

L'INTERVENTO

Una scelta di campo per il rigassificatore

MICHELE DI SCHIENA

SUL caso del rigassificatore a Brindisi vanno poste al centrosinistra e al governo Prodi alcune domande. Il voto popolare amministrativo espresso su programmi che rifiutano l'impianto nel porto di Brindisi perché estremamente pericoloso e incompatibile col progetto di un nuovo modello di sviluppo economico, e le conformi e unanimi decisioni dei rinnovati organi deliberativi degli enti locali, non determinano una netta discontinuità politico-amministrativa negli sviluppi della vicenda? E questa discontinuità non rende necessario un riesame dell'interesse pubblico, da parte del governo, alla luce delle ripetute denunce da parte delle nuove amministrazioni sui vizi di legittimità e di merito dell'atto amministrativo in questione?

Lo strumento appropriato per procedere al riesame dell'autorizzazione non è forse il ricorso a una procedura di autotutela intesa a verificare se sussistono le condizioni per l'annullamento o la revoca del provvedimento ministeriale? E infine, se tali condizioni vi sono, non è forse giuridicamente corretto e politicamente doveroso rimuovere una decisione amministrativa di forte impatto territoriale in contrasto con l'interesse generale e fondata su consensi espressi senza alcun coinvolgimento delle comunità interessate? Certe cortine fumogene e certi tatticismi non giovano alla positiva risoluzione di una questione che va affrontata e risolta non prescindendo dalle seguenti considerazioni: — il governo nel valutare l'interesse pubblico al fine del ritiro della concessa autorizzazione dovrebbe tenere nel debito conto le scelte degli enti locali e della Regione nonché gli impegni della sua stessa maggioran-

za che erano stati pubblicamente assunti con un preciso intervento dei massimi esponenti dell'Unione: «Quando ci sono in gioco scelte importanti e a rilevante impatto territoriale, è indispensabile tenere conto delle indicazioni e degli orientamenti delle comunità locali»; — la mancanza della valutazione d'impatto ambientale andrebbe formalmente rilevata con una procedura di autotutela: tale omissione giustificerebbe la rimozione del provvedimento autorizzativo alla luce di una corretta riconsiderazione dell'interesse generale senza la necessità di disporre accertamenti integrativi; — una valutazione d'impatto ambientale postuma ed espletata fuori da una corretta procedura di autotutela appare impropria ed

esposta al rischio di serie contestazioni giudiziarie qualora tale adempimento venga disposto senza il preventivo consenso della società costruttrice; — non è vero che il provvedimento di rimozione dell'atto amministrativo comporterebbe esosi esborsi da parte delle nostre istituzioni, dal momento che la legge non prevede alcun indennizzo. C'è inoltre da considerare che la società inglese non potrebbe comunque avanzare consistenti pretese risarcitorie, essendo stata resa, anche attraverso atti formali, dei rilievi sulla regolarità dell'atto autorizzativo.

È inimmaginabile che il centrosinistra, dopo aver a tutti i livelli manifestato la sua contrarietà alla realizzazione del rigassificatore a Brindisi in aperta polemica con la precedente maggioranza, possa oggi cambiare atteggiamento e, da una posizione di governo, finisca per permettere la costruzione dell'impianto. La via da seguire non è quella che può portare a una irresponsabile con-

ferma del provvedimento autorizzativo o condurre alla sua convalida attraverso una postuma e addomesticata valutazione d'impatto ambientale che, conservando la concessa autorizzazione, aggiunge a essa il contentino di alcune rituali quanto inutili prescrizioni di cautela. La società inglese deve essere invece messa di fronte a una precisa scelta: o concordare col governo e la Regione la rinuncia all'originario progetto o prendere atto, a seguito di un corretto procedimento di autotutela, dell'annullamento dell'autorizzazione per difetto della valutazione d'impatto ambientale e per tutte le altre violazioni di legge alla luce di una concreta e attuale valutazione dell'interesse pubblico.

giudice

LE IDEE

La città intervenga sul piano strategico

EUGENIO LOMBARDI

IL DOCUMENTO sul piano strategico di Bari è una dichiarazione di buone intenzioni che, già a metà del suo percorso triennale, è in forte ritardo sull'ambiziosa tabella di marcia ed evidenzia l'assenza di una reale democrazia partecipativa. Un piano strategico dovrebbe poggiare le sue fondamenta su riflessioni di natura sociologica e urbanistica, macro e microeconomica, di sensibilità artistiche ma anche mercantili. Alcuni fra noi avrebbero potuto, se coinvolti, fornire un valido apporto in termini di coscienza e conoscenza del luogo, di esperienza professionale specifica, di capacità di lavoro collegiale. Il coinvolgimento del terzo settore è sulla carta, ma non è stato attuato. Ma le preoccupazioni sono

anche altre. Esaminiamo la questione urbanistica. Stiamo parlando della città metropolitana che forse Bari non sarà mai? O dell'area metropolitana che per alcuni coincide con la nostra provincia e per altri, che la tirano di qua e di là, va dall'Adriatico a Matera? Il documento che ho letto non chiarisce l'arcano. Poi mi sono trovato davanti i parcheggi interrati nel pieno centro di Bari, uno dopo l'altro in fase di realizzazione, mentre i parcheggi periferici di scambio vengono sempre più apprezzati e lontani sono i programmi per una rivoluzione nella trasportistica pubblica locale. L'Urbanistica è una scienza estremamente complessa, ne parlo con grande prudenza nella coscienza che al mondo di urbanisti bravi ne esistono meno di a coprire le dita delle mani; capaci di essere visionari con i piedi per terra o, se preferite, razionali con l'amore del volo alla Marc Chagall. I giovani studiosi baresi messi a capo del lavoro locale, con compensi da vincita al lotto, prima di guardare a modelli molto più recenti (forse perché ancora freschi di studi universitari), farebbero bene a ricordare quei modelli lontani dai quali partirono sperimentazioni, analisi e deviazioni critiche di percorso che dovremmo tutti conoscere per evitare di ripetere gli stessi errori compiuti da quei lontani pionieri nei difficilissimi anni del dopoguerra. Da quei lontani studi si avviò per giungere fino all'estremo un altro aspetto dell'urbanistica "strategica" (ma urbanistica non è strategia?): quello della partecipazione democratica e diretta dell'utenza alla progettazione del proprio contesto di vita, cominciando

dalla gestione degli pubblici per giungere a interi quartieri di coinvolgimento urbanistico-futuri abitanti in taluni di questi in Danimarca to a Bari coordinatori rarissimi esperimenti di partecipazione alla progettazione. E su queste basi costituite, grazie all'ideale del sindaco Pignatelli, il Laboratorio urbanistico della mia azione così di alternativa e concettualmente produttiva suscitò partecipazione di base. Stanza di 13 anni, si qui di strategie e per da fuori, nella capacità locale di ric

Il coro di "no" arrivati per l'impianto inglese a Brindisi dovrebbe spingere il governo a una retromarcia

SENZA PAROLE TUTTI PAZZI PER GIGI

C'è una nuova coppia politico-musicale che insidia le performance del duo Berlusconi-Apicella: è nata l'altro ieri a Gallipoli, davanti a settantamila spettatori assiepati sul molo del porto, lo stesso che ospita il Premio Barocco, per il concerto di Gigi D'Alessio. E della coppia fanno parte il cantante neomelodico e il sindaco della città, Vincenzo Barba. Il duetto è arrivato al termine delle oltre due ore di concerto voluto dall'amministrazione comunale a conclusione della settimana di Ferragosto in una delle mete più ambite per le vacanze in Puglia. La giornata è stata da dimenticare per il traffico: migliaia di auto che hanno invaso la città. Le strade vicine al porto sono diventate alla fine un mega parcheggio selvaggio. Per D'Alessio è stato difficile anche lasciare il palco a fine concerto: per difendersi dall'assalto dei fan, ha indossato un casco integrale e a bordo di una moto delle forze dell'ordine s'è involato verso il ristorante. Il vero fuoriprogramma, però, è stato il duetto con Barba. Nulla che non fosse collaudato: il sindaco è di Forza Italia come Berlusconi, presidente di una squadra di calcio e parlamentare, come il Cavaliere. Solo che a Villa Certosa, la settimana scorsa, al concerto per gli ospiti nella residenza di Berlusconi in Sardegna, ad ascoltare D'Alessio c'era meno gente che a Gallipoli, dove non ci sarà stata la finta eruzione stile Las Vegas, ma di vulcanico c'era proprio lui: il sindaco Barba.

La concertazione deve essere indispensabile di fronte a scelte così importanti per la comunità barese

essere regionale, ne vinciale. La spinta al non può che giungere organica (e on della nostra regione con le altre regioni strategica per lo schiave nazionale la ne della bretella ferroviaria Napoli-Bari; è schiave internazionale zazione del corridoio avere senso una stracata al solo franco città di Bari? È una difficile da digerire, dove una questione mente fondamentale l'uppo del territorio nodo ferroviario, è s ni subordinata a imtura esclusivamente Laborat

citroen.it

Informazioni ai sensi della dir. 1999/94/CE: consumo su percorso misto (l/100km): da 4,1 a 6,9. Emissioni di CO₂ percorso misto (g/km): da 107 a 163.

Citroën Finanziaria. Un mondo di soluzioni. CITROËN produce in Francia.

Prezzo promozionale esclusi I.P.T. e bollo su dichiarazione di conformità, al netto dell' "incentivo Concessionarie Citroën" che aderiscono all'iniziativa. Offerta riservata ai clienti privati, valida su tutte le vetture disponibili in rete fino ad esaurimento scorte, non cumulabile con altre iniziative in corso. Scade a fine mese. * Salvo approvazione Citroën Finanziaria. ** Fonte UNRAE, Ministero dei Trasporti, 24/06/06. Le foto sono inserite a titolo informativo.

Con Citroën passate un'estate da urlo!

La nuova Citycar più venduta in Italia**.

Fino a € 2.500 di vantaggi.

Citroën C1 da € 7.900

Citroën C2 Deejay da € 8.950

Citroën C3 da € 9.600

E paghi da gennaio 2007 anche senza anticipo*.

CITROËN