



L'intervista

Busetta: con la scusa della crisi il lupo Nord continua a mangiarsi l'agnello Sud

Giordano Pag. 11

L'intervista

Secondo l'economista Busetta, che usa la metafora nel suo nuovo libro, il lupo vuole ancora mangiarsi l'agnello

Nord e Sud, la pandemia ha aumentato le distanze già esistenti

Antonio Giordano

PALERMO

Tra i tanti fenomeni che la pandemia ha accelerato c'è anche l'aumento delle distanze tra Nord e Sud, tra territori più ricchi e meno del paese. E le soluzioni per affrontare queste differenze non sono mai state efficaci. Tanto che ancora adesso si prova a finanziare la «locomotiva anche se questa è giunta ad un binario morto e rischia di trascinare dietro anche i restanti vagoni». La metafora è di Pietro Massimo Busetta, economista e docente di Statistica economica all'università di Palermo che da poco ha pubblicato il suo ultimo libro «Il lupo e l'agnello. Dal mantra del sud assistito all'operazione verità» edito da Rubbettino. Il divario tra le due parti del paese, secondo Busetta, non è mai stato affrontato ed oggi, ancora una volta, il lupo prova a mangiarsi l'agnello come nella favola di Esopo. E dandogli anche la colpa...

Il covid sembra avere diviso ancora di più il paese. Ed è una divisione che si trascina da anni.

«È un disegno preciso che fa vedere come il capitale umano del sud sia assolutamente strumentale e utilizzato in una logica di colonia. Il sud serve per avere al momento opportuno i ragazzi già

formati, o anche no, con bassi salari. E nel momento in cui arriva il reddito di cittadinanza si accontentano di avere 600 a casa loro piuttosto che 1200-1300 a Venezia. Questa è la situazione nella quale il paese si basa e questa è la denuncia che nel "Lupo e l'agnello" faccio con grande determinazione».

Una nazione divisa con un nord che cerca di "mangiarsi" il sud. Ma simmette anche in evidenza un rischio.

«Nel lungo periodo il lupo stesso è a rischio di estinzione. Il Mezzogiorno non è più un mercato di consumo di riferimento come è stato per anni e dal punto di vista elettorale diventa una scheggia impazzita. Il confronto tra le due parti del paese è dirompente: la gente si accorge come i marciapiedi di Bolzano sono in marmo e ad Agrigento non esistono. Li hai autostrade e qui le carrettiere; l'alta velocità e qui non c'è neanche il treno. E tutto questo in Sicilia è potenziato. Su 5 milioni di abitanti lavorano 1,3 milioni compresi i sommersi. Avremo bisogno di un altro milione di posti di lavoro ma la strada che è stata scelta è quella dello spopolamento. Una problematica del 1860 che ancora non è stata affrontata. Gli interventi necessari sarebbero estremamente dirompenti. Ma c'è un accordo scellerato tra la classe dirigente nazionale e quella locale che si accontenta delle manchette rischia di saltare e fare sì che il paese percorra una deriva. Ma il paese deve restare unito».

Il Pnrr potrebbe essere ultima occasione per sanare queste divisioni. E il modello, ancora una volta, dovrebbe essere l'intervento realizzato in

Germania dopo l'unificazione. Perché qui ancora parliamo di problemi non risolti da due secoli?

«Se hai un rivolo di acqua e la canalizzi in un deserto, il deserto di certo non lo bonificherai. Devi avere una quantità di acqua proporzionata al deserto stesso. Devi fare una grande diga e con acqua abbondante e allora anche il deserto può essere bonificato. Abbiamo avuto politiche del Mezzogiorno assolutamente inadeguate al problema. Il mezzogiorno è il settimo paese dell'Europa con 21 milioni di abitanti; un'area enorme, il 40% del territorio italiano. Se fai politiche per cui dici di aggiungere risorse e poi non eroghi le risorse ordinarie, perché quelle diventano sostitutive, non potrai avere effetti. Gli effetti sono stati solo di sopravvivenza».

Si replica dicendo che le risorse nel Sud sono arrivate ma che non sono state spese bene.

«Si veda l'esempio dell'alta velocità ferroviaria. Se fossero arrivati tanti soldi sarebbe arrivata anche quella perché quei fondi e quelle risorse erano gestite a livello nazionale e non dalle regioni. Dove eravamo quando è stato fatto questo torto a questa parte del paese? Era chiaro che senza infrastrutture non si poteva sviluppare. Dove siamo oggi quando le Zes non partono. Quando il Pnrr adotta politiche solo per la locomotiva in una ipotesi di sviluppo già bocciata dai fatti. La politica del gocciolamento non funziona, qui non arriva nulla. Dalla Sicilia mandiamo via 25 mila persone all'anno con 5 miliardi all'anno con costi, mentre insularità



sono altri 5 miliardi: in totale 10 miliardi anno. Il ponte ne costa 6,5.... Noi continuiamo a giocare sulla pelle dei nostri figli e nipoti. Questo paese ha considerato Gela per mettere le raffinerie vicino alle mura greche. Ma in questo modo il lupo si sta mangiando l'agnello ed è sempre colpa sua anche se l'acqua corre dall'altro lato».

Quali sono le soluzioni?

«Le zes per il manifatturiero, le zes turistiche. Fiscalità di vantaggio per pensionati che dovessero arrivare da fuori. Sanità di eccellenza per la costa Nord del Mediterraneo in maniera da diventare attratti-

vi. Mettere a regime il Mezzogiorno vuole dire mettere a regime il paese, non farlo vuol dire crollare ed essere agli ultimi posti in Europa come accaduto negli ultimi anni. La teoria delle locomotive e dei vagoni non vale più. La locomotiva è giunta al binario morto e rischia di trascinare nel burrone anche i vagoni». (*AGIO*)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



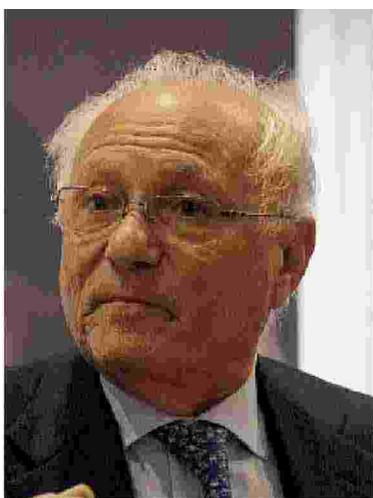
Il Mezzogiorno non è più mercato di consumo come è stato per anni e dal punto di vista elettorale diventa una scheggia impazzita



Si prova a finanziare la locomotiva anche se questa è giunta ad un binario morto e rischia di trascinarsi dietro anche i restanti vagoni



Il divario fra Nord e Sud. Nel Paese ci sono territori più o meno ricchi. Le soluzioni per affrontare queste differenze non sono mai state efficaci



L'economista. Pietro Massimo Busetta

