

LE GRANDI OPERE

L'ex pm insiste sui megaprogetti

Ancora polemica coi Verdi

Ascoltato al Senato, Di Pietro commenta l'accordo sulla variante di Valico. A suo giudizio il governo approverà l'opera nel suo complesso, decidendo però di realizzarla per lotti. Subito quello del tratto centrale. Il ministro non rinuncia alle grandi opere infrastrutturali. Polemico con i Verdi sui valori dell'ambientalismo. Notizie sul ponte sullo stretto, sulle autostrade Salerno-Reggio Calabria e Palermo-Messina.

NEDO CANETTI

ROMA. Antonio Di Pietro non rinuncia alla sua linea a favore delle grandi opere infrastrutturali che considera "assolutamente necessarie" e che intende rilanciare. Ascoltato alla commissione Lavori Pubblici del Senato sulle linee del suo dicastero, l'ex magistrato di Mani pulite, non si è sottratto al confronto con i Verdi che, nei giorni scorsi avevano criticato le sue scelte. "Non sta scritto da nessuna parte che il rispetto dell'ambiente debba essere considerato appannaggio di un solo ministero". "Con tutto il rispetto -ha ancora aggiunto- quando gli amici Verdi dicono che bisogna rispettare l'ambiente, fanno un'affermazione pleonastica: il rispetto dell'ambiente coinvolge tutti e tutti abbiamo il dovere di rispettare l'ambiente; anch'io la ritengo una questione essenziale e rivendico il diritto a difenderlo, perché si tratta di un valore comune". Di Pietro considera le grandi opere infrastrutturali il presupposto di un rilancio della nostra economia. "Se il Sud non viene collegato al Nord e se tutta l'Italia non è collegata all'Europa, allora è inutile ripetere che dobbiamo intensificare i collegamenti con l'Europa, al massimo possiamo collegarci con un fax". "Si tratta -conclina- di trovare le soluzioni migliori, nel rispetto dell'ambiente, ma sapete bene che "con le chiatte non si va da nessuna parte, anche se non sporchiamo nulla".

La sua strategia? Strade a scorrimento veloce al Nord e al Sud, privilegiando nel Mezzogiorno i capitali pubblici mentre al Nord si tratta di dare regole e libertà di mercato. A questo proposito ha esemplificato proprio con la variante di Valico, per la quale è prevista la possibilità di un autofinanziamento attraverso le tariffe. Naturalmente la variante appenninica ha occupato larga parte dell'audizione e dei botte e risposta con i numerosi giornalisti che stazionavano davanti alla commissione. Non si è sottratto alla polemica. Alle domande che cosa pensasse della

cosiddetta "variantina" frutto dell'accordo raggiunto in sede di governo, Di Pietro ha seccamente risposto: "Domani il governo deve decidere se il segmento che verrà realizzato fa parte di un tutt'uno che sarà completato in futuro o se è solo un palliativo". Secondo quanto ha inteso lui, il governo intende realizzare l'intero percorso autostradale Firenze-Bologna "esattamente quello che avevamo proposto", salvo poi realizzarlo "lotto per lotto, come tutte le cose" che, per Di Pietro, però, non vuol dire scegliere la famosa "soluzione spezzatina". Il primo di questi lotti dovrebbe essere quello centrale ("è d'accordo anche il ministro dell'Ambiente") che oggi crea più problemi di viabilità e per il quale già esiste una valutazione di impatto ambientale. "Se avremo dei soldi -ha precisato- li impegneremo lì". Però vuole sapere dal Consiglio dei ministri se il progetto verrà completato, in seguito, nella sua interezza o se è solo un pezzettino di un qualcosa che non verrà completato. "Io, a differenza dei Verdi -ha chiosato- non faccio strilli: se mi dicono che non va bene, io lo tolgo; quello che non si può fare è affidarsi a pezzi e pezzettini e non decidere". Una battuta polemica e poi però anche alcune affermazioni concilianti. "Negli incontri che stiamo avendo, comunque, con il ministro Ronchi, vedete che faccio nomi e cognomi. Stiamo discutendo serenamente per trovare una soluzione che salvaguardi l'ambiente e risolva il problema del collegamento tra Firenze e Bologna".

Non rinuncia però ad illustrare il "suo" progetto su tutti i 122 chilometri da Bologna casalecchio e Incisa Valdarno per un investimento di 5.176 miliardi e altri interventi sulla viabilità ordinaria per 300 miliardi. Queste le opere. Il titolare dei Lavori pubblici ha pure fornito alcune spiegazioni sulla vicenda del ponte sullo stretto di Messina. "Non ho mai detto -ha precisato- che dobbiamo o non dobbiamo farlo: l'importante è veri-

ficare se tecnicamente si può realizzare". "Io ho riunito -ha detto- tutte le parti interessate e siamo arrivati alla conclusione che occorre completare il progetto di fattibilità". Per la realizzazione del progetto sono già stati spesi 125 miliardi, ma ne servono altri 30 per completarli, somma per la quale si sono impegnati i soci. Oggi Di Pietro chiederà al governo, nel Consiglio dei ministri, una dichiarazione di interesse per il progetto ("non deve essere escluso a priori"), per legittimare i soci.

Il ministro ha anche dichiarato di essere d'accordo sulla realizzazione dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria "ma -ha detto- ci vogliono i progetti". "L'Unione europea -ha spiegato- non ci dà i 7000 miliardi senza precise proposte; ci sono già progetti esecutivi per 1.542 miliardi". E' stato chiesto all'Anas di costituire un gruppo di lavoro per la progettazione. Lo stesso discorso vale per la Messina-Palermo, per la quale non c'è un accordo locale per i lavori di un tratto di ben 182 chilometri.

Sulle opere incompiute. "Ho chiesto un monitoraggio; abbiamo già scoperto che ci sono una ventina di ospedali incompleti e progetti finanziati e mai completati: l'unica soluzione sarà la revoca dei fondi".

«Decido io dove devo andare» Show alla Camera contro An

ROMA. «Benedettiddio, decido io dove devo andare». Antonio Di Pietro è il protagonista, nel primo pomeriggio di ieri alla Camera, di un clamoroso show contro la destra che vuol mettere il dito nella piaga dei rapporti tra l'ex pm di Mani pulite e gli ambientalisti. Il pretesto è che a rappresentare il governo nel corso della discussione di un decreto per la salvaguardia di Venezia non c'è il ministro dei Lavori pubblici ma il suo sottosegretario, il verde Gianni Mattioli. I missini in particolare reclamano la presenza di Di Pietro. Lui piomba alla Camera -occhiali scuri, giacca e cravatta, blue jeans e timberland fassulle- e si presenta in aula: «Sono qui, ma ho fretta, devo andare in Senato», dice con tono infastidito dal fatto che un funzionario lo ha pregato di alzarsi in piedi per parlare all'assemblea. Poi esce dall'aula ancor più irritato. Ma è costretto a tornarci se non per i fischi degli ultras di An certo da un fermo invito dal presidente di turno, Clemente Mastella.

E allora via con l'intermezza. Una mano in tasca (c'è il precedente di un paio d'anni fa del presidente del Senato, Carlo Scognamiglio), l'indice destro puntato verso i banchi forzisti e di An, Tonino Di Pietro sbotta: «Fatemci capire: il problema è se Mattioli rappresenta il ministro? È questo il concetto?». «Sì...», rumoreggiano gli Storace, i Selva e molti altri. La risposta arriva di getto, ad altissima voce: «Visto che non possiamo farci in quattro, se siamo

chiamati in due posti alla stessa ora dobbiamo decidere...La matematica non è un'opinione. Io debbo andare dall'altra parte del parlamento (cioè in Senato, ndr) dove devo illustrare il piano globale delle infrastrutture che è più importante, e visto che ci sono i sottosegretari, il fatto stesso che Mattioli stava qui mi sembrava ottimo e abbondante. Quindi lui resta qua e io vado là».

Proteste, urla, provocazioni dai settori di An. Tonino deve alzare ancora di più la voce: «Benedettiddio, decido io dove debba andare». Quell'io scandito risuona nell'emiciclo provocando i «buuu...» di una parte dell'assemblea ma anche qualche mormorio tra i deputati della maggioranza. Gustavo Selva cerca di intervenire per alimentare la tensione. «Abbi pazienza lei: è nella mia responsabilità...vorrei vedere che fossero altri a dire chi dove e chi quando», replica Tonino ripetendo quel «decido io» che ha il potere di eccitare ancor più gli animi. Ma prima che accada il peggio, Di Pietro tronca la discussione: «Se ci saranno punti di vista diversi con il mio sottosegretario, sarò io che verrò qui. Punto». Dice punto, Di Pietro, e raccoglie le carte esce dall'aula furibondo per correre «dall'altra parte». Storace si lamenta, protesta ancora e aizza i suoi. Mastella lo stoppa con una battuta: «Lei aveva chiesto la presenza del ministro Di Pietro, non la presenza continuativa...».

G.F.P.



Il ministro dei Lavori Pubblici Antonio Di Pietro. Sotto a destra Pierferdinando Casini, in basso Gianni Mattioli

IN PRIMO PIANO

E i ribaltonisti sperano in Tonino

PASQUALE CASCELLA

■ Variante autostradale o variante politica? Se il nostro fosse un sistema bipolare compiuto, la domanda non avrebbe neppure ragione di essere posta. Ma l'interrogativo circola e viene supportato da polemiche, manovre e strumentalizzazioni. E persino quel che sarebbe normale in una democrazia pur competitiva, vale a dire che una o più forze politiche di opposizione possano votare a favore di un provvedimento della maggioranza, come hanno annunciato di essere pronti a fare Ccd e Cdu, in questo clima finisce per assumere significati dubbi, se non equivoci.

È immaginabile che la lunga teoria di discussioni e polemiche sulla variante dell'Autosole potesse automaticamente essere risolta dall'approdo a palazzo Chigi del governo dell'Ulivo? Questo, sì, che sarebbe stato anormale. Una maggioranza politica che voglia governare e non solo tirare a campare deve essere disposta a pagare anche il prezzo salato delle «turbolenze» nel suo stesso seno. Semmai, c'è da chiedersi se i modi e i termini della contesa scoppiata l'altro giorno, tra i ministri «competenti» e le forze politiche «interessate», siano quelli più consoni a cercare le soluzioni idonee, nello spirito di coalizione che il 21 aprile è stato legittimato dagli elettori. I Verdi hanno minacciato l'abbandono della maggioranza; il ministro dell'Ambiente, Edo Ronchi, non ha esitato a dichiararsi pronto ad obbedire all'eventuale ordine di dimissioni; e il ministro tecnico dei Lavori pubblici, Antonio Di Pietro, ha

ben più indietro, a quella logica consociativa che forse sta tentando anche settori del Polo vicini allo stesso Vittorio Feltri, a giudicare dagli ultimatum accompagnati da invocazioni trattativistiche serviti a tavola a casa del Cavaliere. Non a caso Buttiglione dà per «tramontata» la leadership di chi pure continua a ospitarlo.

E se non è più Silvio Berlusconi il leader chi può esserlo? Fini si è candidato con la conversione al centro di Alleanza nazionale, ma sui tempi lunghi. Serve qualcun altro, per la bisogna. E i desideri, va da sé, si appuntano su Di Pietro, più che sul maldigerito «rospo» Dini. A maggior ragione, sulla immagine del «realizzatore» che l'ex magistrato ha tenuto a preservare in queste ore. Piace all'apostolo di Buttiglione, Gianfranco Rotondi: «Mi ricorda Fiorentino Sullo di cui la gente delle mie parti diceva: "Andrà a destra o a sinistra, quel che conta è che fa la strada". Noi ministri di offrire non ne abbiamo, né possiamo offrirgli un progetto di inciuco. Ma se lui per pri-



mo si dovesse rendere conto che per "realizzare" non basta il titolo di ministro assegnatogli da Prodi...».

Si spiega così il paradosso di ieri al centro del Polo. Pierferdinando Casini, Carlo Giannardi e Guido Folloni, del Ccd, sono andati da Prodi, «come parlamentari dell'Emilia Romagna che da dieci anni sostengono la variante», ad annunciare di essere disponibili anche a sostenere il provvedimento in Parlamento qualora il presidente del Consiglio incontrasse difficoltà con la sua maggioranza. «Senza mettere in discussione gli attuali equilibri politici», hanno giurato i tre. Incontrando, però, l'ironia e l'ostilità di Buttiglione che non vuole si faccia, tantomeno con sostegni esterni a titolo gratuito: «C'è di che divertirsi...». A dir il vero, a Di Pietro non è sembrato divertirsi con questi giochetti, a giudicare da come ha reagito ieri in aula quando la destra ha preteso la sua presenza in aula al posto del sottosegretario Gianni Mattioli. Ha sicuramente ecceduto, sul piano istituzionale, con quel «decido io dove devo andare». E chissà che a quelle parole non desse un altro significato, più politico, vista la sua avversione a essere «tirato per la giacchetta».

No, non c'è proprio niente di cui divertirsi. C'è, piuttosto, da prendere sul serio il lavoro per rendere compiuta l'alternanza. C'è da governare - e la Bicamerale consente di farlo in piena autonomia - anche una transizione, al termine della quale gli schieramenti saranno altro. Ma il centrosinistra può provare ad esserci già.

Gli ambientalisti non ci stanno

Legambiente all'attacco «È un Prandini ma senza tangenti»

ROMA. «Ho paura che siamo di fronte a un Prandini senza tangenti». Giudizio durissimo quello che Ermete Realacci, presidente di Legambiente - l'associazione che insieme al Wwf ha presentato ieri un dossier sulla variante di Valico e sulle altre opere stradali proposte dal ministro dei Lavori pubblici, principalmente in Lombardia e in Veneto -, dà di Di Pietro. Le associazioni ambientaliste rilanciano le ragioni del loro no al raddoppio della Firenze-Bologna e a gran parte del pacchetto di opere infrastrutturali proposte da Di Pietro chiedendo «con forza» al governo la convocazione di una «conferenza nazionale dei trasporti per una mobilità sostenibile» che altriminti - avverte il segretario generale del Wwf, Gianfranco Bologna - «saremo noi a convocare» perché «tra i passaggi obbligati per portare il paese sulla via della sostenibilità c'è senz'altro

quello di passare da un sistema di trasporto su gomma a quello su rotaia». Realacci contesta le affermazioni dei fautori della variante di Valico: «Con gli stessi soldi del raddoppio - osserva - si possono creare 300.000 posti di lavoro nella manutenzione urbana». Non è vero - afferma - che l'attuale tracciato sia più pericoloso di qualsiasi altra autostrada. E se l'opera dovesse autofinanziarsi con i pedaggi, «per 25 anni nel tratto interessato un'auto di media cilindrata dovrebbe pagare almeno 100.000 lire in più rispetto a ora». Nel dossier, curato dalla responsabile trasporti del Wwf, Anna Donati, vengono passate al setaccio tutte le opere proposte da Di Pietro, e quasi tutte vengono bocciate, a eccezione dell'ammodernamento della Salerno-Reggio Calabria e del potenziamento della Palermo-Messina e della Torino-Savona.

L'INTERVISTA

«Dai Verdi nessuna ripicca, ma impegno per il futuro del paese»

Mattioli: «Soluzione ragionevole»

PIETRO STRAMBA-BADIALE

ROMA. «Una soluzione veramente ragionevole, non ci sono né vincitori né vinti». Appare diplomatico ma anche convinto Gianni Mattioli, autorevole dirigente storico dei Verdi ma anche, ora, sottosegretario di Antonio Di Pietro ai Lavori pubblici. Il dubbio resta però legittimo: tra Bologna e Firenze si farà la «variantina» di 17 chilometri più la messa in sicurezza come dice il ministro dell'Ambiente, Edo Ronchi, o dopo il primo tratto si andrà avanti fino a completare il progetto originario, come lascia capire Di Pietro? «Sta tutto in alcune parole. Di Pietro - è la tesi di Mattioli - anche nei suoi ultimissimi comunicati parla, come del resto Prodi, di avvio e poi dice "dopo-diché". E qui per Di Pietro c'è una successione in cui si parte da quel primo fatto su cui c'è il pieno accordo di tutti. Quello che succederà nel futuro è che sarà completato questo primo intervento, si vedrà quali sono stati gli effetti della variante Aurelia,

della E45, del corridoio tirrenico, della velocizzazione ferroviaria e si vedrà se è necessario oppure no andare avanti».

Non è stato uno scontro un po' sproporzionato, visto il risultato?

Se guardiamo al futuro di questo paese registriamo una sconfitta, nel senso che questo scontro è stato rappresentato, è stato vissuto dall'opinione pubblica come l'iniziativa di quattro verdi politici che pensano ai fiorellini e agli animalotti bloccano il ministro Di Pietro, che vuol dire sviluppo e sicurezza. Questa è la critica che con forza e con amarezza devo fare al sistema dell'informazione, alla sua superficialità: non si è riusciti a far capire che lo scontro è tutt'altro. Da una parte ci sono le società industriali avanzate, in cui io vorrei che stesse anche il mio paese, che non ragionano più in termini di metri cubi di cemento, ma con un'ottica di sistema in cui la priorità viene al trasporto ferroviario, al ca-

botaggio costiero, e per quello che riguarda il sistema stradale per l'Italia significa corridoi tirrenico e adriatico, potenziamento dell'E45. Dieci anni fa siamo passati per pazzi perché abbiamo impedito il programma nucleare. Oggi non c'è alcun paese Ocse che abbia in atto un nuovo ordinativo nucleare. Il nucleare è in crisi in tutto il mondo. I Verdi hanno fatto risparmiare a questo paese 60.000 miliardi, cioè quanto oggi l'ente elettrico francese EDF ha come debito. Questi discorsi, che altrove sono delle borghesie illuminate, in Italia li devono fare i Verdi, per di più accusati di essere quelli che si oppongono alla modernità.

I Verdi in questo non hanno proprio alcuna responsabilità?

Direi proprio di no, perché il ministro dell'Ambiente ha posto la questione proponendo la cosa più ragionevole: facciamo una conferenza nazionale sui trasporti in modo da vedere quali sono i veri flussi del traffico e le proiezioni sul futuro. E gli è stato risposto: no, bisogna dire ai camionisti

che cosa si fa, bisogna dirlo a quelli che fanno le code, bisogna inventarsi la strozzatura d'Italia. Di fronte a tutte queste banalità i Verdi non possono far altro che rispondere che questa non è una ripicca, qui è il futuro di questo paese. Su questo allora teneremo di far contare il nostro peso politico. A differenza di altre forze politiche che la fibrillazione la fanno su schermaglie di potere, i Verdi l'hanno fatta su una grande questione di modernizzazione. Da una parte c'è la modernità, dall'altra ci sono il provincialismo, l'Italia vecchia, arretrata, che non parla l'inglese, che non sta nelle università.

Però siete arrivati a minacciare di uscire dalla maggioranza.

Si tratta di capire se questo era solo un capriccio per contare. L'anno scorso, all'epoca della costruzione dell'Ulivo io ho denunciato quante fibrillazioni dei Verdi erano sbagliate, sbagliate, sbagliate. Questa volta no, è una grande questione su cui una forza politica come i Verdi misurava la sua credibilità. E se noi cediamo



di fronte proprio agli elementi caratterizzanti di questa forza politica, ma allora che necessità c'è di noi? Allora siamo gente che sta qui solo per avere un cadreghino. Devo dire che Massimo D'Alema l'ha capito fin dal congresso di Legambiente dell'anno scorso e l'ha ripetuto nel corso della campagna elettorale. Poi, richiamato da tutta l'ala vecchia del Pds, quella che usa gli stessi termini con cui sosteneva il nucleare, è stato costretto a essere prudente, ma che questo fosse lo scontro lui l'ha capito come l'ha capito Cofferati. Non siamo quattro isolati, anche nello schieramento dell'Ulivo abbiamo per alleati forse il meglio della coalizione.

+

+