

L'ECONOMIA

Quelle stagioni
con il Sud centrale
per lo sviluppo

Nando Santonastaso

a pag. 9

SENZA IL SUD IL PAESE NON RIPARTE

NANDO SANTONASTASO

Dalla Cassa per il Mezzogiorno a Bagnoli, dalle autostrade Roma-Napoli e Salerno-Reggio Calabria al Banco di Napoli, dalla Svimez alla **Fondazione con il Sud**, dalle aziende conserviere ai grandi insediamenti industriali pubblici e privati, l'Alfa Sud, la Fiat, l'Alenia, l'Italtel, la 3M, la Whirlpool, l'Eriksson, l'Ilva e i poli petroliferi di Gela e Augusta, e via via tante altre fabbriche, molte chiuse, altre in difficoltà. La storia economica del Mezzogiorno raccontata dal Mattino è ricca, intensa, carica di significati e di disillusioni, di speranze tradite e di piccoli, quotidiani miracoli di un tessuto produttivo fatto soprattutto di piccole e piccolissime imprese, il 95% del totale.

Storia quasi mai banale, scontata: perché dietro fatti e personaggi, investimenti e ritardi, ruberie e clan organizzati della criminalità era e rimane impossibile non cogliere le contraddizioni e le ansie di crescita di un territorio popolato da 20 milioni di persone, spesso in bilico tra emigrazione e resilienza ma capace anche di essere più competitivo del Nord non appena gliene fu data la possibilità. Accadde con la prima fase della Cassa per il Mezzogiorno, negli anni '50 e oltre (è del 1962 la partenza dei lavori per l'autostrada Salerno-Reggio Calabria), con uno sforzo collettivo del Paese che non è mai stato più ripetuto se non in minima parte. Quel

Sud, voluto da Alcide De Gasperi e Pasquale Saraceno, con il supporto delle migliori energie dell'epoca è stato talmente approfondito, discusso e sviscerato da non essere mai uscito di scena nel dibattito sulla cosiddetta **Questione meridionale**: non è un caso che anche di recente, in occasione del Forum "Verso Sud" di Sorrento il presidente del Consiglio Mario Draghi lo abbia nuovamente ricordato, parlando di pigrizia interpretativa a proposito dei giudizi sul Mezzogiorno ma di fatto ribadendone la centralità per il Paese, oggi persino più che in passato. Del resto, raccontare la Casmez in modo neutro è stato a lungo, praticamente, impossibile: Manlio Rossi Doria diceva o «panegirico» o «condanna totale», niente vie di mezzo insomma.

Napoli il cuore del racconto economico del Mezzogiorno. È qui che la tradizione di una scuola economica di enorme importanza nel passato, quella di Ferdinando Galiani e di Genovesi, si è riverberata nel corso dei secoli in studi, ricerche e formazione di profilo altissimo. L'archivio storico del Banco di Napoli, ad esempio, è una pietra miliare per conoscere, e per tanti versi scoprire, l'evoluzione del Mezzogiorno che rimane, al di là di pregiudizi o disfattismi, una scelta obbligata per capire il Paese. È la Napoli della Federico II, oggi non a caso proiettata con il Polo di San Giovanni a Teduccio nella dimensione del 4.0, dell'innovazione tecnologica a tutto tondo da cui ricavare la spinta decisiva a

impedire la fuga dei cervelli. Napoli ancora, crocevia di un sistema della mobilità che sembrava impossibile migliorare e modernizzare e che ora, finalmente, si avvia a ragionare in termini di Alta velocità ferroviaria anche in altre aree del Sud come la Puglia con la Napoli-Bari, la Calabria con la Salerno-Reggio Calabria e la Sicilia con la Messina-Catania-Palermo in attesa del Ponte sullo stretto. Mentre avanza sempre di più un'agricoltura ecocompatibile e di qualità, che valorizza le eccellenze del food.

In questa storia, però, non tutto è andato come avrebbe dovuto. Certi nodi occupazionali sono rimasti insoluti, ad esempio e la concentrazione al Sud del più alto numero di Neet, i giovani che non studiano e non cercano più un lavoro, è troppo evidente per poter pensare di ignorarla. Ma anche le incognite legate a processi decisionali ancora troppo dipendenti dall'esterno del territorio meridionale, come le grandi commesse decise dalle società partecipate, sono ancora lì, sul tavolo. Il dato più importante è però che il futuro sociale ed economico del Mezzogiorno rimane fondamentale, strategico per il futuro stesso dell'Italia. Lo si è capito da anni ma forse adesso si sta prendendo atto che ci sono le risorse e le priorità su cui puntare. Certo, se ci fosse stato un Pnrr 30 anni fa e con esso una visione chiara su cosa fare, prendendo a prestito il modello vincente della Germania e la sua capacità di far ri-

sorgere dalle macerie la parte Est del suo territorio, a quest'ora parleremmo di tutt'altro. Ma forse non è ancora perduta l'ultima speranza, quella che negli anni Il Mattino ha sempre cercato di accompagnare al sacrosanto rispetto del dovere di descrivere limiti, malaffare e indifferenza del Sud e verso il Sud senza fare sconti a nessuno.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**LE FRONTIERE
SONO QUELLE
DI TECNOLOGIA 4.0,
TRASPORTI VELOCI
E AGRICOLTURA
DI QUALITÀ
PRIMO OBIETTIVO:
RIDURRE IL TASSO
RECORD DI NEET**

21 GENNAIO 1962

Via ai lavori per l'autostrada Salerno-Reggio Calabria

Con Fanfani, la posa della simbolica prima pietra per la realizzazione dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria: un'opera ostacolata, per diversi decenni, da notevoli problemi



4 GENNAIO 2021

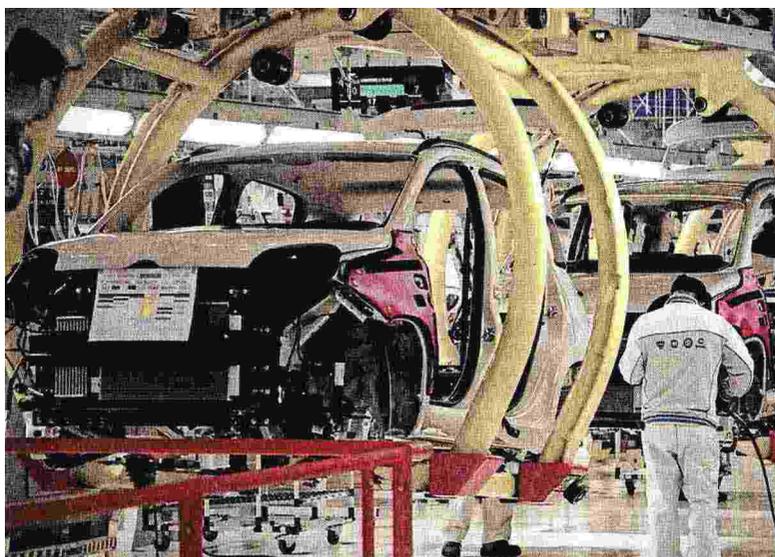
Auto, fusione Fca-Peugeot nasce il colosso Stellantis

Con il sì degli azionisti si sancisce la fusione, nell'automotive, di Fca e Peugeot. Nasce Stellantis, quarto gruppo al mondo. Ricadute positive su Pomigliano, Melfi e Pratola Serra

A destra, la moderna catena di montaggio della Fiat Panda nello stabilimento Stellantis di Pomigliano d'Arco: confermato l'impegno per questa produzione



Sopra, un treno Frecciarossa. Nel 2026 sarà pronta la linea AV Napoli-Bari delle Ferrovie. Sotto, il premier Mario Draghi a Sorrento



Lo sviluppo in 130 anni è stato lento anche per colpa di quella che Draghi ha definito «pigrizia interpretativa» rispetto al Mezzogiorno. Ora ci sono buone occasioni ma vanno evitati gli errori del passato