

TRASPORTI, IL SUD RESTA INDIETRO E LA CRISI DEI PARTITI NON AIUTA



Con lo stato di crisi delle forze politiche rivelatosi nelle ultime settimane è ancora più difficile parlare di problemi che già si incontra difficoltà ad agitare in tempi più placidi. Le lotte interne al Pd sembrano avvicinarsi fatalmente a un punto di rottura. La destra, dopo il tramonto di Berlusconi, appare lontana da qualsiasi forma di riaggregazione. I 5 Stelle denunciano una stanchezza che nessuna

violenza o artificio verbale riesce a coprire, e che i risultati miserevoli della consultazione in rete per le candidature alle prossime elezioni amministrative mettono in maggiore evidenza. Quel che poi è accaduto per le primarie del Pd a Roma e, soprattutto, a Napoli può solo indurre a un pessimismo ulteriore: una periferia senza alcuna capacità di autocontrollo, un centro nazionale che non controlla la periferia e neppure

riesce a esercitarvi una funzione mediatrice, e dà perfino l'impressione di non volerla esercitare e di seguire altre logiche di potere nazionale e locale. Con l'ovvia conseguenza che i discorsi sui rapporti e gli equilibri interni ai partiti tendono a prevalere nell'attenzione di tutti e a oscurare i discorsi su problemi grandi, come quello del Mezzogiorno, e piccoli, come tantissimi altri.

continua a pagina 15

Sud, i trasporti restano indietro. E la crisi dei partiti non aiuta

SEGUE DALLA PRIMA

Eppure, del Mezzogiorno non si può smettere di parlare. È bastato, del resto, che il presidente Renzi parlasse del completamento dell'autostrada Salerno-Reggio perché subito si ripropone il discorso sulle carenze infrastrutturali del Sud in una chiave assolutamente rivelatrice. Renzi ha assicurato, come si sa, che il 22 dicembre egli inaugurerà il completamento di quella eterna incompiuta; e la sua dichiarazione è stata subito accolta con una generale esibizione di robusto scetticismo. Non per nulla di quella dichiarazione la frase che ha avuto più fortuna è stata la contrapposizione fra l'Italia che corre e l'Italia che ricorre. Ossia una frase di polemica politica contingente per i casi elettorali di Napoli e per i ricorsi di Antonio Bassolino.

Molto meglio si sarebbe fatto a tesaurizzare quell'impegno di governo per un discorso più generale sulle carenze infrastrutturali del Mezzogiorno, come, peraltro, almeno qualcuno ha fatto. Non si tratta, beninteso, di scoprire nulla di nuovo. Si tratta, però, di conservare una crescente, non decrescente attualità a una questione di assoluta rilevanza non solo, e neppure tanto, per il solo Mezzo-

giorno. Se l'Italia è più lunga o meno lunga dalle Alpi alla Sicilia, non è questione soltanto del Mezzogiorno: c'è bisogno di dimostrarlo? E non si tratta, per giunta, di carenze parziali. In fatto di trasporti il Mezzogiorno è indietro su tutto, e le ferrovie o qualche autostrada, porto o aeroporto ne sono rispettivamente solo un esempio. Certo, bisogna tenere presente qual è nei fatti la struttura geografica del territorio meridionale. Confrontare, ad esempio, la velocità e altri aspetti delle comunicazioni terrestri fra Madrid e città come Siviglia o Malaga è molto interessante, ma bisogna considerare, nel valutarlo negativamente per l'Italia, che tra Napoli e Bari o Napoli e Reggio Calabria si stende l'Appennino meridionale, ossia un nodo di montagne tra i più aspri e contorti d'Europa, senza confronto più difficile e costoso a superare delle difficoltà che la Sierra Morena e altre asperità del più vasto territorio spagnolo presentano tra Madrid e quelle due città. Senonché, la situazione meridionale è resa più negativa proprio dal fatto che i ritardi e le carenze che essa presenta sono davvero eccessivi anche se si fa la tara dell'ingrata struttura geografica del territorio meridionale e si tiene tutto il conto dovuto dei ritardi e dei costi che essa comporta.

Per questa ragione un discorso più connesso e organico, simultaneo nel considerare tutte le possibili diverse modalità di trasporto, sul sistema delle comunicazioni terrestri, marittime e aeree del Mezzogiorno sarebbe desiderabile da parte del governo. Vogliamo credere e crediamo senza riserve alla assicurazione di Renzi circa il completamento della Salerno-Reggio al 22 dicembre prossimo. Su questa materia ci sembra, però, che si proceda ancora in ordine sparso, secondo le occasioni di questa o quell'opera, o per questo o quel settore o parte di settore. Che bello sarebbe se il famoso *masterplan* per il Sud, sempre di là da venire, finalmente venisse e contenesse un'organica esposizione del come si intende trattare la materia dei trasporti in sede di opere pubbliche e loro realizzazione! Neppure vorremmo, però, che il discorso su questa materia fosse legato alla sorte, finora incredibile, di quel *masterplan*. Si tratta di cose urgenti. E basta a capirlo anche soltanto un fuggevole pensiero a ciò che nel settore dei trasporti accade a livello, ad esempio, anche del solo Mediterraneo. Le opportunità sfumano presto quando non si colgono a tempo, e soprattutto chi governa deve ricordarsene sempre.