

Brutti, ds: «Norme confuse e pericolose. Siamo all'inizio di una nuova fase spartitoria tra affari e politica»

# Gli appalti secondo Lunardi Tutte le decisioni al governo

Approvata la legge sulle grandi opere. L'Ulivo insorge: è contro la Costituzione

Nedo Canetti

ROMA Con il voto favorevole dei gruppi di maggioranza e quello contrario di tutta l'opposizione, il Senato ha ieri definitivamente approvato il ddl sulle infrastrutture, comunemente conosciuto come "legge Lunardi", quella che - secondo Silvio Berlusconi - trasformerà l'Italia «in un grande cantiere» e, secondo i Verdi, invece, si configura come «un ritorno in pompa magna della Prima Repubblica, con colate di cemento e deturpazioni dell'ambiente». Una legge avversata da subito dal centrosinistra, ma che aveva provocato polemiche anche all'interno dello stesso governo, tra Lunardi e il ministro dell'Ambiente, Altero Matteoli. An che, tra il plauso degli ambientalisti, aveva affermato che «Lunardi viene da un altro mondo, se non condividerò i contenuti del piano, mi opporrò». Si vede che la gran voglia del Cavaliere di cercare di concretizzare il famoso «patto con gli italiani», ha convinto al silenzio anche i più riottosi.

Un grande cantiere? «Molto fumo e poco arrosto» commenta lapidariamente Fausto Giovanelli, capogruppo ds in commissione Ambiente di Palazzo Madama. «Benvenuta appaltopoli» ironizza la Legambiente, mentre il Wwf chiede a Ciampi di non firmarla. «Siamo all'inizio - incalza Paolo Brutti, capogruppo ds in commissione Lavori pubblici - di una nuova fase spartitoria tra affari e politica, nuova perché gli affari siedono direttamente sui banchi del governo, e quindi prendono le decisioni pubbliche». Il provvedimento - che fa parte del pacchetto dei 100 giorni - delega il governo ad individuare, nel biennio 2002-2003, con specifiche iniziative, le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti produttivi strategici che troveranno posto nel Dpef. Un ruolo centrale è riservato al Cipe (che, annuncia il ministro, si riunirà il 17 dicembre), integrato dai presidenti delle regioni, alle quali, su loro richiesta, viene ampliata la delega di riforma della legge Merloni. Le risorse necessarie dovranno essere indicate nella finanziaria.

Dal ministro, e da rappresentanti del governo e della maggioranza si è levato un coro di dichiarazioni soddisfatte per il voto di Palazzo Madama, quasi un senso di liberazione dal timore che il provvedimento, già in cammino tra i due rami del Parlamento, da diversi mesi, trovasse ulteriori ostacoli e conseguente nuovo allungamento dei tempi. Nei giorni scorsi, tra l'altro, era stato il Presidente del consiglio in persona, a rampognare un po' tutti, ma in particolare Lunardi, per il ritardo nell'apertura dei cantieri. Per la maggioranza, si tratta di «un passaggio essenziale del programma di governo», di «salto di qualità» per «recuperare - sostiene il relatore Luigi Grillo, Fi - il gap infrastrutturale con gli altri partners europei che abbiamo accumulato nell'ultimo decennio». An, per bocca del presidente della commissione Ambiente della Camera, Pietro Armani, sollecita l'esecutivo ad emanare rapidamente i decreti legislativi. Il governo spera, con le nuove norme, di avviare procedure più spedite per progettare ed eseguire le opere, modificando sostanzialmente la legislazione vigente.

Nettamente contrario, come dicevamo, il centrosinistra. Condusse una dura battaglia nella prima lettura al Senato. Il governo fu costretto, anche per mettere a tacere i mal di pancia della sua maggioranza, a chiedere la fiducia. Il centrosinistra in questi giorni ha ancora cercato, con la presentazione di numerosi emendamenti, di modificare ulteriormente il testo (qualche lieve miglioramento era stato ottenuto alla Camera, per la parte che riguarda i rifiuti), ma si è trovato di fronte un muro compatto di no a qualsiasi modifica. Nell'annunciare il voto contrario dei ds, Brutti ha definito la legge incostituzionale, confusa e pericolosa. «Incostituizionale - ha spiegato - perché produce una lesione dei poteri delle regioni, delle provincie e dei comuni, in materia di realizzazione delle opere pubbliche e di urbanistica». Il governo stesso si è reso conto di questa lesione, tanto che ha già annunciato modifiche al testo nel collegato infrastrutturale che dovrebbe essere varato il 15 dicembre. Ormai è una consuetudine di questo governo, cambiare una sua legge appena approvata con un'altra. È successo per la copertura della Tremonti-bis, succede ora per la

Lunardi. Una legge che, per Giovanelli, ha già al suo attivo un fallimento: «È diventata anticostituzionale - sostiene - prima ancora di essere approvata, perché i 100 giorni sono diventati 200 e con il referendum sul federalismo il suo impianto è stato demolito». «È confusa - sostiene ancora Brutti - perché contiene deleghe in bianco, e prevede una serie di decreti delegati per i quali non

si sono individuati i criteri: nel frattempo il governo promette una quantità di opere per cui non sarebbe sufficiente un secolo di lavori pubblici; pericoloso a causa del conflitto di interessi del ministro Lunardi, che è ormai una rubrica fissa dei giornali, tanto che par di capire che le opere strategiche del governo saranno quelle che il ministro ha progettato come professionista e che le sue società

potrebbero realizzare». La reazione negativa delle associazioni ambientaliste è totale. La valutazione dell'impatto ambientale, sostengono, viene spazzata via e al governo viene consegnato il «potere assoluto» di modificare il territorio. «È senza valutazione di impatto ambientale - chiosa Giovanelli - in Europa grandi opere non se ne fanno».

## Tutti i progetti dove compare la Rocksoil del ministro

La Rocksoil legata al ministro ingegnere Pietro Lunardi figura in veste di progettista o consulente in dieci principali opere pubbliche. Ecco: ALTA VELOCITÀ: tratto Bologna-Firenze, per un costo totale preventivato di 4500 miliardi di lire. ALTA VELOCITÀ: tratto Roma-Napoli, per un costo totale preventivato di 6000 miliardi di lire. PASSANTE DI MESTRE: per un costo totale preventivato di 2000 miliardi di lire. AUTOSTRADA: tratto Salerno-Reggio Calabria, per un costo totale preventivato di 8000 miliardi

di lire. AUTOSTRADA: tratto Parma-Verona, per un costo totale preventivato di 2500 miliardi di lire. AUTOSTRADA: tratto della Val Trompia, per un costo totale preventivato di 2000 miliardi di lire. AUTOSTRADA: tratto Aosta-Courmayeur e TRAFOROMONTE BIANCO, per un costo totale preventivato di 3000 miliardi di lire. METROPOLITANE: Roma-Napoli-Genova-Bologna-Brescia, per un costo totale preventivato di 8000 miliardi di lire. METROPOLITANE: (lotti 106) Atene-Lione-Marsiglia-Singapore, studio di fattibilità. DIGHE: Ravedis Pn-Chiauci Alto Molise-Laurenzana Cosenza-Mojkovic Montenegro, solo studio di fattibilità.



Operai al lavoro nella galleria Raticosa, tra Emilia Romagna e Toscana

## Il Wwf a Ciampi: non firmi quel testo

«È la prima volta in cui è lo stesso Governo, che lo ha proposto, ad accreditare l'idea di avere dubbi sulla costituzionalità di un testo di legge. In questa situazione il Presidente della Repubblica, quale garante della Costituzione, non può fare altro che non firmare la cosiddetta Legge Obiettivo e rimandarla alle Camere»: questo il commento a caldo di Fulco Pratesi, presidente del WWF Italia, dopo l'approvazione di ieri in Senato della normativa sulle «grandi opere pubbliche». In una lettera inviata ieri al Presidente della Repubblica, il Wwf ricorda come la legge sulle «grandi opere pubbliche» rappresenti un pericoloso ed inammissibile passo indietro nel sistema di leggi, approvate negli ultimi trent'anni per la tutela dell'ambiente e della salute, per la trasparenza e legalità degli appalti pubblici, per l'attuazione delle regole dell'Unione Europea, per l'autonomia di regioni ed enti locali. Il provvedimento non solo contrasta con le leggi europee (appalti, valutazione d'impatto ambientale, tutela paesaggistica) ma ha un impianto centralista che svuota di significato la recente riforma della Costituzione sulla forma «federalista» dello Stato. Con questa legge si consegna al Governo il «potere assoluto» di modificare il territorio italiano ed investire denaro pubblico con «procedure semplificate», e di decidere senza lasciare alle amministrazioni di tutela ambientale, alle Regioni e agli enti locali nelle quali l'opera verrà realizzata alcuna possibilità di modifica o veto.

Legambiente denuncia «I dieci atti contro natura del governo Berlusconi»: aumento dell'inquinamento, condoni a pioggia. Fondi tagliati per parchi e aree protette

# L'ambiente calpestato nel regno del conflitto d'interessi

Andrea Carugati

ROMA Difesa dell'ambiente e del suolo? Energie alternative? Sviluppo delle ferrovie e di altri mezzi non inquinanti? Trasparenza negli appalti? Rispetto del protocollo di Kyoto sui gas inquinanti? No grazie, risponde il governo Berlusconi. Che in sei mesi ha già ampiamente provveduto a rendere inoffensive le norme a difesa dell'ambiente, a condonare e legalizzare ogni anno 15 mila infrazioni alle normative ambientali. E poi c'è il piano delle grandi opere che avrà due effetti sicuri: aumento dell'inquinamento e rapido ritorno agli appalti allegri degli anni '80. Quelli senza controlli, senza responsabilità per le imprese che guadagneranno centinaia di miliardi senza rischio per le proprie casse. Tanto a pagare ci penserà lo Stato. La denuncia è partita da Legambiente, che ieri ha presentato un documento con «10 atti contro natura del governo Berlusconi». Tra questi anche 200 miliardi in meno nel biennio 2002-2003 per gli interventi di difesa del suolo e 100 miliardi in meno per la bonifica delle aree a rischio, come quella del Petrochimico di Marghera. Poi c'è la legge Obiettivo sulle infrastrutture del ministro Lunardi che porterà nuove autostrade, cemento e inquinamento. Praticamente solo al nord, peraltro, perché per il sud sono previsti solo il potenziamento della Salerno-Reggio Calabria e il Ponte sullo stretto di Messina, un investimento faraonico, senza nessuno sviluppo della rete viaria e ferroviaria di Sicilia e Calabria. Insomma: un'altra cattedrale nel deserto, una grande torta per soddisfare molti appetiti, ma nessun beneficio per i cittadini. Per queste grandi opere,



Ciminiere in azione a Porto Maghera

inoltre, scatteranno numerose deroghe alla legge Merloni, che nel 1994 aveva cercato di riordinare la jungla degli appalti e di fissare alcuni criteri di trasparenza e responsabilità. Un altro elemento gravissimo è la spesa ridicola per la ratifica del protocollo di Kyoto: 3 miliardi. Altro che riduzione del 6,5% delle emissioni di gas serra: con l'aumento delle strade e del traffico i gas aumenteranno del 5-10%. Per non parlare degli investimenti sulle ferrovie, che riguardano solo la macchina mangiasoldi dell'alta

velocità (solo per il tratto Bologna-Firenze si spenderanno 9000 miliardi contro i 2100 previsti) e trascurano tutto il resto della rete. Ma, evidentemente, l'esperienza non insegna: il tunnel tra Torino e Lione costerà 12 mila miliardi e dovrebbe essere pronto non prima del 2012, quello del Brennero 10 mila miliardi per almeno 10 anni di lavori. Per il trasporto metropolitano la Finanziaria prevede 75 miliardi: una cifra talmente bassa che, se spesa interamente per realizzare la linea C della metro di Roma,

permetterebbe di realizzare 500 metri di binari. E poi c'è il capitolo dei ragali ai ricchi e alle imprese. Come quello previsto dalla legge Tremonti per le aziende che vogliono rinnovare il proprio parco macchine: 12,5 milioni di lire per ogni 50 milioni di spesa. Ma non basta: da giugno 2002 scompariranno gli incentivi per le ristrutturazioni che riguardano i piccoli interventi domestici, ma non quelli per i ristrutturazioni interi palazzi. Sul fronte fiscale, scompare definitivamente la carbon tax, in

netta controtendenza rispetto agli altri paesi europei dove l'incidenza della tassazione ambientale è in crescita. Ma c'è dell'altro: oltre all'affossamento della ricerca scientifica (con un dimezzamento netto dei fondi per la ricerca di base, 100 miliardi in meno per enti e istituti di ricerca, 200 miliardi in meno nel 2003 e 2004 per il finanziamento ordinario delle università), anche il ministero dell'ambiente vedrà i suoi fondi ridotti. Così come i parchi e le aree protette che avranno una riduzione del 10% rispet-

to agli stanziamenti previsti dal governo Amato. Infine una chicca sul tema dei conflitti di interesse: oltre a quello macroscopico del ministro Lunardi, ora c'è quello di Aurelio Misiti, presidente del consiglio superiore dei Lavori Pubblici. Peccato che Misiti sia anche assessore ai Lavori pubblici della Calabria. Così, il Misiti politico promuoverà opere nella sua regione su cui il Misiti tecnico dovrà dare pareri. Insomma: senza un conflitto di interessi è difficile entrare nella squadra del premier.

«Erano solo parole: i 75 miliardi che ha stanziato non bastano nemmeno per quella di Roma».

## L'intervista

### Realacci: «Il vero problema è la legalità»

**Onorevole Realacci, dal vostro rapporto esce un'Italia alla deriva sui temi ambientali e della legalità.**

«I governi dell'Ulivo, pur con alcune lacune sul rispetto dei protocolli di Kyoto, avevano attuato una positiva inversione di tendenza sui temi ambientali. Con Berlusconi tutto questo scompare. Ma il problema più serio riguarda la legalità: le leggi sul falso in bilancio, sulle rogatorie e sul rientro dei capitali hanno già aperto la strada a un abbassamento della guardia. La legge Obiettivo di Lunardi sulle grandi opere (approvata definitivamente ieri al Senato, ndr), oltre a contrastare con la normativa europea sulla valutazione di impatto ambientale, riduce i criteri di trasparenza ed elimina i limiti ai subappalti e ai rialzi di spesa in corso d'opera».

**Insomma, c'è un'abrogazione silenziosa del**

### la legge Merloni del 1994?

«Sì. Adesso sarà di nuovo possibile che le spese lievitino enormemente dopo che l'appalto è stato assegnato. E chi gestisce l'appalto non avrà più vincoli per i subappalti. Spero solo che quando questi provvedimenti saranno operativi possa intervenire l'Europa. E poi c'è la legge Tremonti che regala a chi emerge dall'evasione fiscale e dal lavoro nero anche il condono dei reati ambientali: uno scargo incredibile verso chi ha sempre operato nella legalità. Tutto queste iniziative incoraggeranno abusivismo ed ecmafie. Le ultime iniziative della Giunta siciliana sono in sintonia: il consiglio regionale ha approvato un ordine del giorno che blocca le demolizioni delle costruzioni abusive. E l'assessore Pellegrino ha annunciato la possibilità di costruire ancora lungo le coste, anche a 150 metri dal mare».

### Ma il ministro dell'Ambiente Matteoli sembra perplesso.

«È vero, sul piano della Sicilia ha detto che bisogna pensarci meglio. Ma il presidente della Giunta siciliana l'ha già richiamato all'ordine. Matteoli ha sempre avuto un atteggiamento critico anche verso i progetti di Lunardi. Probabilmente perché lui non ha in gioco interessi personali».

### Matteoli ha anche detto che potrebbe bocciare il piano di Lunardi.

«Lo vedremo alla prova. Tra le parole e le azioni politiche spesso c'è di mezzo il mare».

### La legge Obiettivo crea anche dei problemi alle regioni?

«È una legge incostituzionale perché contrasta con la riforma federalista confermata dal referendum del 7 ottobre. Questo perché riporta allo Stato delle competenze regionali. Il risultato è che si è aperto un mercato tra il ministero e le regioni: Lunardi, per evitare i ricorsi che potrebbero bloccare la legge, sta aprendo trattative private con i governatori chiedendo a tutti quali opere vogliono. Ma così avremo opere casuali, altro che opere strategiche. E poi si parla tanto di coinvolgere capitali privati, ma è molto difficile. Le stime parlano di 50 mila miliardi di investimenti privati in 5 anni, ma è una cifra assurda: in Gran Bretagna, che ha un'esperienza in questo settore assai più solida della nostra, sono stati raccolti 60 mila miliardi in 14 anni».

### Berlusconi aveva anche promesso molte metropolitane.

«Erano solo parole: i 75 miliardi che ha stanziato non bastano nemmeno per quella di Roma».

a.c.

La decisione, anticipata lunedì dal presidente della giunta del Veneto Galan, è stata presa ieri dal «Comitatone» presieduto da Berlusconi. Sarà miliardi in otto anni

# Venezia, via libera definitivo per il Mose: costerà 6mila miliardi

ROMA Via libera al Mose, il progetto di dighe mobili per tutelare Venezia dalle acque alte. Ieri il comitato interministeriale per la salvaguardia di Venezia (detto «Comitatone») ha approvato una delibera che prevede che «sia avviato il completamento della progettazione» del Mose. Il progetto, messo a punto dal Consorzio Venezia Nuova per un costo di circa 6 mila miliardi di lire, dovrebbe essere pronto in 8 anni.

Alla riunione del comitato, presieduta dal premier Silvio Berlusconi, erano presenti anche i ministri Lunardi, Moratti, Matteoli e Urbani, il sottosegretario alla Presidenza del Consiglio Gianni Letta, il presidente della Regione Veneto Giancarlo Galan e il sindaco di Venezia Paolo Costa. Sarà ora l'Ufficio di Piano a verificare il rispetto degli interventi e

dei flussi finanziari.

«Finalmente si è impostato in modo sistematico un progetto per salvaguardare città e laguna» ha detto il sindaco. «Non c'è solo il Mose, ma anche altri interventi per il ripristino della morfologia lagunare, il rialzo delle pavimentazioni fino a 120 centimetri e l'aumento della capacità dissipativa dei canali alle bocche di porto».

Ma di cosa si tratta in concreto? Il Mose (modulo sperimentale elettromeccanico) è un sistema di 79 paratie mobili, ancorate sui fondali, per regolare il flusso delle maree ai varchi attraverso i quali il mare si riversa in laguna. Le dighe saranno invisibili perché le gigantesche paratie saranno incernierate sul fondo agli ingressi di Malamocco, Chioggia e San Nicolò ed entreranno in azione solo in

caso di marea di oltre un metro, impedendo all'acqua alta di entrare in laguna. «Le dighe - ha spiegato il ministro Lunardi - chiuderanno la laguna soltanto per 3-4 ore, senza creare problemi al ricambio d'acqua. Inoltre, i casi di acqua alta sono limitati a 4-5 all'anno, quindi entrerebbero in funzione poche volte».

Soddisfatto anche il ministro dell'Ambiente Altero Matteoli: «Il Mose potrà arrestare il degrado della vita di Venezia: abbiamo ottenuto tutte le garanzie ambientali per il progetto. La salvaguardia della laguna, comunque, non si esaurisce con il Mose». Grazie alle altre opere, ha spiegato Matteoli, si potrà «usare il sistema di dighe mobili in maniera limitata, garantendo così il mantenimento della vita naturale della laguna». Inol-

tre, ha aggiunto, «abbiamo ottenuto di arrivare al completamento dell'estromissione del traffico petrolifero dalla laguna. Il progetto sarà esaminato alla prossima riunione del Comitatonone». Il presidente della Regione Veneto Giancarlo Galan ha parlato di una «giornata storica per Venezia».

Molto diverso il giudizio dei Verdi: «Tanti soldi per un progetto che nasce già vecchio» ha detto Luana Zanella. «Concentrare una enorme quantità di risorse per un progetto messo in dubbio dalla comunità scientifica, solleva fortissime perplessità anche perché lo scenario dei mutamenti climatici rende obsoleta la sua realizzazione. Il complesso degli interventi indispensabili, a detta degli stessi fans del Mose, per la salvaguardia della laguna rischiano di non essere così realizzati,

mentre potrebbe chiudersi definitivamente la possibilità di una sua riqualificazione e del restauro eco-ambientale». Per il senatore Sandro Turroni, vice-presidente della Commissione Ambiente, «l'approvazione del progetto Mose dimostra quello che sarà l'effetto della legge Lunardi, di cui questa decisione è un simbolo». «Il Presidente del Consiglio - ha spiegato Turroni - ha mostrato ancora una volta qual è il suo obiettivo principale: sostenere l'affarismo e, in questo caso, pagare la cambiale ad Agnelli, principale beneficiario, attraverso il consorzio Venezia Nuova, della decisione».

I Verdi hanno anche chiesto che i ministri dell'Ambiente, delle Infrastrutture e dei Beni culturali riferiscano immediatamente in Parlamento sulla decisione presa.

a.c.