazione allo sviluppo della ricerca e un'opportunità di crescita durevole del tessuto imprenditoriale locale.

## **Conclusioni**

L'Europa ci chiede, prima di tutto, uno sforzo di ammodernamento del Paese che, per essere realmente efficace, deve obbligatoriamente passare da un cambio di rotta culturale. Il dato di fatto è che il volume degli investimenti delle imprese private è cresciuto, nell'ultimo decennio, a un tasso annuo apprezzabile a fronte di un forte rallentamento degli investimenti pubblici. Questo ci conferma ulteriormente che sono le imprese a trainare la crescita di questo Paese. In tale ottica, auspichiamo che il Ministero per il Sud, da Lei egregiamente rappresentato, continui l'apprezzabile lavoro fin qui portato avanti e che vengano raggiunti gli obiettivi strategici elencati nel presente documento. E' assolutamente indispensabile, infatti, proseguire in questa direzione evitando rallentamenti o sprechi di risorse. Riteniamo, infatti, che interventi coordinati e condivisi

tra Centro e Periferia nel nostro Paese siano l'unica via possibile da percorrere, considerando anche i riflessi espansivi che una ripartenza del Mezzogiorno avrebbe sul sistema economico italiano in virtù della forte interconnessione commerciale e produttiva tra le due aree del Paese.

.