

Eterni paradossi del nostro Sud

di **Gian Antonio Stella**

Poche manciate di chilometri e un fantastillone di anni luce. Le distanze che separano i teatri degli ultimi due disastri ferroviari pugliesi, Galugnano e Andria, dalla vicina Monopoli sono l'immagine plastica di come esistano due Sud attaccati l'uno all'altro e allo stesso tempo immensamente diversi e lontani.

continua a pagina 30

di **Gian Antonio Stella**

SEGUE DALLA PRIMA

Dove nel raggio di un'oretta di automobile puoi vedere il Mezzogiorno allo sbando e uno dei centri mondiali della ricerca d'avanguardia sui sistemi di sicurezza. È andata (quasi) bene l'altro giorno, si fa per dire, sulla linea Lecce-Zollino, nello scontro frontale fra due convogli che fortunatamente ha contato solo una decina di feriti. Poteva finire come meno di un anno fa sulla ferrovia Bari-Barletta, la sciagura con ventitré morti e oltre una cinquantina di feriti. La stessa Puglia, le stesse ferrovie, gli stessi clienti, i pendolari. La cui sorte è ogni giorno appesa al rischio dell'errore umano. Rischio che i sistemi diagnostici di Monopoli avrebbero ridotto a zero. O quasi. Un paradosso che contrappone l'orgoglio per la fantasia, l'intelligenza, la tecnologia di una Italia straordinaria, alla vergogna per l'altra Italia. Quella della sciattezza, dei rinvii, del pressappoco, delle scartoffie burocratiche che tengono inchiodati i progetti

Di qua c'è la MerMec di Vito Pertosa, che da anni investe a Monopoli e in tutti i continenti sull'innovazione e sui giovani scienziati ed è arrivata ad aver circa settecento ingegneri («ma andiamo a assumerne

un altro centinaio»), cioè tre ogni quattro dipendenti, e dopo esser partita dalle macchine per raccogliere l'uva dalle vigne è diventata in pochi anni un colosso planetario. Capace di conquistare 56 tra i principali mercati mondiali e guadagnarsi la fiducia delle più importanti metropolitane (da Londra a Seul, da Parigi a Singapore...) che hanno scelto di affidare la propria sicurezza alla multinazionale barense. Così come hanno scelto i sistemi diagnostici pugliesi le ferrovie tedesche, francesi, turche, australiane, finlandesi... Fino alla Shinkansen, l'alta velocità giapponese celebre per i «treni proiettile». Meraviglie destinate a venir superate dall'«Hyperloop», l'ultra-treno che andrà da Toronto a Montreal in quaranta minuti toccando i 1.220 chilometri l'ora. Ancora col contributo dell'azienda di Monopoli.

Di là la situazione descritta un anno fa dal nostro Enrico Marro dopo la catastrofe sull'Andria-Corato: «Sono passati quasi dieci anni dalla decisione, ma dei lavori per ammodernare la ferrovia tra Corato e Barletta non c'è traccia. Addentrarsi nelle carte e procedure che stanno dietro quest'opera fantasma, che se realizzata avrebbe salvato la vita di 23 persone, significa perdersi in un labirinto burocratico che sembra costruito apposta per allontanare e complicare l'apertura dei cantieri. Un sistema kaffkiano dove le responsabilità sono disperse in mille rivoli affinché ciascuno possa ricorrere allo scariabarile e lavarsi la coscienza. Come si spiega che un'opera tutto sommato piccola sulle Ferrovie del Nord Barese, deliberata nel 2007 e per la quale sono disponibili i 180 milioni di euro necessari, non sia stata ancora realizzata?» Come può la stessa terra sopportare un contrasto così abbagliante?

Ma non è solo la Puglia, dove i chilometri ferroviari a doppio binario sono 297 e

quelli a binario unico 531, col ripetitore di segnale che blocca automaticamente il treno in caso di errore umano attivo solo su 170 chilometri di rete, a essere in sofferenza. «Alcuni numeri raccontano meglio di tante parole come la questione meridionale esista eccome in Italia nel 2016», accusa l'ultimo rapporto «Pendolaria» di Legambiente, «Al Sud circolano meno treni. L'attuale livello di servizio è imparagonabile per quantità a quello del Nord. Ogni giorno in tutto il Sud circolano meno treni regionali che nella sola Lombardia. Per fare un esempio, ogni giorno le corse dei treni regionali in tutta la Sicilia sono 429 contro le 2.300 della Lombardia, una differenza di 5,3 volte, ma a livello di popolazione la Lombardia conta «solo» il doppio degli abitanti siciliani (10 e 5 milioni). Per la sola Trenitalia il numero di corse giornaliere nelle regioni del Sud è passato da 1.634 nel 2009 a 1.276 nel 2016, una diminuzione del 21,9%».

Certo, i ritardi sono storici e il dossier riconosce che «si cominciano a vedere segnali positivi» come «il nuovo contratto Intercity, appena firmato, che stabilisce risorse certe in un orizzonte di dieci anni (347 milioni nel 2017 e 365 milioni all'anno per gli anni successivi)». Ma se il Sud dei privati è in grado di mostrare al mondo certe eccellenze possiamo accontentarci di «questo» nostro sistema pubblico?