



Tantazzi, il professore diventa presidente

FRANCO BRIZZO

In cammino per l'Europa, Borsa Italiana si è data in maniera compatta un nuovo presidente di estrazione «scientifica» e non istituzionale, chiamato a prendere il posto del dimissionario Stefano Preda. È il professor Angelo Tantazzi, acclamato ieri presidente dal consiglio di amministrazione della società che gestisce i mercati finanziari italiani. Docente di politica economica e capo del centro ricerche di Pro-meteia, 61 anni, di Carrara, succede a Preda, passato a guidare il nascente istituto di private banking Mediobanca-Mediolanum. Tantazzi ha superato in extremis l'altro candidato, il funzionario generale di Banca d'Italia, Fabrizio Saccomanni.

LAVORO

€ c o n o m i a M E R C A T I R I S P A R M I O

LA BORSA	
MIB-R	32.139 +0,70
MIBTEL	33.125 +0,87
MIB30	48.735 +1,04

LE VALUTE	
DOLLARO USA	0,922 -0,001
LIRA STERLINA	0,616 +0,001
FRANCO SVIZZERO	1,548 -0,001
YEN GIAPPONESE	99,740 -0,140
CORONA DANESE	7,454 -0,001
CORONA SVEDESE	8,409 -0,010
DRACMA GRECA	336,830 -0,260
CORONA NORVEGESE	8,189 -0,016
CORONA CECA	35,780 -0,148
TALLERO SLOVENO	207,835 -0,246
FIORINO UNGHERESE	260,230 -0,070
ZLOTY POLACCO	4,010 -0,006
CORONA ESTONE	15,646 0,000
LIRA CIPRIOTA	0,573 0,000
DOLLARO CANADESE	1,362 +0,003
DOLL. NEOZELANDESE	2,012 -0,011
DOLLARO AUSTRALIANO	1,595 -0,003
RAND SUDAFRicano	6,419 -0,013

I cambi sono espressi in euro.
1 euro = Lire 1.936,27

L'Italia si rimette in strada (e sui binari)

Un piano trasporti da 205mila miliardi di cui 25mila per la sicurezza



GIULIANO CESARATTO

ROMA Sono quasi 205 mila i miliardi di investimenti previsti dal piano decennale dei trasporti presentato ieri dai ministri Bersani, Bordon e Nesi. La cifra globale punta alla realizzazione e al riassetto di tutti gli impianti e delle infrastrutture del trasporto, nel dettaglio, oltre a strade e ferrovie, (investimento complessivo di 170mila mld, di cui 95mila per le priorità), si concentra invece sui porti (6mila mld, tutta priorità), aeroporti (3.420 mld prioritari), centri merci (510) e trasporti locali (25mila). Per Pierluigi Bersani, ministro dei trasporti, si spenderanno 13mila mld l'anno per i dieci anni del piano, «tutti soldi che il Paese è in grado di spendere».

È soprattutto, sostiene sempre Bersani, «questo non è il pia-

no dei sogni», ma una piano che ha già i suoi criteri e limiti di fattibilità, un piano cioè trasformabile, nei tempi dati, in realtà anche perché «molti degli investimenti del piano sono già in atto». Veri investimenti insomma, con previsione di recupero rapido e vantaggi certi. D'accordo con lui il ministro dei Lavori pubblici Nerio Nesi, «non è trovare i soldi ma spenderli». La vera sfida perciò, secondo Nesi, è «spendere in fretta, mantenendo fede alle leggi ma anche ad un principio fondamentale: quello che si dovranno fare tutte le gare, nessuna trattativa privata».

Sui trasporti, dicono all'unisono i ministri, l'Italia si gioca una bella fetta di modernità, scommette sullo sviluppo e la crescita perché «perdere tempo» vorrà dire infilarsi in «una strozzatura capace di frenare lo sviluppo del sistema». Perciò partenza immediata, a cominciare dalla «razionalizzazione e utilizzando al meglio quello che c'è», coinvolgendo anche i privati, accelerando i processi di decentramento con gli enti locali. Piano di mobilità ma anche e soprattutto di sicurezza, per infrastrutture di lungo respiro e durata.

Il grande piano non ha tuttavia convinto tutti, fuori dal Governo. Se il Pgt (piano generale dei trasporti) affronta «organicamente i problemi della modernizzazione infrastrutturale del Paese» come dice Sergio Vedovato, capogruppo Ds in Commissione trasporti, e ha il plauso di tutte le forze rappresentate nell'esecutivo, per Rifondazione «quello presentato è il solito Pgt, generico, pieno di buoni propositi, come i fioretti dei bambini, e un elenco di infra-

«Cerchiamo di colmare ritardi colossali accumulati negli ultimi decenni»

GIAMPIERO ROSSI

MILANO «Non sarà in nessun modo un piano dei sogni, anche perché molti degli investimenti citati nel piano sono già in atto», assicura la parlata emiliana del ministro dei Trasporti Pierluigi Bersani, che insieme ai colleghi Nerio Nesi (Lavori Pubblici) e Willer Bordon (Ambiente) firma questo superprogetto per la mobilità italiana.

Insomma, signor ministro, questo vostro Piano generale dei trasporti si presenta come un enorme contenitore di progetti finora soltanto desiderati, al massimo invocati, talvolta promessi. Come siete arrivati a mettere insieme un simile bendicido?

Ma guardi che più che considerarlo un piano «grande» io lo giudico un piano «nuovo». Perché non si tratta del superprogetto di sole infrastrutture: qui dentro c'è molto di più, dalla mobilità sostenibile alla ricerca tecnologica, dalla concorrenza all'intermodalità intesa come «amicizia» e combinazione tra i mezzi. E poi sono indicate anche le infrastrutture essenziali per questo Paese e le suddivise in due comparti, uno locale e uno nazionale, introducendo elementi di decentramento e federalismo dei trasporti. Insomma, è un piano che cerca di interpretare un concetto di mobilità e che ci dice come e quali interventi operare per concretizzarlo.

Ecco, però noi da anni sentiamo dire a ogni convegno che l'Italia rischia di rimanere tagliata fuori dalle grandi direttrici internazionali: questo vostro piano supera finalmente questo pericolo?

Allora cominciamo con il dire che questo Paese scotta un ritardo colossale in questo campo: perché tra quel che è stato aggiunto e quel che è stato tolto, la nostra rete ferroviaria non si è arricchita nemmeno di un chilometro in dieci anni. Ora, tra l'altro, la ripresa economica impetuosa con la quale ci stiamo misurando rischia di scaricare sul sistema della mobilità tensioni enormi, sempre crescenti, i sintomi di questo si possono già cogliere. Perciò noi dobbiamo accelerare un po'. Si tratta prima di tutto di confermare la direzione verso cui orientare gli investimenti: l'alta velocità e i valichi, per esempio, ma anche i grandi snodi urbani. Poi le grandi piattaforme logistiche come i porti e i centri intermodali per lo smi-



stamento delle merci. Sempre a mente l'immaginaria croce formata dai quattro punti cardinali.

Alla presentazione del piano è stata pronunciata più volte la parola «liberalizzazione». Può spiegare con un esempio cosa significa?

Prendiamo il valico del Brennero, attualmente sottoposto a politiche restrittive molto rigide per quanto riguarda il transito dei camion. Ecco, lì è già in corso di conseguenza - un potenziamento del sistema ferroviario, con interventi che mirano a raddoppiare le disponibilità entro tre anni. Ma il punto è che quelle disponibilità non sono tutte utilizzate e noi abbiamo già ricevuto molte richieste di licenze per quella tratta da parte di privati. E ciò significa introdurre anche elementi di competizione.

Passiamo a un altro fronte: l'ambiente. Sono arrivate critiche. Cosariponde?

Intanto, non si può fare finta di ricordare che questo piano è stato firmato anche dal ministro dell'Ambiente Bordon. Ma soprattutto io trovo che visiano contenuti rilevanti scelte ambientali. Certo, noi qui indichiamo le priorità per importanti infrastrutture, però è forte la caratura ambientale: sono indicati obiettivi precisi sul contenimento del biossido di carbonio, sull'inquinamento urbano, sull'equilibrio modale per esempio rivalutando il mare, sulle fonti alternative, sulla sicurezza... per un piano dei trasporti di tratta di un fatto inedito. Certe critiche mi sembrano piuttosto ingenerose.

E allora buttiamola in politica. Tre ministri che si impegnano su un progetto di portata enorme che problema pongono alla maggioranza?

Secondo me è l'occasione per un dibattito alto, su una questione strategica per il Paese. Anzi, le dirò che io mi auguro che anche «gli altri», l'opposizione voglia partecipare a questa discussione su uno strumento che tiene insieme mobilità e logistica, basato su un livello di analisi che - ne sono convinto - è difficilmente smontabile, perché a questo ha lavorato la migliore intelligenza tecnico-scientifica. Comunque sarà fondamentale una certa coerenza a partire dalla legge finanziaria: il piano di spesa è fondato su una previsione abbordabile per un Paese come il nostro, però è necessario un incremento significativo delle risorse destinate, almeno del 15-20 per cento; e poi che tutto ciò venga proiettato nei dieci anni e abbia garanzie di spendibilità, altrimenti...

«È la dimostrazione che c'è un salto di qualità sia tecnico che politico»

INESI

MILANO Contenuti tecnici e contenuti politici. Di entrambi è ricchissimo, secondo il ministro dei Lavori pubblici Nerio Nesi, il Piano generale dei trasporti presentato ieri. Dietro alle cifre altisonanti, alle migliaia di miliardi che si prevede di spendere per adeguare la mobilità italiana all'Italia stessa, secondo un soddisfattissimo Nesi si stagliano anche importanti temi di metodo. Perché ridisegnare i trasporti e la mobilità significa guardare lontano e, quindi, avere a disposizione uno strumento che consenta anche di intervenire nel futuro un po' più lontano del domani; e perché presentare un documento tecnico di queste dimensioni con la firma di tre ministri - tre indica un metodo di governo che non trova molti precedenti.

Ministro, sono questi gli elementi che lei legge in controtacco, è questo il senso del vostro piano per i trasporti?

«Sì. Io prima di tutto direi che il senso di questo lavoro è proprio il ripensamento complessivo del concetto di «piano» e di progettualità decennale. Ormai sembravano parole desuete, destinate a scomparire, invece credo che qui si dimostri l'importanza di poter progettare e ampliare i trasporti».

E questo comporta che oltre alla lista delle cose da fare abbiate dovuto anche lavorare a «un sortito di regolamento», di codicilli come fare?

«In buona sostanza direi di sì, perché nel piano presentato insieme ai colleghi Bordon e Bersani, non si ragiona solo sulle infrastrutture ma anche e molto sul metodo per realizzarle in modo compatibile con l'ambiente. Questa è la grande valenza strategica del Piano generale dei trasporti: il fatto che l'ambiente non viene più considerato come un elemento di cornice, come qualcosa che sta attorno agli interventi strutturali, ma come elemento fondante di ogni singolo piano sin dalla fase preventiva. E ciò permette di guadagnare tempo e risparmiare soldi».

Macione è bastato a evitare le critiche?

«Io mi rendo conto dell'importanza delle istanze degli ambientalisti ma non vedo davvero dove possa essere criticato questo piano. Perché, ripeto, per la prima volta viene messa a punto una strategia che riguarda anche l'ambiente nel momento in cui si programmano grandi opere».

Esotto il profilo strettamente politico, quali sono gli elementi qualificanti di questa vostra operazione?

«Be', direi che è già un fatto importante di per sé l'accordo di tre ministri e con tre ministri diversi, che hanno appartenenze diverse, storie personali diverse, valori di riferimento diversi, responsabilità diverse. Questo è un fatto di grande portata, significativo anche per il futuro e per la forza di questo governo. Non dimentichiamo che la destra ci aspettava al varco proprio su questo piano trasporti, ci dicevano che non saremmo mai riusciti a portarlo a termine... e invece eccoci qua, con un prodotto finale che contiene in sé le linee guida della progettualità futura».

Bene. Ma ora non c'è il rischio che i futuri passaggi politici possano erodere questo vostro lavoro e renderlo meno ricco? Non sarebbe la prima volta...

«Sì, riconosco che il rischio c'è. Dai tavoli di tre ministri il piano passa al Cipe (Comitato interministeriale per la programmazione economica, ndr), poi alle commissioni apposite di Camera e Senato, quindi al Consiglio dei ministri per la definitiva approvazione. Che a mio avviso sarà un fatto molto molto «politico», sarà un segnale forte sul come si intende governare. E in Parlamento mi aspetto che scatti la logica di maggioranza, che comunque già esiste».

Ma visto che si tratta di un piano che si svilupperà lungo dieci anni si pone anche il problema della prossima legislatura. Potrebbe non essere più voi a gestire l'applicazione. Vuol dire che se vince il Polso butterà via tutto e si ricomincerà da capo con un altro Piano generale dei trasporti?

«Se noi dovessimo perdere le prossime elezioni - cosa che comincio proprio a credere non accadrà - e la destra decidesse di cambiare questo piano, si assumerebbe una grandissima responsabilità. Ma come? Dopo aver detto e ripetuto che questa era una prova importante per il governo e che noi non saremmo stati in grado di affrontarla, si mettono a smontare un lavoro di questa portata? E come spiegano al Paese che buttano via un progetto che è riuscito a superare vecchie limitazioni alla costruzione di autostrade (perché la differenza sta nel farle rientrare in un piano invece di pensarne una alla volta)? No, sono ottimista, questo piano resisterà e saremo noi ad applicarlo».



IPAB Fondazione «Marchi-Rossi»
Via Trento Trieste, 22 - Carpi (MO)
Pubblico incanto per l'affidamento della gestione dei servizi sociali assistenziali, dei servizi di ristorazione e dei servizi di pulizia, sanificazione, disinfezione e decontaminazione della Casa Prietista.

ESTRATTO
L'Ente indice pubblico incanto per la fornitura dei servizi in oggetto da aggiudicare a favore dell'offerta economicamente più vantaggiosa. D.Lgs. 157/99 art. 23 comma 1, lett. b), modificato al D.Lgs. 25/02/2000 n. 65. Durata contratto: dal 01/11/2000 al 31/10/2003 + 36 mesi dalla stipula contratto, con possibilità di rinnovo per pari periodo. Importo a base di gara: L. 5.219.850.000 - Euro 2.695.827,54 (iva esclusa). Termine ricezione offerte: ore 13 del giorno 23/09/2000. Il bando integrale, visionabile al sito: www.aktipolo.it, è pubblicato all'Albo Pretorio del Comune di Carpi (MO), è stato inviato in data 11/07/2000 alla G.U.C.E. ed in data 18/07/2000 alla G.U.R.I. Copia dello stesso è richiedibile agli uffici di segreteria tel. 059-641407 - fax 059-642087. Carpi, 18/07/2000.
La responsabile del procedimento Dott.ssa Alessandra Carozzini

Venerdì
Territorio
In edicola con l'Unità

