

**IL PIANO  
PER IL LAVORO****88mila miliardi  
per i trasporti**

Nuove infrastrutture per 88.848 miliardi: è il programma di investimenti per i prossimi 7 anni di competenza del ministero dei

Trasporti. Nel quadro presentato ieri dal ministro Burlando alle parti sociali 67.978 miliardi risultano destinati alle ferrovie, 16.868 al trasporto locale e 4.002 agli aeroporti. A livello territoriale gli investimenti risultano ripartiti, per quanto riguarda le Fs, in 50.689 miliardi al centro nord e 17.289 miliardi al sud. Per il trasporto locale sono 10.750 al centro-nord e 4.925 a Sud.

# Variante di valico, è ancora scontro Sulle grandi opere governo diviso

Il valico autostradale dell'Appennino divide il governo. Di Pietro smentisce un compromesso al ribasso e insiste sulla variante, il ministro dell'Ambiente Ronchi (Verdi) conclude una serie di riunioni tempestose affermando che non c'è accordo nel governo. Era il giorno dedicato alle infrastrutture, nel confronto sull'occupazione con i sindacati che avvertono: no al finanziamento degli investimenti con l'aumento delle tariffe.

**RAUL WITTENBERG**

ROMA. È bufera sulla variante autostradale di valico sull'Appennino. Non è un avviso meteorologico agli automobilisti, perché la bufera è nel governo. A nulla è servito, nella tarda serata di ieri a Palazzo Chigi, un tentativo di riappacificazione fra il ministro dei Lavori pubblici Antonio Di Pietro e quello dell'Ambiente Edo Ronchi (Verdi), operato dal presidente Prodi. I due ministri si vedranno di nuovo oggi, chissà che la notte non porti buoni consigli.

**Duello all'ultima ora**

L'occasione per il duello era all'altizza dell'evento: la partita che si sta giocando tra il governo e i sindacati sull'occupazione, e ieri era il giorno in cui si affrontava il capitolo delle infrastrutture, con le sue migliaia di miliardi d'investimenti e una imprecisata quantità di nuovi posti di lavoro, e soprattutto con l'urgentissimo aggiornamento delle grandi reti. Quasi tutti lavori pubblici, di questo si tratta. È Di Pietro il protagonista, anche

se il ministro dei Trasporti Burlando ha le sue carte da giocare, a cominciare dall'Alta velocità ferroviaria. E Di Pietro la settimana scorsa aveva presentato al Consiglio dei ministri l'elenco delle opere da realizzare nei prossimi sei anni. Tra queste c'era la variante di valico appenninica (e il ponte sullo Stretto di Messina) che i Verdi rifiutano, tollerando al massimo un raddoppio di 10 chilometri, stando all'ultima offerta di Ronchi. Il braccio di ferro continuava fino a che ieri pomeriggio, mentre stava per iniziare l'incontro con le forze sociali, il sottosegretario ai Lavori pubblici Gianni Mattioli, anche lui dei Verdi, annunciava che era in vista un compromesso su ipotesi formulate in mattinata nel dicastero di Porta Pia: 20 chilometri di raddoppio e spesa dimezzata a 2.000 miliardi. Ma in serata Di Pietro in un comunicato fa sapere che la sua proposta è sempre quella presentata la settimana scorsa: opere su 122 chilometri da Bologna a Incisa Valdarno (compreso quindi il nodo di Firenze), da

completare entro il 2002 con una spesa di 5.700 miliardi. Mattioli si dichiara «stupito» per la sortita del suo ministro, le cui posizioni «lo vedrebbero sdraiato su quelle della società Autostrade». La giornata si concludeva con una gelida dichiarazione del ministro Ronchi alla fine dell'ultimo tentativo di ricomposizione a Palazzo Chigi: non c'è ancora accordo nel governo sulla realizzazione della variante di valico. Il sottosegretario alla presidenza Enrico Micheli cerca di gettare acqua sul fuoco, parla di dialogo «costruttivo» («non ci sono posizioni radicali»), non prevede incontri per oggi e non si sbilancia sulla possibilità che la questione venga risolta dalla riunione del governo di venerdì.

**«Le tariffe non si toccano»**

Ma le sorprese non finiscono qui. I sindacati confederali hanno apprezzato il programma d'investimenti (con un distinguo sulla variante di valico da parte della Cgil che ha altre priorità come le infrastrutture al Sud), ma intanto annunciavano battaglia se il governo avesse insistito sull'idea di finanziare gli investimenti con gli aumenti tariffari. Non solo nelle autostrade, ma anche per ricostruire la rete idrica (si sa, è un colabrodo) e quella fognaria. Proprio adesso che cala l'inflazione al punto che la Banca d'Italia ha deciso di ridurre i tassi d'interesse», esclamava il segretario generale della Cgil Sergio Cofferati. «Ci siamo tanto battuti per tener basse le tariffe - aggiungeva il



collega della Cisl Sergio D'Antoni - che il risultato c'è stato; e le tariffe debbono ulteriormente diminuire, le risorse si possono ben trovare nel mercato finanziario, visto che le autostrade hanno un traffico più che raddoppiato rispetto alle previsioni originarie». E secondo il numero due della Uil Adriano Musi, il governo deve «riparare ad un errore contenuto nel documento di programmazione economica, che prevede appunto il finanziamento degli investimenti infrastrutturali attraverso le tariffe».

Riguardo agli altri interlocutori, il segretario generale della Confescenti Marco Venturi ritiene «inaccettabile lo stop di Ronchi alla variante autostradale». Il presidente della Confcommercio Sergio Billé applaude al ministro dei Lavori pubblici, e anzi auspica con un azzardato gioco di parole: «Vorrei che le parole di Di Pietro fossero pietre». Billé, come pure D'Antoni, sottoscrive l'unica novità nell'elenco dei lavori pubblici: il completamento dell'autostrada che dovrebbe collegare Messina a Palermo. Le coop caldeggiano la variante di valico, e propongono il rilancio dei programmi infrastrutturali già finanziati.

Eccoli, comunque, gli interventi confermati dall'ex pm di «mani pulite» per il corridoio di attraversamento dell'Appennino. Tra le opere autostradali, da Bologna-Casalecchio a Barberino 31 km. di terza corsia (1.335 miliardi); 33 km di variante La Quercia-Aglio (2.946 mld); riassetto del nodo di Firenze, 58 km con un costo di 895 miliardi. Per la viabilità ordinaria, bretella di Firenze e potenziamento della Porrettana. E poi interventi ambientali e paesaggistici per 270 miliardi.

E il ponte sullo stretto di Messina? Nelle polemiche esplose attorno alla variante di valico, l'iniziativa che pure Di Pietro aveva messo nel decalogo della scorsa settimana è passata in seconda linea. Tuttavia in mattinata il sottosegretario ai Trasporti Giuseppe Soriero (Pds) aveva lanciato una sua proposta. Le Fs dovrebbero rilevare la quota Iri nella società Stretto di Messina, ed affidare all'amministratore delle Fs Lorenzo Necci (che sarebbe d'accordo) «un progetto allargato che non consideri solo l'opera pubblica, ma punti su un piano allargato di sistemazione dell'area fra Reggio Calabria e Messina».

Toscana ed Emilia Romagna aspettano

## «È la strada delle polemiche»

**MATTEO TONELLI**

FIRENZE. Poche volte come ieri Toscana ed Emilia Romagna hanno guardato a Roma. Nella capitale si decideva il destino della variante di valico, ribattezzata da tempo «la strada delle polemiche». Nell'aria rimbombavano le voci relative ad una nuova ipotesi che accorcia il tracciato, la cosiddetta «variantina». «Sono molto perplesso per non dire esterefatto» commenta il presidente regionale dell'Emilia Romagna, Antonio La Forgia. Da dodici anni si discute sulla variante, sono stati messi a punto tre progetti. Faccio fatica a pensare che ora possa spuntare una nuova alternativa risolutiva. La minivariante è qualcosa che non esiste neanche sulla carta, per farlo ci vorrebbero almeno tre anni di discussioni».

E se l'Emilia piange non si può dire che la Toscana rida. «Non è in discussione la lunghezza della variante, la Regione Toscana ha già ridotto quella prevista nel tratto di sua competenza, ma c'è un limite oggettivo sotto il quale non siamo disposti a scendere per motivi tecnici», spiega il presidente regionale toscano Vannino Chiti. Il problema è quello di verificare se c'è accordo sulla necessità che vengano realizzate tre corsie su tutta l'autostrada: in base a questo è automatica la questione della variante di valico. Ma più di questo un'altra cosa agita i sonni del presidente toscano. La risoluzione del nodo fiorentino, di quel tratto dell'autostrada che va da Firenze sud a Firenze Nord, perennemente ingorgato e congestionato. Da sempre tutti i ragionamenti fatti dalla Regione Toscana ruotano intorno alla risoluzione del problema. Non si sa ancora se il progetto di «variantina» prevede il potenziamento del tratto autostradale fiorentino.

Fino a ieri, con il progetto di variante «lunga», sembrava assodato, ma il silenzio romano e i solidi duemila miliardi destinati alla costruzione della minivariante non

fanno presagire nulla di buono. «Quella del nodo è una questione per la quale siamo disposti ad andare alla guerra» dice Chiti. Con lui l'assessore regionale ai trasporti Tito Barbini che in giornata è piombato a Roma per capire da vicino come si stavano mettendo le cose. «Una cosa deve essere chiara», spiega, «chi pensa di fare interventi sul valico senza risolvere prima la questione fiorentina è un irresponsabile, perché qualsiasi permeabilità maggiore del traffico porterebbe un effetto devastante sull'area fiorentina».

L'attesa per il consiglio dei ministri di venerdì, quando dovrebbe essere sciolti gli ultimi nodi, diventa sempre più tesa. Tanto che non passa giorno che sindacati, associazioni degli industriali, categorie economiche facciano sentire la propria voce. «Per la Cgil l'ipotesi di variantina può rappresentare una base di discussione», commenta il segretario regionale toscano Franco Martini; ma oltre a dover rispondere ai problemi di sicurezza dei cantieri e alla copertura finanziaria dell'opera deve essere inserita in un piano che dia priorità allo sviluppo del trasporto ferroviario.

E se le segreterie regionali toscane e emiliane della Cisl si schierano decisamente per la variante, i gruppi dei Verdi e di Rifondazione comunista dell'Emilia Romagna scendono in campo contro la realizzazione dell'opera.

Da ultimo, a dimostrazione della trasversalità e dell'importanza del tema, anche l'associazione industriali di Firenze ha deciso di scrivere una lettera al presidente del consiglio Romano Prodi. Gli industriali chiedono con forza che sia approvato il progetto di variante presentato da Di Pietro, invitano il Governo ad assumersi le proprie responsabilità «senza mediazioni che apparirebbero solo come cedimenti ad una politica che guarda a se stessa piuttosto che ai bisogni del Paese».

**Formazione**

## Lunedì discussione decisiva

ROMA. Lunedì sarà discusso un documento relativo agli interventi in materia di formazione professionale e istruzione che il Governo consegnerà alle parti sociali nei prossimi giorni. Lo ha detto, al termine del secondo round di confronto sulla formazione svoltosi ieri a Palazzo Chigi, il ministro della Pubblica Istruzione, Luigi Berlinguer che ha confermato le tre direttrici sulle quali l'esecutivo si sta muovendo: l'elevazione dell'obbligo scolastico a 16 anni; un potenziamento della formazione continua (non solo per i giovani ma anche per chi ha già completato il proprio ciclo formativo, non solo per operai o aree di crisi ma anche per qualifiche professionali più elevate); l'introduzione di fasce di istruzione o formazione dopo i 18 anni. «Gli strumenti per raggiungere questi obiettivi», ha spiegato Berlinguer, «sono l'autonomia della scuola, alla quale il Governo ha già provveduto; il decentramento di alcune competenze dallo Stato centrale alle regioni; la costituzione presso la presidenza del Consiglio di un organismo di Coordinamento visto che di formazione si occupano tre soggetti: ministero della Pubblica Istruzione, ministero del Lavoro e Regioni». Berlinguer ha quindi ricordato che per la ricerca, materia che assieme alla formazione e all'istruzione, viene considerata fondamentale per le politiche di sviluppo occupazionale, il Governo ha già presentato una proposta di delega dal Parlamento al Governo.

È troppo presto, comunque, per quantificare gli effetti degli interventi che il Governo sta predisponendo sull'occupazione. L'ha ribadito il ministro del Lavoro Treu, al termine della «seconda puntata» di incontri su scuola e informazione di ieri mattina.

+

+