

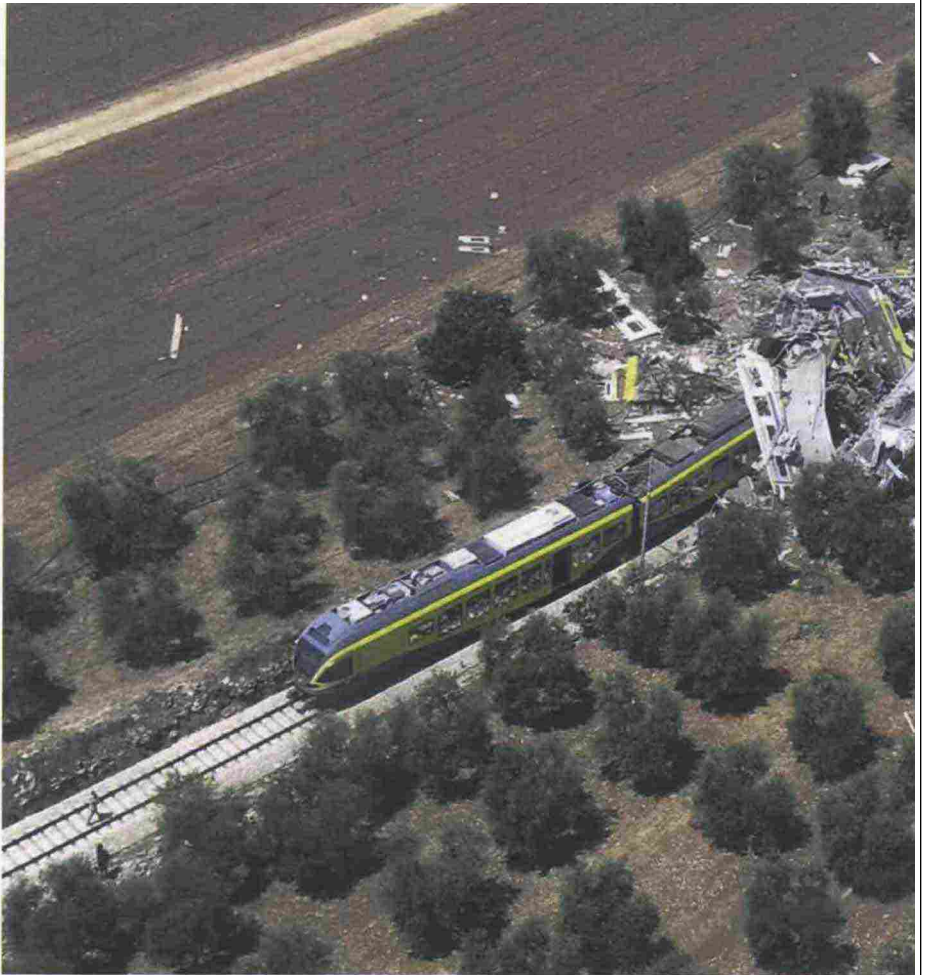


di Pino Aprile*

La distanza fra Sud e Paese è nella foto dei funerali di Stato per i morti del disastro ferroviario nel Nord Barese: fra le famiglie delle 23 vittime, appena 13 hanno voluto condividere il dolore con il presidente della Repubblica, Sergio Mattarella, il ministro per le Infrastrutture, Graziano Delrio e la presidente della Camera, Laura Boldrini. Al cordoglio di uno Stato avvertito assente e persino nemico, sono sempre meno a credere.

Un anno fa, la lettera di Roberto Saviano rivelò a Matteo Renzi che in Italia esiste la «questione meridionale». Colto di sorpresa, il capo del governo non convocò i ministri, ma la direzione del suo partito, il Pd. Quest'anno, a ricordargli la questione, sono i 23 morti di Puglia. Fra l'uno e l'altro avviso, le sceneggiate dei patti di Renzi con sindaci e presidenti di Regioni del Sud, a cui far finta di portare soldi per investimenti: rimasugli di quelli che già destinati al Mezzogiorno (e da cui si è molto attinto per altri fini) e spacciati come nuovi, rinominandoli e spalmandoli su anni a venire: meno di 14 miliardi su circa 31. Per avere i resti del dovuto, gli amministratori meridionali hanno dovuto piegarsi alla messinscena della firma con Renzi che portava doni alla vigilia delle elezioni, pena la perdita pure di quelli.

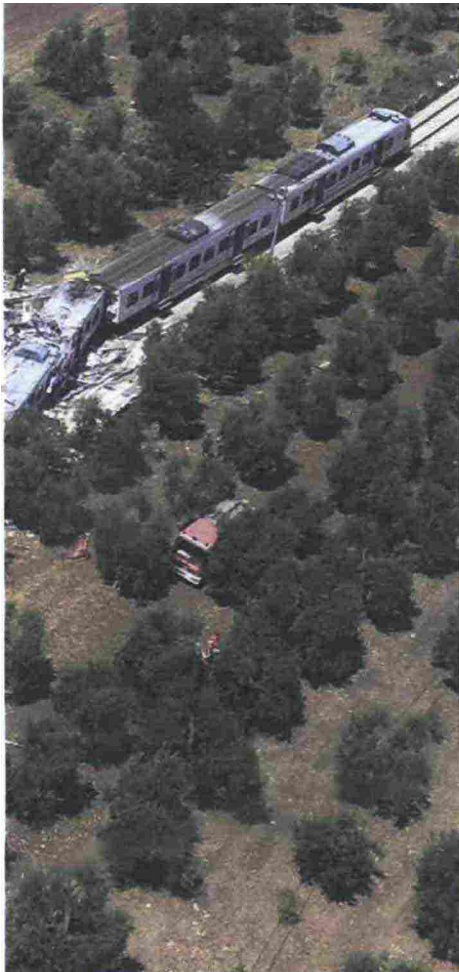
I disastri ferroviari fanno più morti in Germania e Francia e la tragedia di Andria avrebbe potuto succedere ovunque, ma su fatalità ed errore umano ha subito prevalso l'accusa (pure del vescovo di Andria, Luigi Mansi, ai funerali) di strage derivata da insufficienza e vetustà delle infrastrutture al Sud. E, persino, il disastro è divenuto metafora degli sforzi del Mezzogiorno di recuperare qualità di vita, nonostante l'abbandono da parte dello Stato: mentre si sprecano miliardi di euro (1,8 solo per l'inutile e pubblicitario Freccia Mille, che farebbe guadagnare, sulla carta, 15-20



Ansa/Vigili del fuoco

IL BINARIO MORTO SU CUI VIAGGIA IL MEZZOGIORNO

La tragedia lungo la linea **Andria-Corato** è la conseguenza di una politica ultrasecolare ai danni del Sud. Che il governo di Matteo Renzi prosegue: dei quattro miliardi e mezzo stanziati dallo «Sblocca Italia» e dalla legge di Stabilità solo 60 milioni verranno investiti sotto Firenze.



QUESTIONE MERIDIONALE

le competenze sul trasporto ferroviario locale, solo Nord e parte del Centro possono investire nel pendolarismo su rotaia. Tutto il Sud ne è escluso. Vi scaricano convogli da rottamare: in quello sulla Caserta-via Cancellò, non hanno cambiato manco il pannello delle fermate e vi si leggono ancora quelle fra Torino-Susa e Bardonecchia.

Ora cercano «colpe di burocrati», per dire: i soldi ci sono, il Sud non sa spenderli; e se non li usa o li spreca, noi li portiamo «altrove», per non perderli. Ma le ricerche sulla capacità di spesa anche dei **fondi**

europei mostrano che le regioni italiane sono nella media; quelle meridionali non si discostano molto, Sicilia a parte; la Basilicata è una più efficiente («virtuose»), ma, più grande del Friuli, è quasi priva di ferrovie; senza autostrade, aeroporti e porti, con indici altissimi di emigrazione giovanile, nonostante dia al Paese

quasi un decimo del fabbisogno petrolifero, in cambio di royalties (percentuali) fra le più basse del mondo, da dividere con lo Stato centrale, e dell'inquinamento di territorio e sorgenti. Il Friuli ha autostrade, treni, porto internazionale e quattro aeroporti.

Il Friuli ha autostrade, treni, porto internazionale e quattro aeroporti.

Fabrizio Barca e Carlo Trigilia, ministri alla Coesione con i governi di Mario Monti e di Enrico Letta, idearono un'Agenzia per far rispettare tempi di spesa ed esecuzione delle opere: ogni tot si sarebbe controllato avanzamento dell'impresa e spesa; per affiancare o sostituire l'ente incapace o lento. Ma l'avvio dell'Agenzia stenta e i soldi emigrano, con il governo Renzi che, appena insediato, con il decreto «Sblocca Italia» e la legge di Stabilità, stanziò 4.560 milioni di euro per i treni. Il giornalista del *Mattino* Marco Esposito scoprì che il 98,8 per cento (4.500 milioni) andavano da Firenze in su e l'1,2 (60 milioni) da lì in giù. Il ministro Delrio replicò che a Sud bi-

sognava valutare «la particolarità di alcuni tratti rocciosi del percorso. E lo stesso vale per la Salerno-Reggio Calabria. Sono opere prioritarie, le faremo...». Fu lapidato: siamo ancora all'analisi delle rocce? Che richiede settimane, a volte mesi, forse un anno per territori complessi. Ma ne son passati quasi due da quella frase: «la fine dei lavori» sulla Salerno-Reggio Calabria è stata annunciata per novembre, nel senso che smettono di lavorarci; gli ultimi 50 chilometri resteranno come sono.

Poi, gli 80 renzi-euro: solo a chi ha già reddito non bassissimo, per escludere il Sud disoccupato e di salari minimi. Dei 71 progetti del piano Connecting Europe Facility, presentato nel 2015 all'Ue e da realizzare entro il 2020, 69 sono al Nord, 2 al Sud. A rischio chiusura le università meridionali, come si fece appena unita l'Italia, nel 1861 (e alcune del Nord, spiega il professor Gianfranco Viesti, in *Università in declino*), per il decreto-Carrozza-Maria-Grazia, purtroppo ministro all'Istruzione, con Letta, che stabilisce di incentivare solo gli atenei più ricchi. E i 3,5 miliardi di euro destinati al Sud, spesi per incrementare l'occupazione soprattutto al Nord.

Le reazioni al disastro di Andria non sono state così aspre perché questo governo, con il Sud, è peggiore degli altri (ma nemmeno tanto); ne è la sciagura più grave (nel 1944, a Balvano, Potenza, le vittime furono circa 600); o dovuta al degrado dei mezzi e infrastrutture (i treni erano nuovi).

No, è cambiato il metro di chi guarda; una crescente consapevolezza rende intollerabile quel che prima era accettato come «condizione propria» e sempre più si rivela frutto di ultrasecolare mancanza di equità verso cittadini di uno stesso Stato, non più disposti a esser «meno».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

*giornalista e scrittore. Carnefici è il titolo del suo ultimo libro.

minuti sulla Milano-Roma), specie al Nord, per linee ad alta velocità sovradimensionate e a costi incredibilmente più alti a chilometro, rispetto a Francia o Spagna (6-7 volte di più), al Sud si viaggia ancora su binario unico e rete non elettrificata (pure al Nord, ma molto meno). O non si viaggia affatto: a Matera, in 150 anni, le Ferrovie dello Stato non sono arrivate; altrove, le linee sono state dismesse: in 70 anni, ne sono state tagliate mille chilometri e si viaggia più lenti, in media, di un secolo fa.

Nel 1901, al capo del governo Giuseppe Zanardelli, bresciano, uno dei primi meridionalisti, il sindaco di Matera chiese almeno «il conforto della vaporiera» che l'Italia aveva dato alle colonie africane. La lettera, senza cambiare una parola, potrebbe esser rimandata a Renzi. A Matera va il trenino di una compagnia privata che corre a 35-40 km all'ora su binari a scartamento ridotto: come nelle colonie africane. Con la folle legge che trasferisce alle Regioni

Martedì 12 luglio: lo scontro tra i due treni sulla linea ferroviaria tra Andria e Corato, in Puglia, ha provocato 23 morti e 52 feriti.