

## Concessioni pubbliche anche per 30 anni E l'impatto ambientale diventa un optional



Il Cipe valuta il piano dei progetti e dà il via libera alle singole opere (per ognuna delle quali sarà fatto un decreto legislativo). L'organismo (guidato da Tremonti) sarà affiancato dalle Regioni che non avranno potere in fase di programmazione. Il ministero delle Infrastrutture si riserva di proporre lavori da fare. La progettazione privilegia la tecnica del project financing per finanziare opere con capitale privato. Inoltre saranno rivisti

tutte le norme di concessione e autorizzazione, per velocizzarle in modo che il progetto preliminare passi in sei mesi. La valutazione di impatto ambientale diventa un optional da inserire dove occorre. Un altro punto rischioso riguarda il "general contractor": l'appalto vinto con gara pubblica sarà affidato ad un unico soggetto, che avrà la concessione anche per 30 anni, può alzare il costo dell'opera e affidare a terzi determinati lavori.

## Parte il «fai da te» per i rifiuti tossici Come si terranno a bada le ecomafie?



ROMA Rifiuti più o meno tossici. Un tema che non può non ricondurre alla vicenda che ha bloccato i lavori della Tav sulla tratta Bologna-Firenze, nonostante le smentite del ministero. Si interrompe la catena di produttori di rifiuti, limitandosi a riconoscere quello iniziale e si elimina l'obbligo di comunicazione annuale rendendo impossibile controllare di quali specie si tratti, lasciando spazio alla gestione dello smaltimento da parte di società

in nero, o, peggio, dell'ecomafia E, come riporta «Il Sole 24ore» di sabato, il comma 18 prevede che: «le terre e rocce da scavo anche di gallerie, non costituiscono rifiuti e sono, perciò, escluse dall'ambito di applicazione del medesimo decreto legislativo anche quando contaminati» durante la perforazione da inquinanti di vario tipo, a meno che «l'intera massa non presenti una concentrazione di inquinanti superiore ai limiti massimi».

## Ristrutturazioni di case e appartamenti: in pericolo centri storici e stabilità dei palazzi



ROMA Se sull'edilizia pubblica le imprese avranno la strada aperta a vari tipi di trucchetti, anche per i privati ci sono meno limiti: basta la denuncia di inizio attività, e non più la richiesta di concessione edilizia, anche per trasformare completamente l'interno di un appartamento, per buttare giù un edificio e ricostruirlo. Si parla infatti di ristrutturazioni edilizie comprensive della demolizione e ricostruzione con lo stesso ingom-

bro volumetrico. E fra le pareti di casa si possono fare «sopralzi, addizioni, ampliamenti e nuove edificazioni» senza specificare al Comune di cosa si tratti, ovvero aumentare il numero di stanze e quindi di presenze là dove prima entrava solo una piccola famiglia, per esempio. Una norma che mette a rischio l'uniformità urbanistica ed estetica dei centri storici, a parte quel che riguarda gli edifici vincolati.

# Grande deregulation per Grandi Opere

Un coro di no alla legge Lunardi: ambiente a rischio, più difficile controllare le infiltrazioni mafiose

ROMA Il ministro delle Infrastrutture Pietro Lunardi ha il piede fisso sull'acceleratore. Vuole avere una terza corsia libera sempre a disposizione, dalle autostrade alle grandi opere. Per andare a 160 all'ora o per far marciare a tempi da record le imprese edilizie, senza che queste restino bloccate da quei fastidiosi vincoli che tutelano l'ambiente, limitano infiltrazione mafiose, fanno luce sulla natura dei rifiuti da smaltire, fanno sì che un centro storico non diventi una Babele del cattivo gusto fai da te. Così, toglie una «zeppa» burocratica qui, una «motivazione futile» là, ecco che imprese e società procedono spedite nella realizzazione del sogno berlusconiano delle Grandi opere. E si dà il via a una vera deregulation. Il governo vuole procedere in fretta «per togliere il freno all'economia italiana». Con la stessa premura il provvedimento della «Legge obiettivo» è passato a Palazzo Madama con un voto di fiducia che ha spazzato via il dibattito parlamentare. Che fretta c'era di votare una «fiducia balnearia»? Se lo chiedono i senatori del centrosinistra che accusano il governo di aver «scippato» il Parlamento.

Gli ambientalisti sono insorti contro la legge obiettivo: Wwf Italia, Italia Nostra, il Fai, il Comitato per la bellezza-Antonio Cederna e le duecento associazioni di Europa Nostra protestano contro una «deregulation» dannosa per l'ambiente e la salute. Critiche severe anche da Legambiente. Preoccupato per gli spazi che apre la semplificazione delle procedure anche Vittorio Borraccetti, della direzione nazionale antimafia: «Meglio tempi più lunghi che l'infiltrazione della mafia», avverte portando l'esempio del dopo terremoto in Campania.

La legge obiettivo (Ddl 373-374) darà il via a una prima trincea di 20 miliardi (dei complessivi 236 miliardi previsti) per una prima fase transitoria che arriva fino al 2003. Fase nella quale si dovrebbero appunto sbloccare grandi opere «strategiche» per altro già avviate dai precedenti governi: dalla variante di valico all'allargamento della Salerno-Reggio Calabria, il passante di Mestre, il progetto dell'Alta Velocità ferroviaria, molte metropolitane urbane; fra le novità ci sono la pedemontana lombarda e quella veneta e il ponte sullo Stretto di Messina. Sotto accusa non sono tanto le opere ma il fatto che il provvedimento rivela tutti i metodi di controllo usati finora. A decidere sui progetti sarà il Cipe, (organismo guidato da Tremonti) affiancato dalle Regioni, che però hanno meno poteri. Le procedure di concessione dovranno marciare a tempi di record e la Valutazione di Impatto Ambientale diventa un optional. Apre la strada a iniziative individuali troppo libere anche il capitolo sulle ristrutturazioni edilizie: si può dare il via ai lavori solo con la denuncia di inizio attività. Si tratta dell'applicazione anticipata del Testo unico per l'Edilizia, (riforma attuata dal governo Amato e già criticata dagli ambientalisti, ma la legge obiettivo la amplia). Così si può buttare giù un palazzo e rifarlo ex novo, purché occupi lo stesso volume. Poveri centri storici... Infine la ciliegina sulla torta: norme che lasciano spazio all'occultamento di rifiuti tossici e alla gestione dello smaltimento da parte dell'ecomafia. Nonostante le smentite del ministero delle Infrastrutture, questa legge sembra fatta ad hoc per la Tav Firenze-Bologna, tratta realizzata anche con la consulenza della Rocksoil, società an-

cora di proprietà del ministro Lunardi.

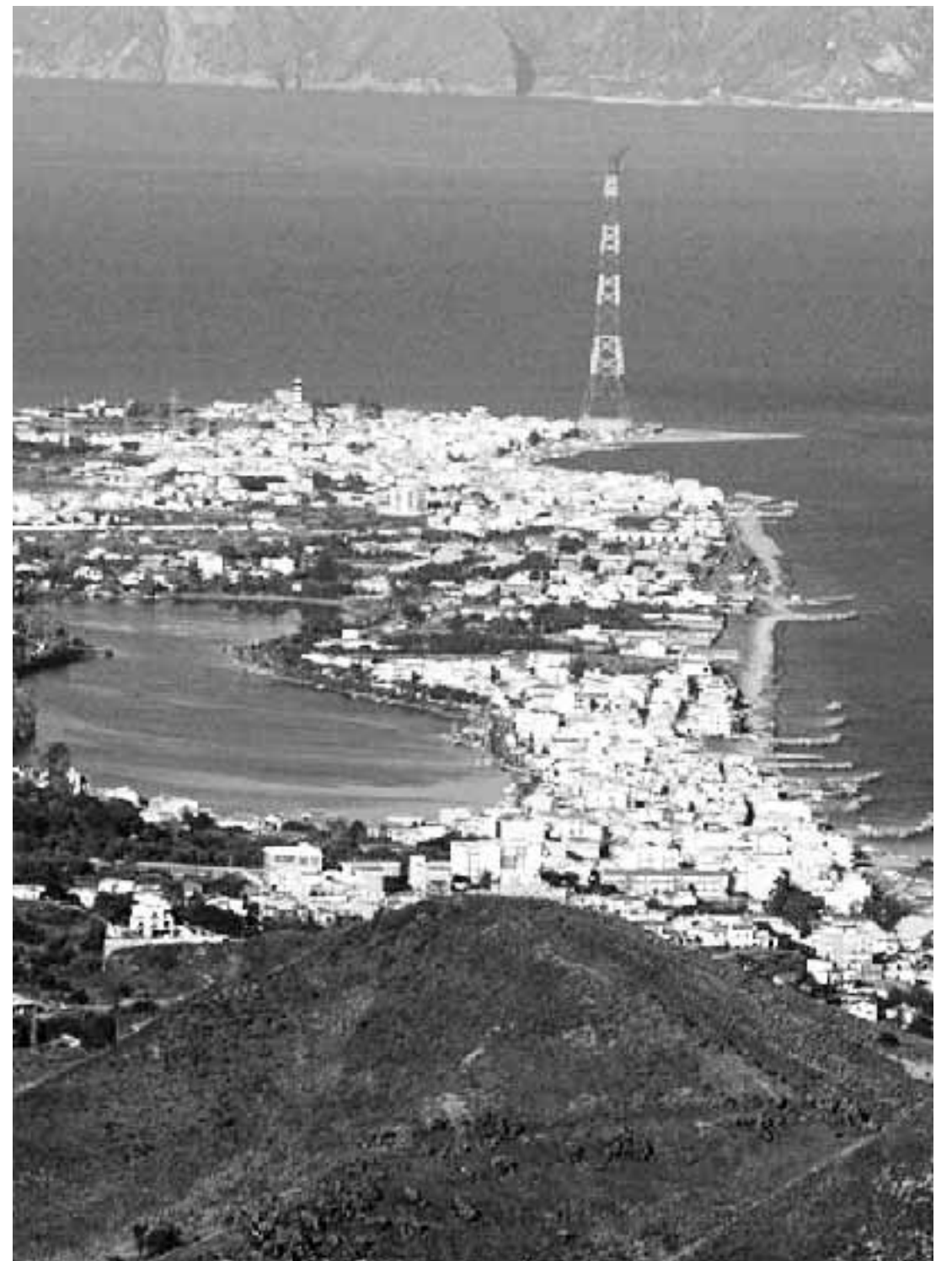
Gaetano Benedetto, responsabile delle relazioni istituzionali per il Wwf, è furibondo, anche per la genericità del linguaggio usato nel testo di legge: «Il comma II inizia così: "ognuno è padrone in casa propria"... Oppure: "L'opera pubblica è un valore in sé per la sua urgenza...". Ma di quale urgenza si tratta se non quella mossa da principi ideologici e politici?». Gli ambientalisti contestano anche la scelta delle opere che «rafforzano ancora una volta il sistema di trasporto su gomma, come avveniva negli anni 60», denuncia Benedetto, «con opere inutili come l'autostrada Civitavecchia Livorno». Su controlli e garanzie l'ambientalista è ancora più allarmato: «L'accelerazione delle procedure oltrepassa tutto il sistema di garanzie. Anche solo per individuare le opere da fare sarà più facile cedere alle pressioni dei collegi elettorali. Inoltre la valutazione di impatto ambientale rischia di essere solo un parere consultivo non vincolante, con molte possibilità di deroghe. Un atto parallelo alla decisione tutta politica ed economica del Cipe». Sulle ristrutturazioni Benedetto è avvelenato: «Berlusconi ora allarga i poteri, per avviare i lavori basta la dichiarazione di attività, così si possono cambiare i connotati di un centro storico per in-

ziativa individuale, posso buttare giù un palazzo e rifarlo come mi pare con lo stesso volume...». Qualcosa su cui il Fai ha lanciato un grido di allarme. Infine sui rifiuti l'esponente del Wwf accusa il governo di avere sottovalutato il reato di pericolo ambientale, perché senza l'obbligo di compilare i registri come si controlla lo smaltimento illegale di rifiuti tossici?

Francesco Ferrante, direttore nazionale di Legambiente, segnala gli



stessi rischi e aggiunge: «Lo scopo di questa legge obiettivo è quello di eliminare ogni regola. Non solo c'è un annullamento della valutazione sull'impatto ambientale ma si fa anche un passo indietro sul federalismo, perché tutte le scelte si concentrano sul centralismo romano; infine si spaziano via le norme della legge Merloni, nata dopo Tangentopoli per garantire trasparenza sulle gare di appalto. Insomma, conclude Ferrante, «Berlusconi e Lunardi privilegiano l'efficacia e la rapidità a spese della trasparenza. Si rischia il ritorno alle tangenti della Prima Repubblica». n.l.



La zona interessata alla costruzione dello stretto di Messina, con Cariddi in primo piano e la costa calabrese sullo sfondo

## Parla l'urbanista artefice della riforma del consiglio dei lavori pubblici e costretto alle dimissioni dal governo Berlusconi Campos Venuti: un solo centro decide A tutti gli altri viene imposto il bavaglio

Natalia Lombardo

ROMA L'urbanista Giuseppe Campos Venuti il 14 luglio ha mandato una lettera a Carlo Azeglio Ciampi, nella quale rassegnava le sue dimissioni dalla carica di presidente del Consiglio dei lavori Pubblici. Una decisione sofferta ma inevitabile, presa non appena il governo Berlusconi ha deciso di «stracciare» la riforma del Consiglio, che pure era stata apprezzata dal Presidente della Repubblica e da lui approvata il 26 aprile scorso. È stata sostituita con la «Legge obiettivo» di Lunardi. Sulla poltrona del Consiglio tornerà Aurelio Misiti, che ha già svolto quel ruolo per cinque anni. Ora il professore del Politecnico di Milano tornerà agli studi e al suo impegno come urbanista per completare il Piano regolatore di Roma e passare poi a quello di Ivrea. Dalle parole di Campos Venuti traspare l'amarezza per aver visto an-

dare in fumo un progetto che aumentava il ruolo di una istituzione depotenziata come il Consiglio superiore, oltre ad aver vanificato il lavoro di un anno in un posto «che non ho mai considerato di potere e dal quale non ho tratto nessun vantaggio materiale», precisa.

**Professore, quali saranno le conseguenze se passa anche alla Camera la Legge-obiettivo proposta dal governo Berlusconi?**

Le Regioni potevano esprimere un parere su opere pubbliche e private: una cooperazione che scompare

«Un centralismo autoritario al di fuori di ogni controllo sui progetti delle grandi opere. Perché la riforma del Consiglio superiore era basata su una pluralità di centri decisionali: le Regioni, infatti, avevano il diritto di esaminare qualunque opera, non solo pubblica ma anche privata, che sarebbe stata proposta sul territorio nazionale. Faccio un esempio: sulla variante di valico si chiede il parere alla Toscana e all'Emilia Romagna. Ma sulle grandi opere o sulla tratta dell'Alta velocità ogni regione deve essere chiamata ad esprimersi».

**Il ministro Lunardi vuole velocizzare l'iter di approvazione e di avvio delle opere. È reale il rischio che si omettano passaggi di controllo?**

«In questo modo il governo vuole agire celermente ma senza ascoltare alcun parere. Con la riforma che è stata cancellata dal nuovo governo si otteneva ugualmente un'accelerazione perché il

Consiglio superiore sarebbe diventato la sede, unica, nella quale tutti i soggetti avrebbero espresso il parere sulla singola opera: i ministri dell'Ambiente, delle Infrastrutture, del Bilancio, le Regioni, addirittura i sindacati e gli industriali. Era una forma di cooperazione fra istituti dello stato e sociali che assicurava rapidità nelle decisioni. Ora tutto ciò scompare».

**Anche Lunardi annuncia di voler radunare intorno a un tavolo tutti i soggetti, salvo poi non dare loro diritto di intervenire nuovamente sulla decisione presa. Cosa succede, per esempio, se si trovano reperti archeologici? I sovrintendenti in genere fermano i lavori.**

«Su questo avrei qualcosa da dire, perché troppo spesso è stato permesso che diverse istituzioni non si mettessero d'accordo o che piccoli pareri avessero la meglio sugli altri. Ma per colpa di un certo garantismo anarchico che

abbiamo avuto negli anni scorsi, non è detto che ora dobbiamo essere puniti passando a un centralismo autoritario, giustificato dalla scusa di una maggiore efficienza. Purtroppo è stata una sconfitta del centrosinistra il non riuscire a dare il via a una programmazione democratica. Non mi è piaciuto, inoltre, quel voto parlamentare dato non sul merito della legge ma come colpo di mano politico. Non si può porre la fiducia su tutto e approvare una legge a scatola chiusa. Duemila emendamenti saranno pure stati eccessivi perché così sparivano quelli principali, ma non si può agire così. Ho fatto la Resistenza, abbiamo conquistato con le armi il diritto che sia il Parlamento ad emanare le leggi. Inoltre credo che il paese non abbia capito esattamente quali sono le scelte che il governo vuole compiere, sono vaghe e contingenti».

**Secondo la legge obiettivo a vagliare i progetti sarà il Ci-**

**pe. Il Consiglio superiore avrà voce in capitolo?**

«Non avrà più un ruolo, e già prima era molto limitato. Basti pensare alla Alta velocità, che non è passata all'esame del Consiglio, così come il piano trasporti e quello triennale dell'Anas. Sulla variante di valico il ministero dell'Ambiente è stato fatto intervenire solo a posteriori, e quando è stata rimasticata non è passata dal Consiglio. E adesso il piano delle opere sarà approvato dal Ci-

Vogliono costruire il Ponte di Messina Ma una volta uniti i due lati dello Stretto servono buone strade per arrivarci

pe, tutte le decisioni saranno prese in modo autoritario dal governo centrale e le regioni sono chiamate a dare il parere solo quando l'opera si trova sul proprio territorio».

**Cosa pensa della norma sui rifiuti da scavo?**

Ah, su questo: no comment. Così come non voglio dire nulla sul mio successore, anche perché lo stesso Lunardi, che mi ha chiamato, se ne è guardato bene dal dirmi il nome».

**E del Ponte di Messina, che ne pensa?**

L'ho detto già anni fa: rischia di nascere una cattedrale infrastrutturale nel deserto. Per unire i due lati dello Stretto bisogna poterli arrivare, invece la Salerno-Reggio Calabria raggiungerà una modesta efficienza fra molti anni, le ferrovie non lo sono né in Calabria e tantomeno in Sicilia, dove per altro non c'è ancora l'autostrada e basta uno sbuffo dell'Etna per bloccare gli aeroporti».