

L'Unità

◆ Un progetto di legge presentato alla Camera dai Democratici di sinistra in alternativa a quello del Polo

◆ Dimezzati i tempi processuali dei ricorsi davanti al Tar. Non più lavori bloccati all'infinito

«Per i lavori pubblici niente più sospensioni» Mussi: tempi certi per le grandi infrastrutture

ROMA. Opere pubbliche sospese per anni in attesa del giudizio di merito di un Tar? Mentre in aula cominciava l'esame della proposta Polo-Lega in materia di realizzazione di infrastrutture e insediamenti industriali, i Ds rilanciarono presentando alla Camera una loro proposta alternativa. Proposta che, probabilmente, varrà da base di una più realistica discussione una volta che il progetto Berlusconi fosse, secondo le previsioni, bocciato soprattutto per la previsione del più disinvolto uso delle deroghe: uso «inquietante», lo ha definito ieri in aula il sottosegretario ai Lavori pubblici Antonio Bargone. Il punto-chiave della proposta della Quercia sta proprio nel dimezzamento dei tempi processuali davanti ai Tar e soprattutto nella esclusione, per questo tipo di contenzioso, della formula della sospensione. «Non intendiamo ledere le prerogative dei cittadini e degli enti locali, come invece fa la proposta dell'opposizione, un testo di intrattenimento pre-elettorale», ha detto Fabio Mussi, presidente dei deputati Ds e co-firmatario del progetto insieme ad Alfredo Zagatti. «Piuttosto, vogliamo rafforzare le possibilità di affermazione del 'sì' del 'no' e ridurre così l'immensa area grigia del 'forse' in cui galleggiano per anni progetti considerati importanti». In altre parole: decidere in modo corretto ciò che va realizzato e, insieme, ga-

rantire che ciò che si decide si realizzi effettivamente nei tempi previsti, superando quegli elementi, procedurali e non, che rallentano o vanificano la decisione politica. E sul ruolo devastante dei Tar (ed in particolare della distanza oggi frapposta tra sospensiva e decisione sui ricorsi) anche il presidente del Consiglio Giuliano Amato ha usato di recente parole di fuoco. In definitiva, ad un progetto che, ispirandosi alla pratica disinvoltata delle deroghe, lede prerogative essenziali dei singoli e delle collettività, dell'ambiente e del territorio, i Ds contrappongono un disegno organico che punta a fare uscire la realizzazione delle infrastrutture dal labirinto di norme contraddittorie e di zavorre giudiziarie rendendo più chiari, certi ed effettivi i meccanismi della decisione. Quali realistiche possibilità ci sono che in questo scorcio di legislatura il progetto Ds possa diventare legge? Mussi: «C'è stata di recente una forte accelerazione del processo legislativo (esercizio professionale, riforma dell'assistenza, ecc.). Nei dieci mesi che rimangono si possono fare ancora molte cose utili, tra cui questa, essenziale per la realizzazione in tempi certi di grandi infrastrutture. Altrimenti, rimarrà come contributo programmatico della coalizione per la prossima legislatura».

L'INTERVISTA

Alfredo Zagatti (Ds): «Il progetto Bossi-Berlusconi? Nega diritti fondamentali di cittadini ed enti locali»

ANDREA FRANZO

ROMA. In che cosa consiste la differenza tra il progetto Berlusconi-Bossi e quello dei Ds? chiedo ad Alfredo Zagatti che è insieme relatore sul progetto del Cavaliere e proponente del progetto alternativo. «La proposta Berlusconi-Bossi nega diritti fondamentali dei cittadini e degli enti locali in quanto prevede che per la grande opere pubbliche e i grandi impianti industriali non abbiano nessuna voce né i comuni né le amministrazioni che devono tutelare ambiente, salute, territorio, beni culturali. Noi, al contrario, interveniamo su cinque punti precisi che vanno affrontati per una celere attuazione delle opere senza ledere i diritti delle comunità». Vogliamo elencarli, questi punti? «Il più forte riguarda un nervo scoperto del sistema: la gestione del contenzioso aperto davanti ai Tar (mediante per il 30% delle grandi opere) e che ritarda molte realizzazioni. Noi proponiamo una misura radicale: il dimezzamento dei tempi processuali e, soprattutto, la esclusione - per questo tipo di

contenzioso - delle devastanti misure di sospensiva in attesa del giudizio di merito». Egli altri punti-chiave? «Un piano triennale per la difesa del suolo e le infrastrutture statali che nelle sue linee essenziali sia approvato con il Dpef in modo che vi sia un riscontro delle risorse pubbliche e necessarie nella legge finanziaria. Poi, il superamento della normativa che impone l'approvazione di leggi specifiche per la realizzazione di nuovi tratti autostradali: può decidere il governo purché l'opera sia compresa nel piano triennale della viabilità. E, ancora, una riforma della Conferenza dei servizi e della procedura di valutazione di impatto ambientale che, sulla legge che si sta perseguendo su altri provvedimenti all'esame del Parlamento, consenta di rendere certi i tempi della decisione, di valutare i progetti sin dai loro preliminari, che preveda il contributo di tutti gli interessi coinvolti senza però assegnare ad alcuno un potere di veto sulla realizzazione delle opere». Il quinto punto, infine? «Infine prevediamo rilevanti novità in materia di finanziamento di opere pubbliche con capitali privati. Sinora la legge prevede questa forma di finanziamento essenzialmente

per opere produttrici di reddito, attraverso pedaggi o tariffe. Vogliamo consentire alle amministrazioni di sperimentare il finanziamento privato anche di opere che non producono questo reddito. Lo si può fare costruendo pacchetti di proposte che comprendano, insieme a questo tipo di opere, anche opere a tariffa o la cessione di immobili o diritti reali su questi, o concedendo autorizzazioni per l'esercizio di attività imprenditoriali, o consentendo mutamenti nella destinazione d'uso delle aree private. Naturalmente tutto questo prevedendo le procedure di evidenza pubblica». Ma intanto alla Camera è «incardinata» la proposta Berlusconi, non la vostra. E allora? «Noi avevamo proposto al Polo la via di un confronto. Non ci siamo opposti alla procedura d'urgenza, ma avevamo chiesto il tempo necessario all'assegnazione (e quindi all'abbinamento) della nostra e di altre proposte analoghe. Hanno detto no. D'altra parte è un diritto dell'opposizione chiedere che una propria proposta sia votata. Votemo contro, e allora sarà il momento della nostra e, speriamo, un rapido e incisivo confronto con l'partner della maggioranza».



Ansa

Autostrada Salerno-Reggio Nesi incontra Mancini

ROMA. Giacomo Mancini, sindaco della città di Cosenza, ringrazia il ministro dei Lavori Pubblici Nerio Nesi. In una dichiarazione, rilasciata dopo l'incontro, Mancini intende ringraziare il responsabile del dicastero dei Lavori Pubblici «in modo particolare e caloroso». Per Mancini «Nesi è stato molto gentile a venire a Cosenza durante il suo viaggio sui cantieri della Salerno-Reggio Calabria. Oltremodo cortese - prosegue - è stato il ministro ad invitarmi a colazione in prefettura insieme alla delegazione che lo accompagnava e avermi chiesto qualche notizia sull'autostrada». Nella dichiarazione l'ex segretario nazionale del Psi riferisce che «tra i ministri che ho incontrato durante la mia attività politica e di cui ho memoria, Nerio Nesi è stato il primo che è venuto a rendersi conto personalmente della situazione in cui versa la Salerno-Reggio Calabria». Mancini nel manifestare il suo compiacimento per averlo incontrato dichiara che nelle due ore trascorse insieme «in un clima di grande cordialità» sono stati passati in rassegna i problemi del Sud e quelli del Paese, ricordando anche diversi episodi vissuti insieme e in cui ha passato il tempo. Nel suo viaggio al Sud Nesi ha incontrato a Scordia (Catania) l'imprenditore agricolo Mario Caniglia, 53 anni, che ha denunciato il racket delle estorsioni e ha fatto arrestare i mafiosi che lo taglieggiavano. «Lo Stato è con lei, le porto la solidarietà degli italiani», ha detto Nesi a Caniglia e ha aggiunto che la sua visita è stata «un gesto simbolico ma dovuto, fatto con il consenso di partecipazione».

AZIONI

Table with columns: Nome Titolo, Prezzo, Var. Rif., Min. Anno, Max. Anno, Prezzo Uff. in lire. Includes entries for A MARCIA, A.S. ROMA, ACEA, etc.

Table with columns: Nome Titolo, Prezzo, Var. Rif., Min. Anno, Max. Anno, Prezzo Uff. in lire. Includes entries for BRIOSCHI, BRIOSCHI W, BUFFETTI, etc.

Table with columns: Nome Titolo, Prezzo, Var. Rif., Min. Anno, Max. Anno, Prezzo Uff. in lire. Includes entries for FERRETTI, GANOFAL, FIAT, etc.

Table with columns: Nome Titolo, Prezzo, Var. Rif., Min. Anno, Max. Anno, Prezzo Uff. in lire. Includes entries for ITALMOB, JOLLY HOTELS, LA DORIA, etc.

Table with columns: Nome Titolo, Prezzo, Var. Rif., Min. Anno, Max. Anno, Prezzo Uff. in lire. Includes entries for PARMALAT, PARMALAT WPR, PERLER, etc.

Table with columns: Nome Titolo, Prezzo, Var. Rif., Min. Anno, Max. Anno, Prezzo Uff. in lire. Includes entries for SNAI, SNAI R, SNAI RNC, etc.

