

COME PUÒ IL SUD SUPERARE LA SUA LUNGA SOLITUDINE

di GIUSEPPE SORIERO

Esce domani la nuova edizione del libro "Sud, vent'anni di solitudine" di Giuseppe Soriero, con una prefazione di Romano Prodi. Il libro è edito da Donzelli. Ecco alcuni stralci in anteprima

Da quando la prima edizione di questo libro è stata pubblicata di certo la solitudine del nostro Mezzogiorno non è diminuita, né in senso metaforico, né in senso reale. Anzi, la stazione senza il treno che campeggia sulla copertina di questo volume avrebbe potuto essere sostituita - per questa seconda edizione - da altre immagini ancora più crude e meno evocative: quella, per esempio, del viadotto "Italia", sulla Salerno-Reggio Calabria, "interrotto" già da 85 giorni all'altezza del confine tra Calabria e Basilicata; o quella del pilone crollato sotto il viadotto "Himera," nel bel mezzo dell'autostrada Palermo-Catania. Dopo un anno, in macchina (o in autobus, o in camion) la Calabria è più lontana da tutto il resto e la Sicilia è più distante perfino da se stessa.

In treno, le cose non vanno meglio. Il dualismo ferroviario è tornato ancora una volta agli onori della cronaca: il nuovo treno superveloce Frecciarossa 1000 il 25 aprile scorso ha impiegato solo 2 ore e 20 per scendere da Milano a Roma, a 350 km all'ora. Tra i passeggeri, ospite d'onore il Presidente della Repubblica Sergio Mattarella. Sotto Roma lo scenario è diverso. Da Bari, la «Gazzetta del Mezzogiorno» continua a gridare in prima pagina "Ridateci i nostri treni", ricordando puntigliosamente il suo direttore Giuseppe De Tomaso che sono passati la bellezza di 1261 giorni, 19 ore, 42 minuti da quando la Puglia è isolata rispetto ai convogli diretti verso il Nord.

Ovviamente, da italiani, non si può non esser lieti se alle soglie dell'EXPO le Ferrovie hanno inteso dare un ulteriore colpo di acceleratore alla velocità già alta tra le due più grandi aree metropolitane del paese, ma è altrettanto doveroso chiedersi quando sarà annunciata una notizia incoraggiante sulla velocizzazione delle ferrovie verso il Sud.

A Milano c'è un grande evento ed è giusto che l'Italia dia il meglio di sé. E Matera capitale europea della cultura nel 2019, non merita forse qualche attenzione, in termini di miglioramento della sua raggiungibilità? Su questi argomenti Trenitalia finora tace e il suo competitore Italo, che pure aveva annunciato programmi per il sud, indugia ancora. Il nuovo ministro delle infrastrutture Graziano Delrio ha dichiarato che "dobbiamo garantire a tutti i cittadini italiani il diritto costituzionale alla piena mobilità". Viste le premesse, un obiettivo davvero impegnativo!

BATTAGLIA - Torneremo tra un momento sulle questioni della logistica, che si caratterizzano per la loro emblematica forza simbolica, ma è lo scenario generale che, alla luce dei dati più recenti, conferma e accentua le tendenze analizzate nella prima edizione, e qui autorevolmente ribadite nella prefazione di Romano Prodi. Egli cita anche il racconto di due economie illustrato giorni fa

sull'Economist (16 maggio) che descrive l'Italia come un paese il quale stenta a riprendersi e la sua parte meridionale che soffre più fortemente di prima. Basti pensare alla questione dell'immigrazione: nel totale egoismo delle istituzioni europee, il Mezzogiorno è stato ulteriormente relegato, in questi mesi, a lembo estremo per lo sbarco di profughi ad alto rischio. Sono i sindaci del Sud a ricordare che la generosa accoglienza e solidarietà delle comunità locali interviene in un contesto nazionale segnato da inaccettabili distorsioni economiche e sociali, e da elementi di degrado nella gestione delle istituzioni.

Un solo esempio: per la realizzazione di opere pubbliche in Italia servono in media 4,5 anni. I tempi delle fasi di progettazione e affidamento dei lavori (ricerca Svimez) pesano per il 61% sulla durata complessiva dell'opera. Nella progettazione preliminare il peso arriva a sfiorare il 75%.

Basti pensare ad esempio in Calabria alla realizzazione della Trasversale delle Serre i cui lavori ANAS, avviati a Chiaravalle il 10 luglio 1997, sono ancora incompleti quasi vent'anni dopo: cantieri aperti, opere da appaltare, progetti "a lunga conservazione"!

Il tratto prevalente dell'intervento pubblico non muta ancora segno, travolto com'è, sia nel Sud che nel Nord, dall'affarismo delle cricche insediate dentro e fuori i Ministeri.

Tuttora Qualcosa non funziona nella lotta dello Stato alle organizzazioni criminali - asserisce efficacemente Alessandro Barbano (Il Mattino, 24 maggio 2015), specie nella caccia ai colletti bianchi, ai patrimoni mafiosi, al riutilizzo dei beni confiscati.

I recenti scandali degli appalti dell'EXPO a Milano, del MOSE a Venezia, del dopo alluvione in Liguria, fino alla vicenda inquietante di "Roma Capitale" hanno dimostrato che mafia e corruzione non sono più appannaggio solo del Meridione, bensì l'epicentro di una degenerazione dello Stato che va contrastata radicalmente, innanzi tutto col riutilizzo effettivo dei beni confiscati alla mafia. Finora, nonostante i primi segnali vistosi di riforma elettorale ed istituzionale, anche l'attuale Governo tentenna. Agli obiettivi ambiziosi di sviluppo e di contrasto alla corruzione non corrispondono segnali altrettanto coerenti di riforma nella Governance della spesa, dal riutilizzo dei beni confiscati alla mafia alla finalizzazione dei fondi

