

◆ *L'Anci: «Non vogliamo che si arrivi a chiudere intese istituzionali e di programma senza la nostra partecipazione»*

◆ *La posta in gioco sono le nuove norme che regolano i fondi strutturali che potranno cambiare il volto del Mezzogiorno*

◆ *Chiri (via Nazionale): «Bisogna puntare sulle grandi infrastrutture e sugli incentivi alla formazione»*

IN  
PRIMO  
PIANO

# Programmazione, la rivolta dei sindaci

## «Vogliamo contare di più». E Bankitalia attacca ancora i patti territoriali

DA UNA DELLE INVIATE  
SILVIA BIONDI

CATANIA Mercoledì mattina stavano buoni e bravi in platea. Ascoltavano i due colleghi seduti alla presidenza, due sindaci come loro, Enzo Bianco e Antonio Bassolino. Ma l'idillio non è durato neppure un giorno. Ai sindaci è bastato partecipare alle sessioni di lavoro per capire che qualcosa non andava come loro si aspettavano. Angelo Minieri, sindaco di Matera, è sbottato per primo. «Ora mi alzo e me ne vado - ha detto nel bel mezzo della discussione -. Sembra di essere ad una fiera campionaria. Tutte le grandi aziende, soprattutto quelle ex pubbliche, che presentano i loro progetti. Ma le autonomie locali dove sono? Facciamo così: quando avete scelto i vostri progetti vi aspetto a Matera, nel mio ufficio in municipio». Per dirla con Maria Baroni, responsabile del dipartimento Mezzogiorno e politiche comunitarie dell'Anci (l'associazione dei Comuni), «le 100 idee di sviluppo sono delle amministrazioni centrali e delle regioni». Insomma, non sono dei Comuni. Così sindaci e funzionari comunali si sono riuniti in separata sede ed hanno buttato giù un documento che puntualizza tutte le loro richieste. Anche se non è detto che, alla fine, venga presentato ufficialmente. Cosa vogliono? Esserci e partecipare. «Il nostro grande timore è che si arrivi a chiudere le intese istituzionali di programma, ad aprile, senza la partecipazione dei Comuni», spiega Maria Baroni. Per la quale «in questo seminario risulta chiaro che ancora non è stato aperto un confronto serio tra Regioni e Comuni». E a Fabrizio Barca, responsabile del diparti-



Una veduta del porto di Catania e sotto turisti in escursione sull'Etna

Luca Biamonte/Agf

mento per le politiche di sviluppo del Tesoro, vero art director della tre giorni catanese, non resta che ammettere: «I conflitti si sapevano. Non c'era bisogno di venire a Catania per scoprirlo». È la posta in gioco, che è alta. Quando si dice programmazione e concertazione, fondi strutturali europei e investimenti complessivi per il Mezzogiorno si dice pianificazione per 7 anni di interventi che potranno

cambiare il volto al Mezzogiorno. Con le nuove norme che regolano i fondi strutturali, nel Sud sono concentrate le aree di obiettivo 1, nonché una buona parte di obiettivi 2 (che ora tengono dentro anche le aree agricole). Non sono risorse smisurate, ma già se si riesce a spendere (cosa che nel passato non siamo mai riusciti a fare) possono essere il motore di una svolta. I Comuni vogliono partecipare alla fase della programmazione, non vogliono lasciare tutto in mano alle Regioni. Come si fa notare in una delle sette commissioni al lavoro, «ci sono regioni che hanno supremazia sui Comuni e fanno funzionare i progetti, ma nel Sud spesso la situazione è capovol-

ta». Tra ribaltoni e ribaltini, spesso sono i sindaci a trovarsi soli in prima fila. Per cui l'Anci chiede al ministero del Tesoro di modificare la parte relativa alla concertazione, facendo sedere intorno ad un tavolo anche i Comuni. Quanto alla gestione diretta dei fondi (c'è anche chi invoca Urban, finanziamenti europei senza filtri), secondo Maria Baroni il sistema già esiste: si chiama sovvenzione globale ed è uno strumento finanziario previsto dalla Comunità europea, in base al quale la Regione può affidare la gestione diretta del progetto al Comune. Esempio? Al Comune capofila del patto territoriale. Ed anche sui patti territoriali c'è un fronte di discussione aperto a

Catania. Al 30 novembre si è conclusa l'istruttoria per 24 nuovi patti, di cui 13 nel Sud e 11 nel centro nord. I Comuni non vogliono rinunciare a questo strumento. Regioni e amministrazioni centrali sono più tentate da progetti diversi (molti dei quali rappresentati nelle 100 idee) che, in qualche modo, vengono consegnati chiavi in mano. Dopodiché ci saranno da capire bene i criteri di selezione. Salvatore Chiri, della Banca d'Italia, ricorda: «Nel '96 gli sgravi contributivi finirono per assorbire metà delle risorse disponibili. Secondo me, più che i patti e contratti, si deve puntare sulle grandi infrastrutture e sugli incentivi per la formazione».

INTERVISTA

## De Luca (Salerno): basta con le Regioni inadempienti

DA UNA DELLE INVIATE

so il basso (cioè noi Comuni) o verso l'alto (cioè il Governo)».

**Enell'attesa?**  
«Uso generalizzato degli accordi di programma. Dobbiamo aggirare, per esempio, la sovrapposizione delle leggi italiane con la normativa europea. Per esempio: se ottengo i fondi Ue per fare un porto turistico, poi devo aspettare tre anni per avere la zona dal Demanio e devo produrre tante di quelle carte che è come fare un progetto esecutivo».

**Dipingo un Mezzogiorno manageriale ed efficiente. È davvero così?**

«Io non mi nascondo che qualcuno, anche qui, pensa che sia ripartita la fiera. Io la vedo la palude che ancora c'è, fatta di furberia, falsa disoccupazione, parassitismo, incapacità di rimboccare le maniche. Però sono convinto che il Mezzogiorno si salvasse se si rimbocca le maniche».

**Su cosa punterebbe?**  
«Sistemi informatici locali, valorizzazione della portualità, dotazione minima di civiltà urbana. Tenendo così che noi al Sud abbiamo un problema aggiuntivo. Hai voglia di fare la fiscalizzazione degli oneri sociali, ma un imprenditore se esce di fabbrica e trova il camorrista non sta a guardare agli sconti. Se le nostre città non diventano sicure, perché le imprese dovrebbero venire ad investire da noi?»

SI. BI.

DA UNA DELLE INVIATE  
FERNANDA ALVARO

CATANIA «O mio benevolo lettore, che andrai un giorno a Catania, ricordati di fare il viaggio della ferrovia Circumetnea: dirai che è il viaggio circolare più incantevole che si possa fare in sette ore sulla faccia della terra». Non sono per i «benevoli lettori» di oggi queste parole. Sono rubate al «Ricordo di un viaggio in Sicilia» di Edmondo De Amicis e raccontano di un viaggio in una ferrovia costruita dal 1890 al 1895. Cinque anni per realizzare 114 chilometri. Binari che partono dal porto di Catania, salgono fino a 1000 metri d'altitudine sulle pendici dell'Etna e scendono fino al mare, a Riposto a poca distanza da Giarre.

Partivano dal porto. Perché da più di dieci anni si fermano molto prima, alla stazione cittadina di Borgo. Lì dove c'è la prima stazione della metropolitana catanese. Chiusa. Tredici anni tra progetti, finanziamenti, gare, blocchi e sblocchi, non sono bastati a far funzionare questi cinque chilometri di metropolitana che «serve come il pane» in una città che scoppia di traffico.

«Basta girare per il Sud per vedere decine di opere cominciate e non finite». Aveva detto, promettendo un «mai più», il ministro Ciampi presentando l'iniziativa del Tesoro «Cento idee per lo sviluppo» che si chiude proprio oggi nella città siciliana. E nella città siciliana siamo andati a cercare l'incompiuta. Che, promette il sindaco Bianco si «compirà, perché, finalmente, siamo riusciti a ordinare il materiale rotabile». Già, tutto è fermo da anni perché fatti gli scavi, le gallerie, le scale mobili... Comprate le biglietterie automatiche e gli orologi sincronizzati con l'ora atomica di Francoforte, mancano i treni. Li stanno facendo nel napoletano, sono all'avanguardia, ma saranno pronti tra un anno e mezzo.

Ma forse la metropolitana partirà prima, tra sei mesi, con

# Una metro incompiuta ai piedi dell'Etna

## Dal Sud una storia di ordinario ritardo: 13 anni per realizzare 5 chilometri



Contrasto

vetture prese in prestito da altri.

L'ordinaria storia di una delle tante «incompiute» di cui parla Ciampi, la racconta un ingegnere che è il direttore della Circumetnea. Un direttore che ama il suo lavoro e la sua ferrovia che, come De Amicis, considera una tra le più incantevoli del mondo.

«Sono nato a quattro metri dalla rotaia - racconta Angelo Di Marco, 58 anni - Mio padre era cantoniere». Di Marco da 32 anni lavora su questi 114 chilometri di strada ferrata che in più di cento anni di vita non hanno mai avuto bisogno di interventi

«se non l'ordinaria manutenzione». E negli ultimi 13 ha seguito passo passo la gestazione di questa nuova creatura che nascerà già vecchia. «Quando nel 1890 cominciarono i lavori della Ferrovia i soldi e le concessioni c'erano già tutti - dice, contrapponendo il passato al quasi presente - Quando abbiamo cominciato a realizzare la metropolitana su un progetto di 110 miliardi ce ne sono arrivati 26...».

L'atto di concessione governativa sottoscritto nel maggio del 1889 stanziava 15 milioni e 300 mila lire per l'intera linea e quasi dieci milioni per il «materiale mobile». Allora, lungimiranti, si erano ricordati dei treni. Lo stesso atto divideva il pagamento in otto rate e specificava: «se la spesa dovesse risultare superiore, lo Stato non assume alcun impegno per ulteriore con-

## Svimez, nel Meridione l'occupazione cresce di più rispetto al Nord

Il '99 potrebbe essere un anno significativo per il lavoro nel Mezzogiorno: se le politiche di sostegno varate dal Governo nel '97 dovessero mantenere la stessa intensità dell'ultimo anno, nel '99 il tasso di crescita dell'occupazione dovrebbe attestarsi a +0,5% contro una crescita dello 0,3% nel Centro-Nord (+0,3% a livello nazionale). La previsione è della Svimez che spiega che in mancanza di misure per l'occupazione la crescita nel Mezzogiorno rimarrebbe invariata rispetto al '98 mentre nel Centro-Nord si attesterebbe a +0,2% (+0,2% a livello nazionale). L'associazione ha quindi rivisto le previsioni di crescita dell'economia diffuse a luglio scorso dopo la presentazione della finanziaria e alla luce dei più recenti avvenimenti politici-economici interni e internazionali. La crescita del pil dovrebbe essere dell'1,6% nell'anno in corso e del 2,1% nel '99 (rispetto ai tassi del 2,3% e del 2,8% previsti a metà anno). Il calo di ritmo dell'economia riflette - secondo Svimez - la decelerazione della domanda mondiale e la bassa dinamica della domanda interna. Ne risentirà di più il Centro-Nord: la crescita del pil sarà dell'1,8% nel '98 e del 2,1% nel '99 contro +2,6% e +3% previsti in luglio. Per il Mezzogiorno invece si prevede un aumento del pil dell'1,2% nel '98 e dell'1,7% nel '99 con una «modifica al ribasso» più contenuta.

tributo». Altro che le variazioni di prezzo a noi tristemente note.

Dall'invidia del passato alla foto del presente. L'ingegner Di Marco si perde nella citazione di leggi e date che accompagnano la realizzazione di questi cinque chilometri di metropolitana: «Nel 1985 presentammo il progetto. Ci risposero un anno dopo promettendoci 110 miliardi da reperire attraverso i Fondi Fio. Ce ne arrivarono soltanto 26 nel 1987 e nel '90 avevamo terminato di realizzare i primi 2,2 chilometri. La legge 810 (finanziamento per le ferrovie secondarie) del 1986 ci assegnò 63 miliardi. C'è voluto più di un anno per fare le gare. Nel '95 avevamo finito gli altri 2,8 chilometri».

Fin qui la vicenda scavi, gallerie, binari. Restano i treni... «La prima gara per gli elettrotreni andò fallita per la documentazione incompleta, per la seconda gara c'è voluto un altro anno. Eravamo nel '92, piena l'angoscia. Si andava coi piedi di piombo. A concorso finito la ditta seconda classificata ha fatto ricorso al Tar del Lazio che ci ha sbloccato tutto a fine 1997». Ora il contratto è fatto con la Fierma: 8 elettrotreni per 26 miliardi sempre finanziati dalla 81.

E siamo soltanto a metà dell'opera per altro non ancora in funzione. «I nostri progetti non si fermano qui. Vogliamo portare la metropolitana a Paternò, a 20 chilometri da Catania - dice l'ingegnere che spera prima di andare in pensione di vedere qualche risultato - E poi c'è il tratto Catania-aeroporto. Per il primo progetto abbiamo tutte le concessioni, per il secondo ci manca il sì della Commissione territorio e ambiente. Ci sono

stati assegnati 270 miliardi 3 anni fa, ma non sono mai arrivati».

E cita un'altra legge, la 211 e poi un'altra ancora, la 385 nata per utilizzare i fondi non spesi dalla 810. Un vero caos.

I miliardi, quelli che servono in base ai progetti sono altri 650, ma qui stiamo già parlando di futuro. Di un futuro chissà quanto lontano che dovrebbe vedere l'area metropolitana catanese attraversata da 32 chilometri di ferrovia veloce. Perché i 114 chilometri di Circumetnea saranno suggestivi, ma certo non sono rapidi. Ci vogliono tre ore per percorrerli tutti. Non sono veloci, né producono ricchezza. Sono soltanto 2000 persone al giorno ad utilizzarla, mettendoci dentro i molti turisti che scelgono la strada ferrata per guardare l'Etna da vicino. È il bilancio della società registra 25 miliardi di deficit l'anno: «Potrebbe non essere così, potremmo trasportare dalle 60 alle 90 mila persone al giorno con ben altri incassi», dice il direttore attraversando i corridoi polverosi, ma prontissimi della metropolitana che verrà. C'è già l'emittitrice automatica di biglietti, le telecamere, le stanze

da dove si telecomanderanno i treni senza conducente, gli orologi, i monitor che annunciano l'arrivo del convoglio, gli ascensori per permetterci l'uso agli handicappati... Ogni stazione (sono 5, quattro sotterranee e una di superficie) ha un suo colore, ma non è elegantissima: «Abbiamo speso 37 miliardi di chilometro contro i 220 di media nazionale - si gloria per una volta il direttore Di Marco - Se per spendere così poco ci sono voluti tanti anni, quanti ce ne sarebbero voluti se avessimo cercato di essere anche eleganti?».

