

“AUTOSTRADE MARE RISCATTO SUD E ABRUZZO”, TERRONE, “AUTONOMIA DIFFERENZIATA E’ UNA TRUFFA”

18 Settembre 2020



L'AQUILA – “Il sud, Abruzzo compreso, pagherà cara il progetto dell'autonomia differenziata, che spaccherà ancora di più il Paese. Ad unirlo e riequilibrarlo andrebbe invece data centralità al mediterraneo, sviluppando sul Tirreno e sull'Adriatico le autostrade del mare. Servo scelte coraggiose per evitare che i giovani meridionali siano ancora costretti ad andar via. E non più, come un tempo, per vivere meglio. Ma solo per sopravvivere”.

Sono solo alcuni degli spunti che emergono nell'intervista ad *Abruzzoweb* di Francesco Terrone, 60enne imprenditore salernitano di una società di consulenza aziendale, ingegnere e poeta, intellettuale a tutto tondo, insomma, e soprattutto meridionalista, perché, scherza, “con il cognome che con orgoglio porto, non poteva essere diversamente”.

Ideatore e curatore di “Ancora la questione meridionale”, assieme ai giornalisti Roberto Messina, e Maurizio Carucci, libro a più voci, e tutte autorevoli, edito da Academ Editore, con introduzione del presidente dello Svimez, Adriano Giannola.

Testo che intende stimolare un dibattito sulla vexata quaestio del divario nord-sud, con l'ottica di individuare soluzioni concrete, a maggior ragione ora che alla crisi oramai strutturale è stata aggravata dall'irrompere di un minuscolo virus che ha in pochi mesi ha messo in ginocchio comparti strategici del tessuto produttivo.

Un divario che riguarda anche l'Abruzzo, che al massimo può ambire al “provinciale” blasone di nord e del sud. Nelle tante indagini, ricerche e rapporti su performance economiche, prestazioni sociali, qualità della sanità e del welfare, indici di sostenibilità ambientale, di cui anche *Abruzzoweb* ha riferito nel corso degli anni, le regioni meridionali, tranne rare eccezioni, occupano puntualmente le ultime posizioni, mentre sono le regioni del nord ai vertici delle classifiche.

Sostiene a tal proposito Giuseppe Acocella, rettore Università Giustino Fortunato di Benevento, in uno dei saggi del libro: “l'unificazione trovò un Regno di Napoli in condizioni di grave arretratezza civile, sociale ed economica, con una industria fasulla tenuta in piedi dal protezionismo borbonico, crollata nel confronto con il mercato nazionale (e ancor più internazionale), cosicché con l'unificazione l'arretratezza si manifestò come dipendenza”.

Divario, condivide Terrone, che “rappresenta un problema atavico e irrisolto a oltre un secolo e mezzo dall'Unità d'Italia. Da quando fu ‘rapinato’ il Banco di Napoli, con la classe dirigente rimasta inerme. E di una governance moderna e illuminata, dinamica e concreta, di questo il Mezzogiorno è ancora principalmente in cerca, assieme al bisogno di capitali e investimenti. Ecco, allora, il tema centrale di questo libro: il coraggio, o meno, di fare scelte radicali. E non solo nel proprio lavoro. Impresa significa infatti agire, essere aperti a mercato, porre attenzione alla globalizzazione e alla formazione”.

Da questo punto di vista giocano un ruolo centrale le politiche delle infrastrutture e dei trasporti

“Nel Mezzogiorno c’è intanto un problema di densità di aziende – spiega Terrone -: sono poche per contare e per fare sistema. E allora cosa è necessario fare? In che direzione andare? È chiaro che il Sud deve, per cominciare, crescere in produzione. Sfruttare quanto più possibile la sua posizione centrale nel Mediterraneo tra Suez e Gibilterra, facendo sì che l’intero Paese si possa riqualificare e riposizionare. come una vera piattaforma di lancio economico oceanica”.

Da qui la citata necessità di ripensare anche la strategia della logistica, e dei trasporti puntando sulle autostrade del mare, senza le quali perderebbero di mordente ed efficacia senso anche i grandiosi progetti europei del corridoio Adriatico, che prevede anche la velocizzazione e ottimizzazione della ferrovia e degli hub tra Civitavecchia e Ortona, attraversando dunque Lazio e Abruzzo.

“Abbiamo la grande fortuna o sfortuna di essere un Paese lungo 1800 chilometri – prosegue Terrone -: la scelta fatta nel dopoguerra è stata quella di puntare tutto o quasi sul trasporto su gomma, a costi immensi e con un enorme impatto ambientale. Del resto la Fiat della famiglia Agnelli aveva bisogno di asfalto perché si dovevano realizzare e vendere automobili e camion. Eppure a est ed ovest del paese, abbiamo autostrade naturali, fatte di acqua, porti che potrebbero essere potenziati e messi in rete, più di quello che accade ora, per trasferire quote sempre maggiori di trasporto delle merci e del trasporto in generale sul mare. Sarebbe una svolta anche per l’Abruzzo, così baricentrico sull’Adriatico”.

A dividere il paese in maniera ancora più drammatica è invece, si sostiene nel libro, l’autonomia differenziata delle regioni a statuto ordinario, ovvero la potestà riconosciuta dall’articolo 116 della Costituzione dopo la modifica avvenuta con la riforma costituzionale del Titolo V approvata nel 2001, di trasferire alle singole regioni un gran numero di competenze, (lavoro, istruzione, ricerca scientifica e tecnologica, tutela della salute, protezione civile; governo del territorio, trasporto e distribuzione nazionale dell’energia, beni culturali e ambientali, solo per fare qualche esempio), che le stesse regioni finanzieranno con quota parte del prelievo fiscale, non più versato alla “cassa comune” dello Stato centrale.

La richiesta di maggiore autonomia è stata avanzata da nove regioni (Lombardia, Veneto, Emilia-Romagna, Piemonte, Liguria, Toscana, Marche, Umbria e Campania), in due si è svolto un referendum nel 2017 che ha confermato la richiesta (Lombardia e Veneto) e oltre a queste ultime anche con Emilia-Romagna e Piemonte si è giunti alla fase di intese tra regioni e governo. L’Abruzzo ancora non si è espresso.

“L’autonomia differenziata – taglia corto Terrone – è un gigantesco tranello, di fatto a perderci saranno le regioni meridionali. Come è sempre avvenuto: abbiamo perso 700 miliardi di euro nella ripartizione dei fondi strutturali, grazie a strane alchimie. Le regioni del sud ricevono molte meno risorse per la Sanità, e anche questo fa sì poi che dal sud ci si va a curare a Nord, dove trovano spesso poi gli stessi medici che hanno studiato nelle università dell’Aquila e di Salerno, anche loro emigrati”.

Del resto incalza Terrone, “è la Lega ad aver imposto questa controriforma. La Lega di Matteo Salvini non è diversa da quella della prima ora, di Umberto Bossi: l’obiettivo di lungo termine, seppure camuffato ed edulcorato, resta lo stesso, la secessione, il voler spaccare il paese”.

“Più poteri alle regioni – aggiunge Terrone – significa amplificare un modello che ha fallito, quello del regionalismo, che ha determinato un gigantesco aggravio di costi e poco ha giovato all’efficienza. Un fallimento che si è confermato anche in occasione dell’emergenza coronavirus, con le Regioni che andavano in ordine sparso, nel decidere le varie misure, in conflitto tra loro e con il governo centrale”

Aveva detto Giuseppe Mazzini, all’alba dell’Unità, “l’Italia sarà quello che il Mezzogiorno sarà”. Ed in questo monito sta tutto il meridionalismo di Terrone, che non è indulgente nemmeno con il suo sud, e relativa classe dirigente.

“Dovrebbe essere interesse di tutto il paese far scendere il baricentro produttivo, 70% delle merci prodotte al Nord vengono esportate al Sud, e il resto va all’estero. Se in un paese un’area produce e una consuma, non può esserci futuro. Non tollero più che sui binari delle stazioni si possano vedere ancora persone con le valigie di una volta che, pure se non più di cartone, non sono poi tanto dissimili da quelle delle vecchie, storiche, tristi, grandi migrazioni. Come i nostri nonni, che hanno lasciato le proprie case per trovare fortuna altrove o che sono addirittura andati a difendere le terre del Nord dall’invasione, i giovani meridionali, oggi come allora, sono costretti ad andar via. E non più, come un tempo, per vivere meglio. Ma solo per sopravvivere. Il Sud può e deve generare nuova occupazione, abbandonare definitivamente la logica del posto fisso, e incamminarsi intanto verso una maggiore diffusione delle “partite Iva”, con l’impiego di politiche economiche e strutturali che possano renderle sempre più vive ed attive. Solo partendo da questo, potrà rendersi indipendente dalla matrina politica di affiliazione per scopi, con i giovani meridionali che devono tirar fuori gli artigiani, diventare imprenditori intraprendenti, conquistarsi una vita dignitosa per mettere all’angolo l’esiziale amministrazione dei parolai”.

