



Per la Cisl tutto il territorio siciliano rischia di pagare a caro prezzo la noncuranza della politica nazionale e regionale che pensa più alle proprie beghe e alle scadenze elettorali che a completare l'anello ferroviario e autostradale dell'Isola. Non a caso il premier Monti non ha esitato a manifestare tutto il suo stupore quando ha appreso che per andare in treno da Palermo a Catania e viceversa, sono necessarie più di quattro ore. Come dire, che servirebbero cantieri su cantieri. Eppure, nel periodo gennaio-ottobre 2011 gli importi per gare d'appalto, nella regione, sono calati di 22 milioni rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Una mazzata se si pensa che nell'ultimo triennio il settore siciliano delle costruzioni ha perso 50 mila posti di lavoro

# LA SICILIA E IL GAP INFRASTRUTTURALE

## Dal taglio dei treni al Ponte sullo Stretto

Palermo (nostro servizio). È di almeno 6-7 anni, per la Cisl, il "ritardo di programmazione e sviluppo che la Sicilia paga, in tema di modernizzazione della rete delle infrastrutture". Un gap, con le parole del segretario generale nell'Isola, Maurizio Bernava, che attiene alla responsabilità della Regione "in particolare per l'incapacità mostrata in questi anni nella progettazione e spesa dei fondi Ue". Ma che rimanda pure al "vuoto di politiche per il Sud del governo nazionale che ha archiviato qualunque ipotesi di perequazione infrastrutturale". E alla logica di dismissione che ha animato in questi anni le strategie dei grandi centri di spesa, dall'Anas alle Ferrovie. La vicenda del taglio Fs dei treni a lunga percorrenza, che ha impegnato il sindacato nelle ultime settimane, è "emblematica di que-

sta ipotetica" accesa sul Mezzogiorno e la Sicilia, commentano alla Cisl. Fs tagliano due treni nord-sud senza andare troppo per il sottile in fatto di posti di lavoro e di servizio. La Cisl ingaggia una dura battaglia, con tutte le sue articolazioni: a Messina, chiedendo il ricollocamento degli 85 lavoratori Servirail licenziati; attraverso la federazione regionale dei Trasporti (Fit). È per voce di Bernava. Alla fine, un treno a lunga percorrenza è ripristinato. Un successo anche se il sindacato ha tenuto a rimarcare che "per la Sicilia il problema del trasporto ferroviario non si risolve con un solo treno per Milano o Torino". Per questo è tornato a chiedere per i prossimi giorni "un tavolo di confronto con tutte le parti interessate". Poi, c'è la questione anno-sa del ponte sullo Stretto: una soap opera, per il sindacato, recitata sempre "con

risorse virtuali". Sia relativamente all'attraversamento sia per i 40 chilometri di raccordi stradali e ferroviari ipotizzati, in Calabria e Sicilia. Il Cipe, con delibera del 30 settembre scorso, ha rivisto il programma di interventi del luglio 2010 e ha reso noto di aver praticamente accantonato l'attuazione dei programmi "non immediatamente cantierabili". E poiché il progetto ponte manca, tra l'altro, di Vas (la Valutazione ambientale strategica), se ne riparerà più avanti, risorse permettendo. Bernava attacca: "È un film che va avanti da vent'anni con sceneggiature che mutano a seconda di cambi di governi e valutazioni di opportunità. Il fatto è che, senza ponte, non ci sarà mai il corridoio Helsinki-Malta. Ci saranno solo la marginalità della Sicilia e il lucroso business del traghettamento". Insomma, per il sindacato, la Sicilia rischia di pagare a

caro prezzo la noncuranza della politica nazionale e regionale. Che, rimarca la Cisl, "pensa più alle proprie beghe e alle scadenze elettorali" che, ad esempio, a completare l'anello ferroviario e autostradale dell'Isola, che "pare una sorta di groviera". Non a caso il premier Monti non ha esitato a manifestare tutto il suo stupore, una settimana fa, quando ha appreso che per andare in treno da Palermo a Catania e viceversa, sono necessarie più di quattro ore. Come dire, che servirebbero cantieri su cantieri. Eppure, nel periodo gennaio-ottobre 2011 gli importi per gare d'appalto, in Sicilia, sono calati di 22 milioni rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Una mazzata se si pensa che nell'ultimo triennio il settore siciliano delle costruzioni ha perso 50 mila posti di lavoro. E se si tiene conto che, stando all'Ance

(i costruttori edili), "ogni miliardo di euro investito in opere pubbliche genera ricadute sull'economia per 3.374 miliardi e la creazione di 17 mila posti di lavoro di cui undicimila nelle costruzioni e seimila in attività connesse". È da qui che prende le mosse la richiesta che la Cisl ha avanzato a governo regionale e Ars, nei giorni scorsi, di un "piano d'emergenza per il lavoro e l'economia". Per uscire dal tunnel della crisi, ha sostenuto Bernava, "governo e Assemblee regionali devono immediatamente mobilitarsi per definire un piano d'emergenza che faccia leva su risorse Ue, regionali e nazionali". Palazzo d'Orleans convocò le parti, ha aggiunto il segretario. Non c'è più tempo. "Politica, lavoro, impresa e istituzioni facciano fronte comune". Semmai, "vada a casa la politica irresponsabile che, per logiche ruffiane e meramente elettorali, si limita a cavalcare proteste dannose e inconcludenti". La Cisl "è pronta al confronto", ha aggiunto Bernava. "Subito. Con indicazioni e un pacchetto di proposte".

Umberto Ginestra



## Palermo, inefficienze nel sistema viario

Palermo (nostro servizio). Un sistema viario che consenta di superare il traffico cittadino per giungere all'aeroporto, la cosiddetta tangenziale interna, il completamento del nodo ferroviario di Palermo, un collegamento su rotaie con Catania che sia più rapido, investimenti per le infrastrutture turistiche come quelle congressuali che possano diventare attrattiva per gli organizzatori di eventi. Ma non solo, il superamento degli intoppi burocratici che stanno rallentando i lavori sul raddoppio ferroviario Fiumetorto-Cefalù e che hanno fermato quelli sulla rete ferroviaria Palermo-Agrig-

gento. Gli interventi, i vuoti di progettazione e di finanziamento sono tanti, e ciò che davvero serve alla città di Palermo per colmare il gap infrastrutturale è una seria programmazione. "Palermo non può più attendere la realizzazione della tangenziale interna, è un'opera fondamentale, troppi i ritardi che è necessario superare subito per garantire ai cittadini un sistema viario che sia congruo alle loro esigenze" afferma il segretario generale della Cisl di Palermo Mimmo Milazzo. Unico passo in avanti lo scorso anno è stata la firma di un protocollo fra Comune di Palermo, Provincia, e Anas per la costituzione di un tavolo tecnico per la progettazione e per il reperimento delle risorse.

"Palermo deve puntare inoltre - aggiunge Milazzo - su un polo fieristico che sia in grado, insieme alle caratteristiche climatiche proprie della città, di attrarre il turismo congressuale. A questo scopo è necessario rivalorizzare l'area abbandonata della Fiera del Mediterraneo con una logica più consona allo scopo, e al tempo stesso potenziare i trasporti. Senza infrastrutture non c'è sistema economico che tenga". Fra le grandi incompiute, c'è la velocizzazione della tratta ferroviaria Palermo Agrigento, un cantiere che occupava 90 persone che si è fermato nel 2008, per via del fallimento dell'azienda che si era aggiudicata l'appalto, ma non solo. Fermi anche i lavori del raddoppio ferroviario Cefalù-Fiumetorto-Castelbuono, per via di un contenzioso economico fra la committente Rfi e la ditta Cefalù 20, che ha ottenuto l'appalto per la realizzazione del doppio binario lungo 32 chilometri.

"È un progetto strategico - spiega Salvatore Scelfo Segretario Filca Cisl Palermo - è assolutamente necessario andare avanti con la sua realizzazione e completare i lavori. Oltre al peso della vertenza che colpisce un centinaio di lavoratori già in cassa integrazione, il sistema di collegamento di Palermo non può perdere l'opera che di fatto completa il famoso asse Berlino e Palermo". Ma il rischio blocco per contenziosi economici potrebbe estendersi anche ad altre opere cruciali per la città, come il tram, il nodo di Palermo di cui è parte integrante il passante ferroviario. Si tratta del progetto di una rete di trasporto pubblico basata sul potenziamento del servizio ferroviario metropolitano, collegato e integrato con linee tram, bus e parcheggi di interscambio. Uno degli assi portanti di questa trasformazione è proprio il passante ferroviario, che attraverserà Palermo e la sua area metropolitana, da Cefalù all'aeroporto di Punta Raisi. Rischiano il blocco anche i lavori per il tram, un'opera da 200 milioni di euro, la consegna era prevista per quest'anno, ma già una proroga sposta i termini al 2013. La ditta avanzata dal comune 22 milioni di euro da ben 11 mesi.

"Non possiamo permetterlo - spiega Domenico Perrone segretario Fit Cisl Palermo - sono opere che migliorano la vivibilità e il sistema di collegamenti della città, chiediamo dunque un tavolo per scongiurare sin da subito il possibile blocco dei lavori, e salvaguardare i posti di lavoro legati ai cantieri già avviati".

Angela Di Marzo

## A Giarre il record delle opere incompiute con uno spreco di 100 miliardi di vecchie lire

Catania (nostro servizio). Nel campo di polo non ci sono mai stati cavalli. Nella piscina olimpionica non c'è stata mai acqua. Nel velodromo non hanno mai corso biciclette. Eppure sono lì, in tutta la loro fiera incompiutezza a indicare la negligenza di generazioni di politici verso il bene comune. Sono alcune opere pubbliche delle tante che segnano la mappa degli sprechi sotto l'Etna. Strutture nate, tra gli anni '70 e '80, e anche prima. Anni in cui la politica mirava ad attrarre finanziamenti di bandi di ogni genere, ma con l'unico scopo di creare un indotto economico effimero. Risultato: tantissimi soldi in circolo, opere mai finite, veri e propri monumenti allo spreco rimaneggiati dal tempo e dai vandali. Cominciamo da Giarre, 27mila abitanti sulla costa ionica a nord di Catania.

Condivide con la vicina Riposto i natali del cantautore Franco Battiato, quando i due centri erano tutt'uno e, fino al 1945, si chiamava Ionia. Oggi, in splendida solitudine vanta il titolo di "capitale italiana delle incompiute". Un record davvero esclusivo le attribuisce una decina di opere pubbliche iniziate e mai finite. L'elenco è vario quanto stravagante: un campo da polo, 6mila posti in tribuna dalla pendenza alpina, costato allora 8 miliardi di lire; un anfiteatro con centro polifunzionale (1,5 miliardi stanziati dalla Regione nell'83), una piscina comunale (5 miliardi), un parcheggio multipiano per 200 auto (2 miliardi), un cine-teatro (9 miliardi), una casa albergo per anziani (2 miliardi), una pista per automobili radiocomandate con annessi campi da tennis (280 milioni tra l'81 e l'82), il mercato comunale dei fiori (1 miliardo

dalla Regione nel 1997); e poi un palazzo dei congressi e una bambinopoli. Totale: oltre 100 miliardi delle vecchie lire. Oggi è in corso un tentativo di parziale recupero col progetto "Cantieri Incompiuti", un workshop di progettazione architettonica elaborato da studenti del Politecnico di Milano e benedetto dall'amministrazione comunale. Immerso nelle sciere di origine vulcanica, territorio del piccolo comune di Camporotondo Etneo (4mila abitanti), c'è il centro polisportivo provinciale. Un mega-impianto con piscina olimpionica, piscina per bambini, pista di pattinaggio, campi da tennis, basket, calcio, spogliatoi, foresteria ecc. Iniziato nel 1975, inaugurato più volte e mai completato, oggi versa in stato di totale abbandono. I progetti di riqualificazione succeduti negli anni sono tutti andati a vuoto. Negli anni '90, la Provin-

cia regionale fece qualche ristrutturazione, società rotellistiche e tennistiche usufruirono degli impianti per allenarsi. Cambiato l'assessore, le autorizzazioni vennero revocate. A Paternò (49mila abitanti), il Velodromo Salinelle è uno dei maggiori impianti sportivi della provincia etnea, in disuso e in totale stato di abbandono. Fu costruito nel 1950 come stadio di calcio. Negli anni Novanta, è passato in gestione alla Provincia Regionale di Catania, nel 1993 iniziarono i lavori per la sua conversione a velodromo. Furono completati nel 2003, e l'anno successivo venne realizzata la pista ciclabile, peraltro mai omologata dalla Feder ciclismo. L'impianto ha una capacità di 4.400 spettatori, fino a oggi non è stato mai aperto al pubblico, a causa di un contenzioso tra l'ente provinciale e la ditta che ha eseguito i lavori, nel frattempo fallita. Nel 2011, l'amministrazione provinciale pensa a demolire la struttura. Negli anni, è costato l'equivalente di undici miliardi di lire.

Rosario Nastasi

