

Il Meridione e la Sicilia abbandonati dalla politica

Osservazioni e considerazioni 2016-2021

Lettere inviate al giornale “*Avanti*”

I contenuti e i pareri espressi nel presente libro sono da considerarsi opinioni personali dell'Autore.

Antonio Ciuna

**IL MERIDIONE E LA SICILIA
ABBANDONATI DALLA POLITICA**

Osservazioni e considerazioni 2016-2021

Lettere inviate al giornale "Avanti"

BOOK
SPRINT
E D I Z I O N I

www.booksprintedizioni.it

Copyright © 2023
Antonio Ciuna
Tutti i diritti riservati

*Alle nuove generazioni
perché possano attuare una politica
idonea a sviluppare l'economia del Paese.*

L'opportunità mancata del Ponte sullo Stretto

14 gennaio 2016

Tante persone blaterano sull'argomento *ponte* con superficialità disarmante, con la presunzione che l'opera non sia realizzabile perché in zona sismica. La struttura del manufatto non reggerebbe nel tempo, l'impatto ambientale sarebbe oltremodo dannoso per gli uccelli che urterebbero contro le strutture e per i pesciolini locali che sarebbero disturbati dall'ombra del ponte proiettata sulla superficie del mare e in ultimo l'opera non avrebbe alcuna valenza economica e quindi sarebbe una cattedrale nel deserto. Tutte le motivazioni sopra indicate sono facilmente confutabili per una semplice ragione: nessuna grande società o impresa privata investirebbe tanti miliardi in un'opera che dovrebbe realizzare a sua cura e spese, per poi assumersi anche l'onere della manutenzione e della gestione per decenni, se non fosse certa che nel tempo avrebbe un vantaggio economico e che la struttura stessa non sarebbe in grado di resistere ai fenomeni sismici.

Se avesse avuto qualche dubbio al riguardo, avrebbe potuto approfittare della disdetta del contratto da parte del governo Monti, per chiedere il risarcimento danni che di diritto già le spetta, ma la società è disposta a rinunciare a tale risarcimento, di centinaia di milioni di euro, purché si faccia il manufatto. Quindi c'è la certezza da parte della stessa società di essere in grado di costruire il ponte e di trovare sul mercato i finanziamenti necessari per realizzare l'opera.

Considerazioni: in tutte le nazioni del mondo, rette da politici di tutte le ideologie, di sinistra, di centro, di destra (comunisti, socialisti e capitalisti), hanno realizzato in pochi anni, anche in zone fortemente sismiche (California, Cina, Giappone, Cile, Turchia ecc.), opere infrastrutturali di dimensioni e grandezza impressionanti: grattacieli di oltre 800 metri, più ponti sospesi (Bosforo, ferrovie ad alta velocità). Nel realizzare tali opere, in detti Paesi non si è mai arrivati alla drammaticità che si raggiunge in Italia quando si devono fare delle infrastrutture veramente utili. Ritengo che il ponte sarà non solo per il Meridione ma per l'intera nazione e per l'Europa un'importante infrastruttura strategica, che porterà tanto lavoro per le nostre maestranze e agevererà di molto il flusso commerciale delle merci e dei viaggiatori e sarà una grande opportunità per sviluppare il turismo.

La Francia alla fine dell'800 in occasione dell'esposizione universale, al solo fine di aumentare il suo prestigio in campo internazionale e valorizzare la capacità dei suoi ingegneri e della sua industria, costruì la Torre Eiffel, investendo enormi risorse finanziarie e abbattendo interi quartieri residenziali della città, al solo scopo di realizzare l'opera. Ebbene, quella struttura, che è fine a se stessa (da alcuni verrebbe definita cattedrale nel deserto), è stata ed è un'importante risorsa economica-turistica.

La città di Messina e il suo entroterra, per la natura montuosa del suo territorio, non ha potuto mai sviluppare una valida ricchezza agricola. L'economia locale in passato si basava principalmente sugli agrumi, sull'attività artigianale, sulla cantieristica navale di piccolo tonnello. Tutte queste attività si sono ridimensionate nel tempo. L'unica grande risorsa della città era costituita dalle strutture del terziario: trasporti (navi traghetto, treni merci, depositi locomotive, officine per riparazioni di veicoli ferroviari e mezzi di navigazione), servizi e impianti militari (basi navali, ammiragliato, ospedali militari, unità militari specializzate dell'esercito), Banca d'Italia, Provincia, Corte d'Appello. Ebbene, tutti questi servizi non esistono più. I

nostri giovani, non vedendo prospettiva di sviluppo economico in nessuna attività pubblica o privata, hanno abbandonato la città per recarsi nel nord Italia ed Europa. La città di Messina economicamente non esiste più. In passato è stata distrutta dai terremoti ed oggi dai nostri politici inetti. Sarà un paradosso, ma al presente l'unica prospettiva di attività economica che potrà dare una certa ripresa alla città, sarà la costruzione del ponte sullo stretto, che ci permetterà di ricollegarci definitivamente alla Calabria, dopo che è stato interrotto il traffico delle navi traghetto. Il servizio di traghettamento in atto dal porto di Tremestieri è alquanto precario, per via del continuo insabbiamento dei fondali.

Antonio Ciuna

Messina, città sull'orlo del fallimento

2 maggio 2016

Gentile direttore,

la ringrazio per avermi consentito ancora una volta di poter esternare sul suo giornale il mio vivo dissenso sull'andamento politico della nostra classe dirigente a tutti i livelli: locale, regionale e centrale. Il Comune della città di Messina è sull'orlo del fallimento: sono stati bocciati ben cinque bilanci di previsione per l'anno 2015 e nelle casse comunali non ci sono i soldi per pagare gli stipendi dei propri dipendenti.

Il servizio di nettezza urbana è quasi inesistente e in molte strade inspiegabilmente sono stati tolti anche i contenitori dei rifiuti. Di conseguenza, cumuli di sacchetti di spazzatura si sono formati in diverse zone della città, causando lo sviluppo di colonie di ratti e grosse blatte.

La disoccupazione degli edili e delle altre maestranze è ai massimi livelli ed in prospettiva non sono previsti programmi di lavori pubblici di una certa importanza che permettano di alleggerire il disagio dei lavoratori e delle loro famiglie, prive di qualsiasi reddito. Questa grave situazione economica è stata provocata dalle precedenti amministrazioni comunali, ma all'attuale classe dirigente, che è in carica da circa tre anni, viene addebitata la responsabilità della mancata soluzione del problema e non si comprende perché detta amministrazione continui ancora ad opporsi con ostinazione alla realizzazione del ponte sullo stretto, che se venisse realizzato, darebbe un sostanziale sollievo all'economia della città.

Sebbene il governo centrale sia orientato a realizzare la grande opera, i detrattori del ponte sullo stretto ripetono il solito ritornello: *cattedrale nel deserto, disastro ambientale, costi elevati non corrispondenti ai benefici, spreco di soldi pubblici, opera appetibile alle cosche mafiose.*

Premesso che le comunicazioni attraverso lo stretto di Messina attualmente sono alquanto precarie:

- cessazione del servizio per i viaggiatori locali sulle poche navi traghetto delle Ferrovie (il viaggiatore locale o proveniente da altre zone non può salire a bordo delle navi dalla stazione marittima);
- i viaggiatori che devono attraversare lo stretto sono costretti a portarsi da soli tutti i bagagli dalla stazione centrale al molo d'imbarco delle navi private, distante parecchie centinaia di metri e, una volta giunti a Villa S. Giovanni, devono percorrere altre centinaia di metri per recarsi alla locale stazione (entrambi i percorsi sono senza protezione dalle avversità atmosferiche e ciò provoca un grande disagio, per non dire impedimento, alle persone anziane);
- per l'insufficienza del porto di Tremestieri, molti tir attraversano la città per recarsi all'imbarco delle auto sul Viale della Libertà, contravvenendo all'ordinanza comunale che vieta tale transito. Questa situazione ha provocato un contenzioso infinito tra la polizia municipale e i trasportatori per le pesanti multe emesse a loro carico.

È noto che un ponte unisce due zone territoriali che naturalmente sono ostacolate da fiumi, dal mare o dalla morfologia particolare del territorio e agevola molto l'unione di culture e civiltà, contribuendo quindi in maniera importante al progresso e all'evoluzione umana, velocizzando i flussi dei viaggiatori e delle merci.

Da diverse fonti è stato dimostrato che il ponte sullo stretto non potrà mai essere definito cattedrale nel deserto, in quanto è una struttura che sarà sempre utilizzata dai mezzi per il trasporto dei viaggiatori e delle merci, salvo desertificazione più totale dei territori interessati.

È stato posto l'importante problema dei costi e dei benefici che la realizzazione dell'opera apporterà alla comunità nazionale. Si ribadisce ancora una volta che per contratto il costo per la costruzione del ponte, per la sua manutenzione e per la gestione, per decine di anni sarà a carico della società privata; la quale sarà anche impegnata a reperire sul mercato mondiale i necessari finanziamenti. Quindi, la stessa società ha la fondata speranza di ricavare vantaggi economici sul lungo periodo, le finanze pubbliche saranno impegnate solo per alcuni miliardi per realizzare le opere di connessione al ponte.

Le congetture che artatamente vengono messe in campo in merito ai finanziamenti di provenienza privata, fanno capire che: *"...la società impegnata nella costruzione dell'opera ad un certo momento, per mancanza di fondi, non sarà più in grado di portarla a compimento e quindi lo Stato sarà costretto a intervenire con i propri soldi"*.

Pur non essendo in grado di valutare giuridicamente tale aspetto, ritengo che lo Stato avrà sempre la possibilità di tutelarsi a riguardo.

Sono comunque del parere che un'opera pubblica che ha il fine di migliorare la qualità della vita dei cittadini, non può sempre rispondere ai calcoli di convenienza economica del ragioniere di professione. Deve essere sempre la politica a tracciare la strada del progresso di un popolo, anche se si è costretti a subire sacrifici sopportabili.

Se in passato i governanti della Terra fossero stati costretti a seguire con rigidità economica le grandi opere che sono state realizzate nel mondo, non avremmo avuto la possibilità di ammirare oggi le meraviglie realizzate dall'uomo: la Grande Muraglia, Petra, il Colosseo, Machu Picchu, il Taj Mahal, il Cristo Redentore, la piramide di Cheope, l'acropoli di Atene, la Torre Eiffel, la Basilica di S. Sofia, la Statua della Libertà.

L'impatto ambientale denunciato dagli ambientalisti è quanto mai discutibile. È meraviglioso ammirare dall'alto lo stretto di Messina, ma ritengo che la realizzazione del ponte, così com'è stato progettato e visto in miniatura su