

**SVIMEZ**  
Associazione  
per lo sviluppo  
dell'industria  
nel Mezzogiorno

***Rassegna media***

***SVIMEZ***



IL TEMPO E LE IDEE

di Giuseppe Galasso

MERIDIONE, ORA POLITICHE UNITARIE  
NEL SEGNO DELLA NUOVA VISIBILITÀ

Il volume della **SVIMEZ** su *La dinamica economica del Mezzogiorno. Dal secondo dopoguerra alla conclusione dell'intervento straordinario* (ed. Il Mulino) è una nuova prova dell'ininterrotto fervore di studi sull'argomento. L'ho notato più volte, ma occorre insistervi contro l'opinione così

diffusa che meridionalismo e politica meridionalistica siano oggi solo morti ricordi. Se faccio sulla mia scala personale il confronto dello stato degli studi attuale con quello di quando, nel 2005, pubblicai i miei scritti in materia (*Il Mezzogiorno da "questione" a "problema aperto"*, ed. Lacaita), l'incre-

mento appare in un decennio non solo evidente, ma anche molto maggiore di quanto non si creda. In un'ampia introduzione Adriano Giannola ripercorre le tappe della parabola ormai conclusa degli sviluppi della Cassa guardando al momento legislativo, alle sue determinazioni operative e alle

grandi modificazioni via via subite dalla concezione che fu a base della Cassa, coi suoi riflessi sulle istituzioni e le loro procedure. Il che pare importante anche dal punto di vista dell'inconcludente ricerca degli ultimi 20 o 25 anni di strumenti alternativi per una nuova azione per il Sud equivalente a quella originaria della Cassa.

continua a pagina 15

IL TEMPO E LE IDEE

## Meridione, politiche unitarie nel segno della nuova visibilità

di Giuseppe Galasso

SEGUE DALLA PRIMA

Importanti sono, altresì, gli interrogativi posti qui da Amedeo Lepore. Il primo chiede se quella indotta dalla Cassa fu «vera crescita produttiva». Lepore lo ammette, ma solo per gli anni del «miracolo economico italiano». Fu, aggiunge, l'«effetto di una concreta strategia di sviluppo, dal carattere avanzato e produttivo». Si ebbe allora «l'apogeo dell'industrializzazione, promossa e disseminata nel Mezzogiorno proprio in virtù dell'intervento straordinario». E ciò in un quadro internazionale di fioritura economica europea e occidentale. Dagli anni '70 (crisi petrolifera etc.) questo quadro si inverte all'estero e in Italia. Senza più una strategia avanzata di sviluppo, subentra una penalizzazione sia del Sud, sia dell'Italia sul piano economico-produttivo, mentre la Cassa subisce una «torsione assistenziale», non si rinnova il modello di crescita e si lascia il Sud a se stesso nei marosi della crisi. Questa conclusione vale, però, solo dagli anni '90. Fino ad allora il Sud non fu mai abbandonato. Per il resto, il quadro tracciato da Lepore è persuasivo. Va, tuttavia, detto che lo sviluppo italiano nella seconda metà del '900 fu una vicenda non solo economica, ma anche sociale di trasformazione e progresso

della realtà nazionale, con profondi riflessi sulla finanza pubblica. Lo Stato fu certo protagonista di tutti i percorsi della storia italiana del tempo (lo è ancor oggi). Non, però, da solo. I partiti e le forze politiche, le parti sociali, la classe economica e le spinte territoriali localistiche agirono insieme con lo Stato, in un coinvolgimento di tutto il Paese, nel quale il Sud giocò un ruolo per nulla secondario. Perfino a prescindere da qualsiasi politica di crescita e di sviluppo adottata, senza la considerazione di tali fattori non si capirebbe bene neppure come e perché si sia avuto poi l'abbandono del Sud a se stesso. Col secondo interrogativo Lepore si chiede se sia il caso di parlare di «una nuova Cassa per lo sviluppo del Sud». Egli non crede a una nuova Cassa. Opta, invece, per la «proposta originaria della **SVIMEZ** di un'Agenzia per lo sviluppo - un cervello unico, una guida unitaria - cercando di collegarla alle trasformazioni istituzionali ed economiche indispensabili per il Mezzogiorno e per il Paese. E qui debbo manifestare la mia perplessità. A me quest'unico cervello e guida di un'agenzia sovraordinata alla politica e ai mezzi per lo sviluppo appare una petizione piuttosto astratta, sia rispetto alle molte interferenze istituzionali al riguardo (Stato e Regioni, ad esempio), sia perché sono oggi ugualmente molteplici le articolazioni politico-programmatiche e operative di una strategia dello sviluppo nel mondo globalizzato e tecnologico del nostro tempo. Né sembra bastare

un collegamento dell'opera della prevista agenzia alle trasformazioni in atto o da introdurre nel paese, che sarebbe sempre un continuare in una «politica speciale» per il Mezzogiorno, di cui non vi sono più le condizioni indispensabili. Continuiamo, perciò, a credere a una unitaria politica nazionale del Paese orientata a crescita e sviluppo. Una politica nazionale in cui problemi ed esigenze del Mezzogiorno non siano considerati a parte e come materia di organi esecutivi particolari (agenzia, ministero o altro), ma entrino in un disegno nazionale complessivo di trasformazione e avanzamento del Paese come sua parte organica, nonché adeguata all'entità e alla natura dei problemi del Sud. Una politica ordinaria di sviluppo nazionale integrato e integrale, i cui organi esecutivi siano gli stessi organi esecutivi ordinari dello Stato nella loro varietà istituzionale e territoriale. Una politica che, finora, non si è vista e neppure ancora si vede, benché questo governo abbia ripreso a mostrare per il Sud, dopo un lungo periodo, un'indubbia attenzione. Anche, però, una politica alla quale sembrerebbe dover portare di per sé la politica generale anticrisi che sembra propria del governo; e, se è così, qualcosa (parecchio) di più di quel che appare si dovrebbe cominciare a vedere nell'iter del Documento Economico e Finanziario testé varato dal governo, attraverso, magari, modifiche parlamentari o governative del suo testo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**C**i si chiede se siamo posti di fronte ad una «nuova» questione meridionale. Lo suggerisce, secondo un editoriale del Foglio, l'ostilità che dai vari «campi» della insorgenza sociale, politica e penale viene verso «l'innovazione, l'industrialismo e l'approvvigionamento energetico». Il ragionamento non è infondato. Basta osservare quello che avviene sotto i nostri occhi. La «rivolta» che si esprime attraverso un certo sanfedismo napoletano, il «regionalismo estremo» in nome dei territori contro il «Territorio» come humus della statualità e dell'economia generale, il trivellismo etico (un espediente subliminale poiché copre negazionismi che nulla hanno a che fare con la vera materia del contendere), sarebbero la spia di uno spirito oppositivo che insegue ormai un modello alternativo rispetto ai termini canonici nei quali si è storicamente espressa la questione meridionale: nel segno cioè dei topos della «riforma» e della «modernizzazione» del sistema produttivo e sociale. Prenderebbe così forma un «meridionalismo ribellistico» ispirato da versioni estreme dell'ecologismo, del giustizialismo, del giacobinismo istituzionale che hanno radici nel costume e nell'esperienza storica di un sudismo maturato sull'intreccio di disperazione, luddismo e rivendicazione.

Credo sia tempo di chiederci cosa ci sia di vero in un'analisi così forte dei processi sociali e delle emozioni popolari cui assistiamo, nell'abiura della modernità e nella diffusione di un nichilismo di massa che starebbero alimentando un nuovo e dissolvante pensiero negativo.

Il «nuovo» meridionalismo, ammesso che si possa ancora ricorrere ad

## INNOVAZIONE E «NUOVO» MERIDIONALISMO

di VINCENZO VITI \*

sistenza unitaria e del suo effettivo potenziale. Tutto ciò ha a che fare anche con l'idea che il Pd ha del suo ruolo in una transizione nella quale non bastano più le risorse del «volontarismo epico» (che pure può giovare all'autocombustione delle tante energie sommerse). La grande alleanza alla quale occorrerà pervenire non chiama in causa solo le energie della politica, pur se essa ha il compito di finalizzare le ricchezze del Paese, ma quelle della società civile, della ricerca, della cultura, dell'università in un movimento trasversale che deve saper trasferire la grande domanda di sviluppo in un'offerta e in un modello per il quale valga la pena di lottare. Una Costituente per l'Italia che vuole cambiare, valorizzando i suoi tanti punti di forza, non potrebbe che partire dal Sud e dal suo disperato bisogno di credere che le risposte possono venire da una inedita solidarietà istituzionale, da una soggettività consapevole e strategica e da un coraggio in grado di innovare. Poiché «innovazione», ancora da declinare coerentemente, sarà ancor più, nel tempo che incalza, il nome della «nuova questione meridionale».

una categoria in via di logoramento quando non di espulsione (anche per ragioni che sarebbe giusto considerare), non potrebbe non porsi il tema di un'offensiva che elabori un «Pensiero del Sud per l'Italia e per l'Europa» in grado di fare duramente i conti con il principio di realtà e misurarsi con gli ingredienti progettuali, etico politici e civili che possono offrirgli un senso e un orizzonte.

Il tema non riguarda più solo le élites meridionali ma il pensiero del Paese: l'idea che l'Italia ha di se stessa, della sua reale con-

\* *Consigliere*





IlFattoQuotidiano.it / BLOG / di Alessandro Cannavale



ECONOMIA & LOBBY

## Sud, dati allarmanti e proposte autorevoli

di Alessandro Cannavale | 9 aprile 2016

COMMENTI



Più informazioni su: Mezzogiorno, Questione Meridionale, Sud

Alessandro  
Cannavale

Ingegnere e blogger  
Post | Articoli

f Facebook

Twitter

In questi giorni sono apparsi diversi articoli, di **autorevoli intellettuali**, con interessanti riflessioni sulle attuali condizioni del Meridione.



Sulle pagine de *Il Mattino*, il 4 aprile, **Marco Esposito** parla del **federalismo "storto" all'italiana**: viene preso in esame il "**Fondo di solidarietà comunale 2016**", che tocca i valori minimi in comuni come **Giugliano** (17€ per abitante) e **Torre del Greco** (19€ per abitante) e massimi in città come **Bologna** (138€ per abitante) o **Roma** (133€ per abitante). Data la crescente rilevanza che avrà, nei prossimi anni, la quota di trasferimenti, e di tagli, legata ai "**fabbisogni standard**", rispetto alla "**spesa storica**", secondo Esposito sarebbe opportuno metter mano ai **criteri di ripartizione** al fine di "**ridare al Fondo di solidarietà comunale la sua funzione originaria di portatore di equità**". Un altro dato presentato, numeri alla mano, è quello di Napoli, che nel riparto 2016 perde **10 miliardi**, dopo averne persi 8 nel 2015.

Di assoluto interesse la discussione delle principali cause dell'attuale

Annunci Immobiliari

Su Immobiliare.it trovi oltre 900.000 annunci di case in vendita e in affitto. Cerca ora!

**Il Fatto** DALLA HOMEPAGE  
**Quotidiano**

Inchiesta sul petrolio,  
Renzi invoca il bavaglio  
Governo vuole accelerare  
su legge intercettazioni

Politica

ECONOMIA & LOBBY

Corsera, Cairo tenta assalto a gruppo Rcs Punta a controllo del dopo-Agnelli senza sborsare nulla: in cambio offre azioni

FATTOTV

Dirigente pubblica va dalla cartomante "Difendimi dall'inchiesta". Poi s'infuria "Altro che magia, sono stata perquisita"

VAI ALLA HOMEPAGE





**f**ocus del Mattino

# Trasporti, la svolta del governo sul Sud

## Il Def: piano ad hoc o scomparire

**Marco Esposito**

I trasporti carenti sono una vera e propria «minaccia» per lo sviluppo del Sud. Non è il consueto rapporto Svimez stavolta è il governo a puntare il dito contro «la disomogenea distribuzione di infrastrutture e servizi sul territorio nazionale, per cui risultano svantaggiate, in termini di accessibilità, alcune aree del Mezzogiorno». L'analisi, nera su bianco, in un documento che più ufficiale non si può, visto che è allegato al Def 2016 appena approvato dal governo. A subire le conseguenze di trasporti inadeguati sono in particolare le filiere produttive meridionali e il turismo.

Problemi esistono in tutta Italia, ma di concentrarsi di tali minacce nelle aree meridionali del Paese - si legge nel rapporto firmato dal ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio - non fa che accentuare il divario tra Nord e Sud: un ulteriore ostacolo alla tenuta della coesione sociale del Paese e all'efficacia delle politiche strutturali».

Il governo, si dirà, più che fare analisi, deve trovare risposte. Nel settore dei trasporti però si sta attraversando una sorta di terra di mezzo: si è detto stop alla legge Obiettivo ideata dal governo Berlusconi nel 2001, ma non sono ancora partiti né l'aggiornamento del Piano generale dei trasporti della logistica (Pgtl) né il primo Documento pluriennale di pianificazione (Dpp), che dovrebbe riguardare il 2017-2019.

> Segue a pag. 11



> Segue a pag. 11

# Il governo: i trasporti inadeguati minacciano lo sviluppo del Sud

## Nell'allegato al Def si annuncia la revisione di tutti i progetti

**Marco Esposito**

SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

Il governo ammette che finora si è operato senza strategia e soprattutto senza un criterio per giudicare quali infrastrutture finanziare. Al punto che il ministero guidato da Delrio sta mettendo a punto le «Linee guida per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche», con l'obiettivo di valutare in modo omogeneo e selezionare in modo trasparente tutte le opere pubbli-

che. A rendere indispensabile l'innovazione è il nuovo Codice degli appalti, che in base alle indicazioni della Ue dovrebbe essere approvato entro il 18 aprile: nel frattempo si è mandata in soffitta la legge Obiettivo e si è avviata la stesura del Documento pluriennale di pianificazione (Dpp), che potrà rivedere vecchi progetti e aggiungere nuove iniziative sulla base delle proposte provenienti da Regioni, Porti, Aeroporti. La parola-guida cui si ispira il progetto è «accessibilità». Ma è importante anche il con-

retto di «condivisione». Per evitare che le opere affoghino tra ricorsi e opposizioni territoriali, infatti, sarà introdotto l'istituto del «dibattito pubblico» per i grandi progetti infrastrutturali con impatto sull'ambiente, sulla città o sull'assetto del territorio. Al dibattito, che deve durare quattro mesi, possono partecipare

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



anche comitati di cittadini per dare suggerimenti e ricevere informazioni dettagliate su tutti gli aspetti del progetto.

In questa fase di cambiamento di strategia, perciò, invece del tradizionale «Allegato infrastrutture» al Documento di economia e finanza (il Def) - che conteneva dati e tabelle puntuali - sono state pubblicate le «Strategie per le infrastrutture di trasporto e d'ologistica». Di tabella, in coda al testo, ce ne è una sola, relativa allo stato di avanzamento delle 25 opere del Programma delle infrastrutture strategiche (ancora una sigla: Pis). La tabella - che ha una versione online chiamata OpenCantieri - conferma in particolare che per gli investimenti in Ferrovie il Sud è fanalino di coda, con il 12% delle opere previste e un misero 0,28% dei contratti avviati: appena 5 milioni per la Napoli-Bari, un'opera considerata indispensabile ma che non ha ancora visto il finanziamento del tratto appenninico, cioè il più impervio.

Ma la tabella non va presa alla lettera perché ricostruisce la situazione in base alla vecchia programmazione e prevede, per esempio, ancora oltre 4 miliardi di lavori sull'autostrada Salerno-Reggio Calabria, lavori che invece non si faranno più perché il premier Matteo Renzi vuole chiudere i cantieri in corso e consegnare a Natale di quest'anno un'opera funzionante, anche se non ammodernata in tutta la sua lunghezza. Se ci saranno interventi da fare (come, secondo alcuni studi, potrebbe accadere per l'area di Cosenza) si valuteranno delle varianti al tracciato storico in modo da non creare più strozzature lungo il percorso.

In pratica per la Salerno-Reggio Calabria è in corso quella che viene chiamata «project review», una revisione delle scelte pregresse, metodo che sarà utilizzato per molte opere in programma, in modo da evitare di costruire infrastrutture flop come la Bre-Be-Mi, l'auto-

strada tra Milano e Brescia parallela alla A4 già esistente e quindi poco utilizzata. Una revisione potrebbe per esempio toccare il progetto ferroviario del Valico dei Giovi, in Liguria, che oggi impegna oltre 6 miliardi di euro e che potrebbe essere snellito per liberare risorse per opere meno impegnative ma più utili.

Come si farà a capire di quali opere c'è davvero bisogno? Ancora una volta si parte da una sigla: Simpt (Sistema informativo monitoraggio pianificazione trasporti). L'Italia sarà divisa in 274 micro zone per monitorare tutti i traffici possibili. E visto che molti traffici sono con l'estero, i Paesi esteri sono aggregati in 71 zone, di cui 56 in Europa e 15 nel resto del Mondo. Tutti i progetti in corso saranno rivisti dichiarando in pratica il fallimento della legge Obiettivo che pure, nel 2001, rappresentò una forte innovazione normativa. Dopo quindici anni però il programma di opere definite strategiche, cresciuto nel tempo fino a 231,8 miliardi di euro, è stato completato appena per l'8,4% (23,8 miliardi, realizzate in massima parte al Nord) mentre 485 opere, per 185,3 miliardi, erano ancora alla fase della progettazione. Nel settore infrastrutture, «gli investimenti pubblici risultano spesso non sinergici, in assenza di una visione unitaria della politica dei trasporti e del conseguente coordinamento strategico nella programmazione».

Su cosa punterà il nuovo piano? Intanto sulla mobilità nelle aree metropolitane. Oggi a Madrid, si legge nel documento, la rete del metrò è lunga 290 chilometri mentre se si sommano le linee di Roma, Milano, Napoli e Torino ci si ferma a 191 chilometri. Nelle grandi e medie città si scommetterà anche sui tram e sui percorsi ciclo-pedonali. Si confida molto anche nei «sistemi intelligenti di trasporto», cioè nella possibilità che la tecnologia smart metta in contatto il passeggero con il sistema di trasporto. Per esempio nelle zone periferiche e negli orari di basso traffico si potrebbe realizzare un servizio di autotobus su chiamata. Attenzione però, dal report allegato al Def risulta prevedibile un aumento del biglietto del trasporto pubblico, visto che i prezzi in Italia sono la metà rispetto alla media europea.

Secondo tema decisivo è il trasporto merci, settore nel quale il ritardo del Mezzogiorno è rilevante soprattutto per la difficoltà di far

viaggiare i nuovi treni porta container lunghi 700 metri. «La quasi totalità del traffico che origina nei porti italiani si suddivide tra La Spezia, Genova, Trieste e Livorno», si legge. Non è solo un problema di infrastrutture ma anche di soluzioni burocratiche. Lo sdoganamento in mare è realtà da due anni e consente di effettuare le dichiarazioni di importazione mentre le merci sono ancora in viaggio verso i porti nazionali, a bordo di navi provenienti dall'estero, in modo che la dogana possa svincolare le merci per le quali non è richiesto un controllo. Tale pratica, però, è stata finora realizzata solo nei porti di Genova, Voltri, La Spezia, Livorno e Ravenna, in genere in collegamento con gli interporti della zona. Pesa, per i porti, anche la «competizione distruttiva tra scali concorrenti». Ma qui il tentativo di Delrio di accorpate le autorità portuali nella medesima regione, come Napoli e Salerno, è già stato annacquato dalla possibilità di chiedere il rinvio della riforma per 36 mesi. Come ha intenzione di fare Vincenzo De Luca per Salerno.

Infine è decisivo il turismo, come si è detto anche negli Stati Generali che si sono appena chiusi a Pietrarsa. «Tra i punti di debolezza - si legge nel rapporto allegato al Def - del sistema turistico italiano e, in particolare, del patrimonio turistico del Sud Italia ruolo chiave è ricoperto dall'accessibilità. Accessibilità che vede prevalere per il Sud Italia le modalità aeree e marittime, a fronte di un più bilanciato set di alternative modali offerto nel Nord Italia».

Per il turismo si pensa anche a quattro percorsi cicloturistici: la Venezia-Torino, la Verona-Firenze, il Grab di Roma (Grande raccordo anulare in bicicletta) e la ciclovia Caposele-Santa Maria di Leuca che permetterà di seguire il percorso dell'Acquedotto pugliese. E saranno realizzati dei «cammini» sul modello di Santiago in Spagna in modo da coccolare anche il turista che va a piedi. Come modalità di trasporto non sarà la più innovativa, ma funziona da milioni di anni.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



## Ferrovie, il Programma infrastrutture strategiche

Cifre in milioni di euro

	Costo	Disponibilità	Contrattualizzato a fine 2015	Stato avanzamento lavori a fine 2015	Data prevista fine lavori
Torino-Lione (parte italiana)	2.833	2.564	173	123	31/12/29
Brennero (parte italiana)	4.400	1.757	484	181	31/12/25
Linea AV Brescia-Verona	3.954	2.268	0	0	In progettazione
Linea AV Treviglio-Brescia	2.050	2.050	1.445	1.080	30/11/16
Linea AV Verona-Padova	5.402	1.869	0	0	In progettazione
Terzo Valico Giovi	6.200	2.187	1.096	313	02/02/21
Linea Napoli-Bari	2.656	1.621	5	0	Non indicata
Linea Messina-Catania-Palermo	739	739	4	0	Non indicata
<b>Quota Controband</b>	<b>87,89%</b>	<b>84,32%</b>	<b>99,72%</b>	<b>100,00%</b>	
<b>Quota Mezzogiorno</b>	<b>12,11%</b>	<b>15,68%</b>	<b>0,28%</b>	<b>0,00%</b>	
<b>Totale Italia</b>	<b>28.034</b>	<b>15.055</b>	<b>3.207</b>	<b>1.697</b>	



Fonte: Bilancio per le infrastrutture di trasporto e logistica - Allegato al Dst 2010

continua

### Delrio

«Il Paese ha bisogno del ferro»

«Il Paese ha bisogno del ferro». Lo ha sottolineato il ministro delle Infrastrutture, Graziano Delrio che, intervenendo agli Stati generali della logistica del Nord Ovest ha aggiunto: «con il prossimo aggiornamento del contratto di programma il governo agghungerà altri 9 miliardi e gli 8 già stanziati, saranno, quindi, 17 i miliardi

disponibili in poco meno di dieci mesi per rafforzare il trasporto su ferro, anche e soprattutto dai porti e sui corridoi». Secondo Delrio il 2016 andrà nella direzione di una netta tendenza a rafforzare il trasporto locale.

**Turismo**  
Vanno utilizzate tutte le modalità di accesso non solo aerei e navi

**Obiettivo**  
Con la legge del 2001 realizzato solo l'8,4% del programma







# Molise sì, Molise no

di Pasquale Di Lena

L'incoscienza di chi governa sta nelle decisioni prese senza rendersi conto delle conseguenze. L'esempio dell'azzeramento delle Province o del loro ridimensionamento, dà il segno dell'improvvisazione e dei rischi che corre l'assetto istituzionale, in mancanza di una serie analisi e un'altrettanta seria riflessione sugli aggiornamenti da apportare per rilanciare il ruolo fondamentale di ogni istituzione in uno più stretto rapporto tra le stesse. Quella del cucì e scuci è la peggiore operazione che si possa fare, soprattutto quando non si tiene conto del quadro generale. Ce lo dice proprio questa operazione smantellamento province quando, dopo aver messo in moto azioni che hanno impegnato gli amministratori in carica, impaurito i dipendenti e bloccato le iniziative programmate da ognuna delle istituzioni coinvolte, fa capire che si è perso solo tempo e creato tanta di quella confusione che ha portato ancor più a peggiorare la situazione.

Di queste riforme non ha bisogno un Paese che, a conclusione di un anno fatto solo di annunci o di scelte sconsiderate come quelle sopra riportate, non sa come deve sbarcare il lunario e, c'è di più, con un nuovo anno che, a meno di dieci giorni dal suo inizio, parte con dati allarmanti riguardanti il reddito, il Pil e l'occupazione (quasi il 15% dei disoccupati, che è il dato record registrato dal dopoguerra, con il 44% dei giovani senza lavoro). Una lievitazione pericolosa quella della situazione sempre più precaria del lavoro, che va ad aggiungersi alla precarietà delle aree interne e del meridione,

soprattutto del territorio delle stesse, che, grazie a politiche scellerate, continua a registrare la riduzione della sua superficie, con quella che resta in gran parte inquinato. Politiche o provvedimenti come Sblocca Italia che, ancor più del passato, favoriscono solo gli speculatori e i pochi ricchi sempre più ricchi. Dentro questo quadro l'iniziativa di chi dice che il Molise non esiste (No) o, anche, di chi, invece, è convinto che c'è (Sì) ed è, però, altrettanto convinto che non serve ed è meglio riagganciarlo all'Abruzzo. La gran parte di questi sostenitori di un sano e utile (secondo loro) ripensamento giustificano questa necessità dando la colpa alla classe politica molisana, di ieri e di oggi, per le sue incapacità. C'è da credere che i convinti della bontà di un ritorno a braccetto con l'Abruzzo non conoscono o fanno finta di non sapere dei problemi che hanno colpito, nel recente passato, i vertici delle istituzioni e i rappresentanti della politica abruzzese. Altro che incapacità! Una motivazione, quindi, che non ha senso così come posta. Se il destino amaro delle aree interne considerate fosse tutto da addebitare alla separazione che ha portato alla nascita del Molise nel Novembre del 1963, non staremmo a parlare della pesante crisi e del sistema che ha fallito quando ha considerato "sottosviluppate", "arretrate", non solo l'Alto sannio, ma tutte le aree interne, il sud e le isole, con l'aggiunta dell'abbandono culturale e politico dell'agricoltura. Ultimamente, non più "sottosviluppate" o "arretrate", ma "ma" "marginalizzate", come dire che hanno addolcito la pillola perché, vedi il discorso avviato su l'Appennino, stanno lavorando, in mancanza di altro, per un loro sfruttamento. Ne

hanno estremo bisogno! Sono, l'Appennino e le regioni del sud e delle isole, le uniche aree rimaste e, come tali, fanno gola agli speculatori, alle mafie e a quanti hanno interesse di coprirle con pali eolici, biomasse, discariche, pezzi di autostrade, industrie pericolose, approfittando di una classe politica e dirigente troppo distratta da altri pensieri, cioè che pensa più al proprio tornaconto e alla propria sopravvivenza politica/amministrativa che al bene comune. Ecco perché non sono fantasie i dati dello SVIMEZ quando, dopo aver dato un quadro drammatico della situazione con 600mila posti di lavoro persi e il raddoppio delle famiglie povere, parla, se non si attivano politiche per rilanciare il meridione e non deprimerlo ulteriormente, di un esodo di 5milioni di persone nei prossimi anni. Non so chi lo diceva, ma è una sacrosanta verità, l'Italia è il Meridione. Ascoltare questi dati porta subito a pensare all'annunciata perdita di 100mila abitanti per il Molise, cioè quasi un dimezzamento. Questo fa dire, con grande forza a chi prova a creare confusione e a trovare scorcioie che non ci sono, che il problema non è abbattere i confini geografici o fare dell'incastro delle regioni il gioco del puzzle, ma quello che non porta a dare speranze ai giovani, che evidenzia la mancanza di programmazione e di progettualità, la fine del primato della politica e, cioè, la possibilità di governare solo eseguendo gli ordini e i condizionamenti della finanza e delle multinazionali o della criminalità. Questi hanno ben altri pensieri e riguardo a un confronto-scontro "Molise sì" "Molise no", o "Regioni sì" "Regioni no" si può

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



essere certi del loro pieno godimento. La verità è che questo governo, con le sue riforme, sta dando risposte solo a quanti vogliono, per i loro sporchi interessi, ridurre davvero a poca cosa questo nostro

Paese. C'è da credere che, visto quello che hanno fatto nel corso di questi ultimi decenni, ne sono capaci.

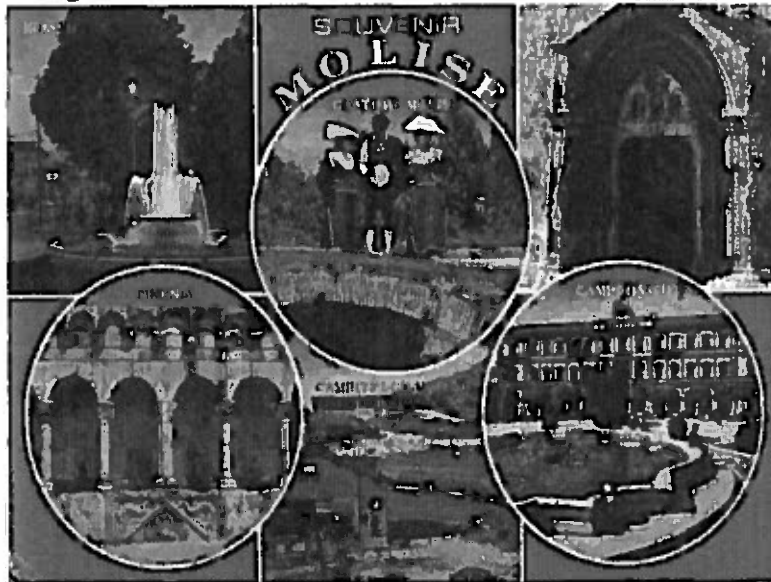
C'è da dire, d'altra parte, che il silenzio delle Regioni e delle altre

istituzioni stanno solo a dimostrare che non contano più niente. Perché, allora, non dire che è da ritenere un atto davvero grave questa rottamazione gratuita e senza senso del quadro istituzionale, e non solo?

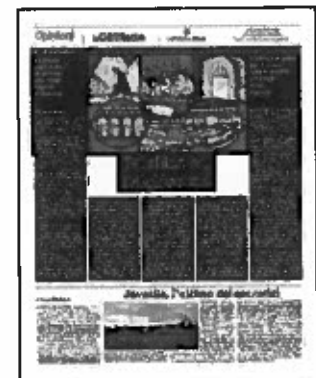
**La discussione**

*La politica degli annunci ha portato solo effetti negativi e distruttivi*

**Bisogna finirla con la confusione e pensare ad una nuova ossatura istituzionale**



*Il ritorno a braccetto con l'Abruzzo sarebbe deleterio per il fragile tessuto regionale*



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Codice abbonamento: 109293

## Ma il Sud non è solo Bagnoli Editoriale

dalla prima

Senza nulla togliere alla portata storica dell'evento annunciato dal premier, occorre però dire che Bagnoli non è tutto il Mezzogiorno le cui cause di arretratezza non sono state assolutamente sfiorate. Si pensi alla ripresa massiccia dell'emigrazione, soprattutto giovanile, alla disoccupazione che aumenta sempre di più e ai conseguenti posti di lavoro perduti. Per stare ai fatti di casa nostra, in Irpinia dal 2008 si sono cancellati circa dodicimila posti di lavoro. E allora? Di quale Sud parla Matteo Renzi, oltre Bagnoli? In realtà il pensiero va (per stare solo alle recenti di-

chiarazioni del governo) all'estate dello scorso anno, allorché dopo la diffusione dei dati del disastro meridionale da parte della **Svimez** in una apposita riunione del governo Renzi annunciò l'emissione di un provvedimento complessivo per la rinascita del Sud, con il famoso "Masterplan". Siamo ad un anno di distanza e di quell'annuncio si è persa anche la memoria. E' vero: il premier è calato più volte nel Mezzogiorno, ma solo per tagliare qualche nastro, o ripetere cose già dette. Così per la ferrovia Napoli-Bari che scandalosamente e con cambio di progetti fa registrare no-

tevoli ritardi. Certo egli dichiara, anche con una certa supponenza, da che parte sta: con la Fiat di Melfi, vanto del Paese, o con il petrolio materano. Nel primo caso chiara è la volontà di sostenere la strategia di Marchionne, dimenticando che il miracolo Melfi è tale anche perché ha beneficiato delle risorse dello Stato, con aiuti e incentivi. E per quanto riguarda il petrolio esso è solo l'altra faccia del benessere che crea occupazione, ma anche inquinamento e morte. E le infrastrutture per far crescere il Sud? Se ne parlerà al prossimo annuncio. **GIANNI FESTA**

