

Marzio Tristano

GELA Intere palazzine senza intonaco, mattoni rossi scrostati, casermoni popolari inesistenti sulle mappe urbanistiche eppure massicci, solidi, a presidiare interi quartieri degradati e quasi totalmente fuorilegge: da Settefarine all'augurale rione Rinascimento. Dove finisce l'Italia c'è Gela, profondo sud della Sicilia, costruita fuori da ogni norma urbanistica e sono i numeri, per certi versi sorprendenti, ad incollare alla cittadina l'etichetta di capitale dell'abusivismo italiano, e probabilmente europeo: 17.367 domande di condono edilizio presentate nei tre condoni (dell'85, del '94 e quest'ultimo) su 77 mila abitanti (una ogni quattro), 2.088 concessioni edilizie rilasciate dall'88 ad oggi, 920 ordinanze di demolizione, nessuna delle quali eseguita, l'80 per cento degli immobili nei quartieri periferici fuorilegge. Si calcolano in oltre 20000 i vanni tuttora abusivi.

Cemento, sì.

Mentre al Senato la parola d'ordine del Polo è 'sanare' e la legge delega in materia di ambiente ne è un eloquente esempio, a Gela i boatos parlamentari giungono attutiti dall'instancabile rumore degli impastatori di cemento, di nuovo in movimento, giorno e notte, richiamati dalla sanatoria in arrivo: abusivi per scelta, per necessità, per vocazione, o semplicemente perché il cemento 'fa da te', senza regole, è da sempre la via maestra alla costruzione della casa i gesi non

demordono e tornano all'attacco anche dopo essere stati denunciati una, due o tre volte. Spesso violando i sigilli apposti da una polizia giudiziaria che ormai crede di lottare contro i mulini a vento e che ogni volta ricomincia da capo: sono 51 le violazioni di sigilli rilevate nei primi nove mesi del 2004, numeri anch'essi in crescendo, visto che erano 38

nel 2003 e 19 nel 2002.

Anche sul versante giudiziario le cifre sono impressionanti: nei primi nove mesi del 2004 141 persone sono state segnalate alla magistratura, dodici ogni mese, quasi una ogni due giorni; ed dato, già superiore all'intero 2003, conferma la crescita del fenomeno.

Burocrazia. Pensano, gli abusivi, e in

passato non sbagliavano, che l'offensiva dello Stato si limiterà alla burocrazia delle carte fermandosi sulla soglia delle demolizioni, negate dalla catena di solidarietà antistatale e, spesso, anche dalle pressioni mafiose: venti gare di appalto bandite dal comune sono andate deserte, un'impresa disposta a demolire per conto dello Stato ciò che è stato abusiva-

Foto di Fabrizio Villa/Agf

AMBIENTE a pezzi

Interi palazzi senza intonaco, casermoni giganteschi completamente fuori dalla legge: il governo vota la sanatoria, e nella città siciliana gli impastatori di cemento si scatenano

Il sindaco Crocetta è in prima linea: ha ideato un patto con la procura che prevede la cancellazione dall'albo delle imprese che si rifiutano di demolire gli edifici abusivi

Gela, capitale italiana del mattone selvaggio

Su 77mila abitanti sono 17mila le richieste di sanatoria. E l'80% della periferia è fuorilegge



abusi di Sicilia

Litorali deturpati dai «mostri» e scheletri di cemento nei parchi

- **VALLE DEI TEMPLI** Nella zona archeologica di Agrigento oltre 57600 case abusive e scheletri abbandonati minano una delle zone archeologiche più importanti d'Italia.
- **STROMBOLI** Il cimitero di Stromboli, situato in un belvedere mozzafiato sull'azzurro del Mediterraneo, è sempre stato una delle mete turistiche più visitate delle isole Eolie. Oggi il cimitero appare gravemente deturpato da un intervento di ampliamento: loculi in cemento nascondono la vista del mare.
- **VILLAGGIO SINDONA** Dodici scheletri edilizi nella zona più pregiata della riserva naturale in un'area di proprietà comunale e vincolata paesisticamente. Dopo fasi alterne giudiziarie e amministrative il Consiglio comunale ha chiesto la demolizione.
- **PIZZO SELLA** Oltre 350 concessioni edilizie, di cui 159 per case già realizzate, su un'area vincolata idrogeologicamente e paesisticamente e destinata a verde agricolo. L'operazione in odore di mafia è stata sanzionata e bloccata dalla magistratura.
- **MILAZZO** Palazzoni eretti in via del Marinaio d'Italia e quelli di color verde siti in via Tukery deturpano il litorale di ponente.
- **CALA DEI TURCHI** Complesso alberghiero sulla costa (15.000 metri cubi) realizzato nella fascia costiera protetta di Realmonte. (fonte: Italia Nostra)

mente costruito non si trova neanche pagandola più che bene.

Così, per contrastare «mattone selvaggio» ed un devastante sviluppo urbanistico senza regole, procura e comune hanno stretto un patto 'istituzionale' non scritto: la procura ha «inventato», unico caso in Italia, l'applicazione della sorveglianza speciale per chi viola i sigilli della magistratura, costretto a firmare mattina e sera un registro in commissariato, il comune ha annunciato tempi duri per le 65 imprese iscritte all'albo degli appalti comunali: se rifiutano di demolire i manufatti abusivi saranno cancellate dall'albo.

Niente più appalti dello Stato a chi si rifiuta di agire per conto dello Stato, è il ragionamento, semplice e lineare, di Rosario Crocetta, Comunista Italiano, sindaco di frontiera nella città più abusiva d'Italia. Un patto estremo di legalità tra i due presidi dello Stato «necessario - sostiene il procuratore Angelo Ventura - per bloccare e scoraggiare chi trasgredisce in maniera reiterata». **Casa per casa.** Crocetta le ha tentate tutte: ha spedito i vigili urbani, 24 ore su 24, a presidiare i budelli e le aree della periferia a caccia di cantieri edili, ha inviato i vigili casa per casa a notificare le contestazioni e ad applicare i sigilli, con un'ordinanza ha giocato la carta della cancellazione delle imprese per far partire le demolizioni.

Ora dice: «I tempi sono troppo lunghi, dalla contestazione alla demolizione passa più di un anno, e nel frattempo chi ha costruito, grazie a lentezze, dimenticanze o complicità, completa ed occupa l'immobile. Che diventa più difficile da abbattere. Le sanatorie concepite dal governo, poi, aggravano ulteriormente la situazione: pensate esclusivamente in termini fiscali, di produzione di reddito, non tengono conto della situazione ambientale e territoriale. Ma velocità e severità restano le armi migliori: dalla scoperta dal abuso alla sua demolizione non deve passare più d'un mese, ricorsi compresi. E senza temere di mostrare la faccia severa dello Stato: posto agli arresti domiciliari, un abusivo romano ha indicato come residenza la sua casa, naturalmente abusiva. E il magistrato non ha esitato a spedirlo a Regina Coeli».

Palermo - Catania

Fiamme, interruzioni e niente segnaletica: volete pagare per quest'autostrada?

Alessio Gervasi

PALERMO Shadow tool. È un pensiero fisso. Con la testa fra i pensieri guida, comodo, col sedile vicino il volante e la cintura di sicurezza allacciata, il sole basso alle spalle e la lancetta fissa sui tremilaottocento giri: sto andando a cento-trenta chilometri all'ora.

Centotrenta chilometri all'ora è una bella velocità (tenendo da conto anche l'attuale codice e le idee da Formula Uno di Lunardi) per godersi il viaggio in un assolato pomeriggio d'autunno. E in autostrada non c'è nemmeno granché di traffico. Il primo intoppo però arriva con le propaggini della città ancora vispe: code e rallentamenti dietro il curvone di Villabate, con gli automobilisti sorpresi che inchiodano alla cieca sull'asfalto nerissimo e rigorosamente privo di una qualsiasi segnaletica orizzontale ma col brecciolino che sotto l'auto morde i copertoni e salta sulla carrozzeria. Pazienza ci vuole. Nervi saldi e riflessi da pilota.

Lavori in corso. È più di un'estate che da queste parti ci sono lavori in corso, con pericolosi restringimenti di carreggiata mentre gli uomini Anas passeggiano a torso nudo (il sole siciliano certo è implacabile) nella corsia off-limits agli utenti: code e imprecazioni inseguono il vento. Ogni tanto qualcuno ci resta secco (l'ultima volta è accaduto una sessantina di chilometri più avanti dove cominciano i temuti viadotti), che gli operai lavorano in condizioni di grande pericolo e le procedure di sicurezza restano spesso sulla carta.

Siamo sulla Palermo - Catania, che si snoda per 200 tormentati chilometri e forse è l'autostrada più importante dell'isola, o almeno è l'unica che la taglia in due come un coccomero, mettendo in comunicazione le due città più grandi: Palermo e Catania. Ma per raggiungere la città dei Malavoglia, dopo una cinquantina di chilometri pianeggianti (e zeppi d'interruzioni manco a farlo apposta), l'autostrada s'inerpica e si fa stretta per scavalcare il massiccio

montuoso delle Madonie e poi balza fino ai mille metri di Enna (il capoluogo più alto dello stivale), infine si allarga e si addolcisce negli ultimi chilometri passando in mezzo ai campi coltivati della Piana di Catania. Un'autostrada che ha all'incirca quarant'anni e nacque (come tutte le altre arterie d'Italia, ch'è un Paese dove la merce viaggia perlopiù su gomma) per dare un impulso all'economia al ralenty della Trinacria. E sono stati quarant'anni di camion e di sudore e di vacanze. Quarant'anni d'incidenti, spesso mortali, e di rallentamenti a ogni curva, a ogni dosso e di eterni lavori in corso.

Epperò, almeno, sono stati quarant'anni gratis. Finora.

Oggi c'è aria di cambiamento e il governo Berlusconi ha avuto la bella pensata di tassare quelle strade e autostrade che, per un verso o per un altro, finora l'hanno fatta franca. Ma il ministro Siniscalco precisa e parla di shadow tool, ossia pedaggio ombra... e che cos'è questo benedetto pedaggio ombra nessuno l'ha mica capito.

Comunque la Palermo - Catania, insieme alla Palermo - Mazara del Vallo e alla Palermo - Punta Raisi, oltre che alla Catania - Siracusa (a futura memoria visto che ancora s'ha da fare...), rappresenta il tributo che i siciliani sono chiamati a versare per poter continuare a girare.

Shadow tool. Torniamo al volante e Termini Imerese (una città Fiat, ironia della sorte) ci riserva un'altra sorpresa: giusto prima della galleria ecco un'altra

«Shadow tool»: è il pedaggio-ombra che il governo vuol far pagare sulle strade... vedete un po' com'è questa qui

INNOVAZIONE E SVILUPPO

Napoli, 18 ottobre 2004
Città della Scienza, Sala Galileo

Ore 9.30
presiede
Fulvio Tessitore

Apertura dei lavori
Gianfranco Nappi

Ore 10
IL CONTESTO E LE FORME

Il contesto
Gianfranco Viesti

Le forme dell'innovazione
Coordina
Pino Petrella

Pierluigi Bersani
Federico Rossi
Isaia Sales
Fulvio Fammoni

Ore 15
LE POLITICHE E GLI STRUMENTI

Il territorio

Coordina
Graziella Pagano

Duccio Campagnoli
Giuseppe Pericu
Mario Raffa

Le scelte
Coordina
Alfredo Budillon

Andrea Ranieri
Roberto Barbieri
Luigi Nicolais
Pasquale Pistorio

Ore 17
Intervento di
Antonio Bassolino
Presidente della Regione Campania

Ore 17.30
Conclusioni
Piero Fassino
Segretario nazionale DS



Direzione nazionale DS - DS Campania

interruzione, e questa volta tosta, tanto che chi da Termini volesse raggiungere Palermo trova lo svincolo sbarrato: deve prima andare in direzione Catania per alcuni chilometri e poi rientrare dall'agglomerato industriale (si passa dallo stabilimento Fiat e potrebbe essere una scoperta del marketing in un momento di crisi...) e finalmente immergersi sulla corsia per il capoluogo e affrontare una galleria a doppio senso di circolazione che immette su un ventoso viadotto. Più chilometri e più pericoli, più tempo e più benzina. Niente male. E Palermo dista solamente 30 chilometri.

Niente segnaletica. Ma la fortuna è amica (almeno in questo tratto e in direzione Catania...) e dunque a parte i cambi di corsia - senza raccapezzarsi tanto per la continua mancanza di segnaletica orizzontale, che si trova di tanto in tanto, quasi con un effetto random - il viaggio prosegue. Si scollina e una discreta discesa porta al bivio Messina-Catania ed ecco la seconda sorpresa della giornata: lo svincolo per Messina è chiuso, ma solo in andata però, forse per compensare la chiusura precedente dello svincolo di Termini nell'altro senso di marcia.

A questo punto ci sono due possibilità per l'automobilista che non si vuole arrendere a una rete viaria da terzo mondo (ma non è che le ferrovie da queste parti siano messe tanto meglio) e che vuol raggiungere Messina: continuare per Catania e poi da qui prendere l'autostrada per la città dello Stretto (e

Ghiaccio e neve d'inverno, fuoco e fiamme d'estate, interruzioni continue e troppi, troppi morti...

così sono circa 300 chilometri al posto dei poco più di 200 previsti) oppure uscire a due passi dall'interruzione, a Buonfornello, e avventurarsi sulla statale 113 che, passando per Cefalù e un nugolo di paeselli che si susseguono sulla litoranea per quasi cinquanta chilometri alla fine si rinnesca sull'autostrada per Messina per gli ultimi 100 chilometri, già a pagamento e dunque fruibili senza eccessive avventure. Ma questo "buco" per Messina fa parte dei programmi di governo e dei proclami del viceministro Micciché che non perde occasione per spandere ottimismo a piene mani dichiarando che entro dicembre di quest'anno l'eterna incompiuta della Palermo-Messina sarà compiuta. Vedremo.

Nelle more continuiamo per Catania. E la musica è sempre la stessa. Anzi, cominciano i viadotti e l'autostrada è sempre più scassata. Scillato, Tre Monzelli, Resuttano, Ponte Cinque Archi, sono nomi che suonano sinistramente familiari agli automobilisti che percorrono l'A/19: ghiaccio e neve d'inverno qui sono la regola, con i mezzi che sbandano paurosamente a parecchi centinaia di metri di altezza e con l'incubo (purtroppo a volte realtà) di volar giù. Un'autostrada da tregenda che tra le Madonie ed Enna buca le montagne con gallerie mal illuminate o con l'impianto elettrico ancora da collaudare.

Fiamme e fumo. E se d'inverno lo spauracchio è il gelo, d'estate la regola vuole incendi vastissimi, appena la strada spiana un po' fra le colline, com'è capitato a fine luglio scorso (ma anche nell'agosto del 2003) con l'autostrada bloccata per più di tre ore, fra gli svincoli di Enna e Mulinello.

Fiamme, fumo e maxitamponamenti sono spesso gli ingredienti che condizionano il viaggio anche una trentina di chilometri più avanti, fra Agira e Catenanuova. E sulla Palermo-Catania i feriti non si contano più. Anche i morti purtroppo. Per un'importante autostrada siciliana abbandonata al suo destino e che adesso ci vogliono pure far pagare. Shadow tool o meno.