

A economia coloniale trasporti da Compagnia delle Indie

Ad opera dell'attuale governo, nordista come sempre, è venuto fuori il programma della pubblica spesa per i trasporti sempre più privati e privatizzati. 174 mila miliardi per strade e ferrovie soprattutto, e poi anche qualcosa per porti e aeroporti.

I capitalisti in genere, e quelli italiani in particolare, non sono nati dalla testa di Giove, come Minerva, ma trasferendo danaro dalle altre classi, specialmente quelle agricole - come dire contadini e proprietari - alle loro tasche. Cavour, il quale non voleva fondare l'Italia, ma soltanto il capitalismo italiano - cioè torinese e genovese - ebbe sempre chiara l'idea che uno dei mezzi più acconci per realizzare il suo intento era costituito dalla costruzione delle ferrovie. I suoi successori, appresa la lezione, costruirono le ferrovie italiane, cioè padane, con i soldi dei meridionali: quelli che, restando sul suolo patrio, si toglievano il pane di bocca per pagare rotaie e vetture, e quelli che, emigrando, si toglievano il pane di bocca per pagare rotaie e vetture.

In occasione delle costruzioni ferroviarie nordiste, anche il Napoletano, la Sicilia e la Sardegna ebbero le loro ferrovie. I bersaglieri non ce la facevano ad arrivare a piedi da Torino a Trapani, e fu cosa giusta infilare due linee costiere - una da Roma a Reggio e una da Ancona a Reggio - che al Sud servivano poco o niente, per farceli arrivare senza un eccessivo consumo di scarpe e di gambe. L'eleganza e la modernità dell'opera sta nel fatto che il Regno napoletano, per i suoi traffici, aveva un impianto marittimo e navale. Lungo le coste napoletane e siciliane navigavano ben 12 mila battelli. Rispetto a tale assetto, l'esigenza di modernizzazione era costituita dalla costruzione di linee trasversali dal Jonio e dall'Adriatico al Tirreno, e non certo quella di fornire di coda le ferrovie padane.

Fatta l'Italia e svisato il Sud, che perdendo l'imprenditoria marinara perse il meglio della sua borghesia attiva, la logica cavourista si è replicata con le strade e le autostrade. Il Sud che aveva bisogno di porti ebbe invece stazioni ferroviarie e caselli ANAS. E quanto sia vero questo fatto lo dimostra lo sviluppo e la funzione di Gioia Tauro, e del suo porto costruito per caso.

Adesso Bersani, Nesi e Amato replicano. Anzi si replicano: 150 mila miliardi per Agnello & Compari. Alla fine della spesa, dopo aver fortificato le trasversali padane, troveranno qualche migliaio di miliardi per rafforzare la linea ferrata Napoli-Reggio, in omaggio al legittimo sogno di ogni meridionale di arrivare il più presto possibile a Melano.

L'unico commento da fare di fronte ai meridionali che applaudono sarebbe: fatela in quel posto. Vi hanno talmente stravolto la testa con Garibaldi, la Juventus e simili amenità che non siete più capaci di discernere tra quel che serve a voi e quel che serve agli altri; che quando un padano vi piglia per i fondelli, lo ringraziate convinti che faccia il vostro bene. Avete bisogno di porti, e vi appioppiano ferrovie, avete bisogno di vendere le arance e inneggiate all'Europa unita che non ve la fa vendere, avete bisogno di lavoro e ve la pigliate con gli extracomunitari invece che con la Confindustria, avete bisogno di civiltà e ve la pigliate con la mafia.

Basterebbe così, dicevo, se il mio cuore non fosse traboccante di gioia. Infatti la congiura Bersani-Nesi-Amato ha fregato quel simpaticone del giornalista-onorevole-sensale che si chima Nino Calarco e dirige la splendida Gazzetta del Sud, giornale che nell'area in cui vivo fa e disfa le opinioni delle persone che hanno portato la testa all'ammasso. La decisione padanista non include i soldi per il ponte sullo Stretto, cosicché il nostro risulta mezzo fregato, se non fregato del tutto. Lui che da tale spesa pubblica sperava di lucrare in bianco e in nero.

Ovviamente è una vittoria il cui merito va all'avarizia (o forse all'ingordigia) padana, ma festeggiamo egualmente. Quando arrivano a Reggio, i bersaglieri e le loro merci saranno ancora costretti a imbarcarsi su un ferryboat.

Nicola Zitara

