

Vito Riggio.  
*Sicilia bruciata senz'ali(bi)*

## 1. Il mese più caldo di sempre

Un luglio spaventoso, il più caldo di sempre. Un caldo africano micidiale che ha contribuito a sollevare fiamme su tutto il Mediterraneo ed ha investito quasi mortalmente la Sicilia con migliaia di ettari di vegetazione andati in fumo. Non solo macchia mediterranea ma boschi faticosamente cresciuti negli ultimi venti anni, un patrimonio inestimabile. Secondo l'Ispra (Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale) nel report sugli ecosistemi forestali nel periodo tra il 1 gennaio e il 6 agosto 2023 coinvolti e bruciati quasi del tutto 60 mila ettari di cui 9.400 foreste. Poi grandi porzioni di macchia mediterranea e boschi di leccio e superfici coperte da boschi e rimboschimenti di conifere. Non solo natura già formata quindi ma anche il lavoro impegnativo e sempre più essenziale di ricreazione del verde per contrastare l'immissione di anidride carbonica. La Sicilia ha il primato con il 75% delle aree coinvolte. In tutte le provincie anche vicino alle case ed alle spiagge. Segue la Calabria con il 18%. Insieme dunque da sole fanno il 93% delle aree bruciate nel nostro Paese. La provincia di Palermo è la più colpita con 15.500 ettari di cui il 20 per cento foresta, bene prezioso e difficile da ricostruire. Circa seimila ettari solo sulle colline attorno Palermo. Sui rilievi di quei monti che mettono il piede nel mare come scrisse Vitaliano Brancati descrivendoli come l'alveo naturale bellissimo su cui sorge l'antica città. Città costruita non tra i monti e il mare ma dietro monti che appunto mettono il piede nel mare. Città che fu tutto porto ed oggi vede le sue colline ridotte in cenere, colpita anche dalle emissioni di diossina scatenate dal rogo delle immonde vasche di raccolta dei rifiuti sistemate in alto proprio sopra la città. Una vergogna sopra l'altra. Una città che non è riuscita in tanti anni di autonomia speciale, a dotarsi di un moderno termovalorizzatore e stipa i suoi rifiuti dentro la terra coperti da un telo speciale contro il percolato che è come un simbolo dell'incapacità amministrativa, del vuoto istituzionale che ormai caratterizza le istituzioni locali. In preda alle loro ossessioni e a quelle di presunti ambientalisti. Una città sfregiata come ha detto il Wwf che ha anche accennato ad una rete di complicità e all'assalto di veri professionisti del fuoco, gli incendiari colpevoli di bruciare per insipienza e dispetto, per interessi oscuri e volgari ma soprattutto godendo, profittando di una rilassatezza, di una indifferenza, di una sorta di postura anarchica nella gestione del territorio circostante la città e la città stessa. Colline un tempo odoroso manto di alberi e fiori da cui discendeva l'intenso profumo della zagara e del gelsomino, oggi stipate di costruzioni mal pensate e peggio eseguite. Che ne fanno brutto il profilo e creano selve intricate e difficili da tenere pulite da parte di una gestione pubblica che già stenta per la sola dimensione urbana e che non è meglio organizzata nei comuni metropolitani. Da anni, in quei delicati declivi che gli arabi videro color narciso, crescono case quasi tutte mal fatte e sempre mal curate che si circondano di un verde improbabile e non seguito con costanza, con una prevenzione quasi pari a zero e con molteplici occasioni per chi voglia attentare alla poca bellezza ormai rimasta di un ambiente che fu tra i più belli e rinomati al mondo. Basti pensare a ciò che è stato fatto di quella valle che fu chiamata a giusto titolo Conca d'Oro perché rigogliosa di aranceti e frutteti ed ormai ridotta ad un groviglio inestricabile di cemento e di rovi in cui famiglie per lo più senza risorse lasciano andare in degrado e mura e verde. Un' infernale appropriazione privata del paesaggio sconvolto, uno sfruttamento senza criterio del suolo, un'intensa e drammatica spremitura senza criterio e risparmio dell'acqua, del terreno, della vita vegetale. Che si ribella seccando, imbrogliandosi dentro aree abbandonate, senza rispetto e cura da parte di poteri municipali da anni del tutto assenti. Poteri che un tempo non troppo lontano

tollerarono l'abusivismo, anzi lo incoraggiarono per averne in cambio un effimero consenso. E poi si batterono per legittimare gli abusi invocando perfino lo stato di necessità. Il diritto di ciascuno e non solo dei ricchi, ad avere la propria piccola villa, a costruire l'uno accanto all'altro, sull'altro, ad imitazione delle grandi ville dei feudatari circondate tanto diversamente da molto verde coltivato o spontaneo. Ed al posto di questo, piccoli appezzamenti, aiuole di nuovo verde che avrebbe dovuto sostituire quello che ormai non si coltivava più. Ad imitazione dei signori, come ha spiegato Fred Hirsch (*I limiti sociali allo sviluppo*, Bompiani 1976), alla ricerca di beni posizionali. Quei beni che ricevono pregio dalla loro scarsità e che si corrompono e svalutano nella dimensione di massa, perdendo valore e procurando frustrazione. Di proprietà di tanti "sistemati" o come si dice nel Mezzogiorno "impostati" grazie al consenso espresso ed al galoppinaggio elettorale. Impiegati la più parte presso le istituzioni locali, la sanità, le altre diavolerie apparentemente necessarie, inventate per reggere una massa insoddisfatta e potenzialmente pericolosa. Che si teneva buona col vecchio metodo bismarckiano senza il rigore tedesco ma col lassismo, l'acquiescenza fatalistica, la sottomissione che sembrò a tanti una caratteristica dei siciliani rimasti in Sicilia. Per distoglierli dalla rivoluzione, questo l'imperativo categorico della politica politicante, non solo dargli un lavoro, cosa sacrosanta e indicata dalla Costituzione, ma se non il lavoro che manca, un sostegno, un sussidio, un ristoro. E se proprio lavoro deve essere, che sia lieve, pagato il meglio possibile, stabile e poco misurato. Un lavoro che somiglia più ad un beneficio che al ben noto antico "travaglio" svolto per secoli nei campi dietro il mulo e l'aratro. Eredi si disse dei Borbone ma forse prima ancora frutto di un'antica delusione di un disincanto da una favola troppo generosa di fantasia e scarna di realtà, di uno sfruttamento, un'estrazione da lontano di ricchezze pur scarse, di una disaffezione provocata dal troppo penare e dalla fuga verso altre regioni d'Europa e del mondo. Dove i siciliani fecero fortuna e furono cittadini modello, imprenditori, interessati all'innovazione, capaci di generare profitti e consenso ragionato e persuasivo. Non solo mafiosi ma anche magistrati rigorosi e avvocati di prestigio. A dimostrazione che il degrado attuale non è figlio di una sorta di destino antropologico ma è culturale, dovuto ad ignoranza anche di ritorno, disaffezione civica, familismo amorale o comunque si voglia descrivere lo stato delle cose in Sicilia. E tuttavia, come ricorda Benedetto Croce, tutto è storia e il carattere di un popolo è fatto sempre dalla storia che ha vissuto e dalle reazioni che ad essa ha opposto. Qui, nella terra che in estate è bruciata più che altrove, è prevalsa una certa condiscendenza avrebbe poi detto Sciascia. Un'attitudine a blandire i potenti finché sono tali e a dar loro il calcio del mulo quando l'accetta sia posta alle radici dell'albero. Proprio così recita un motto locale: "ad albero caduto, accetta, accetta." Una violenza non sempre razionale e spesso mascherata di passioni in un temperamento freddo, continente non solo nelle cose personali ma anche in quelle private tranne che nel pubblico dove prevale la tendenza a spendere a spese del bilancio comune. A largheggiare nel senso proprio del sovrano che spande la sua gloria in mezzo a chi lo acclama secondo una liturgia che rimane nella fede popolare, nelle processioni ora sempre più diradate, nei giochi in onore delle sante patronne e dei santi protettori. Poco di tasca propria e molto a carico dei beni pubblici da regalare o dell'erario pur mai colmato stante la logica e si vorrebbe dire amaramente razionale, fuga dai doveri fiscali quando manchi lo spirito civico e l'equilibrio etico. Una rincorsa ai privilegi, alle comodità della vicinanza al potere, al benessere come è giusto che sia ma a prezzo di qualunque interesse generale visto come ingannevole alibi per negare i propri diritti e accrescere le sostanze e i vantaggi dei predicatori. Tanta è la distanza tra le cose affermate e la realtà concreta vissuta. Che impone realismo e concretezza specialmente nella scelta degli amici e nella ricerca di un posto pubblico spesso senza merito e comunque senza vera competizione.

## 2. Un posto alla Forestale.

E quando ancora gli organici erano in formazione, in spregio all'articolo 97 della Costituzione che prevede accessi solo per concorso pubblico, un posto dapprima precario poi stabilizzato, per esempio all'Azienda regionale delle foreste che vanta il ragguardevole numero di sedicimila addetti. Con meno ettari da bonificare e sorvegliare del Canada che ne ha di più e non raggiunge i cinquemila impiegati. Maggiore efficienza e razionalità di spesa pubblica che non ha però impedito che pochi mesi fa una nube di fumo densissimo proveniente dagli incendi dei suoi boschi, abbia avvolto per giorni New York. Difficile, sempre di più, affrontare le mutazioni che generano fenomeni più accaniti ed estremi. Tuttavia non si può rassegnarsi a perdere la terra intera, dalle alluvioni disastrose, agli incendi la situazione va peggiorando e richiede un impegno maggiore. Come sottolinea il recente rapporto del Ministero dell'Interno in agosto, che mette in evidenza impressionanti aumenti nei casi di rischio idrogeologico, le alluvioni come l'ultima disastrosa in Emilia e quella più limitata di Bardonecchia e i fenomeni preoccupanti di dissesto territoriale. Meno gli incendi nel Paese ma cresciuti in Sicilia. Più uomini e più mezzi sono all'evidenza necessari per affrontare le insidie provenienti da bruschi mutamenti climatici. Che non debbono servire come alibi per giustificare inerzie, ritardi, inefficienze. Qui in Sicilia, come in altre isole del Mediterraneo sembra prevalere un criterio anche non voluto di abbandono e disagio. Lasciando perdere le ubbie di una legalità troppo astratta, di un rispetto reciproco che si è venuto attenuando man mano che crescevano le esigenze economiche necessarie per soddisfare i tantissimi bisogni indotti e sostenuti dalla pubblicità. Consumo di beni, consumo di suolo, senza freni né controlli. Con nessuna pulitura del territorio in via preventiva. Come si vede in modo lampante sotto tutti gli alberi delle vie urbane e delle località pur risparmiate, per il momento, dagli incendi. Come Mondello o l'Addaura a Palermo, luoghi di elezione per la balneazione che è impedita dai colibatteri nell'altra località storica di Sferracavallo e da mezzo secolo in tutta la fascia Nord urbana. Dimezzando i luoghi adibiti alla balneazione con la crescita mostruosa del traffico sulla sola area Ovest della città. Il sindaco dice che le infrastrutture fognarie pubbliche sono in regola e che quindi è ai privati che sono da addebitarsi gli scarichi abusivi. Ad alcuni di loro, a cittadini che hanno casa nel borgo, cresciuto a dismisura negli ultimi trent'anni, la colpa di ammorbare un mare che fu un tempo assai ricercato e che tuttora, quando è pulito e balneabile, è tra i più belli del nostro Paese. Luoghi che furono privilegio di una non molto estesa ma consistente borghesia professionale e commerciale, oggi divengono sempre più sagre paesane affollate di turisti mordi e fuggi, con poca cortesia e mitezza, con tanta maleducazione e aggressività non sempre repressa. E ingorghi di auto e motorini e immissione di fumi puzzolenti, in nome dell'attività turistica tanto utile in verità se regolata non solo da leggi, divieti e incentivi ma da una capacità imprenditoriale più matura. Che eviti il degrado e l'incuria. La rapina sfacciata nei mesi estivi, che spinta oltre ogni limite tende a scoraggiare alla lunga il consumo e il ritorno. Come pare sia avvenuto in giorni di nuovo bel tempo estivo soleggiato e temperato. Dopo il primo e il secondo ciclone portatori di fiamme e devastazioni. Attorno Palermo si passeggia e si parcheggiano le auto su tappeti di aghi di pino secchi e pronti a prendere fuoco non solo se vi cada una sigaretta ancora accesa, ma se una mano criminale vi ponga un acciarino. Tutta la Real Tenuta della Favorita, ultimo e forse solo regalo dei Borbone alla città, ne è invasa. Ovunque vi siano pini bellissimi a vedersi e portatori di grande sollievo d'ombra, ma facilmente infiammabili per gli aghi secchi e la resina. A nulla sono valse le raccomandazioni mandate in autostrada sui cartelloni digitali, di non gettare cicche. Vecchia e pessima abitudine, pur essendo in diminuzione i fumatori ma sempre tantissimi, che ha determinato incendi di sterpaglie ed anche di alberi faticosamente rimasti o cresciuti lungo i bordi,

fino a determinare la chiusura per gli incendi che avevano invaso con un fumo denso le carreggiate. E adesso le gallerie rimangono non illuminate per un mese a causa del liquefarsi dei cavi sotterranei che hanno anche provocato interruzioni di corrente in diverse aree urbane con conseguente venir meno dell'acqua domestica e i relativi disagi. Si cammina in mezzo ai resti di quello che fu un bosco magnifico e ad alberelli neri bruciati sul bordo delle corsie stradali in luogo delle fioriere che altrove fanno mostra di sé nelle predisposizioni per una sopraelevata che non si fece mai. Come non si fece il tunnel pure immaginato da un Ministro grande esperto di sottosuolo. Come non si sono studiati gli ampliamenti limitatamente ancora possibili, delle corsie attuali non più a norma da tempo, impedita la più parte dall'abusivismo che ha costruito casacce bruttissime tra il demanio marittimo e l'area di rispetto prevista proprio per l'ampliamento. Moltissime sanate e solo adesso alcune demolite quando ormai il mare è tutto chiuso tranne nella tenuta di un aristocratico che ha preferito non lottizzare. Mentre furono trasformate in villette le postazioni occupate con tende o caravan. Uno scempio permanente e di difficile "rigenerazione" che accoglie i turisti a Palermo con una presentazione stracciona e si somma all'enorme peso urbanistico imposto all'intera costa con ville e villini ad imitazione delle residenze che un tempo si svilupparono per le vacanze della nobiltà da questo lato della città. Mentre all'altra parte, quella che guarda verso Messina come Garibaldi nel giardino a lui dedicato ed oggi intestato a Falcone e Morvillo, furono alzati orribili palazzi che impediscono la circolazione dell'aria e rendono soffocante la città. Del resto in tutta la Sicilia mancarono piani urbanistici e si violò nelle grandi e medie città, la regola basilare che impone di costruire strade larghe ed edifici bassi. Per preservare l'ambiente e fare arrivare l'aria dal mare o dalle montagne. Per evitare il soffocamento e la congestione che rendono così inquieta la vita urbana. Centinaia di migliaia di auto, gran parte provenienti dall'esterno, invadono corsie strette e superate da oltre quarant'anni. Sicché l'attraversamento dei venti chilometri di circonvallazione diventa problematico come anche il passaggio sull'unico ponte all'ingresso della parte alta della città, più volte dichiarato pericolante e mai veramente messo in ordine. Tanto che già da Cefalù si preferisce da parte degli operatori turistici portare i visitatori a Catania nonostante le molte falle che l'ormai vecchia autostrada presenta. E di cui adesso diventa commissario il Presidente della Regione che ha più volte denunciato la lentezza dei lavori di manutenzione straordinaria. Del resto questa unica grande via di comunicazione tra le due Sicilie fu realizzata negli anni '60 con finanziamenti regionali e poi data in gestione all'Anas che non l'ha tenuta bene. Né l'ha messa a norma rispetto alle numerose innovazioni anche legislative che si sono succedute nel tempo per garantire maggiore sicurezza. Si può solo sperare che la Presidenza della Regione si doti di uffici tecnicamente attrezzati per indirizzare, vigilare e sveltire l'azione dell'Anas regionale. Tanto più che anche per la realizzazione dei termovalorizzatori sembra si vada verso la medesima opzione di attribuire poteri commissariali al vertice regionale. Che ha certo tanta voglia di far bene ma difetta di strumenti e personale adeguati. Più in generale la condizione di strade ed autostrade in Sicilia è pietosa. Impone una sorta di martirio ai mezzi che le usano, con avvallamenti, buche, strettoie e carreggiate in disordine. E la stessa gestione statale, sicuramente non brillante, risulta un capolavoro di efficienza se paragonata al disastro delle strade locali e provinciali. Che spesso sono ridotte a trazzere, senza manutenzione, con i bordi pieni di sporcizia e materiale secco che spesso prende fuoco anche per l'incuria degli automobilisti. Ne nasce un disagio che provoca irritazione ed aggressività, con scomposte manifestazioni per fortuna per adesso solo verbali, di intolleranza e un clima che non aiuta i turisti e coloro che vorrebbero godere delle ancora straordinarie bellezze dell'isola. Per superare l'ingorgo dell'attraversamento di Palermo, si preferisce adesso puntare su una idea che ha anch'essa ormai più di quarant'anni e che viene chiamata pedemontana. Una nuova via che consiste in una ipotesi di tracciato che passi al di sopra dell'attuale in un territorio nel frattempo

assai urbanizzato e con notevoli difficoltà orografiche. Per ora si è approvata la cifra non lieve di sette milioni per la sola progettazione. I tempi sono quelli che conseguono alla difficoltà ed alla burocrazia. Considerando che la media di durata delle opere pubbliche in Sicilia sta attorno ai quindici anni. Ma almeno si tenta di passare all'atto. Operazione che in Sicilia ma non solo, sembra quasi impossibile. Il fuoco ha poi invaso le purulenti casette sorte, come un foruncolo su Pizzo Sella, collina dirimpettaia di Monte Pellegrino. Licenze rilasciate in consiglio comunale fermando gli orologi in una notte di passaggio a una legislazione urbanistica più rigorosa. E poi confermate, dopo lunghissime vicende giudiziarie. Sporgenti su rocce senza verde, su strade che segnano il monte come una ferita oscena, le case affacciate sul golfo circondate da sterpaglia sono state invase dal fuoco ed oggi qualcuno dei proprietari danneggiati chiede ristori. Una catastrofe che non è solo ambientale, ma anche politica. Che segna un intero ciclo di degrado delle amministrazioni e della stessa società civile, sempre più intenta a coltivare il proprio particolare e sempre meno attenta alla cura dell'interesse pubblico. Una catastrofe che ha riguardato in vario modo il Mediterraneo intero con le sue isole più famose in Grecia e qui da noi. Che si arricchisce ogni giorno di nuovi tremendi fatti. Come il devastante incendio che ha distrutto l'antica capitale dello stato americano delle isole Hawaii. Con decine, forse centinaia di morti e la fuga di molti altri salvatisi per un pelo buttandosi in mare. Disgrazie comuni e ripetute. Che non debbono indurre a pensare che sia solo l'eccessivo ardore del clima a favorirle. Quando è evidente che fenomeni antropici estremizzati reclamano più attenzione e più tecnologie conoscitive, preventive e di soccorso. Fenomeni più ardui da contrastare ma non per questo fatali e tali da indurre ad una rinuncia alla speranza di sopravvivere alla stagione attuale e ad alle sue pretese nefaste. Nonostante questo sia scritto nel recente piano regionale per la prevenzione e ribadito dal dirigente generale per la protezione civile, il ripetersi delle devastazioni come nel Basso Impero le invasioni, indica che qualcosa va aggiustato. Che certo servono mezzi e uomini ma soprattutto organizzazione, tecnologia e vigilanza. Per contrastare l'accresciuta malizia delle trappole escogitate per appiccare il fuoco. Un impegno straordinario che superi l'adeguamento burocratico e rassegnato alla lotta impari contro i pirati del fuoco e gli incoscienti. Per evitare una concatenazione negativa di eventi sempre più distruttivi. E che in Sicilia assume i contorni di una controprova del degrado raggiunto da quella che fu la speranza di una gestione fortemente autonoma, poco meno che sovrana, dell'ambiente, dell'agricoltura, dell'urbanistica e dei lavori pubblici di interesse regionale. La grande speranza fallita della speciale autonomia con cui i siciliani finalmente avrebbero amministrato da sé con risorse adeguate e saggio uso di queste, la propria regione nella Nazione unita secondo l'insegnamento e l'auspicio di Luigi Sturzo. Una speranza che alimentò tanto impegno, tante visioni, tanto coraggio ma anche tante perversioni, tanta clientela, tanto disinteresse. Ed infine mette capo ad uno stravolgimento, ad una acquiescenza senza apparente rimedio. Si aspetta adesso la relazione in Assemblea chiesta al presidente della regione che ha già dichiarato che nella stragrande maggioranza dei casi, si tratta di atti criminali, dolosi e che richiedono durezza esemplare e soprattutto nuova tecnologia per la prevenzione. E maggiore coordinamento tra Forestale e Protezione Civile. E' di agosto però la desolante constatazione del governo regionale, che mancano dirigenti in grado di firmare le pratiche in uffici essenziali dell'Assessorato dedicato alla cura del Territorio ed all'Ambiente.

### 3.Territorio e Ambiente mal curati.

In particolare mancano funzionari specializzati nella gestione della depurazione delle acque per cui esiste una procedura comunitaria di infrazione; nella approvazione di impianti di energia alternativa cui la Sicilia in astratto sarebbe vocata sia per il solare che per il geotermico che per il vento; nella tutela e



bonifica delle acque e del loro ciclo. Senza moderni impianti di uso dell'acqua di mare dissalata, con invasi spesso non puliti che si interrano e vanno svuotati, con una penuria di acque irrigue tanto vitali per un'agricoltura che si è sviluppata in modo eccezionale nei campi della vite, dell'olio e degli agrumi. E che gli incendi, la siccità e le alluvioni hanno gravemente colpito nella resa diminuita pare di quasi la metà. Un ritardo nella tenuta in ordine sia dei conti che del personale e della sua formazione e sostituzione per invecchiamento, alla ricerca di quei migliori che purtroppo se ne vanno inseguendo non solo più adeguato salario ma condizioni di vita più attraenti e gratificanti. E se ne vanno da una terra che amano e che vorrebbero non lasciare proseguendo una linea che dura da oltre un secolo e che ha sottratto alla Sicilia energie, forza e competenze anche quelle formate dalla scuola e dall'università locali. Una sorta di disfatta spirituale prima che sociale e politica. Come è risultato chiaro dalle parole serie e nette dell'Arcivescovo di Palermo, Corrado Lorefice che ha scritto di insensibilità morale e di carenza di impegno nella gestione della propria realtà. Della realtà che sembra non sia nostra, non sia a ciascuno di noi affidata. Che sembra non sia di nessuno. Che sembra destinata a vivere senza slanci e senza prospettiva. Senza speranza di miglioramento. Data così, mondo com'è e come era come ripeteva un rassegnato adagio dei nostri vecchi. Non migliorabile con l'intelligenza e la ragione. Disaffezione nutrita dalle molte delusioni passate ed alimentata da un cinismo irresponsabile che scambia anche la politica come attività che rinvia a *polemos* e non a *polis*. Comunità a stento identificabile con quella immaginata dai costituenti. In tutto carente di generosità, di lungimiranza, di attenzione ed infine rinserrata nelle mura del proprio egoismo, della propria misera ed inconcludente *comfort zone*, fatta di piccoli privilegi, di illegalità diffusa, di trascuratezza ed insomma di un rifiuto di quei valori che rendono credibile la democrazia medesima. La quale, a queste latitudini non nacque dalla resistenza e dalla lotta di popolo al di là della narrazione retorica dei fondatori, ma fu imposta, regalata apparentemente con le armi prima nemiche e poi salvatrici e in seguito consolidata con la distribuzione di un benessere individuale privilegiato sulle azioni di sviluppo. Una crescita senza sviluppo come è stato detto. Dopo il primo trentennio e le ultime illusioni nel corso degli anni '70 del secolo scorso, sulla vitalità del patto autonomistico; dopo i delitti eccellenti, in primo luogo quello di Mattarella presidente della Regione, e la furia mafiosa e terroristica, sembra sia prevalso il ripiegare sulla impossibilità di una modernizzazione istituzionale che andasse al di là della moltiplicazione anche sofisticata dei beni di consumo. Di una tecnica facilmente impiegabile per merce prodotta altrove e distribuita come beneficio, come consolazione acquisita per la sopravvivenza. Fuori dal contesto globale, dalla competizione che inventa e innova. Fruitori e mai inventori se non nelle piccole elaborazioni indotte da incubatrici universitarie troppo leggere anche se importanti come segno di possibilità alternative che qualcuno avrebbe dovuto sviluppare. Contenta della riserva in cui la specialità intesa come rifugio la chiudeva, allentando illusoriamente l'ansia del cambiamento che intanto toccava il mondo intero. Non posti di lavoro derivanti da investimenti privati e produttivi di nuove occasioni aperte a tutti, ma impiego pubblico presso società ed enti appositamente sovradimensionati con una produttività bassa fin dall'inizio e poi sempre calante, con carenza di capitali e scarso spirito d'impresa. Che a stento svolgevano il lavoro nei limiti stretti del compito assegnato. O non lo svolgevano affatto nella desolante immunità condita dal disprezzo per chi non fosse abbastanza furbo da scansare il lavoro e le responsabilità. Secondo il mitico modello del Viscardo, "u scartu", cioè appunto lo scaltro, il furbo tanto bravo da conquistare un regno assieme ai suoi parenti a scapito di povere masse arabe nutrite di un Corano estenuato e litigioso, di un Islam che dice Borges fu spade e poi divenne un vivere di miele e sogno. Una concezione che divide il mondo sulla base di un codice che Sciascia attribuì al suo don Mariano del *Giorno della Civetta* e che distingue gli uomini in base al loro valore, giudicato ovviamente dai più potenti, dai più prepotenti.

Intrinsecamente sentito come giusto anche da quelli che nella scala proposta stanno disperatamente e talora perfino felicemente in basso. Un criterio antico che forse si rifà alla stagione di quella avventurosa riconquista che vide il trionfo dei cavalieri, uomini d'arme e d'onore sui poveri piccoli siciliani "*cacarelli et merdassoli, parvisque valoris*", come pare abbia detto proprio Roberto il Guiscardo. Fuggiti di fronte alla strepitosa cavalleria normanna e per secoli ed oggi ancora raminghi per il mondo alla ricerca di una dignità loro negata. O qui fermati in discontento, con gran dispetto per la modernità che pure usano massivamente senza goderne e anzi soffrendola.

#### 4. Ossequi e disprezzo per l'eguaglianza

E vita fatta di ossequi falsi e di richieste di protezione, di scambio di voti contro favori nella dominante versione populista della democrazia. Una versione che si potrebbe considerare immutabile se non per la qualità diversa dei gruppi dirigenti. Che inizia con l'assunzione e prosegue con la promozione senza merito, il trasferimento, i privilegi, le esenzioni da ogni servizio pubblico come quello militare quando c'era. O nella volontaria diserzione dagli obblighi imposti dal ruolo, bastando il servizio reso col voto, come già spiegava Gaetano Mosca cent'anni orsono. Ne nascono fazioni potenti e agguerrite che, sulla scia delle lotte tra partigiani dei santi, si mettono in politica e reclutano fedeli, seguaci pronti a cambiare bandiera o anche a non avere alcun'altra bandiera che l'interesse proprio e della propria famiglia. Un tempo costituite in correnti dei grandi partiti di massa e poi, al loro sfrangiarsi, rinati essi stessi in nuove fazioni dai nomi simili ai canti dei tifosi o alla pubblicità degli yogurth come fu argutamente detto da un Presidente del Consiglio chiamato a comporre dissidi ormai pronti ad esplodere in fratture. Simile questa che ci ostiniamo a chiamare classe politica al resto del mondo e dell'Italia in particolare, ma più tenacemente minimalista, attenta agli assetti e ai ruoli più che alle scelte programmatiche, alla conquista e tenuta del potere più che all'uso di esso per cambiare le cose. Una terra in cui ad esempio non si chiede quando finiscono i lavori di ampliamento di una struttura aeroportuale, quelli che verranno usati da tutti, che sono cioè pensati per il benessere di tutti. Ma quando verranno riaperte le sale riservate cui si accede per omaggio, in genere frutto di uno scambio. O meglio sarebbe dire si accedeva dato che oggi ovunque vengono date in gestione a strutture specializzate dietro pagamento di un canone e così verrà fatto anche a Palermo. Almeno è questa l'intenzione di chi non ha da cercare consenso elettorale. Alla ricerca del privilegio come attestazione di valore, di rilievo, di merito. Servizi e perfino industrie pubbliche che spesso non ebbero come fine quello di fornire prestazioni al pubblico a buon mercato ma di concedere un salario o uno stipendio a quanta più gente possibile specialmente con famiglia numerosa. Almeno per le elezioni con preferenza, mentre quelle a lista bloccata reclamano solo l'asservimento e sia pure temporaneo e reversibile, al padrone o al gruppo transitoriamente dominante del partito che compila le liste, il quale evita accuratamente di mettersi in casa dei rompiscatole e preferisce di gran lunga il mediocre obbediente all'intelligente che potrebbe tradirlo. Il che non impedisce un mercato che simula lo scambio di figurine Panini, in genere tra alleati che si rubano i consiglieri comunali o quelli di quartiere per pesare di più nella eterna lotta per la divisione delle spoglie. Le quali servono proprio per rinnovare la propria presenza in politica. Sicché l'espansione del settore pubblico corrisponde alla necessità di occupare potere anche mediocre, pur di favorire i propri amici ed elettori. Fino a cambiare le preferenze politiche. Così almeno mi disse un autorevole protagonista degli anni della ricostruzione e del miracolo economico. Che a Palermo nelle periferie vi erano in larghissima misura elettori e simpatizzanti monarchici e fascisti, dato confermato dai risultati del referendum istituzionale del 1947. Poi, concluse soddisfatto, "*li abbiamo assunti all'Amnu ed all'Amat*, (le municipalizzate dei rifiuti e del trasporto urbano

create in sostituzione degli appaltatori privati e con l'entusiastico consenso della sinistra socialcomunista per ragioni ideologiche e più concrete prospettive di conquiste sindacali e, poi deluse elettorali), *e sono diventati democristiani*". E tali furono per più di quarant'anni. In un partito, federazione di correnti sempre più in lotta fra loro che pure ebbe momenti importanti, fece all'inizio il bene del Paese e della Repubblica in politica internazionale e in politica economica e finì sulla soglia del nuovo Millennio travolto tra accuse di legami con la mafia e di corruzione diffusa come il suo maggiore alleato. Correnti che adottavano un metodo di distribuzione dei posti di potere ancora in uso tra i piccoli gruppi che ne hanno ereditato nome e costume, aggravandolo per la loro piccolezza e vuotaggine programmatica. Oggi, da oltre trent'anni smarrita la bussola e diminuite le risorse da distribuire, i siciliani vanno vagando elettoralmente alla ricerca del padrone buono. Prima con il magnate Berlusconi, il notevole impresario arricchito che promise un milione di posti di lavoro ed altre delizie in terra, poi con il capocomico Grillo. Dopo un'egemonia durata trent'anni che ha prodotto una mediocre classe dirigente. Ed ora in preda ad una crisi di nervi mentre i fuochi si mangiano la terra e la Sicilia conquista il primato di regione più bruciata d'Italia. Inclinati verso il governo nazionale nella speranza di benefici che si invocano anche da un Presidente di Regione che ha avuto un ruolo istituzionale importante a Roma. Che quindi sembra in grado di ottenere fondi e attenzione da parte dei ministri della sua area politica che ha conosciuto quando erano più giovani. In cerca della mitica attenzione del governo e dei poteri forti. O, come pensa Dolce, il sarto di Polizzi Generosa divenuto un grande della moda internazionale, di più concreti benefici. Lui che come l'altro grande sarto, così affettuosamente chiamato a Pantelleria quando vi costruì deliziosa casa, Giorgio Armani, con la loro creatività e il lavoro senza risparmio, hanno contribuito tanto alla reputazione del Bel Paese. I giovani, povere vittime quando non si rassegnino al circuito perverso tra sotto-occupazione ed emigrazione, gli chiedono investimenti. Ma nessuno butta il suo denaro senza servizi, senza energia a buon mercato e stabile, senza strade, ferrovie, aeroporti e porti funzionanti. Mentre gli incendi reclamano appunto fondi aggiuntivi rispetto a quelli che non si sanno spendere in tempo, che non si è stati in grado di spendere e si sono perduti e misure di conforto anche informativo per la fragile industria diffusa del turismo. Che teme il caldo e la versione narrata di pericoli che emerge dalle foto e dalle riprese televisive. Levando gli scudi contro l'ingenuo e frettoloso ministro della sanità tedesco che ha prefigurato un destino negativo per la discesa in massa dei suoi connazionali in estate da noi, vista la tendenza alla ebollizione, più grave del riscaldamento globale come ha detto il segretario generale delle Nazioni Unite. Ignorando che il turismo si può, si deve fare tutto il resto dell'anno, come si dice inutilmente o quasi con alcuni positivi spiragli. È stato ricordato che in estate i Grandi alberghi del Grand Tour a Taormina chiudevano perché i signori soffrivano il troppo caldo anche allora. Molto prima del *climate change*. E non c'era bisogno del gentile invito che qualcuno ha rivolto al ministro di starsene a casa sua se l'Italia non gli piace. Versione maschia e un po' brusca dell'orgoglio nazionale prima della devastazione da caldo incendiario. Quanto al turismo che aveva immaginato un pienone ancora più grande di quello strabiliante che si è visto nella prima parte dell'estate, forse bisognerà ricordare il chiaro giudizio di Montanelli, riportato da Stella (*La cura che merita il turismo*, Corriere della Sera 15 agosto 2023). "*L'Italia sarà, come dicono, la culla dell'arte. Ma in questa culla sgambettano i più biechi assassini del paesaggio. Sempre per quella smania di star tutti intruppati, il cemento travolge l'erba e sommerge le più belle valli e i più pittoreschi litorali*". Turismo per le diverse stagioni non può che significare cura ed attenzione del paesaggio, moderazione intelligente nei prezzi, qualità nell'alloggio e nel vitto, una solidità che è il contrario di molte esperienze che affliggono la nostra regione. Sessanta anni orsono si intravedeva un futuro che oggi ci si squaderna sotto gli occhi. A meno di non leggere il mondo con l'ideologia fanatica o con la retorica opportunistica. Ricordando che al



mondo sembra contare sempre di più la disponibilità di spazio, il contrario di quella smania di essere “intruppati”, che caratterizza il turismo modesto sia culturalmente che finanziariamente. Tanto che i veri ricchi, oggi come nel passato, più del passato, sono quelli che possono disporre di verde per respirare, di acqua pulita da bere, di un lusso che ha fatto definire come Paese più ricco al mondo il Maine, lo stato americano dove si concentrano le caratteristiche richieste dalla gente più facoltosa. Dove si appresa direttamente dai laghi tanto sono puliti e dove ciascuno si gode diversi ettari di territorio ben curato attorno alla propria casa. Ovviamente non è possibile da noi disporre di simili spazi sconfinati. E nemmeno ridotti data la conformazione del nostro Paese e la tendenza alla urbanizzazione ed alla bulimia di case. Che ha svuotato anche in Sicilia l'interno con conseguente venir meno di cura e vigilanza di monti e valli e l'affogarsi di case sulle coste sottratte alla dimensione di un turismo meno di massa che pure ha dimostrato di poter essere una grande leva di sviluppo quando lo si è lasciato operare. Si poteva evitare, con più intelligente lungimiranza, l'assalto alle coste che ne hanno distrutto il valore economico e che provocano rischi crescenti di incidenti. Si poteva fare come in alcune, purtroppo poche aree della stessa Sicilia dove ettari di terreno incolto sono stati trasformati in una meravigliosa distesa dedicata al gioco del golf e che assumono centinaia di lavoratori educandoli all'accoglienza e mutandone l'inclinazione verso il posto pubblico, salvezza e gloria d'umanità. Crescono invece i guai derivanti dall'affollamento. Per cui a città intossicate nella congestione del traffico privato mostruosamente cresciuto in spazi sempre più ristretti e senza parcheggi, corrispondono spiagge invase da casette private abbandonate durante l'inverno, che sversano in mare liquami e provocano inquinamento per l'abuso di motorizzazione privata alimentata da carburanti fossili. Non come Cipro o la Sardegna almeno in alcune aree che hanno saputo preservare il mare per l'afflusso di turisti innamorati del sublime, fascino mare mediterraneo. Una ricchezza bruciata sull'altare di una mediocre avidità e comodità privata. Cui non fu messo freno da una amministrazione locale debole e spesso compromessa. Forse inevitabile corsa al benessere anche modesto che si traduce in casa e automobile dopo secoli di sfruttamento, miseria e sacrifici. E tuttavia una ferita grave è stata inferta al territorio ed allo spirito di comunità. Come indicano gli inquietanti episodi che hanno avvelenato l'estate.

##### 5. Un volto inguardabile.

La Sicilia dunque regione più bruciata. L'unica graduatoria in cui risulta prima. A fine agosto una settimana di ritorno sia pure più moderato dell'anticiclone africano ha visto nuovi incendi ovunque. Bruciano macchia e rifiuti, boschi e il verde vicino alle tante casette e piccole ville costruite per le vacanze e spesso affittate a turisti incantati dal mare, quest'anno particolarmente bello nonostante le aggressioni. Dopo l'aeroporto di Palermo che a luglio dovette chiudere per poche ore dato che i vigili del fuoco uscirono per aiutare i loro colleghi a domare i roghi accesi sulle belle colline che lo sovrastano, anche l'aeroporto di Trapani ha dovuto chiudere per gli incendi scoppiati nella vallata che costeggia le piste. Insomma gli incendi hanno riguardato tutto il territorio ed hanno colpito vicino agli aeroporti. Terribile realtà con cui fare i conti. Ammesso che serva ancora a qualcosa. Cioè se il far di conto possa condurre infine ad una revisione, ad un nuovo assetto, ad un inizio di novità di cui c'è un bisogno disperato ed esigente. O anche solo per dirsi una verità, *benché il parlar sia indarno* da sei secoli e più. Gli incendi svelano in modo evidente un volto della Sicilia e di gran parte del Mediterraneo che tutte le statistiche mettono in luce da anni. Crescita della povertà relativa e della narrazione della sua diffusione, aumento dei consumi di massa, interventi assistenziali dovuti ed anche carpitati a spese della comunità, carenza di risorse umane qualificate in tutti i settori, fuga delle industrie verso aree più sicure,

ormai anche in cerca di materiali rari per le nuove invenzioni industriali, le batterie degli strumenti informatici e delle automobili, rendimento decrescente della produttività, amministrazioni lente e vecchie, debito pubblico in linea con l'abnorme crescita nazionale. Insomma un panorama desolante che il clima torrido dell'Africa incombente trasforma nel delirio cui abbiamo assistito. Che luglio di quest'anno sia stato il più caldo di sempre, il sempre della raccolta storica di dati, è un fatto. Come è un fatto che l'innalzarsi delle temperature ed il vento di scirocco o di maestrale spingono le fiamme rendendo più ardua l'azione di contrasto e di spegnimento. Come è vero che i fuochi vengono appiccati la sera quando si sa che i mezzi aerei, i più efficaci, non possono operare. E da tempo si sospetta che ad accendere i fuochi siano, oltre a degli imbecilli sprovveduti, professionisti variamente legati a forme di criminalità. Spesso si sono trovati inneschi a conferma. Ma poche sono le condanne a conclusione delle indagini che tendono a rallentare passata la crisi. Forse anche così si spiega l'incendio della bella e illustre chiesa cinquecentesca del cimitero di Santa Maria del Gesù, quartiere storicamente denso di mafia e forse oggi di rabbia. Un incendio che ricorda quello dei monumenti di Roma, Milano e Firenze che scoppiarono nel 1993 e su cui il Presidente Ciampi manifestò la convinzione che fosse in atto un piano di terrore politico rivolto alle istituzioni. Un'ipotesi confermata da alcune sentenze e che accompagnò il crollo del regime dei partiti storici e l'avvento di nuove forze alla direzione dello Stato. E forse c'è bisogno di un supplemento di riflessione in questo accerchiamento che ha avvolto la città di Palermo e il suo aeroporto, i suoi boschi che ne stavano mutando il volto, quasi un rozzo promemoria per ricordare che, per quanto battuta e ridimensionata, ridotta ad uno squallore antico, la mafia può ancora garantire una guardiania che lo Stato non riesce a fornire. Vecchissima reazione che più volte si è vista all'opera e che trova conforto e ausilio implicito nella inefficienza, nella difficoltà operativa delle strutture pubbliche preposte a conoscenza e prevenzione. Una richiesta, se veramente fosse tale, che bisogna sempre respingere con il dispiegamento di forze di garanzia e sicurezza ed anche con nuovi addetti meglio formati e più vicini agli eventi. Ma senza bisogno di pensare sempre e solo alla mafia, in larga misura relegata a ruoli marginali, ma certo in grado di mettere in mezzo ai boschi uomini frustrati e pieni di livore contro la comunità, resta che l'autocombustione è fortemente improbabile. Anzi, secondo il Presidente della Regione appena il 2% degli incendi non sarebbe doloso e frutto di azione criminale come egli stesso ha definito la morte di un bravo operatore forestale al cui funerale ha partecipato a nome della comunità civile regionale. Si discute se nella discarica di Bellolampo sulla collina che sovrasta Palermo, possa essere stato il vetro ustorio o un gas particolare sviluppato dai rifiuti a innescare il disastro. Ma nelle aree interne e sulle colline si tratta quasi con certezza di incendi dolosi. Di inesperienza senile qualcuno ma la più parte di calcolo anche se sbagliato, sul possibile utilizzo edificatorio delle aree che è escluso dalla legge, o, (anche questo si è pensato e detto già venticinque anni orsono nel caso di analoghe circostanze in tutto il Paese) sulla possibilità di nuovo lavoro più vicino casa da parte di aspiranti lavoratori forestali o per altri motivi ignoti che speriamo le indagini della magistratura riescano a chiarire. Si è detto anche di un'azione della mafia dei pascoli per recuperare spazi di nuova erba per gli animali. Ma in questo caso non dovrebbe essere difficile venire a capo delle intenzioni delittuose data la esiguità dei possibili autori. Ovviamente se come diceva il prefetto De Gennaro da capo della polizia, si sappia fare il mestiere dello "sbirro" e non ci si impanchi a sociologi. Il fatto è che boschi faticosamente venuti su con tanto orgoglio all'uscita da Palermo verso il tramonto, che stavano cambiando il volto della città, ormai si ergono come neri fantasmi rinsecchiti; che le case arrampicatesi in collina contro ogni logica, alla ricerca del panorama e della distinzione sociale come le torri toscane medievali, sono quasi bruciate e che presso il quartiere popolare di Borgo Nuovo, il più vicino alla discarica, si lamentano danni che la Regione benevola si affretta a risarcire o almeno a

promettere di farlo. Con quindici famiglie rifugiate a spese del Comune che hanno perso la casa. Con una delibera di giunta all'indomani degli incendi si chiede a ciascuno che abbia subito perdite di beni o loro danneggiamento di farlo presente a fini risarcitori. E, per quanto sia troppo facile prendersela con il cambiamento climatico e la crudeltà dell'anticiclone Caronte, emergono forse responsabilità in omissione e di sicuro una diffusa noncuranza che sembra ormai la cifra dell'agire sia privato che pubblico in Sicilia e nell'intero Mezzogiorno pur con evidenti differenze e diversi atteggiamenti invece positivi ancorché minoritari. La reazione regionale è positiva sull'immediato. Si delibera di acquistare nuovi mezzi come le autobotti e i droni con fondi comunitari che non mancano. Uomini che hanno gestito il potere regionale propongono anche di dotarsi di Canadair regionali. Ma purtroppo questo strumento è tanto richiesto che la sua produzione va a rilento. Se questo stato di cose, questo ritardo triste e forse irrecuperabile è vero, e francamente sembra ogni giorno più vero, ne risulterebbe il fallimento dell'ingenua pretesa di migliorare le cose affidandone la cura agli interessi più vicini. Fino ad escludere la necessità della repressione, la fine della sanzione come deterrente. Scordando l'antico insegnamento che ci ricordava sui banchi delle aule di Giurisprudenza che la norma senza sanzione è un debole *flatus vocis*. Salvo a ricordarsene a cose bruciate, innalzando le pene per i piromani. Ammesso che li si trovino. Povera propaganda tendente a dire che ora si farà la faccia feroce. Ma più stancamente del solito, con minore convinzione. Del resto a chi è stato allevato nel culto dello stato autoritario, uno stato smarrito e che non si riesce a ritrovare nella dorotea inevitabile applicazione governativa della destra nostrana, giunta al potere per il fallimento palese della sinistra, non risulta difficile. Pur in un generale clima di incertezza e forse di irresolutezza condito di parole durissime quanto inefficaci. Ammesso che poi si trovino i colpevoli e tutto non finisca con la solita logica borbonica del *fare ammuina*. Sarebbe cosa buona vigilare sui campi lasciati incolti che si riempiono di materiale pronto per gli incendi appena il vento, l'oscurità e gli inneschi siano favorevoli. Con sanzioni e interventi sostitutivi, che ancora una volta reclamano un'amministrazione diffusa e vegliante.

#### 6. Prevenzione e fatica. I falò e la fine.

Ma durante i mesi in cui si dovrebbe fare prevenzione, ripulire il sottobosco, togliere di mezzo il seccume, predisporre avvistamenti e strade di accesso e barriere al fuoco come pure si fa da parte di un corpo come abbiamo detto piuttosto numeroso di forestali regionali, una direzione regionale prestigiosa ed una ormai vasta esperienza, mezzi e uomini non sono bastati negli ultimi decenni. Evidentemente gli interventi non sono sufficienti. Bisogna fare di più, fare meglio, fare con più attenzione se si vuole salvare quel poco che ancora rimane di una grande bellezza sfregiata ma non del tutto scomparsa. Arruolando addetti da formare con serietà a salvaguardia dei boschi e delle aree malamente urbanizzate infestate di piante non curate e spesso non compatibili con le prescrizioni antincendio. Rendendo le comunità locali responsabili della vigilanza e del primo intervento. Favorendo il volontariato che in altre regioni come il Trentino-Alto Adige è così diffuso e vitale. E qui spesso diventa un'altra via di clientela per un misero soldo oppure solo per l'attrezzatura fornita dal pubblico laddove altrove è a carico del volontario. Eppure Ministro e responsabile regionale della Protezione Civile hanno voluto elogiarli questi volontari che danno un aiuto prezioso. Bene così se non è retorico compiacimento. Se mette in moto energie generose dedite al bene comune di cui c'è sempre maggior bisogno. Oppure prepararsi a nuove ondate di fuga verso altri posti meno rovinati, verso paesi che non sono di qui. Il Cardinale Ravasi ci ha ricordato la frase che considera centrale del romanzo di Pavese, *La luna e i falò*, pubblicato nel 1950 poco prima del suicidio dello scrittore. "Un Paese ci vuole, non fosse che per il gusto di andarsene via. Un paese vuol dire non essere soli, sapere che nella gente, nelle piante, nella terra c'è qualcosa di tuo, che anche quando

*non ci sei resta ad aspettarti.*” Un rimpianto sempre più scuro, di una comunità che si è estraniata, che ormai non si riconosce più nella casa, nella terra, che non protegge e non cura, distratta da effimeri desideri e da dipendenze incontrastabili. Alla fine del romanzo la tragedia. Divampa un incendio che non è quello festoso dei falò ma quello appiccato dal padre di un giovane, ridotto in miseria dalla sua esosa padrona di casa. Il fuoco distruttivo brucia il podere prima che il padre si tolga la vita sterminando la sua famiglia. Ecco, c'è qualcosa di sinistro in questi presagi ripetuti e con crescente impatto ambientale e sociale. Incendi appiccati con criminale determinazione ma forse anche per delusione, per disperazione, per protesta contro una miseria incurabile, contro le illusioni create e non solo da una politica tanto generosa a spese dell'erario quanto cinica ed inefficiente. Chissà? Forse sono solo simboli di un malessere profondo che avrebbe bisogno di certezze e di realtà vissute di nuovo come valori. Oltre la mera convenienza. Oltre l'interesse. Un riunirsi davvero attorno ad un disinteresse, come amava dire Martinazzoli. O a un interesse più alto, comunitario prima che pubblico, di tutti, del paese che ci è stato dato, della terra di ciascuno, quel comune sentire su cui soltanto si costruisce la Repubblica. Il discorso ci riconduce al carattere citato dall'Arcivescovo. Quell'ethos, il carattere appunto di cui Eraclito diceva che è il *daimon* di ciascuno. Il suo destino traduce Martin Heidegger. E forse misteriosamente questo vale anche per i popoli, per i paesi e le terre su cui soffiano i venti di misericordia o di devastazione. In mezzo all'indifferenza, il colpo criminale si insinua con più successo e soprattutto riesce meglio a evitare la pena. Resta la tragedia di migliaia di ettari distrutti. Di un'aria intossicata, della terra desolata che si infetta con le sostanze chimiche che le plastiche tanto diffuse rilasciano bruciando. E, pur apprezzando la mobilitazione di fronte al municipio di Palermo contro gli incendi che chiede maggiore tutela della salute e dell'ambiente, spiace constatare che anche qui, tra i pochi che ancora si indignano pubblicamente a nome dei molti ormai rassegnati a subire il degrado in silenzio nelle loro case, riaffiora il tema retorico della raccolta differenziata e del rifiuto degli inceneritori. Una scelta suicida che favorisce la prosecuzione di una strada sbagliata e in controtendenza rispetto ai paesi più civili d'Europa. Ai quali vendiamo i nostri rifiuti a caro prezzo dandogli roba che rende due volte. Quando la si compra (a quasi 400 euro a tonnellata, somme ingenti sottratte alla comunità per investimenti e servizi anche ambientali) e quando la si brucia con le più moderne tecniche di termovalorizzazione, senza fumi e residui, per produrre energia alternativa. Ma l'ira degli imbecilli come spiegava Bernanos, è implacabile. E quindi si continua a gridare contro il malgoverno e le clientele, i favori, come il vecchio comunista narrato da Sciascia nel racconto *La morte di Stalin*, che vedeva il consenso del suo partito diminuire nel paese mentre sembrava che tutti ne apprezzassero le critiche contro l'uso clientelare delle risorse pubbliche. Abbaiano oggi alla luna con un seguito sempre più esiguo ora che le grandi denunce e i riti dell'antimafia sembrano spenti. Rifiutando di vedere che la politica è sì gioco per il potere e con il potere ma non necessariamente un gioco separato dalla vita reale, un “divertimento” gravoso per pochi addetti mentre a tutti gli altri tocca il ruolo di depressi molto frustrati. Si va avanti a chiedere virtù civiche difficili da controllare nelle grandi aree metropolitane ancora tanto lontane dai minimi accettabili di raccolta.

7.I rifiuti bruciano ovunque e intossicano più dei termovalorizzatori.

Mentre col rifiuto dei nuovi impianti che ci sono a Londra, a Monaco, in Danimarca, si favoriscono gli interessi spesso mafiosi alle discariche ed alla pratica di abbancare materiale infiammabile che rilascia diossina. Certamente più di termovalorizzatori di nuova concezione. Con incendi di accumuli vietati ma frequenti di rifiuti in aree abbandonate, poco sorvegliate o addirittura lungo alcune strade provinciali a due passi dall'occhio distratto dei vigili. Che sembrano scomparsi. Nell'area metropolitana di Palermo.

Nella città stessa di Palermo. Come è successo. Vicino al vecchio aeroporto di Boccadifalco, dove sono attive formazioni elicotteristiche di polizia e carabinieri. Come potrà succedere ancora. E questo rifiuto è agitato scandalosamente in nome dell'ambiente, del progresso e della modernità. Della sua immaginazione e non della realtà effettuale di essa. Forse anche per questo una certa parte della vita associata non riesce più a entrare in sintonia con un universo stanco di ricette demagogiche e in cerca di fatti che migliorino realmente le condizioni di esistenza delle persone e della comunità. Ma a tutta questa materia sembra ormai indispensabile mettere mano. Con buona lena e soprattutto continuità. Quella continuità che manca da quando si è introdotta l'illusione che compito delle elezioni sia cambiare continuamente il personale politico. E che il nuovo è comunque meglio di quello che c'è. Confermando come esemplare verità quello che Rossini diceva delle opere dei suoi concorrenti: *“Quello che c'è di nuovo non è buono e quel che c'è di buono non è nuovo”*. Ammesso che gli apparati amministrativi deputati, anche quelli straordinari previsti dal Pnrr, riescano a mettersi in moto e a sfruttare la solidarietà europea. La quale non si negozia con le lacrime o le minacce ma con la virtù dell'azione compiuta, col rigore delle proposte e dei comportamenti. Un tempo il Presidente della Regione assassinato, Piersanti Mattarella, avrebbe detto “con le carte in regola”. Il paese che siamo, la Nazione come preferisce chiamarla la giovane Presidente del Consiglio, prevede che Sicilia, Sardegna ed il resto del Sud si salvino al più presto dalla incuria e dal ritardo. Si sveglino e lottino con forza, senza inutili polemiche e senza castelli in aria. Con i piedi per terra. Alla stanga come ha detto il palermitano Presidente della Repubblica richiamando De Gasperi. Una riforma davvero profonda del modo di pensare e di agire non tanto della politica ufficiale, quanto dei diversi apparati locali e statali cui deve necessariamente essere affidata la sopravvivenza della Repubblica. Anzi, la sua crescita e il suo sviluppo lungo una linea di equità, di giustizia, di serietà. Ma in primo luogo bisognerebbe tornare ad una solidarietà effettiva sia verso il prossimo che riguardo alla verità effettuale delle cose. Abbandonando una linea demagogica che consiste secondo Gaetano Mosca nell'imputare sempre agli altri bassezze che volentieri si commettono quando si può, nell'interesse proprio e dei propri amici. È quella sindrome che affligge le democrazie fin dagli albori a suffragio limitato e che trovò un grande interprete in Giolitti il quale sosteneva che le leggi si applicano ai nemici e si interpretano per gli amici. È il rifiuto della *parresia* come arte libera della parola, come attitudine a invocare la ricerca di una verità, certo soggettiva e discutibile e tuttavia sempre pronta a confrontarsi con altre versioni ma non mai disposta a ritirarsi per codardia o per convenienza rispetto ai poteri più forti ed in grado di dispensare favori o sanzioni. La vicenda degli incendi rivela un dato significativo; cioè, oltre a quella del territorio, la fragilità di una democrazia esposta ad attacchi scomposti e volti a delegittimarla. Attacchi che vennero un tempo dall'esterno, da parte di avversari violenti che ricorsero al terrore ed anche al fuoco come strumento di intimidazione. E che oggi vede emergere sempre più dal suo interno nemici mortali che la logorano con il toglierle legittimità. Come ha spiegato molto bene recentemente Panebianco (*La politica troppo fragile e il Parlamento da difendere*, “Corriere della Sera” 9 agosto 2023).” *Gli umori antipolitici diffusi in segmenti rilevanti dell'opinione pubblica hanno logorato le istituzioni rappresentative e ad approfittarne sono state burocrazie amministrative e giudiziarie”*. Nel disonore della politica politicante spesso emergono pulsioni distruttive. Oppure ci si arrende, si scappa, si rifiuta di battersi stanchi del naufragio e paralizzati dai fallimenti. O dall'orrore delle violenze, degli stupri materia di chiacchiere social, di una insolenza contro i deboli che rinnega ogni fede. Come fa il bruciare la terra, il maledire il creato. Non solo da noi come la cronaca di quest'estate ci ricorda. Ma che da noi diffonde come un veleno che corrode l'umore e la stessa possibilità di vita comunitaria. Un'aggressione alle virtù ed alla libertà che reclama difese e contrasti non solo giudiziari ma soprattutto etici.



## 8. Il “disfiziamento” come fuga.

Un sentimento propriamente corrosivo che assume in Sicilia un tono dimesso e si vorrebbe dire con antica espressione siciliana, *disfiziato*, come se si volesse non vedere più, non intervenire, non essere contati. Non solo disertando le urne, insieme ai delusi dalle troppe promesse non mantenute. Come se ci si fosse stancati di ripetere e di sentire ripetere parole vuote come riforma, cambiamento, soluzione ai problemi e soprattutto servizio. Dove non si vede in effetti che meschino calcolo, piccola bottega elettorale, protezione ipocrita di incompetenti e corrotti. E dopo le vibranti proteste di piazza e televisive di alcuni anni orsono a seguito dell'esplosione della violenza mafiosa corriva ed arrogante, la società civile sembra ripiegare in una stanchezza mortale che richiama alla mente la soluzione inspiegabile dell'addio volontario raccontata nel giallo americano riscoperto da Sciascia che gli diede come titolo *La fine è nota*. Insomma clientelismo e fragilità della democrazia, svalutazione del merito e inefficienza dei servizi e delle amministrazioni centrali e locali si misurano ormai con il metro dell'*'exit* introdotto da Hirschmann. Dopo la lealtà durata a lungo per mancanza di alternative praticabili ed in fondo accettata da chi pure predicava un cambio radicale, venne in forte ritardo la stagione della *voice*, della protesta aperta, della richiesta di chiarimenti, dell'*accountability* (la responsabilità) necessaria per tutti coloro che svolgono funzioni pubbliche. Richiesta autentica e sentita che ebbe purtroppo spesso come risposta la recita compunta, lo spettacolo, la piega opportunistica in favore di telecamere e la moltiplicazione delle imposture, col disprezzo da gran signore verso i rimedi minuti, verso la quotidiana dura lotta per correggere le storture e la tensione verso la fama, verso la gloria pur effimera del palcoscenico. Con il popolo ridotto ad audience con inusitata, inaccettabile modernità. Oggi sembra invece prevalere l'acquiescenza, la rassegnazione, insomma il lavarsene le mani, il pregare di non essere coinvolti nel disastro, con un umore lugubre che sembra non rimuovibile. Almeno non facilmente e non con gli ordinari mezzi della persuasione politica. E infatti la politica sembra ridotta ad un gioco piuttosto osceno di scaricabarile, in cui conta togliersi da sotto, accampare le proprie scuse per scuotersi di dosso ogni responsabilità. E le amministrazioni decimate dagli addii spesso anticipati, invecchiate e desolate, balbettano scuse che hanno a che fare con la mancanza di indirizzi, previsti e in modo desolante declinati ma soprattutto con la carenza di mezzi, di risorse, di personale. Ecco, gran parte dei disastri potrebbe risolversi e forse veramente si risolverà, con una ulteriore beneficiata a debito, di ristori per i danni e di assunzioni di personale. Vera grande funzione sociale, ormai storica, della autonomia regionale e locale, indebolitasi nel tempo per via della crisi economica e finanziaria ma che ritorna prepotentemente. Insieme al giudizio populistico sulla non necessità di competenze professionali sia in politica che in tutti i servizi che dalla politica dipendono e perfino nel privato. Con un calo drammatico di efficienza e produttività che dura da non più di un quarto di secolo e ci relega ai margini della competizione globale. E spinge verso un consumo sussidiato a favore di aree più produttive, alla ricerca di nuovi prodotti e di materie rare e di élites che non vengono intaccate dalla furia anti casta che si svolge non solo da noi ma da noi soprattutto, attraverso il meccanismo della scelta alla rinfusa di nuovo personale senza storia e senza meriti accertati e dimostrati. Con il vezzo di cancellare ogni passato con il metro dei giudizi del presente. O senza passato del tutto in un “immediatismo” che stempera ogni passione e nega ogni responsabilità. Adesso il nuovo presidente della Regione modifica i criteri per la composizione delle commissioni che operano nel delicato settore del welfare per prevenire fenomeni di corruzione. E il nuovo sindaco di Catania invoca un criterio che consenta di mettere nei diversi posti scelti dalle amministrazioni locali, i migliori. Si può solo sperare nella coerenza ed eventualmente anche nella resipiscenza. Ma meglio questo che il volgare ripetere che

la politica è così e che chi non ha stomaco è meglio si volti da un'altra parte. Come accade nella stragrande maggioranza dei casi.

#### 9. Meglio un passante.

È ancora fresco nella memoria e nella prassi lo slogan per cui *“uno vale uno.”* Essendo la politica screditata, *“si riteneva che un politico esperto potesse facilmente essere sostituito dal primo passante. Che nella sua qualità di cittadino sarebbe stato in grado di fare, e magari meglio di lui, quel che faceva quel politico esperto”* (Panebianco, sopra cit.). Ecco, ora la politica del primo che passa al comando, dopo un decennio di sperimentazione mette capo al grande disastro. Che si cerca di attutire con la buona volontà e la dedizione di qualcuno rimasto e di volenterosi pensionati. Che svolgono il loro ufficio a titolo gratuito secondo la imbecille disposizione della legge che fu introdotta per favorire il ricambio generazionale e che oggi limita persone di esperienza e ancora valide nella loro voglia di rendersi utili per la società di cui fanno parte. Per anni quasi ovunque si è applicata la logica di comprare consenso ponendo il costo a carico della collettività, prima con l'erogazione dei trattamenti monetari e contributivi che tanta parte hanno avuto nella crescita del debito e poi con quello ulteriore e forse più grave della scarsa utilità per il bene comune. E dopo anni di resa incondizionata alle cose come sono e non come si avrebbe il dovere di renderle, ci si lamenta che i brocchi assunti e tenuti in vita con coccole e favori, non si trasformino per decreto in cavalli da primo premio. Così come successe a Canicattì in provincia di Agrigento, quando il circolo locale dei civili volendo costituire un'Accademia di alta cultura, scelse come logo un leone. Che però il tipografo non aveva nella sua cassetta di attrezzi. Così fu stampato un cavallo con la scritta: *“questo cavallo è un leone”*. Ecco, queste amministrazioni, nonostante le grandi lodevoli eccezioni sia individuali che di istituto come nel caso dei vigili del fuoco, complessivamente non sono all'altezza delle sfide che il mondo in evoluzione e il clima che cambia ci sottopongono. E questo è un fatto doloroso ma incontrovertibile cui bisognerebbe por mente e rimedio piuttosto che lanciarsi inutili accuse reciproche. Secondo un metodo ormai del tutto screditato che consiste nella polarizzazione politica ridotta a rissa paesana. Quell'accusare i nemici di cose che si perdonano agli amici e che si è pronti a fare quando se ne abbia la possibilità come abbiamo ricordato spiegava Gaetano Mosca, un grande siciliano che non dovrebbe essere dimenticato. Per cui chi ha governato fino ad ieri o ieri l'altro rimprovera aspramente di ogni causa di male i governanti attuali e tutti, quelli di adesso e quelli di prima lasciano intravedere la loro ansia e il sentimento della loro precarietà. Che celano dietro un'aggressività talora perfino sguaiata come l'egregio sindaco di Taormina che vuol continuare a mantenersi la fama di uomo deciso e fattivo insultando tutti e facendo boccacce e pernacchie. Auguri povera Sicilia! Nascerà prima o poi qualcuno che parli veramente in suo nome e che rimetta in circolo le virtù necessarie per uscire dal pantano e domare gli incendi fisici e morali che la dilaniano. Intanto anche le rondini, per l'inquinamento dell'aria e per il caldo eccessivo hanno lasciato l'Isola prima del tempo e speriamo che tornino la prossima primavera e trovino la macchia che riemerge e i boschi ripiantati e una comunità che si mette al lavoro per tornare a vivere nella bellezza in cui fu creata. E stare dentro il mondo che cambia senza illudersi di farcela con le sole forze proprie e accettando di investire e produrre con i criteri della innovazione e dello sviluppo, rifiutando il quieto vivere e la logica inconcludente della piccola contesa per il potere mossa da un demone meschino. Nessuno che non sia un demagogo o un populista, comunque un superficiale, pensa che problemi drammatici come quelli emersi dagli incendi e dalle inefficienze amministrative e gestionali possano essere risolti con facilità. Ma è sulla capacità di fronteggiarli se non di risolverli che si misurerà la legittimazione futura dei nostri sistemi politici e amministrativi. La cura dell'ambiente in cui ci tocca di vivere impone un supplemento di rigore e di

competenza. Bisogna sforzarsi di creare qualcosa di veramente unico quale che sia la dimensione in cui si opera. Torna il riferimento alla *Luna e i Falò*. Ne parla Carlo Ratti (“Corriere della sera”, 25 agosto 2023) che insegna al Politecnico di Milano e al Mit di Boston, per dire che anche il casotto che Pavese descrive in quel libro, due stanze e una stalla, la capra e i noccioli, potrebbe avere un futuro. A patto che quelle capre e quei noccioli siano i migliori. Questo è veramente il lato affascinante di quella che Ratti chiama “globalizzazione di nicchia”. *“Cifra di un mondo nel quale vince chi eccelle. E nel quale, nel bene e nel male, c’è sempre meno posto per la mediocrità”*. Prima se ne convinceranno i siciliani e tutti gli italiani (e si comporteranno di conseguenza) e meglio sarà. O meglio ci sarà forse un modo di uscire dal declino e dal disgusto.

#### 10. Catania. Gli aeroporti siciliani nell'emergenza.

La sera di domenica 16 luglio poco dopo le undici, un incendio partito da una piccola area di ottanta metri quadri adibita a ufficio di un *rent a car*, un affitta macchine, ha provocato la chiusura per tre settimane, pur parziale ma molto ampia, del principale aeroporto della Sicilia. Che è stato riaperto del tutto il cinque agosto con il recupero e la bonifica delle aree invase dal fumo che fortunatamente non avevano procurato vittime nella fase convulsa dell'evacuazione. Grazie ad un lavoro ben fatto di una società americana specializzata, la stessa che aveva operato a Fiumicino per risolvere i guasti causati dall'incendio del 2015. Un incendio quello molto più esteso che si era propagato lungo i tetti non ancora forniti di nuovo materiale ignifugo come previsto da una norma che entrava in vigore qualche mese dopo e che aveva determinato non solo lo sfascio delle aree direttamente coinvolte ma lasciato un accumulo di materiale che continuava a emettere fumi contenenti veleni vari tra cui la temibile diossina. Ragione che impediva la riapertura a pochi giorni dal picco del traffico. Luglio mese fatale per gli incendi, quelli aeroportuali per fortuna rarissimi. Fu allora davvero determinante l'intervento richiesto da Enac della più alta magistratura repubblicana che svolse un prezioso compito di fluidificazione e accelerazione delle incombenze previste dalla legge. L'esempio di quell'incendio sarà valutato opportunamente. Anche se oggi fortunatamente del tutto dimenticato dal momento che, grazie ad un nuovo accordo di programma adottato dall'autorità tecnica dell'aviazione civile e dal presidente del consiglio Monti, si sono realizzati in questi anni ben duemila miliardi di investimenti in euro, che hanno completamente cambiato il volto dell'aerostazione con nuovi moli di imbarco e con gallerie di negozi imponenti. Che hanno fatto di Fiumicino<sup>1</sup> il miglior aeroporto d'Europa. A Catania, come previsto dalle norme specifiche che riguardano gli incendi insorti nel lato detto *landside*, cioè le parti che non sono piste o piazzali dove pure può svilupparsi un incendio o comunque un incidente ai danni di un aeromobile o di parti esterne del terminal, è scattata l'emergenza affidata alla società di gestione sotto la responsabilità completa della direzione locale dell'Enac. Un dirigente giovane, nominato in questa posizione da poco tempo che aveva però una bussola, cioè il piano per l'emergenza incendi obbligatorio per ogni aeroporto. Si tratta di norme di livello internazionale ed esattamente di un Annesso Icao, l'Organizzazione Internazionale di Aviazione Civile cui aderiscono 198 paesi. E da noi divenuto legge interna al nostro ordinamento non attraverso l'adozione con ratifica da parte del Parlamento, ma tramite un delibera dell'organo di governo dell'Ente. Questo, grazie ad un'intelligente scelta proposta dal ministro dell'epoca ing. Lunardi che inserì la norma innovativa in una Finanziaria dei

<sup>1</sup> Per il sesto anno consecutivo l'aeroporto di Fiumicino si conferma "Best airport over 40 milion passengers in Europe". Ad assegnare il prestigioso riconoscimento è l'AcI - Airports Council International. Nel dettaglio, lo scalo romano ha ottenuto, nel 2022, 4 premi sui 5 totali previsti: "Miglior aeroporto sopra i 40 milioni di passeggeri", "Aeroporto con il personale più dedicato", "Aeroporto più gradevole" ed "Aeroporto più pulito". La Repubblica, 7 marzo 2023. Vale la pena di ricordare che da ormai più di venti anni l'aeroporto è completamente privato.

primi anni Duemila come delegificazione. Anche per evitare gli ingorghi che queste disposizioni subivano nel tempo per la lunghezza del procedimento legislativo nazionale e per la palese natura molto tecnica delle decisioni in esse contenute. Spegnendo sul nascere ogni tentativo di adattamento, modifica localistica o valutazione di interesse nazionale in una dimensione multinazionale come quella del trasporto aereo. Decisioni in effetti volte a dare uniformità ad un sistema internazionale che è basato sulle libertà più ampie di volo compatibili con la natura pacifica e dialogante dell'aviazione non militare. Queste norme affidano il loro controllo, la vigilanza costante e rigorosa ad un'autorità tecnica che non è indipendente nel senso di sfuggire al controllo del governo col figurino forse abusato della magistratura ma che è invece soggetta all'indirizzo ed al controllo del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti istituito nel Duemila. Nel pieno rispetto delle decisioni assunte e senza valutazioni politiche che non siano quelle contenute in atti generali di indirizzo. Naturalmente forme di collaborazione sono divenute sempre più frequenti con le Regioni sia a statuto speciale che ordinario, ma la competenza è rimasta saldamente nazionale. E così non potrebbe non essere proprio nella considerazione della natura sovranazionale e fortemente specialistica del complesso sistema ad applicazione necessaria senza deroghe nazionali o locali che comprende regole sul volo, sulla gestione delle infrastrutture e sulla modalità di costruzione e manutenzione degli impianti. Mentre la gestione del traffico aereo in volo e fino allo spegnimento dei motori, è rimasta alla società per azioni a prevalente capitale pubblico di Enav spa, erede del vecchio controllo militare e rimasta monopolista, le infrastrutture sono state date in concessione quarantennale senza gara a società locali. Una conseguenza della nuova tendenza del vento del Nord verso una dimensione del potere più locale che portò alla chiusura della vecchia e non sempre gloriosa Direzione dell'aviazione civile in capo al Ministero dei Trasporti, poi risorta come struttura di servizi del Ministero nei confronti del nuovo ente. Una moltiplicazione barocca di ruoli che è tipica dell'amministrazione italiana, in cui tutto si trasforma conservandosi. In realtà nel tempo fortemente infeudata alla compagnia di bandiera che da sola reggeva tutto il traffico anche quello internazionale in uscita da Fiumicino insieme alle poche altre compagnie anch'esse statali sue analoghe. Con la creazione, in luogo di essa del nuovo Ente per l'aviazione civile frutto della sintesi non sempre riuscita, specie nella fase iniziale, tra gli apparati ministeriali e le strutture più moderne e a notevole spinta industriale, del Registro Aeronautico Italiano. Un ente pubblico non economico in linea con le indicazioni internazionali cui furono attribuiti vasti poteri di regolazione tecnica e di controllo, con pregnante autonomia rispetto al Ministero cui furono concessi limitati poteri di indirizzo senza eccessive ingerenze. Non si ebbe però il coraggio di unificare anche le competenze in materia di assistenza al volo sì da costruire una Agenzia come l'americana Federal Aviation Authority il cui Direttore è nominato direttamente dal Presidente degli Stati Uniti. Ne nacquero problemi di coordinamento tra misure adottate e spesso imposte in volo e traffico a terra, tra torri di controllo e piazzali e infrastrutture destinate alla movimentazione senza disagi dei passeggeri per l'imbarco e lo sbarco. Problemi che emersero con drammatica evidenza nell'occasione del tragico incidente di Linate dell'ottobre 2001 in cui persero la vita tanti innocenti nella unica grande sciagura aerea dell'ultimo ventennio. Da quella emergenza scaturì una riforma discussa e approvata nella competente commissione della Camera presieduta dall'onorevole Romani da cui la legge prende il nome. Che mise un certo ordine nella materia attribuendo poteri predefiniti a ciascun soggetto operante nella multiforme attività aeroportuale. Si erano infatti aggiunti anche gli operatori dei servizi a terra (*handlers*), per diritto comunitario diversi da quelli delle gestioni aeroportuali oltre una soglia modesta di traffico. E tutti necessariamente obbligati a lavorare insieme e con sincronizzazione delle varie fasi per avere servizi all'altezza della modernizzazione richiesta al Paese e inserita in atti europei vincolanti le realtà nazionali. Che reagirono

con maggiore o minore efficienza secondo uno schema divisorio ben noto, la rottura (*cleavage*) interna da anni tra privato e pubblico e tra Nord e Sud (Filippo Sbrana, *La grande frattura dell'Italia repubblicana*, Carocci 2023). Con alcuni vizi comuni, come l'atavico municipalismo e nuove necessità di gestione manageriale e capacità previsionale per far fronte alla moltiplicazione anche delle compagnie dovuta alla liberalizzazione. Furono concessi beni e funzioni alle società locali di gestione anche in questo caso senza tenere in debito conto le diverse modalità di costruzione degli apparati, di ambiente circostante, di dimensione aziendale e quindi di resilienza rispetto alle richieste di innovazione. Una beneficiata fiscale ed un unicum in Europa che ha portato nel patrimonio degli enti locali beni pubblici costruiti con soldi dello Stato centrale. Queste società furono all'inizio costituite da comuni, provincie e camere di commercio. Che nel tempo si sono venute modificando con l'ingresso sempre più netto e frequente di soggetti industriali privati. Di capitali di impresa che hanno messo in campo risorse umane e finanziarie rivolte a realizzare i corposi investimenti richiesti dal concedente Enac lungo il corso dei tanti anni di concessione con scansioni temporali quadriennali. Al fine di garantire l'adeguamento alle normative internazionali e la crescita dimensionale e tecnologica delle infrastrutture all'andamento del traffico. Che nell'ultimo anno prima della pandemia aveva raggiunto a scala mondiale i quattro miliardi di passeggeri e si prevede che presto raddoppierà. Restò all'Iri la gestione dei due aeroporti romani di Fiumicino e Ciampino, poi venduta a Cesare Romiti, storico amministratore delegato di Fiat, dietro pagamento di tremila miliardi di lire. La Puglia, sola regione tra tutte chiese e ottenne la concessione regionale degli aeroporti. Con evidenti vantaggi di direzione e intervento anche finanziario. Mentre veniva emergendo la difficoltà di un coordinamento e di una gestione unitaria a scala anche solo regionale, in caso di più scali, in tutto il resto del Paese. Più accentuata dove circostanze storiche e morfologia del territorio avevano visto nascere e crescere spesso anche asfitticamente, più scali in concorrenza a dimensione provinciale. Come in Calabria e in Sicilia e Sardegna. Dove ci si illuse di poter supplire alla carenza di collegamenti stradali e ferroviari con piccoli e deficitari aeroportini di provincia. Che stentano ad avere autosufficienza economica e quindi gravano sulle istituzioni locali non floride cui è affidata la qualità di soci nella gestione e invocano rotte sociali, cioè servizi pubblici anch'essi onerati per potere far viaggiare i propri residenti a prezzi convenienti ma spesso fuori mercato. Un andazzo che in Sicilia ha portato all'apertura di Trapani e Comiso. Che si giustificano solo se integrate rispettivamente con Palermo e Catania come ormai da anni dice e scrive Enac. Cosa che comincia ad avvenire ma non ha ancora portato ai necessari investimenti data la carenza strutturale di capitali che affligge Camere di Commercio e Comuni delle due città maggiori. Trapani è rimasto militare aperto al traffico civile e dunque in una condizione di precarietà che è emersa in tutta evidenza nell'occasione dell'intervento armato in Libia che determinò la chiusura immediata e brusca dei voli civili a tempo indeterminato e solo dopo un notevole lasso di tempo un ristoro con legge statale. Naturalmente ha il vantaggio di non pagare il controllo del traffico. Che invece pesa sui conti asfittici di Comiso in un primo tempo, con un errore marchiano favorito dalla presidenza del Consiglio di allora, affidato in gestione al Comune poi fallito. Ed oggi assunto dalla Società di gestione di Catania che potrebbe svilupparlo anche per le emergenze come quella recente sia dell'incendio che dell'eruzione di cenere da parte del Vulcano. Sviluppo che si chiede a gran voce da parte della comunità locale, forse la più attenta alla crescita territoriale fra le provincie siciliane. E l'unica in cui il rapporto tra lavoratori attivi e pensionati è positivo a differenza di tutte le altre. Anche lì però le infrastrutture sono inadeguate e in ritardo.

#### 11.Liberalizzazione e struttura industriale.



Sono poi intervenute la liberalizzazione del trasporto aereo che ha posto fine ai monopoli delle avioilinee statali nazionali e segnato il fallimento a tappe della compagnia un tempo di bandiera incapace, nonostante svariati fallimentari tentativi, di reggere la nuova concorrenza agguerrita delle compagnie a basso costo. Oggi divenuta assai più piccola e in procinto di essere acquisita dai tedeschi di Lufthansa. Con strabiliante lentezza. Secondo la lucida intuizione di una brava Commissaria europea ai Trasporti, la signora De Palácio che aveva profetizzato il raggrupparsi in Europa di sole tre compagnie allargate. L'Italia ha inutilmente resistito tergiversando e cambiando opinione secondo un costume ormai divenuto tipico nel mondo dei trasporti come nel caso eclatante del Ponte sullo Stretto di Messina. Spendendo circa quindici miliardi per rivendicare l'orgoglio nazionale, lo sventolio sulle ali della bandiera, e per ragioni meno nobili che hanno a che fare col bacino elettorale rilevante degli addetti nel comprensorio di Roma. Con la conseguenza che la resa ai tedeschi come l'intesa tentata e mai veramente realizzata con i francesi attestano una palese difficoltà italiana nel settore che pure l'aveva vista in passato primeggiare. Rimane nella storia dell'aviazione il giudizio dell'amministratore delegato di Air France che lasciava il tavolo di trattativa con i sindacati per l'ingresso in Alitalia. Ci vuole, disse, "un sorcier" un esorcista. Come forse ci vorrebbe per la politica italiana degli ultimi quarant'anni. Accanto a questa *débâcle* trascinata per più di venti anni bisogna anche ricordare la chiusura disposta da Enac per mancanza dei requisiti tecnici o finanziari di almeno un'altra decina di piccole compagnie. Tra cui molte che avevano impostato una politica gradita al pubblico, di prezzi bassi a costi per loro invariati o crescenti. La più nota di queste fu una compagnia catanese del patron della locale squadra di calcio e di diversi supermercati a basso costo, molto amato dalla politica regionale che guardava a lui con la logica dello spendere poco o nulla per viaggiare, incurante come in tanti altri settori, del conto economico. Convinta che dare benefici anche in questo campo sia possibile privandosi degli utili di impresa e quindi vedendo mancare le risorse per gli investimenti. Come per la gestione delle acque dichiarate giustamente bene pubblico e quindi a buon mercato, dimenticando la siccità e la conseguente scarsità ed il bisogno di non disperderne oltre il 40% in reti fatiscenti o per i trasporti urbani sepolti sotto una valanga di debiti e in mano a sindacati aziendali autonomi anche dal buon senso, più attenti alle esigenze dei dipendenti che a quelle degli utenti. Dimentichi o sprezzanti del richiamo di Turati che ricordava come le ferrovie sono fatte per i viaggiatori e non per i ferrovieri. Qui invece, anche nel campo degli aeroporti, tutto sembra disposto per distribuire vantaggi, privilegi, migliori condizioni salariali e di welfare a chi opera nelle istituzioni. In mano pubblica, anzi pubblicizzando ovunque. E' rimasta emblematica la municipalizzazione della manutenzione di strade e fognature nella città di Palermo. Per dichiarato fallimento del mercato anche nazionale e senza controprova dopo una sola gara in cui si era scoperta, come disse Giovanni Falcone, la persistente presenza di Vito Ciancimino al Comune di Palermo ufficialmente demafiosizzato. Con l'affidarla all'azienda che dovrebbe curare il ritiro dell'immondizia e la spazzatura. Con la felice conseguenza, oltre all'indecorosa lordura e al pericolo per l'igiene e il mare, che si constata in quella città dove non ci sono quasi più strade urbane dignitose tra rappezzi di fortuna con apposite macchine tappabuchi e fossi profondi. Per la disperazione degli automobilisti e il costo micidiale degli infortuni provocati dallo stato di strade e marciapiedi. Mancando i mezzi finanziari ed esuberando, almeno all'inizio il personale prelevato e assunto dal comune dalla ditta privata che precedentemente curava in modo non brillantissimo la manutenzione, se non in odore di mafia almeno in quello di essere vicina ai precedenti padroni della città. Alla corrente più inquinata del partito di maggioranza che si intendeva scalzare e che fu in effetti annichilita poi dalla mafia e dalle inchieste giudiziarie. Nel generale crollo del partito che aveva governato più male che bene la città dal dopoguerra sempre in compagnia di altri partiti di minor

peso e consistenza politica. Per fare posto ai nuovi arrivati che all'inizio furono presi dalle terze o quarte file dei partiti precedenti. Tranne fenomeni che sembravano nuovi e poi proseguirono con i formidabili mezzi della comunicazione una politica clientelare di massa. Oggi ogni passione, anche quelle più necessarie alla vita civile, sembra spenta. E tuttavia si accendono contese attorno alla nomina degli organi di gestione delle società ed enti pubblici. Come nel caso del Commissario per la depurazione delle acque che dovrebbe provvedere a recuperare il tanto tempo perduto in una materia delicata e vitale per il mare e le risorse scarse che il cambiamento climatico ci consegna. Che costa un'infrazione comunitaria salatissima alla Sicilia. Essendo la nomina di competenza nazionale si è provveduto con una terna che è sembrata poco qualificata al Presidente della Regione. Che ha meritoriamente rivendicato la necessità di competenze professionali specialistiche che i nominati provenienti da esperienze politiche precedenti non sembrano avere a fronte di soggetti che vengono invece dal mondo universitario o professionale. Naturalmente la questione ha assunto subito toni accesi, più di confronto tra gruppi formalmente alleati che di dibattito politico e programmatico. A sostenere la notoria professionalità dei nominati si è levato l'intero partito siciliano dei Fratelli d'Italia, mentre Lega e Forza Italia hanno condiviso le perplessità di Schifani invocando una più attenta riflessione. Ancora una contesa interna alla maggioranza con un'opposizione sostanzialmente fuori gioco. La contesa è naturalmente sul potere da prendere ed usare in vista delle prossime elezioni europee. Ma forse riguarda anche aspetti non meramente contingenti, di visione, di indirizzo che non sono stati sufficientemente affrontati, chiariti e risolti in sede programmatica. Come potrebbe essere accaduto anche nel caso dell'incidente all'aeroporto di Catania.

## 12. Fare a meno dei pensionati.

La manutenzione di strade e fognature a Palermo solo ora torna a ditte private con gare aperte e una distribuzione territoriale corretta che serva anche a metterle in concorrenza visibile quanto ai risultati, ma solo a partire dal prossimo anno. Tema cruciale questo che denuncia una grave ignoranza delle più elementari regole di mercato e attesta una sorta di vulgata in cui un presunto e superficiale marxismo populista e un cattolicesimo sociale volgarizzato si incrociano a contrastare i principi del profitto e del merito. Colorando gran parte della vita concreta delle imprese pubbliche ma anche private soggette a giudizio politico, dell'Isola. È venuta poi la trasformazione delle società aeroportuali che gestiscono le concessioni in società per azioni. Una privatizzazione fu detto, formale, nel senso di avere i vantaggi del privato anche quando la proprietà restasse pubblica. Presto tale libertà fu ridotta o mutilata con l'introduzione di vincoli pubblicistici dato il prevedibile abuso che si temeva venisse compiuto in tema di assunzioni e appalti. Restarono, quelle in mano pubblica, società industriali volte al profitto di impresa, almeno nello statuto, ma soggette ai limiti introdotti, provvisoriamente si disse, da una legge che prende nome dal ministro proponente, la signora Madia. È in base a questa legge per esempio che i pensionati possono svolgere il ruolo di amministratore o di presidente di una di queste società ma solo a titolo gratuito. Norma introdotta per consentire un più veloce ricambio generazionale e che però si è rivelata assai deludente nel caso si vogliano utilizzare esperienze ancora valide in termini di resa psichica e fisica. Una norma introdotta da un governo che si pensava erede di Tony Blair ma che presto finì nella polvere respinto da un vasto schieramento conservatore su pur necessarie modifiche della seconda parte della Costituzione, poi sorpassato da altri più convincenti e freschi populismi. In una deriva che mette a rischio le competenze tecniche e rende fragili i sistemi basati su un presunto primato della politica che tende a debordare, realizzando quello che Spaventa tanti anni fa chiamò "*l'ingerenza della politica nella amministrazione*". In verità i principali aeroporti italiani nel corso degli ultimi venti anni si

sono tutti privatizzati. Nel senso che Fondi di investimento deputati hanno acquisito quote di comando da comuni e provincie. Il primo a seguire questa via fu l'ex comunista "ingraiano" Bassolino, sindaco di Napoli che vendette la maggioranza delle sue azioni ad un fondo spagnolo che le ha poi rivendute ad un Fondo italiano, chiamato F2i, entrato poi a Bologna in parte e che ha acquistato anche la gestione della Sea, la società che gestisce sia Milano Linate che Malpensa. In questo caso ha preso il 49% ma per patto parasociale nomina l'amministratore delegato e dunque guida la società; dando cospicui dividendi che il comune di Milano ha impiegato per costruire la nuova tratta di metropolitana che collega Linate a San Babila, in sostituzione dell'ottimo 73 che rimane come autobus urbano a fermate ridotte. L'aeroporto italiano principale, Fiumicino che oggi va verso i cinquanta milioni di passeggeri con un traffico giornaliero in questi mesi estivi di circa centocinquantamila persone al giorno era di proprietà dell'Iri e fu venduto come detto dal governo D'Alema per tremila miliardi di lire per intero o quasi ad un noto manager e imprenditore privato che lo indebitò fortemente per poi giungere con passaggi successivi alla proprietà attuale dei Benetton. Che nel frattempo hanno acquisito anche tre aeroporti francesi e guardano con attenzione ad investimenti infrastrutturali grazie ai circa otto miliardi di liquidità che, per punirli, gli sono stati dati dopo il crollo del Ponte Morandi di Genova per farli uscire dalle autostrade per l'Italia. Dal governo Conte. Privata è anche Venezia che gode di un'asse privilegiato con la Cina lungo quella antica via della Seta che preesisteva all'imperialismo comunista e che ha in Marco Polo il suo mito. A lui è intitolato il bell'aeroporto della città fantastica, oggetto del desiderio di tutto il mondo che dopo la crisi pandemica torna a crescere. E con i tre aeroporti, di Milano, Roma e Venezia oltre il cinquanta per cento del traffico italiano è servito. Restano poi alcuni aeroporti medi, attorno o sopra i dieci milioni di passeggeri l'anno come Bergamo, Catania, Palermo, Bologna. **Stanno sotto i cinque milioni Cagliari e Torino.** Alcuni fortemente in via di privatizzazione ma comunque, come nel caso di Bologna gestiti da Camere di commercio che sono modelli di vocazione imprenditoriale. Altri come Cagliari in forte polemica tra tentativi di privatizzazione e forti resistenze analoghe a quelle che sopravvivono nel Mezzogiorno insulare come in Sicilia dove tutto è ancora pubblico. Oggetto delle logiche spartitorie sia nella nomina degli amministratori che in quello successivo delle assunzioni e forse anche della gestione degli appalti. In Sardegna era privata Olbia, un vero gioiello soprattutto per l'aviazione generale privata, di proprietà dell'Aga Khan, scappato via alla fine per le perdite annose della compagnia aerea Meridiana. E poi Alghero che era pubblica ed è stata acquisita dal fondo di cui sopra insieme ad Olbia. Pubblici sono abbastanza ovviamente i tre aeroporti calabresi di Lamezia, Crotone e Reggio Calabria, non in buone acque. Mentre Ancona è stato recentemente acquistato da un Fondo norvegese-americano. Pubblico ma con grandi ambizioni rimane il piccolo e bello aeroportino di Perugia costruito con i fondi per celebrare il centocinquantenario dell'Unità d'Italia e disegnato da Gae Aulenti forse la sua ultima opera di grande architetto innamorata dell'Umbria. Aeroporto intestato a san Francesco al quale si chiede continuamente il miracolo di un utile che stenta per la dimensione troppo poco vasta della sua area di riferimento (la *catchment area* di cui parlano gli esperti). Analogo discorso per Trapani, interamente proprietà della Regione Siciliana che lo ebbe per atto notarile in regalo dalla Provincia, cui si deve l'apertura dello spazio civile; che è in perdita da otto anni e che adesso sogna di tornare ad un milione di passeggeri grazie ai copiosi (circa dieci milioni) contributi a Ryan Air unica compagnia operativa sullo scalo. Fenomeno diffuso in tutto il Paese che però spesso porta all'utile pagando un prezzo come è inevitabile per chi non sia grande abbastanza. Palermo e Catania assieme e nelle due aree in cui la Sicilia è di fatto divisa, hanno avuto una crescita spettacolare dopo la pandemia. Si pensava che ci sarebbero voluti almeno tre anni per tornare ai numeri del 2019 ed invece il vitalismo che è insorto dopo l'angoscia e i

lutti del Covid ha riportato già quest'anno più di dieci milioni di passeggeri a Catania e oltre sette e mezzo a Palermo. Quel vitalismo sfrenato che Goethe vide a Messina dopo il terremoto del 1783 quando visitò la città in piena euforia da scampato pericolo. Per chi era rimasto vivo. Ovviamente questa crescita si è confrontata con un notevole ritardo negli investimenti. Che ha riguardato tutti gli aeroporti siciliani E bisogna spiegare perché.

### 13. Il fallimento a tappe di Alitalia e la crescita delle low cost.

La crisi delle compagnie italiane, a cominciare da Alitalia, ha determinato una presenza sempre più ampia delle compagnie che in origine e per aperta propaganda furono chiamate *low cost* e che più correttamente si dovrebbero dire *low fare*. E cioè compagnie che riducono all'osso i loro costi di personale, di manutenzione, di permanenza negli scali, il cambio con sbarco e imbarco, per potere fare sette tocche quando la compagnia di bandiera ne faceva sei e perciò poter competere sul mercato con prezzi più bassi. Almeno nella fase iniziale della vendita dei biglietti di ciascun volo. Poi man mano che l'aereo si riempie un algoritmo li innalza fino a valori spesso scandalosi sulle tratte più trafficate come Palermo-Roma e Catania- Milano. Quando la domanda si accende e vengono messi in vendita gli ultimi venti o trenta posti. Considerando che l'aereo risulta già in utile appena superata la soglia di riempimento (il *load factor*) del 60%. Aerei pieni fino all'orlo, guadagno maggiore che super compensa i costi e consente di dare dividendi e comprare nuove macchine. È un meccanismo che da sempre viene usato in Gran Bretagna e che da noi un tempo era usato dai venditori di piatti che giravano nelle piazze dei paesi. *Non ve lo do per mille, né per cento ma per dieci a chi si fa avanti per primo*. Un regalo apparente e limitato ai primi dieci, venti posti, sfruttato dai giovani che sanno smanettare sui computers. Prezzo che poi si va alzando sicché se comprate un biglietto per domani per ragioni di urgenza o per smemoratezza e sbadataggine e l'aereo come succede nei periodi di traffico intenso quando la domanda esplose, mettiamo Natale o Ferragosto, si va riempiendo per intero, il prezzo si inalbera. Su questo gli aeroporti non hanno nessuna competenza. Possono solo favorire la concorrenza e cioè che sulle tratte trafficate ci siano più compagnie. Essendo evidente per antica legge economica che dove c'è monopolio o cartello il prezzo si alza. Secondo un'indicazione da sempre valida e recentemente ribadita dai funzionari della Commissione europea. Come è avvenuto a Palermo dove, d'estate per Roma ci sono adesso tre compagnie per sedici voli di andata e sedici di ritorno, ben trentadue voli al giorno senza alcun contributo. Ma la domanda è così serrata che i voli si riempiono rapidamente e il prezzo finale cresce a dismisura. Per calmierare l'algoritmo, cioè per ridurre i guadagni delle compagnie si era ipotizzata una trattativa con le autorità deputate. E così era stato all'inizio. Il Governo Meloni ha scelto di introdurre un limite al prezzo per legge. Una legge nazionale che interviene sulle modalità di fissazione del biglietto ponendo un limite in verità non proprio basso (il 200% della media del prezzo di quel volo che non si sa bene chi dovrà verificare, forse l'Antitrust). Che ovviamente tenderebbe ad alzarsi come risposta a quella che viene considerata un'illegitima intrusione. Solo per i collegamenti con le Isole e solo nei periodi di maggiore afflusso, il primo dei quali sembrerebbe essere il prossimo Natale. Da qui una certa perplessità sui requisiti di urgenza previsti per i decreti legge che entrano immediatamente in vigore e sono appunto sottoposti ad uno scrutinio previsto dai regolamenti parlamentari sulla sussistenza di tali requisiti in commissione Affari Costituzionali. Non è del tutto chiaro poi chi debba intervenire e con quali poteri di interferenza sul meccanismo di fissazione dei prezzi. Che sembra implicare in certi casi e condizioni una riduzione forzosa dei guadagni su un mercato libero e non regolato quale quello unico europeo. Naturalmente la principale compagnia un tempo low cost, quella che ha inventato il sistema di *cosharing*, di *spartizione dei proventi*, con gli aeroporti e



inserito nelle sue spire volanti tutt'Italia, ha preteso e ottenuto da tutti e con il più vivo consenso che le venga restituito buona parte, da un terzo alla metà di quello che dovrebbe pagare all'aeroporto per ogni toccata. Esempio poi seguito da tutti con costi crescenti compensati dall'incremento del traffico. Che non si può sapere se ci sarebbe stato egualmente, anche se si può dubitarne. Supplisce un esercizio reso obbligatorio dal Ministero dei trasporti. Che consiste appunto nel valutare se ci fossero altre possibilità e in che misura anche temporale si possano concedere i contributi erogati alle compagnie che innovano le tratte. Abbassando i rendimenti aeroportuali e rallentando i processi di investimento approvati ma spesso non sanzionati in caso di ritardi o rinvii da parte dell'Enac, incrementando il traffico con i suoi quasi cento aerei dedicati al nostro Paese e un totale di flotta che supera di molto i cinquecento aerei tutti uguali, i 737 800 Max comprati a meno della metà del prezzo di listino durante la crisi, da Boeing. Una mossa intelligente che taglia i costi di manutenzione e di formazione degli equipaggi. Al contrario di Alitalia che comprava di tutto secondo le mutevoli inclinazioni dell'azionista pubblico, come del resto l'intera industria pubblica nazionale che si barcamenava per non rompere né con gli americani né con il consorzio europeo Airbus cui non aderì mai. Una compagnia quindi che ha ormai 50 milioni di passeggeri in Italia contro i 10 cui è ridotta Ita, superata anche da Easy jet e Wizz Air mentre la nuova compagnia italiana Aeroitalia che ha appena iniziato, quota attorno a centomila (elaborazione a cura di L. Berberi, settembre 2023). Come suo costume di manager che scambiano l'espressione diretta con l'ostentata maleducazione, il responsabile di Ryan ha urlato con scompostezza in reazione a ciò che considera un'offesa, alla illegittimità per violazione del principio comunitario di libertà della fissazione dei prezzi, sancito dal regolamento comunitario di riferimento che come è noto prevale sulle legislazioni nazionali. Accusando curiosamente il governo guidato dagli ex postfascisti di essere in preda a convulsioni sovietiche. Da qui l'ironica rimodulazione del nome del ministro delle attività produttive e del made in Italy in Adolfo Urss. Che per la verità si deve ad un ironico Renzi. Insulto sanguinoso che ha provocato una serie di reazioni. Che il generale Agosto sembra poi aver smorzato. Il decreto è in vigore ma nessuno se lo fila in attesa di mutamenti che si danno per certi in sede di conversione parlamentare. Mentre insorge la questione dei prezzi della benzina che riguarda i milioni di italiani che hanno preso l'automobile per andare in vacanza nella seconda parte dell'estate. E che mette in evidenza il peso fiscale di quasi la metà, delle accise che servono per ridurre il cuneo fiscale ai salari più bassi e dunque non si possono abbassare. E del costo crescente degli alimentari, dei pasti e degli alloggi. La questione relativa al caro voli e alle misure criticate anche dall'Associazione di tutti i vettori europei, è in larga misura di origine siciliana. E' stato infatti il Presidente della Regione Siciliana a denunciare ormai un anno fa all'Antitrust un possibile cartello anche implicito tra le due compagnie operanti senza finanziamenti sulla tratta Palermo-Roma. Esposto poi reiterato a Pasqua ma non ancora deciso dall'Autorità garante della concorrenza. L'unica competente in regime di mercato, a giudicare se vi sia abuso di posizione dominante o cartello e se si sia innescata una speculazione sanzionando eventualmente il comportamento commissivo o omissivo di chi venga trovato in questa condizione di violazione del fair play di mercato, delle sue regole di equità anche sociale. Mercato che non è un far west da almeno cento anni e che tuttavia è un meccanismo assai delicato rivolto ad allocare correttamente i beni e a favorire i processi di sviluppo oltre che a soddisfare le esigenze dei consumatori. Dallo Sherman Act in America venuto dopo le lotte tra imprese ferroviarie che abbassavano i prezzi per far fallire i concorrenti e poi li alzavano per incrementare a dismisura i profitti a scapito degli utenti, ormai ovunque nei paesi ad economia sociale di mercato, è l'Autorità competente che vigila sul mercato. E non il legislativo nazionale o regionale da cui la prima è e deve essere del tutto indipendente. Ma la preoccupazione di apparire i tutori della "gente", specialmente di quella più fragile



economicamente, induce a diverse azioni. Del tutto legittima e motivata dunque la denuncia di un possibile cartello. Che ovviamente viene negato dagli interessati. E' in corso l'istruttoria che speriamo si concluda prima del prossimo Natale. Anche per le decisioni delle Autorità vale il principio che chi dà prima dà due volte. Ma poi ancora, in coerenza con la regola dell'incremento della concorrenza per moderare i prezzi, con la novità di una compagnia italiana che opera tre voli al giorno con regolarità e puntualità, senza ancora all'inizio riempire gli aerei, stando sul 60% con un buon livello di prezzo. Abbordabile, *affordable*. Compagnia accolta con favore dal Presidente della Regione e dagli aeroporti siciliani. E meraviglia che proprio in Sicilia restino invenduti posti a buon prezzo mentre infuria la polemica sul costo troppo alto. Mentre Ryan e Ita riempiono fino ad oltre il 90% i voli pure ad allegati prezzi altissimi. Che scattano proprio per il gran riempimento in base all'impostazione data all'algoritmo che si dovrebbe correggere. Deve però essere chiaro che si tratta di una possibilmente volontaria rinuncia a guadagni provocati dal maggior riempimento dei voli con diminuzione dei movimenti che giova sicuramente all'ambiente. Si propongono poi contributi per i residenti in Sicilia fino al 75% del prezzo pagato, se superiore ai duecento euro o senza limiti. Il fondamento attuale di tali proposte si trova nell'art 175 del Trattato comunitario ed adesso nel nostro nuovo art 119 della Costituzione. Che proclamano la necessità di ridurre o compensare i costi dell'insularità. Con le rotte sociali, il servizio pubblico attivo da venti anni per Lampedusa e Pantelleria. Che in poco più di venti anni ha gravato sulle casse statali e regionali per oltre duecento milioni. Dal momento che nessun pasto è gratis tranne che alla Caritas. Già previste come servizio pubblico, ammesso dalla Commissione per aree remote che diversamente non sarebbero servite e pagate prima dallo Stato e poi dalla Sardegna e dalla Francia per la Corsica. E che sfortunatamente per la sua dimensione demografica, per la Sicilia, che ha cinque milioni di abitanti contro i trecentocinquantamila della Corsica e l'uno e mezzo scarso della Sardegna, hanno un peso finanziario rilevante. Molto più alto dei piccoli accorgimenti assistenziali varati per singoli aeroporti minori come Crotone, Comiso o Trapani con gare per rotte sussidiate spesso andate deserte. Naturalmente, anche in questo caso ove si volesse introdurre il servizio pubblico e si potessero superare le obiezioni comunitarie, si tratta di trovare i soldi. La contingenza finanziaria non sembra affatto favorevole. Dalle prime reazioni di semplici portavoce, intanto viene ribadita la preferenza europea per la concorrenza che di solito dovrebbe favorire un abbassamento dei prezzi e si ricorda appunto che la connettività a buon prezzo è favorita dalla Commissione. Nulla ancora sulla denuncia delle compagnie se non la richiesta alle autorità italiane di fornire ogni utile indicazione per le valutazioni di competenza. L'istruttoria che sarà sicuramente molto attenta procede.

#### 14. Aspettando Bruxelles.

Non sappiamo ancora quindi come finirà la contesa che ha sostituito sui giornali il problema dell'incendio. Secondo il criterio della razionalità limitata che vede la comunicazione occuparsi di un problema alla volta. (H. Simon, *La ragione nelle vicende umane*, Il Mulino 2019). C'è chi pensa che Bruxelles interverrà e chi invece ritiene che il governo italiano farà marcia indietro prima come è in parte avvenuto con le banche e l'improvvisa tassazione degli extraprofitti. Una manovra aspramente criticata non solo dal "Financial Times", che ha parlato di tassa disastrosa e di lesione della reputazione internazionale dell'Italia derivante da scarsa conoscenza delle logiche di mercato, ma anche da autorevoli giuristi italiani come il presidente Flick. La Presidente Meloni in una intervista al Corriere della Sera del 14 agosto ha rivendicato la scelta di tassare le banche senza intenti punitivi ma solo constatando che, dopo le decisioni di inasprimento dei tassi da parte della Banca Centrale Europea, queste hanno aumentato i rendimenti per i mutui ma hanno lasciato bassi o nulli quelli che remunerano

i depositi. Piccata la risposta della Banca centrale che lamenta la mancata consultazione prevista e consueta di Banca d'Italia e di sé stessa. Ma la polemica contro le misure restrittive delle banche centrali è un classico degli stati indebitati che hanno bisogno di manica larga anche solo per rifinanziare i benefici concessi. Critiche che divengono imposizioni quando l'autonomia non sia garantita, come è successo in Turchia. E come potrebbe accadere in Russia dopo la perdita drammatica di peso del rublo. Non è solo questione di stabilità della moneta comune e della riduzione di un'inflazione che sta provocando danni ben maggiori del prezzo dei biglietti aerei. Come testimonia la recente levata di scudi di contadini ed autotrasportatori in Sicilia per l'aumento del prezzo del carburante. Naturalmente in questa materia sembra prevalere l'idea che il governo sia disperatamente alla ricerca di quattrini per la nuova manovra finanziaria che si avvicina. Per la quale mancherebbero oltre venti miliardi solo per mantenere le agevolazioni già in essere. Intanto la stagione scorre e gli aumenti del costo del volo vengono assorbiti senza apparente fatica, a parte lo stress individuale di brave persone vittime dell'algoritmo ed il malumore che serpeggia soprattutto fra chi non viaggia. Dal momento che gli aerei soprattutto da Roma verso la Sicilia, i trentadue che operano ogni giorno in estate sono pieni e non si trovano più biglietti a nessun prezzo. Tranne quelli sicuramente convenienti e tuttavia lasciati vacanti di Aeroitalia. Significherà che si sfruttano i siciliani, quelli che per bisogno sono costretti a subire un prezzo di angheria? Oppure che il prezzo medio non è poi così alto se si provveda in tempo e che, a parte alcuni sfortunati o imprevidenti, sono tantissimi quelli che si possono permettere prezzi relativamente alti. Cresciuti anche per via di un'inflazione che ha investito tutte le merci e segnatamente il gasolio e il carburante avio comprati in *futures* nel momento in cui erano balzati avanti. Un aumento che riguarda anche alberghi e ristoranti e potrebbe indurre ad una serie di rinunce letali per il comparto turistico. A tutte queste cose pensa un Mister Prezzi, l'erede di Traiano che per primo pensò di calmierare i beni di largo consumo. Ed anche per questo ottenne di essere ricordato come ottimo *princeps*. Ma anche registrando amaramente la scomparsa dei beni dal mercato e il loro fiorire a borsa nera, cosa in questo caso impossibile. Un direttore generale di Ministero di origine palermitana che dispone di ben sei addetti e di nessun potere che non sia declamatorio. Ma prevalendo specie in democrazia il bisogno di essere amati, lodati e soprattutto votati, ci sarà sempre chi come Clemente Mastella, simpatico amico, metterà comunque avanti ai mercati finanziari o internazionali quelli rionali. Come disse una volta a nome, si può facilmente immaginare, di un'intera classe di politici. O almeno di una sua ampia maggioranza. Così recentemente, uno degli storici attuali più illustri e documentati, autore del recente monumentale saggio sul capitalismo (*Il trionfo ansioso*, Garzanti 2020), Donald Sassoon, ha descritto il fenomeno come intrinseco al sistema democratico. *“Tutti i politici inseguono il consenso delle masse in un sistema democratico. E tutti tentano di presentarsi come i difensori del popolo”*. Il populismo segue la democrazia come un'ombra dalla quale è difficile, forse impossibile liberarsi. Cosa c'è di meglio che promettere di piegare banche e compagnie aeree private, che per di più prendono un sacco di contributi dagli aeroporti italiani e sfruttano la povera gente, per essere amabili e ottenere un segno di riconoscenza? La questione dei prezzi dei biglietti è infatti divenuta molto popolare. Ovviamente bisognerebbe spiegare che occorrono soldi per i bonus e che un Paese che ha raggiunto la ragguardevole cifra di 2.800 (2.843 a giugno) miliardi di euro di debito pubblico e paga oltre 83 miliardi di interessi l'anno, che è costretto a chiedere prestiti o a rinnovarli, ai mercati non rionali ma a quelli finanziari anche nazionali che non sembrano in vena di donazioni solidaristiche, deve muoversi con cautela. Non potendo promettere tutto a tutti con il terzo debito pubblico al mondo dopo Giappone e Grecia. Come meritoriamente ha detto a Rimini il serio e prudente Ministro dell'Economia. Il quale ha anche invitato tutti i ministri a presentare risparmi per quasi due miliardi e non ulteriori spese che non

trovano reali fonti di finanziamento. Dato che la porta del debito sembra se non del tutto chiusa certamente non più forzabile come prima. Si aggiunga che il ministro e vice presidente Taiani ha chiesto di rivedere al ribasso la gabella sulle banche per cui l'entrata stimata cala mentre crescono le richieste di ulteriori benefici come uscite pensionistiche più favorevoli, detassazione delle tredicesime, accorpamento e riduzione delle aliquote e aumento dei minimi pensionistici. Più i quattrini per opere di rilievo come il Ponte sullo Stretto e altre di bandiera. Quelle bandiere che la Presidente del Consiglio ha apertamente consigliato di smettere di sventolare. Proprio nel momento in cui si accentua la lotta per ridurre lo stacco registrato alle ultime elezioni tra le diverse componenti della maggioranza. Si potrebbe, con amara ironia, dire che forse sarebbe il momento di chiamare un esperto come Draghi dotato di una reputazione internazionale di rilievo nel campo economico. Ce l'avevamo, lo abbiamo tenuto per poco alla guida di un Paese che ha scelto di farne a meno. O per lo meno per scelta di una classe politica che è stata poi premiata da un consenso dimidiato dal calo della partecipazione e che tuttavia è chiarissimo e implica una netta responsabilità. Che va onorata con scelte serie e in grado di tenere la barra. Per ritrovare il primato della politica veramente e non a parole. Che non sembra al momento eccellere nella tenuta di fronte alle difficoltà, rimuovendo la logica dell'interesse di parte per perseguire quello nazionale. E con una opposizione smarrita, incerta e debolissima che insegue farfalle. Inoltre, per quanto riguarda i prezzi dei biglietti aerei come sembrerebbe dalle analisi di dettaglio curate dalla stessa Regione siciliana, i prezzi medi non sono quelli degli ultimi posti rimasti, questi certo scandalosi. Basterebbe imporre di pubblicare, cosa che si può fare senza violare alcuna norma europea, il prezzo di tutti i biglietti in modo che si sappia prima a cosa si va incontro. Forse le compagnie allora sarebbero indotte a rinunciare ad un guadagno eccessivo per mantenere i loro clienti e la loro reputazione. Oppure si potrebbero fare accordi per abbonamenti per chi viaggia di frequente, come già previsto e poco noto o disporre rimborsi oculati e mirati solo per alcune fasce di utenti. Insomma si dovrebbe tornare alla politica, cioè alla capacità di persuadere e non di imporre. Se si avesse il tempo di alzare la testa dalla contesa che già investe tutti per le europee del prossimo anno e forse per il rinnovo delle provincie. In un gioco autoreferenziale che evoca le questioni per dar loro soluzioni immaginarie e di fatto aumenta il malessere già piuttosto alto nelle società ansiose della modernità. Se la politica deve inseguire il consenso a tutti i costi senza capire e spiegare che ciò che serve alla comunità può essere talvolta impopolare nell'immediato, la partita non può che essere persa, E che non a tutto c'è un rimedio efficace e soprattutto senza oneri. Bisognerebbe sempre ricordare che nessun pasto è gratis, motto che è sbagliato bollare come proprio di bottegai. E che equità vuole che a pagare non siano sempre gli stessi noti, i soliti noti del fisco, lavoratori dipendenti senza secondo lavoro in nero e pensionati non più in grado di svolgerlo. Insomma si dovrebbe tenere bene a mente il monito di Norberto Bobbio per cui non tutto è politica e la politica non è tutto.

#### 15. Aeroporti siciliani senza soldi per investimenti.

La prima conseguenza del modello imposto dal patron di Ryan Air, Michael O'Leary e poi estesosi a tutti gli operatori del trasporto aereo, è il rallentamento degli investimenti da parte degli aeroporti vincolati da appositi contratti di programma valutati in sede tecnica da Enac e poi, per la fissazione delle tariffe, dall'ennesima Autorità indipendente, quella dei Trasporti. Al netto della lentezza decisionale e delle scarse risorse dei soci pubblici. Il fatto è presto detto. La compagnia che ha un bel giro di rotte in tutta Europa, garantisce collegamenti diretti ai singoli aeroporti. Che prima erano costretti a passare dall'hub di Fiumicino da cui si dipartono i raggi di collegamento con le capitali europee. Niente più percorsi obbligati verso il centro da cui si irradiano le rotte trasversali, cioè quello

che significa il sistema di *"hub and spoke"*. Come i raggi delle ruote di bicicletta che convergono verso il mozzo e da lì si muovono verso la periferia della ruota. Il sistema era proprio delle compagnie di bandiera. Ma appena si presenta un nuovo soggetto che promette di farvi raggiungere Londra, Parigi, Monaco, Dublino o Bruxelles direttamente da Bergamo, da Palermo o da Catania o da Bari, ecco che la preferenza di tutti, amministratori e politici, è immediata. Tanto più che questi viaggi vengono offerti a prezzi adatti ai giovani, bassi all'inizio e poi crescenti ma con moderazione. Gli aeroporti italiani si buttano a pesce in mancanza di alternative. Da noi infatti l'Alitalia non regge mentre in Francia si creano apposite compagnie a basso costo figliate da quella nazionale madre. E così anche in Germania. Il modello prevede che si viaggi senza fronzoli (no frills). E quindi si rinunci ad imbarchi in aree eleganti come quelle che si vedono sulle riviste patinate delle compagnie internazionali piene di soldi come quelle arabe che investono in aeroporti e avioilinee parte dei proventi del petrolio. E come sarebbe previsto nei piani quadriennali approvati dall'Ente di controllo che nel Mezzogiorno pubblico subiscono clamorosi ritardi. Bastano, secondo questa teoria, un capannone e l'imbarco si fa a piedi. Basso costo ma anche qualche disagio che i giovani affrontano entusiasticamente pagando molto poco. In verità, insieme all'Erasmus questo modello contribuisce non poco alla costruzione di una comunità europea dal basso, vissuta con piena libertà dalle persone. Il punto è, naturalmente che, in cambio di questo afflusso di turisti che spendono i loro soldi nelle comunità in cui vengono portati dal cuore dell'Europa, si chiedono contributi. Che nascono dalla considerazione che si è in una sorta di società di fatto. *Cossharing*, condivisione dei passeggeri e quindi dei guadagni. Che per la verità sono più degli esercizi commerciali del territorio. Come fu agli albori a Bergamo con gli irlandesi che andavano a comprare nel grande supermercato a fianco dell'aerostazione prima o dopo la visita rituale alla città di Papa Giovanni. In generale le nuove rotte ottengono un cofinanziamento che giunge fino alla metà di quello che il vettore dovrebbe pagare. E che in effetti paga per le toccate che effettua ma che gli viene restituito in parte proprio perchè senza di lui quel volo e quei passeggeri non ci sarebbero stati. La minore entrata dai ricavi detti *aviation* deve perciò essere compensata con gli incassi non *aviation*. Che sono soprattutto parcheggi e negozi, oltre ai bar e ristoranti. Queste opere vanno fatte con i margini ridotti di guadagno che restano dopo avere espanso la propria rete di comunicazione. E gli aeroporti guidati con logica industriale, in genere a gestione privata o mista o in aree economicamente fiorenti e storicamente capaci di spirito imprenditoriale, vengono realizzati con buona lena. Roma per esempio, gestita adesso dai Benetton ha investito duemila miliardi per grandi gallerie commerciali e parcheggi. Oggi le entrate *non aviation* di Fiumicino coprono la metà esatta di tutto ciò che l'aeroporto incassa. Naturalmente il ritardo negli investimenti colpisce soprattutto gli aeroporti meridionali, in genere pubblici tranne come abbiamo visto Napoli privatizzata da Bassolino già alla fine del secolo scorso. Non ci sono i soldi per gli investimenti dato che la metà delle entrate si devono versare, per condivisione alle low cost per avere una vasta rete di connessioni. Contribuendo anche alla crescita degli utili di queste compagnie che acquistano nuovi aerei più moderni e capienti e aprono nuove rotte. L'Alitalia spacciata dai suoi costi e dalle inefficienze venute alla luce dopo l'aureo periodo dell'eccellenza nel mondo, reclama forme di controllo ma la spinta dei sindaci e dei politici eletti localmente è tanto forte da frustare ogni tentativo di limitazione del fenomeno. Che oggi a vent'anni da un inizio modesto proprio a Bergamo presenta numeri strabilianti e anche una simmetrica arroganza. Del resto l'autore di questo scritto è diventato amico di O'Leary dopo una causa per diffamazione che si chiuse con un versamento da parte dell'Amministratore delegato della compagnia all'Associazione in memoria delle vittime dell'incidente di Linate. Aveva infatti detto che il presidente pro tempore dell'Enac faceva dichiarazioni idiote e che era idiota. Schifani, che è soprattutto attento ai ruoli



istituzionali e al rispetto loro dovuto, si è giustamente risentito per i modi non proprio da gentiluomini dei ragazzi non più ragazzi della arretrata compagnia. La quale in questi venti anni ha stravinto in Italia aumentando le connessioni dietro incentivi. Diminuendo le entrate aeroportuali ma poi facendole crescere con attività che non si sarebbero create, per avere tante belle destinazioni in partenza ed in arrivo che fanno gioire di orgoglio e di vanità i sindaci e che sono, quando lo sono, veramente utili all'espansione dei viaggi per affari o vacanze. Quindi, se si vuole davvero ragionare e non sparare inutili rodomontate sugli aeroporti di cui si sa poco o nulla, o ci si indebita o si cedono in tutto o in parte le azioni per trovare soggetti dotati di capitali o di credito e meglio ancora di entrambi. Naturalmente tende a prevalere la prima scelta nei limiti di rendimenti non brillanti. Che di fatto mettono la gestione in mano alle banche che si riservano anche di dire l'ultima parola su eventuali nuovi soci. Pur di non perdere il controllo secondo il principio effettuale, illustrato da un intelligente dirigente socialista di matrice cattolica purtroppo scomparso, per cui: *la situazione è difficile, forse disastrosa, ma è meglio che la gestiamo noi*. Per dare indirizzi nell'interesse pubblico. Di cui spesso non c'è traccia. Per garantire che non prevalga il profitto. Che infatti non c'è o è modesto. Perché è la comunità che deve disporre dei suoi beni. Anche se la disciplina della gestione privata dei servizi pubblici ha più di cento anni e vanta risultati non disprezzabili nel settore. Si ricorre al credito a condizioni non facili. Che la lentezza nella realizzazione di nuovi spazi sminuisce come peso finanziario, anche se si pagano penali per il mancato utilizzo delle somme disponibili, ma che vede allontanarsi nel tempo la realizzazione delle entrate alternative. Perché i negozi, i bar e i ristoranti non aprono e non rendono. Ecco la situazione di Palermo, più ancora di quella di Catania che si ebbe un nuovo aeroporto dieci anni e più orsono, già troppo piccolo quando fu finalmente aperto con l'intervento di Enac, di una signora Prefetto poi divenuta Ministro dell'Interno e, con discrezione, della Procura della Repubblica. Un aeroporto ben fatto per poco più di cinque milioni di passeggeri, mentre oggi ne fa il doppio. Con evidenti, inevitabili disagi di chi viaggia specialmente nella stagione estiva. Un'emergenza dopo il semi fallimento dell'impresa appaltatrice risolta con successo. Ma da allora pochissime cose nuove. Mentre i passeggeri diventavano milioni, quasi venti milioni in tutta la Sicilia compresi i piccoli aeroporti. Pochi spazi rispetto alla grandissima crescita che il modello dei collegamenti diretti comportava e di fatto comportò proprio per gli aeroporti del Sud come Napoli e Bari e quelli delle Isole. Proprio come nelle città dove si lasciò crescere a ritmi insostenibili il trasporto privato mentre non si costruivano parcheggi e perfino i marciapiedi diventavano tristemente insufficienti per il parcheggio. Da qui congestione, incidenti e disagi. E costi enormi per risarcimenti e rischi compreso quello per fortuna remoto, di interruzioni d'attività. Oggi si prova a recuperare il tempo perduto. Chiudendo finalmente lavori iniziati con ritardo e complicati dalla pandemia come a Palermo dove a ottobre si completa un primo lotto di quelle previsioni che risalgono al 2010. Mentre a Catania, proprio nei giorni della chiusura per incendio, si ottiene finalmente il via libera ambientale per la demolizione della vecchia aerostazione progettata da Morandi e su cui si è lungamente discusso circa l'eventualità di un recupero filologico, optando con molto ritardo alla fine per la demolizione. Per cui non si capisce bene in cosa consista la valutazione di impatto ambientale che ci ha messo più di due anni ad essere varata. Adesso ci vorrà del tempo che speriamo sia breve per ampliare la ricettività messa a dura prova dalla crescita imponente del traffico nei due aeroporti. E aumentare le entrate da negozi e *food* (bar e ristoranti). Palermo già comincia a respirare, dopo essere stata quasi sommersa da una dimensione di traffico che da maggio si è attestato sopra i trentamila passeggeri al giorno per raggiungere, con i voli presi da Catania prima e dopo l'incendio per la cenere vulcanica e poi nelle settimane di carico dovute alla parziale chiusura dell'aeroporto intestato a Verga, quasi quarantamila passeggeri al giorno. Traffico soprattutto



internazionale che altrimenti non avrebbe potuto raggiungere la Sicilia che ha segnato quasi il 40% dell'intero volume sviluppato a Palermo nei mesi estivi. Su Comiso e Trapani nonostante la loro dimensione modesta sono stati dirottati tantissimi voli e le due strutture per fortuna e per merito degli addetti hanno retto. Rischiando ogni giorno l'osso del collo. In un momento in cui gli spazi erano ridotti per il protrarsi dei lavori. Anche a Palermo si deve ancora rifare il tetto, dove potrebbe penetrare l'acqua se piove a dirotto, con l'istallazione dei pannelli fotovoltaici e poi ampliare altre aree della vecchia aerostazione della fine degli anni '60 con il nuovo piano che andrà in approvazione entro la fine dell'anno in corso. E che sarà finanziato in parte con il miglioramento del conto economico ma avrà bisogno di garanzie dei soci. I quali piangono miseria dal momento che le Camere di Commercio siciliane pare non abbiano i soldi per pagare le pensioni ai propri dipendenti e i comuni maggiori sono sostanzialmente ancora a rischio dissesto. Da qui ipotesi di cessione di quote da un minimo del 49% con la gestione, a società specializzate o fondi privati da scegliere con gara pubblica. Come ha fatto la Sea società che gestisce Linate e Malpensa che ha ceduto appunto tale quota con la facoltà di nomina dell'amministratore delegato restando in maggioranza con un presidente solo di indirizzo e controllo. Oppure vendendo di più per realizzare somme necessarie per piani di rigenerazione urbana essenziali visto lo stato deplorabile di strade, fognature e scuole. Anche se nuovi fondi adesso vengono da Europa e risorse miste nazionali e comunitarie. Insomma si tratta di colmare un ritardo quindicennale, realizzando impianti degni di grandi città che debbono uscire dalla misera condizione in cui si sono ridotte e provare a prendere nuova vita. Anche dopo la tragedia di incendi che hanno messo in luce fragilità e inconsistenze nel settore dei trasporti e delle comunicazioni ferroviarie e viarie interne alla Regione. Per gli aeroporti che sono tornati ad un utile significativo ma ancora modesto dopo gli anni della chiusura per pandemia, si tratta di programmare uno sviluppo finanziario che preveda lineari sviluppi dell'utile e del rendimento prima delle tasse, valori da cui dipende anche la valutazione economica. Se alle spalle non ci sono soci in grado di affrontare gli eventuali imprevisti che come abbiano visto non mancano mai, i conti previsionali potrebbero rivelarsi ingannevoli. Per questo occorre dotarsi, mediante gara europea di robusti e seri consiglieri sia legali che soprattutto finanziari. Che diano alla comunità un'idea certa non del valore astratto del bene ma di quello di mercato. Che si scopre solo andandoci sul mercato e non restando sempre in attesa di qualche salvezza esterna mentre si continua con asfittiche gestioni casalinghe. Ammesso che veramente andarci si voglia. Privandosi di posti dove far sedere accolti e fedeli da premiare. E questa è sì davvero una scelta politica che compete agli organismi rappresentativi costituiti dalla comunità in libere elezioni, quale che sia la loro qualità bastando la legittimità formale che deriva dal metodo democratico.

#### 16. Inchieste e polemiche politiche.

Ci sono due inchieste aperte sul caso dell'incendio nell'aeroporto di Catania. Quella dell'Enac discendente dalla competenza alla vigilanza sull'intero mondo del trasporto aereo e quella della procura di Catania che ha nominato dei periti esterni. Per consentire i necessari accertamenti che sono di tutta evidenza non ripetibili perché implicano una trasformazione dei luoghi indagati, si sono emessi doverosamente degli avvisi di garanzia. Nei confronti di dirigenti e amministratori della società di gestione. Che non implicano nessun giudizio preventivo di responsabilità come in passato tante volte è successo, abusando di logica e diritto. Alle inchieste soltanto tocca ricostruire i dettagli della vicenda. Da dove e come sia partito il fuoco, la sua iniziale scintilla. Come e quanto rapidamente si sia poi propagato. Se l'intervento di spegnimento sia stato tempestivo e se si sarebbe potuto intervenire più speditamente. Quanti danni effettivi sono stati fatti e perché si è dovuto chiudere al traffico per tre

settimane. Quanto veloci siano stati i procedimenti per la individuazione dell'impresa specializzata che ha eseguito i lavori di ripristino. E così via. Non solo per individuare eventuali responsabilità penali o amministrative. **Ma soprattutto per valutare il funzionamento del piano antincendio e le sue conseguenze operative.** Se del caso per migliorarlo nel tempo solo a seguito di questi accertamenti indispensabili per valutare il comportamento della struttura aziendale e della sua leadership. Invertendo invece l'ordine necessario e quindi con una certa dose di inciviltà e di inconcludenza, si è, dopo qualche giorno assistito ad un profluvio di dichiarazioni di incoraggiamento o di condanna, basate su pettegolezzi carpitati all'interno o su predisposizioni ed inclinazioni di carattere partigiano a favore o contro l'amministratore delegato il quale è un imprenditore del settore alberghiero, scelto dalla Camera di Commercio e rieletto in base fondamentalmente alla sua competenza manageriale non alla sua appartenenza politica. Immemori o forse del tutto ignari dell'ammonimento bimillenario di una famosa *sententia* di Publio Siro. Il quale, contemporaneo di Cicerone e sostenuto da Cesare in un confronto con un famoso drammaturgo da cui risultò vincente, dichiarò con un approccio sempre più valido: *"raramente mi sono pentito di avere taciuto e spesso invece di avere parlato"*. Sono lontani i tempi in cui l'on. Gava, un capogruppo non in fama di intellettuale e tuttavia non illetterato come sembra sia poi divenuto più frequente, regalava ai suoi membri del gruppo di maggioranza per Natale il bel libro settecentesco dell'Abate Dinouart, *Sull'arte di tacere* edito da Sellerio. Come suggerimento gentile e fermo monito perché riflettessero a lungo prima di aprire bocca. E come dice una storia che si racconta a Westminster, dimostrassero apertamente la loro fin qui solo presunta idiozia. Ecco allora che, a parte alcune dichiarazioni equivalenti a meri atti di certificazione della propria esistenza in vita, atti dovuti in epoca di prevalenza della comunicazione, sono emerse delle polemiche interne alla maggioranza. A parte una certa scontata posizione piuttosto immatura della segreteria regionale del Pd che ha subito chiesto le dimissioni mentre era in corso un difficile e faticoso processo di gestione dell'emergenza. E che le male lingue hanno subito attribuito alla vicinanza dell'Ad con un deputato regionale molto forte elettoralmente che aveva lasciato quel partito dopo l'abbandono di Renzi ed è adesso approdato alla Forza Italia di Schifani. Il pettegolezzo sembra avere sostituito l'analisi politica. Che indica in tutta evidenza una tensione tra le forze che costituiscono la maggioranza di governo sia in Regione che nei comuni maggiori dell'Isola. Tensione che si scarica sulle scelte di *governance*, sia nel senso di una difficoltà nel definirle, se si pensa che a Palermo c'è voluto quasi un anno, sia nella contestazione aperta di quelle compiute. Che si ritengono non basate su competenza e professionalità ma prevalentemente se non esclusivamente su appartenenza partitica. E vengono difese ad oltranza da chi le ha proposte. Come nel caso sopra citato dei commissari per la depurazione idrica. E adesso per la gestione dell'aeroporto. Vicenda complicata dalla trasmigrazione piuttosto forte da un partito all'altro della coalizione che potrebbe accentuarsi dopo la morte del fondatore di Forza Italia e lo smottamento della Lega nel Mezzogiorno. Almeno questa è la visione della maggior parte dei commentatori politici che registrano inquietudini e preoccupazioni dovute al difficile momento economico del Paese ed alle prossime elezioni. Già la situazione era difficile dopo i risultati delle politiche che hanno visto il partito della Presidente del Consiglio doppiare la somma dei suoi due alleati ma potrebbe ulteriormente aggravarsi se il voto puntasse a consolidare il vantaggio di un partito sugli alleati secondo una dinamica già prodottasi nel recente passato; cosa che presumibilmente non giova al governo né nazionale né locale. Vedremo. Intanto sarebbe bene che le polemiche si acquietassero e si mettesse mano a due operazioni dispensabili. Come l'avvio più celermente possibile delle infrastrutture in ritardo decennale e la scelta di partner industriali per le gestione aeroportuali isolane. Bisogna però ricordare che esiste da tempo una teoria, nata in ambienti dei ministeri d'ordine secondo cui il dirigente che ricopre certi ruoli

di vertice, in caso di disgrazia è tenuto a lasciare. E' nota come la teoria del fusibile, la parte dell'impianto elettrico che va cambiata in caso di corto circuito. Magari per essere poi ricollocata in altra posizione. Ma per l'appunto questa teoria che viene spesso seguita anche in ambito militare, poco si adatta alle scelte di una società per azioni pubblica, formalmente privatizzata. Nella quale prima di chiedere e dare dimissioni bisogna aspettare i risultati delle inchieste. Che per quanto se ne sa mentre scriviamo non sembrano mettere in luce responsabilità specifiche. Che potrebbero emergere da ulteriori risultanze come le perizie disposte. E' apparso perciò alquanto bizzarra la richiesta avanzata dal sindaco, azionista con poco più del 10%, di dimissioni del consiglio d'amministrazione della società di gestione nella prima riunione dopo l'incidente e le tre settimane di difficoltà. In aperta contestazione della relazione con cui l'amministratore delegato aveva aperto la riunione. E nella quale, pur attendendo gli esiti delle inchieste in corso, si sottolineava la prontezza nell'intervento dei vigili, lo spegnimento immediato o quasi seguito da una vasta intrusione di fumo che aveva richiesto del tempo per la bonifica e la organizzazione dei voli dirottati su Comiso ma anche sugli altri aeroporti siciliani, con palesi ritardi e disagi ma col merito di non avere interrotto del tutto il traffico sullo scalo. Si sottolineava poi come fortunatamente nessuno si fosse fatto male. Curiosamente poi il sindaco, assistito da un avvocato è sembrato subordinare una denuncia in sede penale alle dimissioni richieste. Ora è facile notare che l'inchiesta della Procura è dovuta ed è in corso e che quindi si sarebbe trattato di nuove denunce di fatti che in nessun modo possono essere travolti da eventuali dimissioni. Che non possono sanare fatti accaduti e oggetto di possibile denuncia. Se tali fatti davvero ci sono e sono di gravità tale da comportare il dovere di denunciarne l'esistenza e fornirne i necessari riscontri. Le cose sono a questo punto. La stragrande maggioranza del consiglio ha respinto la richiesta di dimissioni pur concordando sulla necessità di approfondire i fatti e di proporre eventualmente rimedi e verifiche ulteriori specie in ordine alla accelerazione delle nuove infrastrutture necessarie a fronteggiare un traffico davvero imponente. Ma poiché la stragrande maggioranza è in questo momento incarnata da commissari regionali nominati dall'attuale governo e la più parte graditi al suo Presidente mentre il sindaco eletto con suffragio diretto è a capo di una coalizione di centro destra ma esponente del partito di Fratelli d'Italia, è apparso abbastanza evidente che il contrasto più che gli aspetti tecnici e di ricerca della verità riguarda le forze politiche della stessa maggioranza. Non è sembrata mossa particolarmente astuta quella del Pd di sostenere il sindaco in una richiesta di dimissioni che era stata già avanzata avventatamente nel pieno dell'emergenza. In sostanza tutto è finito per il momento in politica. Ma già si prova a ricucire saggiamente da parte del Presidente della Regione che conosce le logiche della politica e sa che la tensione non aiuta l'azione già molto difficile del governo. Sarebbe essenziale, sia per la maggioranza che per l'opposizione, riprendere il dibattito sui grandi temi che gli incendi, anche quello pur modesto dell'aeroporto hanno portato in luce. Predisporre piani di prevenzione forti e costanti, investire le risorse nazionali ed europee sull'assetto territoriale, salvaguardare le coste e le aree interne, rimboschire, sorvegliare le zone incolte, rafforzare controlli e sanzioni e personale adeguato e severo. Ce n'è abbastanza da far tremare le vene. Senza bisogno di estenuarsi nella sterile ricerca di un consenso che appare e scompare secondo flussi comunicativi davvero misteriosi. Che però pongono in evidenza una stanchezza e una sofferenza che mette in discussione lo spirito democratico. A questo dovrebbero servire i partiti, a rinsaldare la Costituzione, a contrastare il degrado fisico e morale, a dare coraggio agli imprenditori perchè investano e innovino. Purtroppo come ha sottolineato ancora una volta recentemente Sabino Cassese, i partiti, quello che ne è rimasto dopo la grande dissoluzione e la fine delle illusorie pretese di essere i pastori della vita civile, sembrano ripiegati sulle nomine. Sulla spartizione delle spoglie, della cosa pubblica ridotta a bottino da dividere in base a calcoli

continuamente rivedibili. Una regressione all'origine medievale dello stesso diritto che sembra abbia proprio significato la parte di bottino spettante a ciascuno. Per poi divenire sinonimo di regola. E tra le regole la competenza e la dedizione al valore pubblico piuttosto che l'uso improprio per fini privati compreso quello della ricerca e consolidamento del consenso pur indispensabile. Sappiamo da Lindblom che il sistema democratico reclama la distribuzione dei vantaggi, la presenza di incentivi materiali per la politica. Ma è dalla qualità di tali incentivi che dipende il rendimento dell'azione pubblica, la sua efficienza ed efficacia."Questa politica declinata al quotidiano nasconde un vuoto di proposte che consistano in programmi e prospettino futuri possibili. Di tale debolezza sono prova l'affannosa ricerca di risorse finanziarie, la perenne tensione con l'Unione Europea per ottenere il consenso ad aumentare il debito pubblico, il carattere spartitorio della politica" Speriamo che la miseria e la criminale follia distruttiva emersa quest'estate nel mezzo di una felice crescita della voglia internazionale e nazionale di Sicilia, aiutino governo ed opposizione a ritrovare una via costituzionale di dialogo e confronto duro ma sulle cose da fare e non solo sui nomi di chi dovrebbe farle. E spesso non ha né i titoli né le virtù necessarie. Altrimenti anche noi dovremmo chiederci con Cassese se viene meno la capacità di mettere al centro della discussione pubblica la individuazione di cause e l'adozione di correzioni, se è questa la politica? (S. Cassese, *Ma è questa la politica?*, "Corriere della Sera" 27 agosto 2023).