

L'Unità

Giornale fondato
da Antonio Gramsci nel 1924

Pietro Bucalossi

ANTONIO CEDERNA

Assai modesto è il bilancio della decima legislatura per quanto riguarda le sorti di territorio e ambiente. Tre leggi sono state varate, quella per la difesa del suolo, che mediante i piani di bacino idrografico tende a prevenire a contenere erosione e alluvioni; quella che istituisce aree protette, parchi nazionali e regionali, per salvaguardare le caratteristiche fisiche e naturali del paese; e quella su Roma Capitale. Sono leggi importanti che tuttavia, come sempre capita da noi, vengono attuate e gestite assai male, se non distorte del tutto. La lacuna maggiore sta nel fatto che l'Italia è tuttora l'unico tra i paesi avanzati a non avere la legge fondamentale, quella sul regime dei suoli e degli immobili, che consenta di espropriare a prezzi ragionevoli e quindi di praticare una pianificazione urbanistica finalmente nell'interesse generale, sottratta al condizionamento della speculazione.

In extremis l'opposizione è riuscita a bloccare alla Camera l'iter di un disegno di legge (approvato nel '90 dal Senato) che avrebbe avuto conseguenze perniciose; perché assegnava a ogni parte del territorio, escluse le zone sottoposte a determinati vincoli, un indice convenzionale di edificabilità: favorendo in pratica un'indiscriminata cementificazione a bassa densità. Fosse passata, sarebbe stato sancito per sempre un principio del tutto inaccettabile: secondo il quale il diritto di edificare sarebbe parte integrante del diritto di proprietà.

È proprio contro questo principio che si è battuto con determinazione una quindicina di anni fa un uomo politico scomparso l'altro giorno, che ci piace ricordare con rispetto: Pietro Bucalossi, repubblicano, che fu ministro dei Lavori Pubblici nel quarto governo Moro, dal novembre del '74 al febbraio del '76. La legge che porta il suo nome venne approvata nel gennaio '77 («Norme per l'edificabilità dei suoli»). Una legge memorabile perché, primo (per quanto annacchata dalla discussione parlamentare), instaura la separazione tra *jus aedificandi* e proprietà, cosa per cui la licenza edilizia non è più un diritto ma una concessione: una concessione onerosa, e chi l'ottiene deve versare un contributo nelle casse comunali.

Secondo, stabilisce che l'attuazione del piano regolatore debba avvenire per piani poliennali, con i quali il Comune seleziona gli interventi e stabilisce le priorità, evitando la crescita disordinata e la cieca urbanizzazione del territorio. Terzo, basa l'indennizzo degli espropri sul valore agricolo, moltiplicato per vari coefficienti. Quarto, prescrive che gli onori, cioè il contributo che il privato deve versare, venga aggiornato ogni anno. Cosa che i successivi governi si sono ben guardati dal fare. E il risultato, come calcolano gli esperti, tra cui Vezio De Lucia già direttore generale dei Lavori Pubblici, è che i comuni hanno perso finora circa 10.000 miliardi. E poi si parla del collasso delle finanze comunali.

All'ignavia dei governi si sono poi aggiunte le micidiali sentenze della Corte costituzionale, che non ha riconosciuto la separazione dei diritti, e ha giudicato illegittimi gli indennizzi, in pratica ammettendo solo quelli basati sul valore di mercato. Ma altre ancora sono le benemerite del ministro Bucalossi, e la maggiore riguarda quell'altro problema italiano perenne che è Venezia.

Nell'aprile del '75 definì gli indirizzi del governo per la protezione e la valorizzazione dell'ambito lagunare e storico-artistico, e per la sua «vitalità socio-economica»: la decisione fondamentale è stata l'eliminazione della terza zona industriale, da restituire alla «libera espansione delle maree». Per attuare quegli indirizzi la regione Veneto avviò la formazione di un piano comprensoriale (Venezia più altri quindici comuni) che indicava le scelte essenziali per la salvaguardia del territorio lagunare. Redatto in un anno e mezzo, fu presto messo in un cassetto per le divisioni nella Dc e l'opposizione di De Michelis.

Non sfuggì nemmeno a Bucalossi la gravità di quella piaga italiana che è la mania autostradale, e gli sperperi che comporta. Con legge dell'ottobre '75 ebbe il coraggio, in seguito alle conclusioni di una commissione di economisti ed esperti in economia dei trasporti, di bloccare la costruzione di nuove autostrade: per i loro costi proibitivi, per la nessuna valutazione della loro convenienza economica, per le migliaia di miliardi di debiti accumulati dalle società concessionarie.

Queste le meritorie imprese di un uomo che fu moderato nelle scelte politiche ma autenticamente riformatore nella pratica di governo. Dopo di lui le cose sono andate nel modo che sappiamo: dieci anni di Franco Nicolazzi, e infine Giovanni Prandini, con la ripresa della deregulation e dell'orgia autostradale, per decine di migliaia di miliardi, con le immaginabili conseguenze su debiti, deficit e disavanzi della finanza pubblica.

BUCALOSSI

arc