

LUCA MUSCARÀ

IL MERITO DEL MOLISE

In un contesto caratterizzato dalla cosiddetta autonomia regionale differenziata, l'ipotesi di un referendum per spostare la provincia di Isernia dal Molise all'Abruzzo, ha stimolato, il Corriere della Sera a pubblicare lo scorso 11 marzo, in abbinata a una puntata del programma televisivo Dataroom, un articolo sul Molise che conteneva una serie di imprecisioni e di stereotipi geografici (<https://www.corriere.it/dataroom-milena-gabanelli/molise-torna-abruzzo-l-autonomia-fallita/7aec9572-ddf4-11ee-afe7-12591f671d2b-va.shtml>), spingendomi a scrivere all'autrice (che mi ha ringraziato) non solo per inquadrare un po' meglio la realtà locale, ma perché quest'ultima implica questioni che, se dal punto di vista dei trasporti ferroviari, riguardano quasi metà della popolazione italiana (Muscarà, 2015), da un punto di vista politico hanno implicazioni di portata quantomeno nazionale.

Così, intanto alcune delle mie precisazioni concernevano premesse dell'articolo che apparivano tanto più fuorvianti quanto più riguardano questioni elementari, ma che evidentemente non paiono esserlo per media e grande pubblico (primo argomento che spingerebbe a interrogarsi sulla posizione della geografia nel sistema educativo nazionale). Tra le venti regioni italiane il Molise non è certo la sola regione con popolazione inferiore al milione di abitanti, soglia prevista dalla Costituzione. Come gli autori dovrebbero sapere (o avrebbero facilmente potuto verificare), le eccezioni riguardano sia l'ancor più piccola Valle d'Aosta, sia le più popolate Basilicata e Umbria, dunque il 20 per cento delle regioni amministrative italiane totali. Uno sguardo alla distribuzione geografica di tali eccezioni, presenti sull'intera penisola da Nord a Sud, potrebbe facilmente farne intuire le cause: si tratta di territori più o meno montani, comunque con problemi di accessibilità, cosa che evidentemente contribuisce al loro spopolamento.

La seconda precisazione riguarda il pregiudizio che le regioni italiane siano regioni storiche. Non solo il Molise (Muscarà, 2006), ma nessuna regione coincide con una regione storica, come è ben noto alla tradizione geografica

nazionale da Gambi in avanti. Le regioni amministrative italiane nascono dai compartimenti istituiti per scopi statistici poco dopo l'Unità nazionale (secondo argomento che rinvia al tema dell'educazione geografica).

Con la terza precisazione si entra dal vivo nel caso del Molise, regione indipendente da oltre sessant'anni, in precedenza Abruzzi-Molise, regione col "trattino" (come pure Emilia-Romagna, Friuli-Venezia Giulia, o Trentino-Alto Adige, a indicare una giustapposizione geografico-amministrativa).

Le ragioni della separazione del Molise del 1963 non sono però tutte strumentali, come invece indicava l'articolo: non si comprende appieno il peso delle "questioni amministrative" ovvero della distribuzione degli uffici necessari alla popolazione tra molteplici province anche esterne alla regione, senza considerare le croniche difficoltà dei trasporti in un contesto topografico reso accidentato dal rilievo, due condizioni che ancora oggi esasperano l'isolamento locale. In particolare, prima della separazione pesavano i tempi di percorrenza tra Campobasso e l'allora capoluogo regionale di L'Aquila.

Se tale isolamento è tra le ragioni storiche del calo demografico della regione, che per decenni ha vissuto una notevole emigrazione dei giovani (ancora oggi sono più numerosi i molisani fuori dalla regione che in essa), il tema dell'isolamento riguarda la maggior parte delle cosiddette "Aree interne" sia lungo la dorsale appenninica sia nelle Alpi.

L'isolamento del Molise tuttavia non è solo funzione della sua geografia fisica, ossia di posizione e orografia, ma soprattutto della sua accessibilità, ancora oggi limitata dall'assenza di collegamenti con le reti nazionali dei trasporti autostradali e ferroviarie (aeroporti non ce ne sono, mentre un eliporto è stato realizzato nel 2014 convertendo un parcheggio dell'Università del Molise per la visita del Pontefice). I collegamenti ferroviari di Campobasso con Napoli e Roma sono addirittura peggiorati negli ultimi dieci anni, al punto che i pendolari con la capitale hanno dato vita a un gruppo *facebook* per condividere informazioni pratiche e proteste, intitolandolo al "binario 20 bis", che nella stazione Termini è uno dei più remoti da raggiungere a piedi a sottolineare la considerazione che persino Trenitalia ha per chi vive e/o lavora nella regione (<https://www.facebook.com/ilbinario20bis>).

Tutto ciò rende così quasi inevitabile il trasporto su gomma, ossia il ricorso all'automobile privata, non privo di impatto ambientale.

Così l'isolamento si è storicamente intrecciato con gli aspetti demogra-

fici e del mancato sviluppo economico locale in un circolo vizioso al quale è oggettivamente difficile porre rimedio localmente (senza per ciò voler esentare i cattivi amministratori dalle proprie responsabilità gestionali).

I dati macroeconomici presentati su Dataroom decontestualizzati da tutto ciò risultano dunque fuorvianti, giustificando conclusioni assai discutibili. Prima di affrontare queste ultime, infatti, va rilevato che se i problemi dell'isolamento hanno una lunga storia, rimane difficile comprendere l'intreccio dei problemi demografico, economico, dei collegamenti assenti o irrisolti e della sanità in crisi (problema oggi divenuto emergenza nazionale), senza considerare l'affermarsi, negli ultimi vent'anni, di "politiche" improntate a una logica che tende a premiare ciò che è grande e centrale a spese di ciò che è piccolo e periferico, col risultato di congestionare ancor di più i grandi centri e indebolire ulteriormente tutto il resto. In sostanza, si assumono decisioni di politica territoriale sulla base di una logica costi/benefici in modo estremamente miope ossia prescindendo dalla inevitabile implicazione di molteplici scale. Dunque se quel servizio locale (ferrovia, sanità, ecc.) non ha una base di utenti sufficiente a sostenerlo economicamente (ossia non ha un numero sufficiente di utenti) allora va tagliato.

Tale logica riduzionista, applicata per giunta in modo miope, ossia "a compartimenti" aveva ad esempio portato all'assurdo di voler ridurre diversi servizi ospedalieri nel centro storico di Venezia, a partire dal fatto che la sua popolazione è oggi simile a quella del comune di Campobasso, tralasciando integralmente che quella città ha dodici milioni di presenze turistiche annue (fino a quando qualcuno non ha fatto osservare che tale omissione rischiava di danneggiare quell'industria).

Così, l'affermarsi, non solo in Italia, di tale "macro-centrofilia" e della correlata "micro-perifobia", risponde certo al bisogno pratico di semplificare la comprensione e la gestione di una realtà di complessità crescente, da parte di persone non sufficientemente attrezzate per (o che operano in condizioni che non consentono di) affrontarla. Tuttavia il suo potenziale devastante si moltiplica esponenzialmente poiché oltre ad essere applicata a compartimenti, cosa che ogni buon geografo eviterebbe, essa è accompagnata spesso dalla rozza giustificazione ideologica di matrice neoliberista secondo la quale non solo il mercato si autoregolerebbe, ma la logica di mercato dovrebbe guidare l'intervento pubblico (al fine di ridurre la spesa pubblica).

Ora, anche a voler prescindere dal fatto che senza l'investimento del

governo americano nei settori dell'informatica e delle telecomunicazioni durante la Guerra fredda non avremmo oggi la *digital economy*, ridurre le scelte di politica economico-territoriale al mero ambito contabile, in un paese con la storia e la geografia dell'Italia è sul lungo periodo una strategia suicida o meglio che punta a svendere il Paese al miglior offerente.

L'Italia che notoriamente beneficia della maggior concentrazione mondiale di patrimonio culturale e per molti versi pure ambientale, ha una struttura storica degli insediamenti estremamente articolata geograficamente, che con un'organizzazione adeguata consentirebbe di diffondere capillarmente sull'intero territorio i benefici portati dalla sua immensa capacità di attrarre i crescenti flussi turistici internazionali. Ma ciò richiederebbe uno scatto identitario un po' diverso da quello che pare prevalere nel populismo della destra negli ultimi anni e insieme il coraggio di distaccarsi dall'acquiescenza al neoliberismo della sinistra. Insomma ci vorrebbe una visione d'insieme e di lungo periodo storicamente e geograficamente informata, da realizzarsi mettendo a frutto le potenzialità della *digital economy*, per guidare l'investimento pubblico nazionale ed europeo e anche quello estero nel nostro paese.

Così il problema del Molise non risiede nelle "aspirazioni a diventare piccole patrie", né nell'"autonomia" fallita, come conclude l'articolo. Se Isernia e i comuni costieri tentano di fondersi con l'Abruzzo, ciò dipende soprattutto dal fatto che Campobasso ha gerarchicamente riversato sulla sua regione, e sulla sua seconda e ultima provincia, tale logica centralista che a sua volta subisce sul piano nazionale e che ne ha impedito l'autonomia. E ora qualcuno in quella seconda provincia della second'ultima regione d'Italia ha immaginato di reagire a ciò, con un bel referendum e una nuova "afferenza" regionale. Quasi un "Brexit dei poveri".

Ora, anche senza entrare nel merito del tema del riordino amministrativo-territoriale nazionale, sul quale la tradizione geografica nazionale è stata rinnovata nell'ultimo decennio dal validissimo lavoro di un gruppo dedicato dell'AGEI, è chiaro che qui il problema trascende il Molise, che al contrario ha ora proprio il merito di renderlo meglio visibile alla scala nazionale.

Esso riguarda l'assenza di una comprensione storico-geografica del Paese, nella quale radicare una visione d'insieme di medio lungo periodo che valorizzi il nostro heritage culturale e ambientale anche sfruttando la *digital economy*.

Mi fermo qui perché la "frecciarossa" Venezia-Lecce è giunta a Termoli e non posso perdere il pullman per Campobasso.

BIBLIOGRAFIA

- MUSCARÀ L. “Paradigma megalopolitano e riordino territoriale in Italia: Un’analisi dell’accessibilità interna”, *Rivista Geografica Italiana*, 2015, 122, pp. 555-572.
- MUSCARÀ L. “Marginalia: per un’analisi dell’identità territoriale molisana”, in *Atti del convegno «Identificazione e Valorizzazione delle aree marginali»*, Campobasso, 2006, pp. 59-65.

Università del Molise, Dipartimento di Economia
muscara@unimol.it