



Com'è possibile che nel 2016 si possa morire in un incidente ferroviario su una tratta a binario unico, priva di sistemi automatizzati di sicurezza? E' l'interrogativo che ricorre con spasmodica frequenza all'indomani del disastro di Corato.

Basterà, per rispondervi, che la magistratura accerti il responsabile dell'errore umano che, come pare ormai accertato, ha fatto in modo che i due treni delle Ferrovie del Nord barese si schiantassero, l'uno contro l'altro, a cento chilometri all'ora, senza che uno attendesse il passaggio dell'altro, com'era successo milioni di volte?

E' giusto che il colpevole venga individuato e perseguito. Ma la responsabilità penale è sempre individuale. Accertarla e punirla non cancella, né assolve, le responsabilità collettive, politiche e storiche, che innescano i meccanismi che, pur non producendo direttamente il fatto, anzi il misfatto, in qualche modo disegnano il contesto in cui avvengono poi i disastri, le tragedie.

Una tale responsabilità - collettiva, politica, storica - va certamente rintracciata nell'impressionante divario che tutt'oggi separa Nord e Sud. La colpa della tragedia di Corato sarà pure di quell'individuo o quegli individui che non hanno applicato correttamente il protocollo. Ma è un dato di fatto che se la linea fosse stata a doppio binario, se la circolazione fosse stata assistita da sistemi automatici di controllo e di blocco, molto probabilmente non staremmo oggi a piangere tanti morti.

Voglio sottoporre agli amici che avranno la pazienza di leggermi, alcuni numeri. Tirate poi voi le conclusioni.

I dati più recenti (ed impressionanti) del gap che divide Nord e Sud si riferiscono ad un paio

di anni fa quando, per effetto del decreto Sbloccaitalia e della Legge di stabilità, vennero investiti un bel po' di milioni per qualificare il sistema ferroviario del Paese: 4.859, per la precisione, che fanno la bellezza di poco meno di 5 miliardi. Sapete quanto andò al Mezzogiorno di questa bella torta? Neanche le briciole: appena 60 milioni. Tradotti i numeri in percentuali fanno il 98,8% al Settentrione, e l'1,2% al Mezzogiorno.

Se si tiene conto che i meridionali versano allo Stato il 24% delle entrate fiscali, è facile concludere che siamo noi a finanziare gli investimenti ferroviari al Nord e che basterebbe un po' di autentico federalismo fiscale per far sì che le Regioni del Mezzogiorno si finanzino da sole le opere e le infrastrutture di cui necessitano, come - per restare in Puglia - il raddoppio della Lesina-Termoli sulla linea adriatica, o il raddoppio delle tratte ancora a binario unico delle Ferrovie del Nord Barese, utilizzate giornalmente da migliaia di pendolari, che pagano le tasse come i lombardi e i veneti.

Lo sdegno aumenta se si considera come viene spesa la pioggia di miliardi elargita al Nord. Un caso su tutti. Quando era sindaco di Reggio Emilia, l'attuale ministro delle infrastrutture Graziano Delrio, chiese e ottenne che la sua città fosse collegata all'AV Bologna-Milano. Per assicurare il collegamento si rese necessario costruire una seconda stazione, la Mediopadana (un po' come si vorrebbe fare adesso a Foggia, per evitare che il capoluogo dauno venga bypassato da alcuni treni che collegheranno direttamente Bari e Roma).

L'intuizione di Delrio si è rivelata vincente perché grazie a quella stazione Reggio è entrata in relazione con la rete AV italiana ed europea. Ma la realizzazione dell'opera è stata a dir poco rocambolesca. La progettazione venne affidata al celeberrimo architetto spagnolo Santiago Calatrava, lo stesso che ha firmato tre avveniristici ponti sul raccordo autostradale di Reggio Emilia (per la modica spesa di 46 milioni di euro: tre ponti, non un'autostrada...). La Mediopadana è stata definita un gioiello, "un'enorme cattedrale dal design avveniristico", e bella lo è. Però la spesa inizialmente prevista di 15 milioni di euro è via via lievitata fino a raggiungere la incredibile cifra di 79 milioni di euro che salgono a 135, mettendoci dentro anche l'indotto infrastrutturale, ovvero il parcheggio e il casello autostradale.

Occhio ai numeri: 79 milioni di euro per la sola Mediopadana sono di più dell'intera *tranche* assegnata al Mezzogiorno due anni fa, tra Sbloccaitalia e Legge di Stabilità, che ammontava a 60 milioni, pari all'1,2%. Tenuto conto che i meridionali pagano tasse per il 24% dell'introito fiscale complessivo dello Stato, non è difficile concludere che il gioiello

dell'archistar Calatrava, fiore all'occhiello del ministro Delrio, lo hanno pagato anche i meridionali.

Facebook Comments

## Potrebbe interessarti anche:



Trenitalia  
cancella il  
Mezzogiorno  
dalle sue Idee di  
Viaggio



La frenata del  
M5S: "Seconda  
stazione a  
Foggia? No  
grazie."



Augelli: "Per  
tutelare Foggia,  
necessaria la  
seconda stazione"



Seconda stazione:  
il dibattito è  
aperto

Clicca sul pulsante per scaricare l'articolo in Pdf 

Hits: 11