



Chi segue *Lettere Meridiane* sa che abbiamo seguito con attenzione e con passione l'annuncio del premier sul piano straordinario per il Mezzogiorno che dovrebbe aprire una stagione nuova per il Sud, ed offrire una concreta opportunità per attenuare il divano che lo separa dall'opulento Centro-Nord.

Secondo quanto ha detto Renzi, entro settembre dovrebbe prendere corpo almeno la bozza di quel programma che il capo del governo ha definito *masterplan*, per indicarne l'urgenza e la coerenza.

Il ministro Delrio ha indicato nel rilancio degli investimenti per le infrastrutture la strada maestra da percorrere per far riprendere il Mezzogiorno. Da altre parti è stata sottolineata la necessità di interventi diretti a sostenere ed incentivare imprese che intendano investire nel Mezzogiorno.

Tutto giusto, tutto vero. A meno che il *masterplan* non replichi una storia che il Mezzogiorno conosce assai bene, per averla già sperimentata e sopportata sulla propria pelle decine di volte: beneficiare di interventi pseudo-straordinari che nulla hanno di straordinario, e che anzi rientrano nella più trita ordinarietà.

Per dirla fuori dai denti, il rischio è che il *masterplan* possa essere la solita e insipida minestra riscaldata, e riproporre, sotto la fascinazione del termine inglese che evoca qualcosa di innovativo, interventi già abbondantemente previsti, e colpevolmente non realizzati.

Un sinistro campanello d'allarme è suonato in questi giorni. Non si era ancora esaurito l'entusiasmo per la notizia che dal 20 settembre prossimo il *Frecciarossa* collegherà Bari, Foggia e Milano, che è arrivata puntuale la doccia fredda: il raddoppio della tratta Termoli-

Lesina, slitta al 2021 e meno male che si tratta di un intervento già finanziato.

Il ritardo non è dovuto a un difetto di volontà politica, ma ad un eccesso di burocrazia: il Cipe ci ha messo cinque mesi soltanto per pubblicare la delibera che approva il progetto preliminare dell'opera. Adesso bisogna realizzare il progetto esecutivo, per il quale occorreranno altri due anni. Risultato: la scenda inizialmente fissata per il 2020 è già saltata, e se tutto andrà bene dovremo attendere ancora 6 anni perché si elimini la strozzatura dell'Adriatica.

Per amor di verità, va puntualizzato che il ritardo dell'opera non avrà ripercussioni sul Frecciarossa e che il raddoppio del binario non ha effetti sui tempi di percorrenza delle Frece Bianche o Rosse che siano. L'opera garantisce una più ampia capacità della linea, ma non un aumento della velocità.

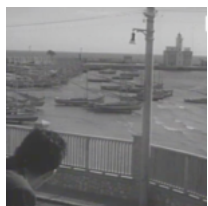
Però, è sintomatico che mentre il Governo parla, a gran voce, della necessità che il *masterplan* preveda l'Alta Velocità nel Mezzogiorno non si riesca a dare un'accelerazione ad opere già ampiamente previste, e che nulla hanno di straordinario, come il raddoppio della tratta Lesina-Termoli.

Facebook Comments

## Potrebbe interessarti anche:



Trenitalia  
cancella il  
Mezzogiorno  
dalle sue Idee di  
Viaggio



Il primo "Viaggio  
nel Sud" della Rai

partì da  
Manfredonia



Il vero problema  
è il Sud nel Sud  
(di Maurizio De  
Tullio)



Patti per il Sud,  
uno spezzatino  
senza anima né  
amalgama

Clicca sul pulsante per scaricare l'articolo in Pdf 

Hits: 7