

VIABILITA' SECONDARIA: NECESSITA' PRIMARIA

"..... in qualche luogo le strade costrutte rimangono con manutenzione insufficiente, talchè deperiscono e bisogna talvolta quasi rifarle." Sicilia,1876

**VIABILITÀ
SECONDARIA:
NECESSITÀ
PRIMARIA**



interverranno

DOMENICO GIANNOPOLLO EUTILIO MUCILLI
LEOLUCA ORLANDO ANTONY PASSALACQUA
FRANCESCO PIASTRA SAVERIO PICCIONE
GIOVANNI PISTORIO MARIO RIDULFO ANTONELLA ROMANO
FABIO SANFRATELLO FRANCO SPANÒ
ENZO CAMPO GIANNA FRACASSI

PALERMO
6 DICEMBRE 2016 ORE 9,00
CAMERA DEL LAVORO
"SALA BOSCO"
VIA G. MELI, 5

Laboratorio **SAD**
filas per il Paese

CGIL
PALERMO

Viabilità secondaria: necessità primaria.

Le opere pubbliche. (1)

" Fra i principali mezzi per rimediare ai mali non solo amministrativi, ma di ogni specie, devesi annoverare la facilità delle comunicazioni, la costruzione di una fitta rete di strade ruotabili e di ferrovie. Certamente le strade da sè sole non potrebbero recare grande utilità almeno in breve tempo, ma senza di esse, qualunque altro rimedio perderebbe ogni efficacia.Di fronte allo spreco di forze e di denari adesso cagionato dal mancare l'unità di direzione per la costruzione della rete stradale siciliana, di fronte all'urgente bisogno di compierla nel più breve tempo possibile, Il personale dovrebbe.. essere intelligente, istruito, laborioso e coraggioso per potere studiare sui luoghi le condizioni dei terreni e i tracciati. Dovrebbe essere inaccessibile alle influenze e pressioni di ogni genere...e per ciò dovrebbe essere composto esclusivamente di persone del Continente....Abbiamo detto che lo Stato per salvar la Sicilia deve governarla senza la cooperazione dei Siciliani..."

(1) LEOPOLDO FRANCHETTI E SIDNEY SONNINO "LA SICILIA NEL 1876. LIBRO PRIMO CONDIZIONI POLITICHE E AMMINISTRATIVE DELLA SICILIA

Perché iniziamo con la citazione della famosa relazione Franchetti-Sonnino?

Perché sull'isola più a sud d'Europa, gran parte della viabilità interna risale al periodo dei Borbone: e in qualche caso la manutenzione dell'ultimo secolo e mezzo non ha cambiato più di tanto il volto delle strade siciliane. Una rete infrastrutturale che deriva dai vecchi sentieri tracciati dai contadini, battuti sotto i Borbone, promosse a Regie Trazzere.

Perché anche se la situazione oggi è naturalmente diversa, essa rappresenta in questa sintesi la migliore analisi e la peggiore conclusione di come affrontare la questione.

Due esempi di come il Nord e il Sud uniti sono nel disastro:

- **10 aprile 2015:** un viadotto della Autostrada Palermo-Catania cede a seguito di una frana verificatasi al piede di un pilastro. Nessun danno a cose o persone, solo disagi per gli utenti.

- **28 ottobre 2016:** un cavalcavia della SP 49 (Provincia di Lecco) crolla sulla piattaforma sottostante SS 36. 1 morto, 1 ferito grave, strada interrotta.

Dunque seppure a distanza di 140 anni il tema della viabilità secondaria è ancora, come abbiamo riportato nel titolo della iniziativa, una questione di primaria importanza.

Il crollo del viadotto “Himera”, sulla A19 che collega Palermo a Catania, rimane ancora oggi, solo la “punta dell’iceberg”.

In molti, e non sporadici casi, sembra una rete viaria da terzo mondo, e invece è lo stato delle infrastrutture di gran parte della nostra provincia, ... pardon città metropolitana.

Strade senza nessuna illuminazione, con il manto stradale deformato, con gallerie senza aeratori, a volte, spesso al buio o quasi, con l’asfalto vecchio di anni, con la segnaletica che praticamente non esiste.

È bastato che chiudessero due chilometri di ponte per accorgersi che l’intera viabilità siciliana era tutta appesa a quell’autostrada vecchia di quarant’anni.

Dopo il crollo del viadotto sulla Palermo-Catania, la Regione ha scoperto di non avere alcuna viabilità alternativa: i percorsi che dovrebbero sostituire l’autostrada ed essere le vie di fuga in caso di calamità naturali, sono infatti a loro volta crollati, franati e/o comunque pericolose.

In teoria l’isola è piena di strade statali e provinciali, che costituiscono spesso l’unica rete viaria per collegare i centri dell’entroterra con le città principali. E se la SS 643 ha guadagnato la notorietà a causa dell’emergenza, non va meglio altrove, lì dove la viabilità provinciale non ha mai ricevuto la giusta manutenzione.

Come ci ha raccontato Antonella, gran parte delle strade secondarie sono in condizioni pietose, eppure un giorno sì e uno no vengono annunciati stanziamenti pubblici per milioni di euro.

Oggi, questa si intreccia in maniera inscindibile con questioni complesse che ruotano attorno:

- alla messa in sicurezza del territorio,
- alla prevenzione del dissesto idrogeologico,
- alla manutenzione, (soprattutto quella idraulico-forestale),
- alla mobilità (cioè al diritto delle persone),
- alla inter-modalità (cioè il trasporto combinato di persone e merci).

Ma a differenza di quanto teorizzato da Franchetti e Sonnino, la questione non può essere rimessa a nessun “liberatore” proveniente dal Continente, come non può essere rimessa all’idea diffusa in tanta gente che di questi problemi “qualcuno se ne deve occupare”, perché è anche così che si è arrivati a questa situazione.

Situazione che deve essere affrontata, qui e adesso, innanzitutto da coloro i quali questa condizione di disagio, la vivono ogni giorno: cioè i cittadini, gli operatori economici, le lavoratrici e i lavoratori.

Per questo pensiamo che su questo tema, come anche su altri (ambiente, salute, etc..) le nostre **Camere del lavoro** zionali possono diventare luogo di incontro di idee e di iniziative.

Occorre creare sul territorio un **sistema di alleanza** tra coloro i quali rappresentano interessi generali come le istituzioni locali e il sindacato, interessi economici (come il sistema associativo delle imprese), interessi diffusi (come quello dell’associazionismo dei cittadini e degli utenti), fino al mondo religioso, per incalzare coloro i quali hanno responsabilità di governo nazionale, regionale, o sovracomunale come è oggi la Città metropolitana.

Per dirla in una battuta, il piano strategico per la Città Metropolitana di Palermo, non può finire al “Ponte Corleone” o se volete sulle sponde del fiume “Oreto”.

Qualche tempo fa (nel 2015) la direzione infrastrutture della ex Provincia di Palermo ha quantificato in 200 mln di € le risorse che servono per mettere in sicurezza la propria viabilità interna e per la manutenzione delle strade in provincia di Palermo.

In realtà, prima del crollo del viadotto “Himera” a destare particolari preoccupazioni alla Regione non era l’autostrada Palermo-Catania, che è gestita dall’Anas.

A preoccupare era più che altro lo stato di salute della autostrada A20, quella che collega Palermo con Messina. Un’autostrada famosa, perché ci sono voluti 37 anni per costruirla. Inaugurata almeno quattro volte (l’ultima nel 2004 dall’allora premier Silvio Berlusconi) dopo meno di 10 anni l’A20 è una delle autostrade più pericolose del Mezzogiorno.

Anche qui, una situazione drammatica, fatta di: “mancanza di segnaletica orizzontale e verticale, di disfunzioni negli impianti di ventilazione delle gallerie, di carenza delle colonnine di soccorso, di manto stradale deformato, di assenza manto stradale drenante”.

Perché, “**Viabilità secondaria: necessità primaria**”?

Perché siamo fortemente convinti che la questione della viabilità, della mobilità era, ed è ancora una questione di primaria importanza, almeno per tre motivi:

1) il primo motivo, economico:

come abbiamo sempre sostenuto la prima grande ricchezza dell'Italia e dunque anche della nostra provincia è sé stessa, il suo territorio, la sua cultura, il suo patrimonio storico e artistico ed ambientale.

Nel Piano del Lavoro della **CGIL**, la messa in sicurezza, la prevenzione e la valorizzazione del territorio, rappresentano di per sé un piano straordinario di creazione diretta di lavoro, attraverso programmi per la bonifica (a finanziamento pubblico e privato) del territorio, da effettuarsi necessariamente con modalità innovative.

In Italia il 9,8% della superficie nazionale è ad alta criticità idrogeologica e i comuni interessati da aree ad alta criticità idrogeologica sono (6.633), l'81,9%.

Ma per intenderci è l'incuria della collina che frana, che provoca la caduta del pilone autostradale.

A questa condizione dobbiamo sommare il fatto che la crescita, esponenziale della mobilità degli individui è un elemento caratteristico delle nostre moderne società.

A questa esigenza di domanda di mobilità, delle merci come delle persone, si è risposto, nella nostra provincia, soprattutto nelle aree interne, quasi esclusivamente ricorrendo al trasporto su strada, dunque, quando queste strade diventano stabilmente impraticabili, ecco, che le stesse strade, da occasione di sviluppo, diventano ostacolo a qualsiasi ipotesi di rilancio, crescita economica.

2) il secondo motivo, una questione di civiltà:

Il criterio di costruzione delle strade romane era molto ingegnoso e funzionale: Le “*viae*” avevano la caratteristica di essere costruiti a strati, venivano tecnicamente chiamate “*via strata*”. In siciliano ancora oggi il termine “*strata*” indica la via.

Le strade sono il segno della civiltà, dicono quanto una cultura, un popolo, una società, una città, sono vivi, aperti, liberi di muoversi, di commerciare.

La strada, tuttavia, non è soltanto un mezzo di circolazione di cose e di uomini; è anche mezzo di comunicazione tra gli uomini, per molti oggi l'unica voce della strada è quella del navigatore che ti parla come un triste robot: “Ricalcolo..”.

3) il terzo motivo, la sicurezza.

Secondo gli ultimi dati Istat disponibili, quelli del 2014 e del 2015, su 995.315 veicoli circolanti in provincia di Palermo, nel 2014 ci sono stati: 4312 feriti, 45 vittime. Dunque 4,5 vittime ogni 100 mila veicoli.

Nello stesso periodo a Napoli le vittime, sono state: 4,1 ogni 100 mila veicoli, mentre a Milano, sono state: 4,4 ogni 100 mila veicoli.

Anche i dati del 2015 confermano questa situazione : 2852 incidenti, 3993 feriti, 44 vittime.

Noi pensiamo, che "la sicurezza delle persone, nella circolazione stradale, rientra, tra le finalità primarie di ordine sociale ed economico perseguite dallo stato", esattamente come il **legislatore** ha previsto all'art.1 del "codice della strada" (Decreto Legislativo 30 aprile 1992 n. 285 e successive modifiche).

Per questo poniamo, come prioritaria, non solo la questione della salute, della sicurezza dei lavoratori e delle lavoratrici nel posto di lavoro, ma anche di questi e di queste nel tempo e nel percorso che impiegano per recarsi al lavoro e/o per tornare dal lavoro, ai propri cari, ai propri affetti, così come, di tutte le persone, uomini, donne e bambini che per motivi diversi debbono percorrere le nostre strade.

Questo tempo e questo spazio, non possono essere, il gioco tragico della "roulette russa".

Per questo occorre promuovere tutte le iniziative possibili di miglioramento dei livelli di sicurezza sulle nostre strade.

Prendiamo ad esempio una strada a scorrimento veloce, come la SS 121 e la SS 189 "Palermo-Agrigento", o se volete la SS 624 "Palermo-Sciacca", in attesa che si sviluppino i progetti, o si recuperano i finanziamenti, o si completino i lavori di ammodernamento dell'intera tratta, perché non si rimuovono quante più interferenze possibili? , che trasformano (soprattutto la notte) queste strade in tunnel da incubo.

Ad esempio le interferenze rappresentate dalle altre strade comunali, intercomunali, interpoderali che li attraversano e/o li "tagliano.

Perché, non illuminare, con pannelli autonomi e fotovoltaici tutti gli svincoli e gli attraversamenti, almeno quelli riconosciuti a rischio o addirittura pericolosi.

Le “strate” palermitane e il ruolo della Città metropolitana

Con la crisi economica di questi anni si è registrata una minor domanda di mobilità privata, per cui l’offerta pubblica si sarebbe dovuta dedicare meglio alla gestione e al miglioramento dell’esistente.

Ma da un lato i continui e sempre maggiori tagli di trasferimenti (in alcuni casi si è arrivati all’inversione del flusso dei trasferimenti) dal centro alla periferia, e dall’altro, la incompletezza della riforma delle province, che ha stabilito, entro certi limiti, le competenze metropolitane ma non ne ha definite le risorse, ha determinato un passaggio di modello, delle ex province, da espansionistico a gestionale, con il conseguente cambiamento della metodologia: si è passati da una concentrazione di risorse su progettazione e realizzazione, ad una concentrazione sui servizi manutentivi.

Servizi manutentivi che nel caso delle ex province continuano a riguardare la :

- Manutenzione della piattaforma stradale;
- Manutenzione delle strutture;
- Gestione degli impianti di illuminazione;
- Manutenzione delle aree limitrofe (sfalcio erba e fossi);
- Gestione dei servizi invernali nelle zone di montagna;
- Gestione degli impianti tecnologici.

Un passaggio di questa portata avrebbe dovuto essere accompagnato da uno spostamento di risorse dagli investimenti alla spesa corrente: al contrario, gli investimenti sono stati azzerati e la spesa corrente è stata azzerata.

In uno studio recente della **FP Cgil Nazionale** è stato calcolato che Le Città Metropolitane italiane, come riformate dalla L. 56/2014, escludendo Catania e Messina, nate dalla autonomia legislativa della Regione Siciliana, rappresentano il 33% della popolazione italiana e devono quindi fornire servizi essenziali al 33% della popolazione, al 13% del territorio ed al 12,5% dei Comuni.

Una delle funzioni fondamentali, come sappiamo, riguarda la viabilità, ossia la gestione integrata dei servizi viabilistici.

Alcuni dati della elaborazione della FP nazionale:

L'evoluzione della rete ed il passaggio di risorse, quali:

- Estensione della rete;
- Personale dedicato ai servizi manutentivi;
- Risorse su spesa corrente e spesa di investimento (che comprende manutenzione straordinaria e nuove infrastrutture);
- Parametri chilometrici;
- Tempi di rinnovo della rete.

Estensione della rete

	2008	2015	2016
Bari	2 100	1 670	1 670
Bologna	1 400	1 400	1 400
Cagliari	800	800	800
Firenze	1 470	1 478	1 478
Genova	1 480	1 035	1 035
Napoli	1 277	832	798
Palermo	2 200	2 200	2 200
Roma	1 480	1 035	1 035
Torino	3 300	3 000	2 900
Somma	15 507	13 450 (-13%)	13 316 (-14%)

Personale dedicato ai servizi manutentivi

	2008	2015	2016
Bari	32	19	16
Bologna	194	143	108
Cagliari		(35)	(30)
Firenze	81	71	63
Genova	142	130	112
Napoli		(86)	(89)
Palermo*	235	123	61
*Su 500 cantonieri previsti in pianta organica: presenti 49			
Roma	142	130	112
Torino	350	250	210
Somma	1 176	866 (-26%)	682 (-42%)

Servizi di manutenzione ordinaria

	2008 [€]	2015 [€]	2016 [€]	2015	2016
Bari	15 000 000	2 500 000	1 250 000	-83%	-92%
Bologna	5 000 000	2 400 000	3 000 000	-52%	-40%
Cagliari	2 000 000	2 000 000	1 600 000	0%	-20%
Firenze	8 000 000	2 500 000	3 500 000	-69%	-56%
Genova	3 200 000	3 200 000	3 200 000	-	-
Napoli	3 503 951	2 741 762	2 707 253	-22%	-23%
Palermo	800 000	50 000	200 000	-94%	-75%
Roma	3 200 000	3 200 000	3 200 000	0%	0%
Torino	15 680 000	10 175 000	9 000 000	-35%	-43%
Aggregato	56 385 959	28 768 777	18 659 269	-49%	-51%

Lavori di manutenzione straordinaria e nuove infrastrutture

	Manutenzione Straordinaria			Spese di investimento		
	2008	2015	2016	2008	2015	2016
Bari	6 000 000	1 300 000	1 300 000	20 000 000	16 000 000	16 000 000
Bologna	9 975 000	8 620 000	572 000	30 886 000	-	-
Cagliari	-	-	-	-	-	-
Firenze	3 000 000	1 000 000	1 000 000	4 000 000	-	-
Genova	14 000 000	-	-	-	-	-
Napoli	7 310 231	4 608 901	3 844 716	-	-	-
Palermo	1 500 000	800 000	800 000	-	-	-
Roma	14 000 000	-	-	-	-	-
Torino	27 548 000	4 500 000	-	10 100 000	3 000 000	-

Investimenti

	2008	2015	2016	2008	2015	2016
Bari	26 000 000	17 300 000	17 300 000	100%	-33%	-33%
Bologna	40 861 000	8 620 000	572 000	100%	-79%	-99%
Cagliari	-	-	-	-	-	-
Firenze	7 000 000	1 000 000	1 000 000	100%	-86%	-86%
Genova	14 000 000	-	-	100%	-100%	-100%
Napoli	7 310 231	4 608 901	3 844 716	100%	-37%	-47%
Palermo	1 500 000	800 000	800 000	100%	-47%	-47%
Roma	14 000 000	-	-	100%	-100%	-100%
Torino	37 648 000	7 500 000	-	100%	-80%	-100%
Somma	148 321 239	39 830 916	23 518 732	100%	-73%	-84%

Spesa in manutenzione ordinaria per chilometro

	2008	2015	2016	2008	2015	2016
Bari	7 143	1 497	749	100%	-79%	-90%
Bologna	3 571	1 714	2 143	100%	-52%	-40%
Cagliari	2 500	2 500	2 000	100%	0%	-20%
Firenze	5 442	1 691	2 368	100%	-69%	-56%
Genova	2 162	3 092	3 092			
Napoli	2 744	3 295	3 393	100%	20%	24%
Palermo	364	23	91	100%	-94%	-75%
Roma	2 162	3 092	3 092	100%	43%	43%
Torino	4 752	3 392	3 103	100%	-29%	-35%
Media	3 698	2 139	1 401	100%	-42%	-44%

Spesa in manutenzione ordinaria ed investimenti per chilometro

	2008	2015	2016	2008	2015	2016
Bari	19 524	11 856	11 108	100%	-39%	-43%
Bologna	32 758	7 871	2 551	100%	-76%	-92%
Cagliari	2 500	2 500	2 000	100%	0%	-20%
Firenze	10 204	2 368	3 045	100%	-77%	-70%
Genova	11 622	3 092	3 092			
Napoli	8 468	8 835	8 210	100%	4%	-3%
Palermo	1 045	386	455	100%	-63%	-57%
Roma	11 622	3 092	3 092	100%	-73%	-73%
Torino	16 160	5 892	3 103	100%	-64%	-81%
Media	13 201	5 100	3 167	100%	-61%	-71%

Tabella di sintesi

	2008	2015	2016
Estensione della rete		-13%	-14%
Personale impiegato		-26%	-42%
Spesa di manutenzione ordinaria		-49%	-51%
Spesa in investimenti		-73%	-84%
Rete gestita da unità di personale		+19%	+50%
Spesa per manut. ord. per km		-42%	-44%
Spesa aggregata per km		-61%	-71%

Gli Effetti delle riduzioni delle risorse e le risorse disponibili

La diminuzione delle risorse disponibili presenta una serie di effetti, non sempre misurabili ma comunque percettibili.

Il primo effetto è quello dell'abbassamento del Livello di Servizio dell'infrastruttura: si riduce la frequenza del servizio erogato e si abbassa il livello manutentivo della strada.

Ne consegue un abbassamento della qualità percepita del servizio erogato: la conseguenza non è banale, in quanto si alimenta la cattiva opinione del dipendente dell'Ente Locale e si ingigantisce il distacco fra l'Istituzione ed il Territorio.

Si misurano in Migliaia di km le "strade palermitane", tra autostrade (172) , strade di interesse nazionale (753), strade regionali (102) e strade provinciali (1.806 o 2200?), di queste ultime quasi 50 km sono chiuse: 19 strade provinciali e 2 strade ex consortili: ampi tratti della sp8, sp 9, sp 9 bis, sp, 19, 24,33, 46, 50, etccc..

Un lungo elenco di disastri e disagi, come lungo è l'elenco dei progetti che seppure inseriti ogni anno nei piani triennali delle opere pubbliche (nel libro dei sogni), non hanno visto alcuna realizzazione.

Il decreto n.14 (del 07/07/2016) del sindaco della città metropolitana elenca gli interventi previsti nel piano della viabilità: 63 interventi da effettuarsi tra il 2016 e il 2018, con un costo di 105 mln di euro, una media di 1.670 mln di euro:

- 11 interventi previsti nel 2016 per un importo medio di 340 mila €,
- 32 interventi previsti nel 2017 per un importo medio di 1 mln e 755 mila € e
- 20 interventi previsti per un importo medio di 2 mln e 264 mila € nel 2018.

Le fonti di finanziamento sono quelle previste: nel cd. patto per il sud, nella legge regionale 9 del 2015 e nel Fesr 2014/2020.

Nell'ambito dei finanziamenti previsti dal Patto per il sud e limitatamente all'area della provincia di Palermo, sono previsti:

- 14 interventi, per un totale di 32 mln 389 mila €, per un importo medio di 2 mln 313 mila €, questi interventi interessano sia strade provinciali come la sp 47, sia Strade statali come la SS 120 e SS 121.

Una significativa quantità di risorse che sommate a quelle che anche l'Anas prevede per esempio nel suo programma di manutenzione straordinaria pari a 872 mln € per

la sola A19 sia a quelle previste per la normale manutenzione ordinaria (in corso 5 interventi per 10 mln € con un importo medio di 2 mln €), potrebbero segnare finalmente una inversione di tendenza importante.

Criticità

Finita (o quasi, ed è il caso tipico delle Città Metropolitane) l'era dell'espansione sul territorio, ci si è posto, ormai "da tempo", l'obiettivo di creare nuove forme di mobilità, cioè creare un modello integrato di trasporti: navi-treno-tram-metropolitana-autobus.

In provincia di Palermo, questo modello tarda ad affermarsi, esempio ne sono le criticità attorno il passante ferroviario che avrebbe dovuto collegare già da tempo Cefalù, all'aeroporto Falcone e Borsellino, fino a Carini.

Se guardiamo lo stato dei lavori, dove spesso sono impegnate aziende importanti di rilievo nazionale e/o europeo, come ad esempio il raddoppio ferroviario fiumetorto - Ogliastrillo, (non contiamo quelli che sono serviti per la progettazione, il finanziamento, etc.), per realizzare 20 km di ferrovia ci sono voluti 8 anni di tempo e ancora i lavori non sono terminati del tutto, oppure sempre a titolo di esempio: il proseguimento della tratta Ogliastrillo – Castelbuono, o del passante ferroviario nella tratta cittadina.

Per questo la Cgil chiede a tutti i livelli, sia alla Regione e alle amministrazioni locali di insediare cabine di regia per monitorare l'andamento dei Patti per la Sicilia e per le città metropolitane e rimuovere eventuali intoppi che possano rallentarne l'attuazione, come quelli che subiscono le gare d'appalto negli Urega (Ufficio regionale per l'espletamento di gare per l'appalto di lavori pubblici).

La nostra è una posizione critica verso misure che raccolgono progetti esecutivi con interventi parcellizzati che non rispondono a un'idea di fondo dello sviluppo della Sicilia, ma nonostante questo riteniamo che i Patti siano comunque un'opportunità da non perdere.

Permettetemi di terminare come ho iniziato, leggendo la parte della relazione del 1876, nella parte dedicata agli

“Effetti della scarsa viabilità.

Il risultato, bisogna dirlo, non è brillante,....Il linguaggio delle cifre diventa anche più doloroso,....l’aver in 7 anni potuto erogare soltanto una somma di circa un milione, mentre il preventivo sommario della rete complessa tocca per lo meno i 40 milioni, dimostra quanto siamo lontani dall’aver finora a nostra disposizione un mezzo efficace per raggiungere lo scopo.

Continuando in queste proporzioni, non venti nè venticinque, ma duecento ottanta anni occorrerebbero per compiere la rete obbligatoria delle strade comunali in Sicilia”.(1)

(1)LEOPOLDO FRANCHETTI E SIDNEY SONNINO "LA SICILIA NEL 1876. LIBRO PRIMO CONDIZIONI POLITICHE E AMMINISTRATIVE DELLA SICILIA

Speriamo, dunque, che la profezia di Leopoldo Franchetti e Sidney Sonnino non si avveri perché, sono passati dalla relazione del 1876, esattamente 140 anni, ne servirebbero ancora altri 140!

M.Ridulfo