

3-11-1979

UNO DEI PIU' STRAORDINARI D'ITALIA

## Come a Siracusa può essere salvato il centro storico

Tre proposte degli esperti: mettere a profitto tutte le leggi, dotare il comune di un idoneo ufficio tecnico, operare su tutto l'insieme edilizio

DEL NOSTRO INVIATO SPECIALE

SIRACUSA. — Nella sala delle conferenze del comune, presso il Duomo costruito sopra il tempio dorico di Atena, si tiene oggi una giornata di studio dedicata al centro storico di Siracusa, nell'isola di Ortigia, uno dei più straordinari d'Italia, quello dove più continua e complessa è la stratificazione dei secoli, dall'arcadismo greco all'età barocca, e come tale uno dei più trascurati e degradati. Di esso, e dell'urgenza di promuoverne il recupero e il risanamento, discutono gli esperti dell'Istituto nazionale di Urbanistica e dell'Associazione nazionale per i centri storici.

In questo prodigioso tessuto edilizio di impianto romano-medievale rifatto nel Settecento dopo il terremoto del 1693, marciscono e cadono a pezzi edifici gotici, chiese e palazzi quattrocenteschi e barocchi, preziosi esempi di architettura spagnolesca. Le cause sono comuni al resto d'Italia: l'attuazione nel dopoguerra degli sventramenti progettati in età littoria, l'eccessivo affollamento provocato dall'esodo rurale (in dieci anni la popolazione di Siracusa si è raddoppiata) e poi lo spopolamento (Ortigia è calata da 22.000 a 12.000 abi-

tanti) dovuto alla politica dominante fino a qualche anno fa, che trascurava ogni opera di restauro e manutenzione dell'edilizia esistente a favore di più lucrose operazioni in periferia.

E' un processo distorto che ha trasformato lo stesso tessuto sociale, coi noti fenomeni di degradazione ed emarginazione, per cui c'è il rischio che tra qualche anno, se non si cambia subito strada, sentiremo gli speculatori fare i moralisti e invocare il piccone demolitore in nome, come amano dire, del «decoro» e dell'«igiene morale». Eppure le premesse per cambiare strada non mancano.

C'è una legge speciale regionale del '76 che stanca quattro miliardi e mezzo per il recupero dei centri storici, solo che finora è rimasta inattuata, salvo l'incarico a un gruppo di progettisti per la redazione di un piano particolareggiato, e c'è una commissione di esperti che ha proceduto a un primo inventario della consistenza monumentale. Ma il piano che è stato presentato risulta un documento approssimativo, basato su dati e cartografie non aggiornati (oltre a contenere previsioni inaccettabili, come due porti turistici); mentre la commissione si è limitata a individuare una ventina di «monumenti», secondo il vecchio criterio antologico che ignora il contesto edilizio nella sua globalità.

Quanto al comune, non si è minimamente preoccupato di rilevare le condizioni statico-igieniche, né ha saputo creare una struttura amministrativa in grado di gestire l'auspicato risanamento.

Questa inerzia non ha scuse, perché da tempo esistono strumenti di legge e finanziamenti per avviare finalmente interventi concreti di risanamento, recupero e restauro, a cominciare dalla legge 457 dell'anno scorso (piano decennale per l'edilizia residenziale), che destina il quindici per cento del totale degli stanziamenti a questo scopo; per i centri storici della Sicilia sono a disposizione, per il primo biennio, ben 56 miliardi. Decenza vuole che ci si metta al lavoro, e che si ponga riparo a quella colpevole renitenza per ogni forma di pianificazione che da decenni caratterizza Siracusa, ricordiamo appena che un concorso nazionale per il piano regolatore fu bandito nel 1952, che il progetto vincitore fu messo da parte per essere sostituito dai progetti della speculazione, e quando nel 1970 il piano fu adottato (i progettisti avevano ritratto la firma) risultò essere la sanzione dei fatti compiuti e la legittimazione di nuove aggressioni all'enorme patrimonio naturale e archeologico con conseguente cementificazione delle coste, senza dire dell'inferno delle raffinerie e della petrolchimica, e del relativo gravissimo inquinamento atmosferico e idrico. Cosa per cui oggi la Regione chiede allo Stato che zona industriale sia dichiarata «zona di estrema emergenza».

Le proposte degli esperti oggi a convegno sono semplici. Primo: che si mettano a profitto tutte le possibilità offerte dalle leggi esistenti (la 985, per l'edilizia economica popolare; la n. 10, sulla disciplina dei suoli; la 487, piano decennale per l'edilizia) e tutti i meccanismi previsti, dall'intervento pubblico diretto al convenzionamento e alle agevolazioni finanziarie ai privati in cambio di garanzie sull'uso e sul canone. Secondo: che il comune si doti di un ufficio tecnico di piano, con personale qualificato, in modo da poter amministrare con continuità e competenza gli interventi risanatori. Terzo: che il recupero e il risanamento del centro storico siano estesi a tutto l'insieme del tessuto edilizio, senza più scelte soggettive e discrezionali di più o meno antico, più o meno importante.

In questo senso c'è un precedente esemplare. E' il caso di Taranto dove, in seguito a un accurato piano di risanamento, nella città vecchia stanno per essere consegnati i primi alloggi restaurati coi fondi dell'edilizia pubblica. E, dopo Bologna, un esempio pioniere che documenta come anche nel Mezzogiorno sia possibile quella politica di «recupero dell'esistente» per ragioni sociali e culturali, che è poi il più importante contributo italiano all'urbanistica europea.

Antonio Cederna

NDERSI MARTEDI'

## Il contratto tamila lire

sono state fino a tempi recenti mediamente inferiori a quelle degli autotrotramvieri; ora la situazione sembra mutare, anche perché i ferrovieri per il loro imminente rinnovo contrattuale hanno chiesto aumenti medi mensili di 30 mila lire, pur limitatamente ad un solo anno e mezzo, in attesa — dicono i sindacati — della riforma dell'azienda ferroviaria. La rincorsa retributiva fra le due categorie dunque continua, anche perché i ferrovieri tendono a distaccarsi dal pubblico impiego e ad entrare nel grande settore dei trasporti.

Secondo Fantoni, che dirige appunto il settore trasporti della Cisl, «si profila ora per gli autotrotramvieri un buon contratto, soprattutto nel senso che esso persegue la linea sindacale di mettere un ordine in campo retributivo». Questo degli autotrotramvieri — dice Fantoni — è il comparto tipico dove si è realizzata la giungla delle retribuzioni. La contrattazione aziendale, dove spesso si sono trovate contrapparti «morbide», ha permesso la creazione di forti sperequazioni fra Comune e Comune, fra grandi e piccole amministrazioni municipali.

Un esempio: il numero delle festività e semifestività riconosciute ai fini retributivi muta fortemente tra azienda e azienda: c'è chi ne riconosce 3 o 4 chi anche 13 o 14. E così anche per altri istituti. Si tenta un livellamento ai livelli massimi, ma non sempre questo è possibile per ragioni di difficoltà.

L'orientamento dei sindacati Cgil, Cisl e Uil è di livellare o avvicinare il più possibile la portata economica dei singoli istituti sul piano del contratto nazionale della categoria, a scapito di quelli aziendali. I ferrovieri di vari Comuni hanno infatti una retribuzione stipulata in sede aziendale che, sia pure attraverso diverse voci, addirittura eguaglia, o quasi, alla parte concordata in sede di contratto nazionale. Ne risulta un trattamento talvolta quasi raddoppiato. Ecco perché in alcuni Comuni le paghe hanno raggiunto negli anni scorsi livelli particolarmente elevati.

Successivamente le paghe sono state progressivamente «corrette» mediante una serie di misure «anti-giungla», fra cui la detestazione delle competenze accessorie, la eliminazione del ricalcolo annuale degli scatti di anzianità, e la compressione dei contratti integrativi aziendali. Qualche primo traguardo è stato raggiunto. Oggi, insomma, fra piccole e grandi città — dicono gli stessi sindacalisti — non c'è