

giovedì 14 marzo 2002

Italia

l'Unità 11

“Realacci: «Il condono arriva in aree dove mai era stato applicato»

Nedo Canetti

ROMA Giornata burrascosa ieri alla Camera per le votazioni sul ddl sulle infrastrutture, uno dei collegati "pesanti" alla finanziaria. Al termine di una seduta contrassegnata da un durissimo confronto tra maggioranza ed opposizione il governo ha portato al traguardo il contestato provvedimento. 242 voti a favore, 162 contrari e 2 astenuti. 31 articoli con la pratica cancellazione della legge Merloni sugli appalti: la concessione unica alla Tav delle tratte per l'Alta velocità; la vendita di una parte delle aree demaniali. Passa ora all'esame del Senato.

«Un ritorno al passato - ha commentato il capogruppo ds in commissione Ambiente, Fabrizio Vigni - non saprei come definire diversamente questo collegato. Il centrodestra sta smantellando, pezzo a pezzo, le regole di trasparenza e di tutela della concorrenza per i lavori pubblici. Con la legge obiettivo - ha spiegato Vigni - erano già state sottratte alle regole sugli appalti le cosiddette grandi opere, ora si ritorna agli affidamenti senza gara per i lavori dei concessionari (non meno di 50 miliardi di euro solo per le autostrade): alla fine le gare di appalto aperte e trasparenti resteranno un obbligo solo per i comuni e pochi altri. Per gran parte dei lavori pubblici - ha concluso - cioè per la fetta più importante, si torna al tempo in cui pochi si sedevano ad un tavolo e si spartivano gli appalti».

Il giorno precedente, il confronto si era sviluppato soprattutto sulla Merloni ter, sulle concessioni e l'Alta velocità, ieri sul demanio. Proprio sul demanio, governo e maggioranza hanno tentato di far rientrare dalla finestra la vendita delle aree demaniali, con sanatoria incorporata, uscita dalla porta nel decreto sulle accise che correggeva il famigerato art.71 della finanziaria. Il tentativo è riuscito solo in



Il cantiere della Variante di valico in Toscana

Appalti e demanio, il governo cancella le regole

Passa alla Camera la legge sulle infrastrutture. I Ds: sarà spartizione selvaggia

parte. L'art.26, che prevede la vendita, è stato approvato con il voto contrario dell'Ulivo e di Rc, ma con una formula corretta da un emendamento del centrosinistra che mitiga in parte gli effetti negativi della norma. Si introduce la possibilità, infatti, di vendita solo però per le aree che non vengono qualificate dai comuni "di pubblico interesse", escluse quelle marine e quelle lacuali. Si precisa, inoltre, che la vendita di manufatti edificati in aree demaniali è permessa solo se le costruzioni sono state realizzate in conformità delle concessioni.

Ermate Realacci, Margherita, ritiene che, pur non essendo ai livelli dell'art.71, «questa norma non esclude la sanatoria edilizia per l'abusivismo. Ogni volta che si comincia a parlare di sanatoria, l'abusivismo riparte alla grande: questo provvedimento apre la strada a forti rischi». Molto critici i Verdi, che hanno organizzato anche un sit-in davanti a Montecitorio. Per Sauro Turroni, il governo ha voluto riproporre la vendita delle aree demaniali con la foglia di fico dell'esclusione del marittimo e lacuale: non risulta che il demanio definisca con

questi termini le aree in questione, né risulta in che modo possa essere definita la loro estensione». «Il desiderio del governo - per i Verdi - è quello di svendere il demanio; l'obiettivo, quello di saccheggiare il territorio e premiare tutti coloro che ne fanno scempio: complessivamente si tratta di una legge sfascia-territorio». «Una norma gravissima - sostiene il capogruppo ds in commissione Ambiente del Senato, Fausto Giovanelli - sul piano del principio perché estende il condono a situazioni alle quali non era mai stato applicato; pericolosa sul piano dei fatti perché incoraggia il nuovo abusivismo anche in aree demaniali. Non abbiamo mai creduto alla svista sull'art.71 - ha concluso - questa è la conferma che condoni, sanatorie e massacro dell'ambiente fanno parte del Dna della Cdl».

La battaglia si sposta ora al Senato. L'opposizione è decisa a condurla con lo stesso vigore paleosato alla Camera. Lo hanno annunciato ieri, subito dopo il voto, i partiti dell'Ulivo. «A Palazzo Madama troveranno pane per i loro denti» - ha detto Turroni.



I lavori per l'alta velocità ferroviaria

cosa cambia

I lavori saranno affidati senza ricorrere alle gare

ROMA Che cosa cambierà con il testo approvato ieri alla Camera? Tanto, per quel che riguarda appalti, aggiornamento del piano generale dei trasporti, alta velocità ferroviaria, vendita del demanio.

Un collegato alla Finanziaria, questo ultimo, che fa rientrare dalla finestra quanto uscito dalla porta con l'abolizione dell'articolo 71 della Finanziaria. Una delle parti più contestate dall'opposizione è quella sulle modifiche della legge Merloni (appartate per adeguare la normativa alla legge sul federalismo, come si dice espressamente all'articolo 6) che saranno poi completate da alcuni regolamenti. In questo ambito si interviene, solo per citare alcuni passaggi, su partecipazione alle gare per affidamento di lavori, concessioni (è stato abolito il termine massimo dei 30 anni, contributo pubblico anche sopra il 50% del costo dei lavori), modalità di aggiudicazione degli appalti, (non sarà più necessario procedere a gare d'appalto) appalti a terzi, affidamento di incarichi di progettazione (che d'ora in poi sarà possibile assegnare ai privati), project financing e coinvolgimento delle fondazioni bancarie.

Ma c'è anche il via libera, con l'articolo 26, alla vendita delle aree demaniali e delle costruzioni «realizzate in conformità delle concessioni» edificate in queste aree. Escluse le aree marittime e quelle vicine ai laghi, la vendita sarà possibile solo per le aree «non destinate al servizio della funzione pubblica» e solo se il comune avrà dichiarato la cessazione del «pubblico interesse». Di fatto è una reintroduzione della sanatoria all'abusivismo.

Il pacchetto appalti viene modificato con forti semplificazioni di procedure, e una lunga lista di opere pubbliche «non strategiche». L'articolo 10 della legge completa la legge obiettivo e, soprattutto, la delibera Ciipe con l'elenco delle grandi opere di interesse strategico, autorizzando limiti di impegno quindicennali di quasi 194 milioni di euro per il 2002, 190 per il 2003 e quasi 150 per il 2004. Almeno il 30% delle risorse deve andare al Mezzogiorno. In quest'articolo è stata inserita la delega al governo per un decreto legislativo su criteri e principi direttivi per la realizzazione del ponte sullo stretto di Messina (la società Stretto di Messina diventa l'organismo di diritto pubblico demandato alla realizzazione dell'opera). In tema di ferrovie si stabilisce il proseguimento delle concessioni rilasciate per l'alta velocità e i relativi rapporti contrattuali tra Tav e general contractor sulle linee milano-genoa e milano-verona, insieme al proseguimento del programma di ammodernamento e potenziamento delle infrastrutture ferroviarie: a disposizione 1 milione e 808 mila euro nel 2002 e 2 milioni e mezzo di euro a partire dal 2003. Si riconosce poi un contributo per le imprese che realizzano treni completi per il trasporto combinato o di merci pericolose.

Bagarre in aula dopo il voto favorevole ad un emendamento presentato dai Ds

La maggioranza aggredisce Mussi

Casini lo difende: gli insulti mai

ROMA Mercoledì mattina, ancora bagarre in Parlamento. Alla Camera è in discussione il collegato sulle infrastrutture, oggetto, già da una settimana, di un duro scontro tra maggioranza ed opposizione. Ore 10.02, il presidente di turno, Fabio Mussi, mette in votazione un emendamento dell'Ulivo. È il primo voto della giornata. Favorevoli 154, contrari 151, maggioranza e governo, che si erano dichiarati contrari all'emendamento, sono battuti. Si scatena, immediatamente, un attacco furibondo contro Mussi, accusato di aver volutamente accelerato le operazioni di voto per mandar sotto la maggioranza. Grida, urla, epiteti all'indirizzo della presidenza. Si distinguono per furore e beccheggiane i soliti

leghisti. La Cdl non ci sta alla sconfitta, ha tanti deputati in più, sembra impossibile poter perdere. Gustavo Selva, An parla di «soprano», il suo collega di partito, Ignazio La Russa chiede addirittura la ripetizione della votazione; «lo ha fatto apposta, lei è un esponente di parte» apostrofa Mussi il capogruppo di Fi, Elio Vito; «è una vergogna, lei non è un presidente imparziale» si strilla dai banchi padani. I più moderati, quelli dell'Udc, parlano di «errore». Bagarre in aula e sospensione delle votazioni. Corre a presiedere, Pierferdinando Casini (Nerio Nesi, Pcd'I, lo accuserà, più tardi, di aver sostituito Mussi proprio nel momento delle contestazioni; «un gesto poco elegante» ha detto) che apre un dibattito

sull'accaduto. Larga la solidarietà nei confronti di Mussi. «La votazione - ha ricordato il vicepresidente dei ds, Renzo Innocenti - è avvenuta mezz'ora dopo l'apertura della seduta. Mancavano, a quel momento ben 143 deputati della maggioranza, che anziché gridare sciocchezze al complotto, dovrebbe domandarsi sul motivo di queste assenze alle 10 del mattino. Abbiamo assistito ad un'incivile gazzarra messa in scena da numerosi parlamentari che si sono scagliati contro il presidente solo perché il voto li ha visti soccombere: respingiamo con fermezza le inaccettabili accuse di partigianeria nei confronti di chi presiede l'aula».

Rasserenato il clima, Casini ha dichiarato chiuso l'incidente, ma non ha voluto mancare di esprimere «solidarietà» a Mussi «per le critiche inaccettabili che ha ricevuto». «Tutti coltiviamo - ha affermato Casini - la stessa passione politica, ma occorre che tutti si sforzino di distinguere tra il legittimo diritto di critica da ingiurie ed offese che sono, ripeto, inaccettabili. La responsabilità del presidente Mussi quando presiede - ha voluto precisare - è la responsabilità mia: le critiche rivolte al vicepresidente Mussi come agli altri vicepresidenti sono critiche rivolte a me, per cui stabilisco un principio di unità e continuità della presidenza». Una solenne lezione non solo per i vocanti leghisti, ma anche per i vari

Vito e Selva. «Vorrei esprimere al presidente Mussi - ha detto il capogruppo ds, Luciano Violante - tutta quanta la nostra solidarietà e segnalare che, in un fase nella quale si va allo scontro sociale sul lavoro, sulla giustizia, sulla scuola, è bene evitare che in quest'aula quello scontro si riproduca con le stesse caratteristiche. Se non si fa di quest'aula un luogo di mediazione e di soluzione dei conflitti, ma un luogo di prosecuzione del conflitto esterno, questo non giova a nessuno. Oggi - ha concluso - è stata commessa una gravissima scorrettezza nei confronti del presidente Mussi». Che la maggioranza fosse in sofferenza è stato testimoniato ieri da altri due fatti. La

necessità per Casini di sospendere la seduta di fronte alle accuse dell'opposizione per il plateale lavoro sui tasti della votazione da parte dei tanti pianisti della maggioranza, per raggiungere il quorum e la strigliata che la maggioranza si è presa dal capogruppo dell'Udc, Luca Volonté. «Il disagio interno alla Cdl - ha osservato - non riguarda i singoli provvedimenti ma il modo in cui la maggioranza viene coinvolta nella discussione su questi stessi provvedimenti: la responsabilità di tutto questo non riguarda solo i parlamentari che si alzano tardi». Come dire, guardiamoci le nostre travi, anziché il fucello di una votazione.

n.c.

l'intervista

Il pessimismo dell'urbanista: sono norme devastanti che ci portano lontani dall'Europa. Uno scandaloso regalo al monopolio degli imprenditori

Eduardo Salzano

«Dobbiamo prepararci a convivere con la mafia?»

Maria Annunziata Zegarelli

ROMA «Hanno smontato duecento anni di storia. Siamo tornati ai tempi di Luigi XVI». L'umore, dopo aver letto i punti principali della legge delega approvata dalla Camera, contrasta con il lento e rassicurante defluire di Canal Grande, che scorre sotto la finestra dello studio della bella casa del professor Eduardo Salzano. Da ieri preside dimissionario - «perché dopo tanti anni di lavoro mi voglio godere la vita, scrivendo, girando il mondo, aiutando Regioni, province e Comuni con i miei contributi» - dell'unica facoltà di Pianificazione del territorio presente in Italia, presso l'Istituto universitario di architettura a Venezia. Umore nero, per i provve-

dimenti «che questo governo e questa maggioranza continuano a prendere facendoci balzare spaventosamente indietro, lontano nel tempo. Lontano dall'Europa».

Professore, adesso le imprese concessionarie potranno decidere i progetti esecutivi delle grandi opere. Un altro taglio con il passato. Come commenta questa decisione?

È un fatto gravissimo. Le infrastrutture sono sempre state la prerogativa dello Stato, perché il sistema economico, oltre che quello civile, funzionassero. L'abolizione della gestione privata dalle strade, delle infrastrutture in genere, è stato uno dei grandi passaggi dell'Ottocento. Tutti gli Stati nazionali hanno cominciato a funzionare assumendo la responsabilità di realizzare e gestire la rete delle infrastrut-

ture. Le prime leggi sugli espropri nella prima metà dell'800 sono stati fatti per realizzare le strade e le ferrovie. La classe e il ceto tecnico amministrativo moderno, la famosa "Ecole des ponts et chaussées", che è l'origine dei politecnici universitari è nata per avere dei tecnici pubblici capaci di gestire il sistema delle infrastrutture.

Quindi si sta minando alla base uno dei ruoli cardine dello Stato?

La realizzazione di infrastrutture è il più grande fattore di trasformazione del territorio, quindi sottrarre le strade al governo pubblico è certo un enorme regalo ai monopoli degli imprenditori. Questa legge va in quella direzione, fa gli interessi dei grandi gruppi privati.

Le concessioni sono l'altro passaggio

cruciale. Abolito il limite temporale. Che accadrà nella gestione pratica delle cose?

Con la concessione lo Stato cede i suoi poteri a un privato perché un privato realizzi per suo conto determinate opere. Queste opere sono redditive e sulla base di questo lo Stato calcola la durata della concessione in relazione al tempo necessario perché il privato rientri dei costi sostenuti. Togliendo il limite temporale (già 30 anni erano considerati un periodo sconsideratamente lungo), si fa un bel regalo alle grandi imprese. Ora, se il regalo lo fa Berlusconi che è ricco va benissimo, ma se lo fa lo Stato è gravissimo, perché lo Stato siamo tutti noi. Come definire tutto ciò se non uno scandalo? Se un qualunque automobilista o viaggiatore in treno va in Au-

stria, in Germania o in Spagna, vede che le strade sono belle, il traffico è scorrevole, il paesaggio non è rovinato e i servizi funzionano. Tutto questo costa. E si riesce a ottenerlo perché lo Stato fa sentire la sua volontà ai costruttori. È chiaro che la funzione dell'impresa è quella di guadagnare, ma a maggior ragione è altrettanto legittimo che la committenza sia esterna all'impresa, mossa dall'interesse pubblico. In questo modo, invece, si avvia un meccanismo perverso, i cui effetti nefasti ricadranno sugli utenti.

Perché è così pessimista?

Perché cerco di immaginare le conseguenze. Il guaio è che moriranno persone per questo. Si distruggerà quel poco che c'è. Parlate con qualcuno che è stato in Inghilterra negli ultimi anni. È devastante, per esempio il fun-

zionamento delle ferrovie. Il lavoro della Thatcher ha creato incertezze pesanti per tutti.

Arriviamo ad un altro capitolo, quello della cessione dei beni demaniali.

Questo gruppo di potere a cui una minoranza di elettori ha dato la maggioranza dei seggi, sta svendendo il patrimonio di tutti. Non vorrei poi scoprire che i compratori a basso costo sono gli stessi che oggi vendono. Speriamo che il capo della magistratura, cioè il presidente Ciampi, se ne accorga.

Saltano anche le gare d'appalto per le infrastrutture. La mafia potrebbe metterci le mani sopra?

Lunardi aveva detto che con la mafia si deve convivere. Forse sta iniziando la convivenza. Forse quella frase pronunciata mesi fa era un avvertimento.