

SOMMARIO RASSEGNA STAMPA

Data	Argomento	Sommario	Pag
<i>AMBIENTE E TERRITORIO</i>			
24.12.2009	L'Unità Firenze (p.3)	Inquinamento, ora Scaletti punta allo smog «a crediti»	1
24.12.2009	La Nazione Firenze (p.2)	L'assessore ci riprova: un pedaggio contro lo smog.	2
24.12.2009	La Repubblica Firenze (p.3)	Ecopass, la guerra continua. Di Pietro era pronto allo strappo	3
<i>ECONOMIA</i>			
24.12.2009	L'Unità Firenze (p.7)	Consumi, nessun miracolo a Natale E anche i saldi perdono l'appeal	4
24.12.2009	La Nazione Firenze (p.2)	Tav, aeroporto e legge speciale: Gentile chiede doni sotto l'albero	5
24.12.2009	Il Corriere di Firenze (p.4)	Gentile "Bene Renzi, ma andrà valutato alla prova dei fatti"	6
24.12.2009	Il Firenze (p.23)	Gli industriali all'attacco: «Basta parole, ora i fatti»	7
24.12.2009	Corriere Fiorentino (p.5)	Gentile, un appello alla politica: «Firenze capitale, o non si cresce»	8
24.12.2009	La Repubblica Firenze (p.1)	"Ripresina export, spettro disoccupati"	9
<i>POLITICA</i>			
24.12.2009	La Nazione Firenze (p.17)	«Le primarie non funzionano. Rimettiamo le preferenze»	10

→ **Bocciato** l'ecopass, l'assessore fiorentino all'ambiente ci riprova

→ **L'ipotesi:** per ogni auto un tetto di entrate in centro. Dopo, si paga

Inquinamento, ora Scaletti punta allo smog «a crediti»

Le linee guida del piano anti smog: car sharing, controlli sui veicoli diesel, sostituzione mezzi inquinanti del trasporto pubblico locale, piste ciclabili, bike e car sharing, veicoli elettrici, aree pedonali.

TOMMASO GALGANI

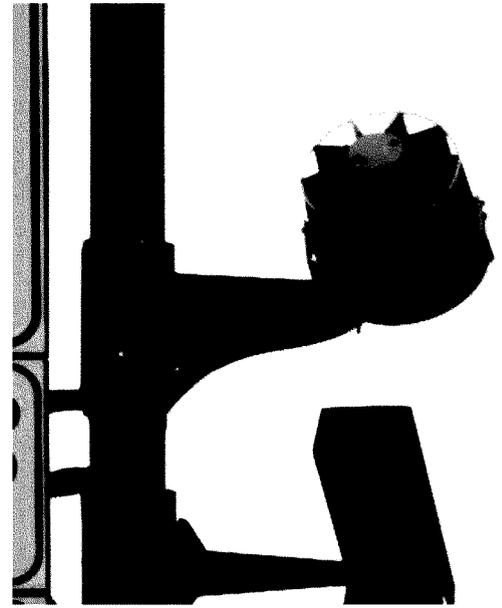
FIRENZE
fircro@unita.it

Il principio è chiaro: chi più inquina, più paga. Come funziona nelle maggiori città europee. L'assessore fiorentino all'ambiente, Cristina Scaletti, si dice «felice come cittadina e medico» dell'approvazione, in giunta comunale, del piano anti smog da lei proposto. Anche se il sindaco Matteo Renzi ha messo il veto sull'ecopass, il pedaggio per chi arriva in città o chi va in centro che il partito della Scaletti (l'Idv) voleva inserire nel piano contro l'inquinamento. In alternativa, c'è l'ipotesi di «crediti» smog: in pratica un certo numero di giornate in cui un automobilista fiorentino potrà entrare nella zone off limits (probabilmente a macchia di leopardo) che sarà adibita. Passato quel limite, dovrà pagare. L'idea era anche nei «Cento punti» di Renzi in campagna elettorale. Di questa ipotesi, valuterà la fattibilità il tavolo formato da Scaletti e gli assessori Massimo Mattei e Dario Nardella. Scaletti, che non vuole commentare le voci insistenti che la vorrebbero futuro assessore regionale in caso di vittoria del centrosinistra alle elezioni della prossima primavera, spiega che la sua stella polare è «tutelare la salute e la qualità della vita dei cittadini, che rappresenta il mio obiettivo prioritario. Sono molto contenta che sia stato condiviso dal sindaco e dalla giunta».

LE LINEE DEL PIANO

Tre i livelli su cui si articolano le linee d'indirizzo del piano Scaletti: mobilità veicolare, mobilità alterna-

tiva e provvedimenti conoscitivi. E quindi: car sharing, controlli sui veicoli diesel, sostituzione mezzi inquinanti del trasporto pubblico locale, piste ciclabili, bike e car sharing, veicoli elettrici, aree pedonali. «Vorrei sottolineare il gruppo interdisciplinare che si andrà a costituire fra me, Mattei e Nardella, con l'obiettivo di verificare la fattibilità e l'attuabilità di un masterplan della mobilità per il territorio fiorentino entro il giugno 2010, ispirato ai criteri delle direttive dell'Unione Europea. Inoltre ritengo fondamentale lo studio conoscitivo, seguente a ogni provvedimento che ci permetta di valutare l'efficacia del provvedimento stesso». L'assessore butta uno sguardo ad altre esperienze come Stoccolma, Londra o Milano: «Per Firenze pensiamo a un modello integrato, con l'obiettivo di disincentivare i veicoli più inquinanti. Personalmente apprezzo il criterio anglosassone secondo il quale l'auto va usata solo quando ne abbiamo realmente bisogno». Sulla stessa linea di Scaletti, il coordinatore regionale dell'Idv, Giuliano Fedeli. Che, da assessore provinciale ai trasporti, accetta di parlare del caos delle linee Ataf delle ultime settimane: «Ci sono state criticità, sapevamo che dopo la pedonalizzazione di piazza Duomo sarebbe servito un periodo di assestamento. All'inizio dell'anno nuovo, l'azienda ci proporrà il piano per le nuove linee», e si tratterà della seconda rivoluzione in tre mesi. Avete mai pensato, come Provincia, di multare Ataf per i continui ritardi dei mezzi? «C'è un preciso contratto di servizio che regola questa materia. Ora sta finendo il monitoraggio sugli effetti del Duomo pedonale: decideremo come ri-intervenire sui percorsi dei bus, poi vedremo». ♦



Telcamere all'ingresso della ztl fiorentina



L'assessore ci

Cristina Scaletti non ascolta il

di ILARIA ULIVELLI

«**C**HI PIU' inquina più paga». Va avanti nei suoi radicati convincimenti Cristina Scaletti. «Parlo prima da medico e da cittadino, poi da assessore all'ambiente», dice, dichiarando guerra alle emissioni di pm2.5, il particolato sottile. E rimettendo in pista l'ecopass stralciato dal piano antismog perché non piace al sindaco. Proprio l'ecopass, il sistema secondo il quale per utilizzare l'auto bisogna pagare un ticket, era stato al centro del dibattito. Motivo per cui, il piano approvato martedì dalla giunta, era rimasto due mesi in stand-by, causando anche impacci diplomatici tra Renzi e il partito di Scaletti, l'Italia dei Valori. Scaletti parla di «una giornata importante». «Il sindaco e la giunta hanno preso una decisione per la città — dice —. Al di là delle polemiche e delle posizioni strettamente politiche, la priorità assoluta era che venisse presa una decisione nel senso di tutela della salute dei cittadini». E qui si torna all'ecopass, al cosiddetto pedaggio per la circolazione dei mezzi più inquinanti: «La politica deve esprimere un altissimo senso etico, a costo di prendere decisioni impopolari — mette tutti sull'avviso l'assessore all'ambiente —, altrimenti ci ritroveremo con un'emergenza non più controllabile». Scaletti mette punti fermi. Quei punti che non piacciono a Renzi. «Lavoreremo in équipe con il vicesindaco Dario Nardella e con l'assessore alla mobilità Massimo Mattei — spiega Scaletti — per verificare la fattibilità e l'adattabilità di un masterplan della mobilità per il territorio fiorentino entro giugno, ispirato ai criteri delle direttive dell'Unione Europea. Inoltre ritengo fondamentale lo studio conoscitivo, seguente a ogni provvedimento che ci permetta di valutare l'efficacia del provvedimento stesso». Ma quali sono i modelli cui ispirarsi? «Abbiamo gli esempi di Londra e Stoccolma, dove la 'pollution card' ha creato prima un grande scontento fra i cittadini che

riprova: un pedaggio contro lo smog

sindaco e ripropone l'ecopass. «Un comitato valuterà i provvedimenti»

poi con un referendum hanno premiato l'iniziativa». Quindi? «Bisogna avere il coraggio di fare delle scelte, e solo dopo chiedere alla gente se è d'accordo — spiega Scaletti —. E' chiaro che prima di partire quasi nessuno concorderebbe di patire un disagio senza poterne apprezzare gli aspetti positivi». L'esponente dell'Idv vorrebbe che passasse il messaggio che «l'auto si deve usare soltanto quando c'è effettivo bisogno». Idee sui ticket disincentivanti ne ha molte. Del tipo, un blocchetto con trenta accessi da spendere al momento opportuno. Tutto da studiare. Tre i piani su cui si articolano le linee d'indirizzo: mobilità veicolare, mobilità alternativa e provvedimenti conoscitivi. E quindi: car sharing, controlli sui veicoli diesel, sostituzione mezzi inquinanti del trasporto pubblico locale, piste ciclabili, bike sharing, veicoli elettrici, nuove aree pedonali. Votati gli atti di indirizzo, la città annega nel traffico del pre Natale. Mentre Confesercenti chiede all'amministrazione di prendere «provvedimenti immediati per rendere più fruibile il centro storico». Le richieste riguardano soprattutto il potenziamento e la razionalizzazione della rete di trasporto pubblico locale e la definizione di una nuova politica della sosta e della ztl. Il presidente dell'associazione, Uliano Ragonieri, proprio guardando al piano antismog sollecita «l'avvio di un confronto con le categorie economiche». «Nelle ultime settimane il problema è emerso nella sua evidenza — spiega Ragonieri —, al di là del ponte dell'Immacolata, nelle domeniche successive i negozi hanno registrato incassi ben lontani dai numeri degli ultimi anni». E ciò è dovuto, per Ragonieri, «alle reali difficoltà d'accesso al centro». Nel frattempo, i tassisti della Socota hanno sospeso lo sciopero proclamato per i giorni di Pitti Immagine, l'11 e 12 gennaio.

TREGUA

I tassisti della Socota hanno sospeso lo sciopero di gennaio proclamato per Pitti



Piano Scaletti, il leader Idv deciso a correre a Firenze per rompere con Renzi Ecopass, la guerra continua Di Pietro era pronto allo strappo

**ERNESTO FERRARA
MASSIMO VANNI**

IL SINDACO Matteo Renzi l'ha cancellato dal piano anti-smog. Ma proprio per questo si riaccende la guerra sul ticket d'ingresso in città. Il traffico impossibile di questi giorni e i 90 superamenti di Pm 10 rilevati dalle centraline misura-smog, quasi tre volte tanto rispetto ai limiti di legge (che prevedono un tetto massimo di 35 volte), Legambiente toscana rilancia il ticket come «unica scelta possibile per ridurre il numero delle auto». Almeno in attesa della rete delle tramvie e del metro-treno», dice il presidente Piero Baronti.

Anche per l'assessore dipietrista all'ambiente Cristina Scaletti siamo solo all'inizio: «Di un piano anti-smog non si poteva fare a meno, in questa città non ci si muove, non si vive, l'inquinamento è altissimo. E' stata una battaglia lunga e non è finita: sono convinta che nel 2010 formuleremo una proposta di misure anti-smog che tenga dentro mobilità elettrica, bici e un modello di congestion charge». Cioè un ecopass, una tassa sul traffico che si ispiri a quanto già fanno a Milano, Stoccolma e Londra. Con quali modalità, è tutto da definire. Ma i dipietristi non demordono. Mentre tra il sindaco Renzi e l'Idv si consumava il braccio di ferro sul piano anti-smog, approvato martedì sera dalla giunta senza la previsione del pedaggio, si apprende che il leader del partito Antonio Di Pietro ha telefonato ripetutamente agli esponenti locali per informarsi della trattativa: «Eravamo convinti che Renzi avrebbe finito col decidere un nuovo rinvio ed eravamo pronti allo strappo. Di Pietro stesso avrebbe dovuto arrivare oggi a Firenze (ieri, ndr) per sancire la rottura», spiegano gli esponenti dell'Idv. L'approvazione del piano anti-smog, an-

che se «insufficiente» perché senza il pedaggio, ha cambiato i piani dell'Idv. Che trova adesso alleati gli ambientalisti: «E' dal 2004 che lo chiediamo. E non un tributo simbolico, almeno una decina di euro — dice il presidente Baronti — devono pagarlo tutti, tranne chi lascia l'auto nel parcheggio scambiatore per salire sul bus». Perché ad esempio, incalza Legambiente, non si è ancora previsto un parcheggio scambiatore all'uscita della Fi-Pi-Li, davanti alla linea 1 della tramvia? «Non dobbiamo impedire ai cittadini di usare l'auto, ma convincerli ad usarla solo quando ne hanno bisogno», dice l'assessore Scaletti. Convinta per lo stesso motivo che sia sbagliata l'idea di una tassa d'ingresso per chi viene da fuori, se poi si consente tutto ai residenti. A costo di creare un sistema «a macchia di leopardo» che colpirebbe gli uni e gli altri: «Mi piacerebbe fare come a Stoccolma, introdurre l'ecopass e poi fare un referendum l'anno dopo: tutti saprebbero giudicare», conclude Scaletti.

L'assessore: non mi arrendo. "Il pedaggio è una necessità" dice Legambiente



Antonio Di Pietro: era pronto a venire a Firenze per lo «strappo»



Consumi, nessun miracolo a Natale E anche i saldi perdono l'appeal

■ Più che un bianco Natale sarà un Natale al verde, come le tasche dei consumatori ripulite dalla crisi. Lo rivela l'indagine sulle vendite nel periodo natalizio e nei saldi invernali condotta dall'Osservatorio sul commercio di Unioncamere Toscana e dalla Regione. Il campione intervistato (250 famiglie e 800 imprese con meno di 10 addetti) rivela la tendenza sempre più diffusa a mettere da parte i gruzzoli che rimangono. Ne consegue, oltre all'aumento dei depositi delle famiglie, un crollo dei consumi pari al 5% rispetto al 2008. La sostanziale stabilità dei consumi vale per il 52% delle famiglie toscane, un terzo invece sarà costretto a tirare la cinghia e tagliare le spese. Il 61% di chi sforbicia sulle spese natalizie effettua un taglio che arriva anche al 20%. A risentirne di più saranno i beni per la casa (-22,6%) e per la persona (-14,9%). I grattacapi maggiori, però, toccheranno alle spese nei pubblici esercizi, con il 40% degli intervistati che pensa di ridurli. Reggono invece i consumi per i beni alimentari ad uso domesti-

colo commercio» ha detto il direttore di Confcommercio Toscana Stefano Pucci. Da questo punto di vista, si ritiene soddisfatto anche l'assessore regionale al commercio Paolo Cocchi che vede nel rafforzamento dei Ccn, «uno dei punti cardine del commercio di qualità toscano».

VALENTINA BUTI

Lo studio di Unioncamere Le vendite a cavallo delle Feste crollano del 5% rispetto al 2008

co, in calo solo per il 21% degli ascoltati.

Nemmeno i saldi di fine stagione porteranno la tanto attesa boccata d'ossigeno. Le imprese prevedono infatti un clima di grande incertezza, i consumi del 52% dei cittadini rimarranno stabili rispetto al 2008. L'unico dato positivo, nel quadro dalle tinte fosche che chiude l'anno, è quello che riguarda i Centri commerciali naturali. «Il 56% delle spese natalizie sono destinate alle grandi strutture di vendita, ma il 60% degli intervistati si dimostra soddisfatto dalle aggregazioni dei Ccn, l'appartenenza a un Ccn ha ricadute immediate sulle vendite, i dati di Unioncamere sono una risposta ai profeti di sventura che pronosticavano la morte del pic-





REGALI DI NATALE
Il presidente di
Confindustria Firenze,
Giovanni Gentile

LE PRIORITA' DEL PRESIDENTE DI CONFINDUSTRIA

Tav, aeroporto e legge speciale Gentile chiede doni sotto l'albero

di PAOLA FICHERA

CI SONO almeno quattro 'regali' che Confindustria vorrebbe per Firenze nel 2010: alta velocità, area metropolitana, legge speciale e aeroporto. In realtà il presidente di Confindustria, Giovanni Gentile non li considera pacchi dono, ma priorità, opere e passaggi indispensabili per restituire competitività a Firenze. Un messaggio che Gentile ripete da tempo e, anche se il giudizio sui primi sei mesi dell'amministrazione Renzi è positivo, insiste: «Va bene la pedonalizzazione del Duomo, ma ora Renzi deve rendersi conto che la città è bloccata dal traffico. Che servono degli interventi seri sul trasporto pubblico. Così non va bene». Meno male che il sindaco ha stoppato le richieste sull'ecopass per l'ingresso delle auto in città, avanzate dall'Idv e dall'assessore Scaletti. «Di tutto abbiamo bisogno in questo momento — ha stigmatizzato Gentile — ma certo non di nuove tasse».

Meglio pensare alle scadenze inderogabili per la città: «Il prossimo quinquennio sarà decisivo. Luigi Einaudi sosteneva che: 'Nella vita delle nazioni l'errore di non saper cogliere l'attimo fuggente è irreparabile'. Firenze può farcela, ma si impongono scelte rapide».

Scelte che devono, innanzitutto, prevedere una visione e una governance da area metropolitana, con al centro Firenze. E qui la stoccata è alla politica regionale che, da troppo tempo, sembra aver dimenticato che «Firenze è la capitale della Toscana». E non lo è solo a parole, ma per i valori del suo prodotto interno lordo. «La Toscana senza Firenze non arriva da nessuna par-

te». Servono 'facce nuove' anche alle prossime elezioni regionali? Il presidente prova a schivare la provocazione: «Non è questione di uomini o di schieramenti, ma di programma. I tempi sono cambiati, è un dato di fatto, ci vuole discontinuità con il passato. Chi è in grado di garantirla avrà la nostra approvazione».

La smettano dunque certi piccoli comuni di «produrre farraginosità» e «creare solo problemi allo sviluppo». Sotto accusa, in primis c'è la piana fiorentina: «Abbiamo bisogno di un progetto condiviso, non dei soliti scontri fra campanili».

Nette le richieste degli Industriali. Per l'Alta velocità: «si ad un avvicinamento alla stazione di Santa Maria Novella, bene una stazione Foster più piccola, meno invasiva. Ma, come ha detto il ministro Matteoli, senza perdere nemmeno un minuto in discussioni. Anche perché la stazione dell'alta velocità è la chiave per l'avvio della stesura

del piano strutturale. E senza piano, si rischia di bloccare la città per anni».

Secondo accento sulla legge speciale. «Una richiesta che Confindustria ha avanzato per prima — sottolinea Gentile — così come quella di un diverso rapporto tra governo locale e governo nazionale». Dalla legge per Firenze capitale, Confindustria si aspetta risorse ma soprattutto poteri. Anche perché soldi non ce ne sono molti: quindi, puntare solo a quelli è un errore. «Meglio pensare a poteri particolari, corridoi speciali per far procedere velocemente le cose». Poche le parole sull'aeroporto: «Che lo vogliamo, e in tempi rapidi — dice — l'abbiamo ripetuto tante volte».

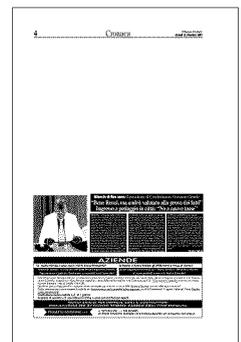
NODO TRAFFICO
«Abbiamo bisogno di tutto eccetto che di nuovi pedaggi. Una città bloccata»



Bilancio di fine anno Il presidente di Confindustria, Giovanni Gentile **“Bene Renzi, ma andrà valutato alla prova dei fatti”** **Ingresso a pedaggio in città: “No a nuove tasse”**

FIRENZE - Il tunnel della crisi non è finito, ma i segnali di ripresa ci sono, soprattutto per Firenze, che nel terzo trimestre 2009 viaggia con un'altra marcia rispetto al resto della Toscana, dimostrandosi traino dell'economia regionale. Questo non significa che il 2010 si annunci tutto rose e fiori, specie perché con lo scadere degli ammortizzatori sociali ci si troverà di fronte a un aumento della disoccupazione. Un bilancio più in scuro che in chiaro, quello tracciato ieri dal presidente di Confindustria Firenze, Giovanni Gentile, che ha inteso dare una scossa alla città, invitando tutti a non perdere l'occasione per salire sul treno della ripresa. Che sarà difficile prendere se non si realizzano condizioni imprescindibili, come l'alta velocità, l'area metropolitana, la legge speciale e lo sviluppo dell'aeroporto. Ed è proprio lo sviluppo di una politica di area metropolitana che per Gentile può generare nuovo sviluppo, approfittando della legge delega che entro il 2012 dovrebbe avviare il decentramento fiscale. Basta con la Toscana dei campanili, dunque, zavorra contro il progresso. "Ci sono troppi piccoli comuni - ha sottolineato - che creano solo problemi e andrebbero accorpati". Ma Gentile è sceso anche nello specifico per quanto riguarda le cose da fare. Dichiarandosi favorevole all'avvicinamento della stazione dell'alta velocità a S.M. Novella e auspicando l'approvazione rapida del piano strutturale. Infine un plauso all'attività del sindaco Renzi, che "merita un voto positivo", anche se poi andrà visto "alla prova dei fatti". E un passaggio sul pedaggio di ingresso alla città: "l'unica cosa che non serve - ha chiosato - sono nuove tasse".

Maurizio Abbati



Confindustria. Gentile: «Facciamo la stazione, i tempi stringono»

E POLIS

Gli industriali all'attacco: «Basta parole, ora i fatti»

■ Alta velocità, area metropolitana, legge speciale e aeroporto: sono queste le priorità per rilanciare l'economia di Firenze, indicate dal presidente di Confindustria Firenze, Giovanni Gentile. Promosso il sindaco Matteo Renzi (ma senza sbilanciarsi sui numeri) soprattutto per non aver approvato il "ticket d'ingresso" alla città. «Non ci servono altre tasse», ha detto il numero uno degli industriali. I

tempi stringono: «Firenze può farcela - dice Gentile - ma si impongono scelte rapide. Senza la stazione Foster non ci potrà essere mai un piano strutturale. Le imprese edili stanno soffrendo, muoviamoci. Siamo favorevoli ad un avvicinamento alla stazione, pensiamo ad una stazione Forster anche più piccola, meno invasiva. Ma non possiamo permetterci più di ritardare con discussione infinite». ■



► Giovanni Gentile



Gentile, un appello alla politica «Firenze capitale, o non si cresce»

Il presidente di Confindustria: tra sei mesi il momento più critico per l'occupazione

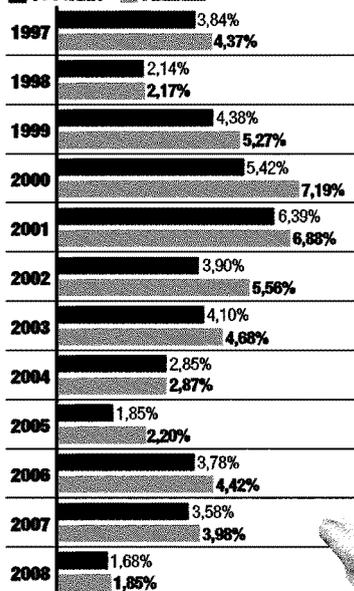
Firenze deve tornare ad essere capitale della Toscana. Ed ha le carte in regola per farlo. Il presidente degli industriali, Giovanni Gentile, è meno pessimista di dodici mesi fa nell'appuntamento di fine anno, ma è anche «costretto» a parlare sempre delle stesse cose: aeroporto, infrastrutture, area metropolitana, legge speciale... E, come un anno fa, chiede discontinuità alla politica, stavolta in vista delle elezioni regionali. Non fa nuove, come Gentile aveva chiesto quando partì la corsa per il nuovo sindaco a Palazzo Vecchio, ma nuovi programmi, visto che ormai i protagonisti sono già tutti decisi, a cominciare da Enrico Rossi che — salvo sorprese — sarà presidente della Regione. Il bilancio 2009 di Confindustria Firenze fotografa l'inizio della ripresa, con export positivo negli ultimi due trimestri. «Siamo fuori dalla recessione, ma dentro la crisi e rispetto ad un anno fa la situazione è migliore. Firenze e la sua provincia — dice Gentile — danno segni di vitalità. Nel terzo trimestre dell'anno le esportazioni del capoluogo sono cresciute del 9,4% rispetto al secondo trimestre, a fronte del meno 4,4 registrato dalla Toscana, e sono raddoppiate le imprese che si rivolgono ai nuovi mercati, Asia a Africa. È dal 1997 che il Pil di Firenze cresce più di quello della Toscana. Firenze deve ritrovare il suo ruolo di capitale non per campanilismo, ma perché se non cresce il capoluogo non lo fa neppure la regione. E non ci interessa un assessore fiorentino nella prossima giunta regionale, su questo sono d'accordo con il sindaco Matteo Renzi, ma un governo che lavori per Firenze capitale».

Il 2009 ha visto poche luci e molte ombre. La produzione industriale nell'area fiorentina è calata del 21,1% rispetto al 2008, con la meccanica che ha segnato meno 31,2% e il settore pelli-cuoio-calzature meno 30,2%. Un punto dolente resta il rapporto con le banche. «La metà delle imprese associate ha detto che i tempi di risposta degli istituti bancari sono troppo lunghi». Sono andati bene gli ammortizzatori sociali che hanno garantito coesione, ma il momento ne-

Il primato del capoluogo

Aumento del Pil

■ TOSCANA ■ FIRENZE



OBELEX

ro della disoccupazione sarà nella seconda metà del 2010 e nella prima metà del 2011, quando la cassa integrazione si esaurirà». Sul fronte industriali, Confindustria chiede internazionalizzazione e aggregazioni di piccole imprese, poi Gentile passa alla politica. «Tav, area metropolitana, legge speciale e aeroporto, quattro priorità per il riposizionamento competitivo di Firenze. Per l'Alta velocità siamo favorevoli ad un avvicinamento alla stazione di Santa Maria Novella e ad una stazione Foster più piccola, meno invasiva, ma non possiamo permetterci ritardi. La decisione sulla stazione è anche la chiave per l'avvio del piano strutturale, per la cui adozione i tempi sono strettissimi. In assenza, si rischia di bloccare l'edilizia per anni». Gli industriali si dicono anche «soddisfatti del rapporto nuovo tra governo locale e governo nazionale, come noi avevamo invocato; la legge speciale permetterà di raggiungere gli obiettivi. Denari non ce ne sono molti — aggiunge Gentile — pensiamo quindi a poteri particolari, corridoi per far procedere velocemente le cose». Bocciata invece l'idea di un ticket per entrare a Firenze: «Di

tutto abbiamo bisogno fuorché di nuove tasse, Tia compresa». I primi sei mesi di Renzi? Gentile li promuove: «Ha fatto bene, anche se il difficile viene dopo gli annunci, come nel caso della pedonalizzazione di piazza Duomo, bellissima, ma che ha esasperato i problemi del traffico. Ci vuole quindi discontinuità con il passato, chi è in grado di garantirla avrà la nostra approvazione».

Mauro Bonciani

In Regione non serve un assessore fiorentino, ma un governo che lavori per il capoluogo. Palazzo Vecchio? Bene questi primi sei mesi, ma il difficile viene dopo gli annunci

Bilancio

Il presidente di Confindustria Firenze, Gentile



Gentile: bene Duomo, male il traffico

Gli industriali: una ripresina dell'export ma non durerà

A PAGINA IV

“Ripresina export, spettro disoccupati”

Il presidente degli industriali: bene il Duomo, peggiorato il traffico

MASSIMO VANNI

«LA crisi ci accompagna ancora ma questo territorio dà segni di vitalità». Sono auguri natalizi intessuti di speranza ma con ben poche illusioni, quelli del presidente di Confindustria Firenze Giovanni Gentile. Cosa chiedono gli industriali al potere politico? I «desideri per il 2010», come li chiama Gentile, sono di fatto gli stessi dell'anno scorso. E anche di quello prima: Alta velocità, area metropolitana, aeroporto e legge speciale.

Quattro priorità per riposizionare il capoluogo toscano nella sfida internazionale. A patto di fare presto: «Firenze può farcela ma si impongono scelte rapide». Ai primi sei mesi di giunta Renzi, Gentile dà un giudizio positivo: «La nuova attività del Comune è un'occasione da non perdere». Anche se, aggiunge, qualche ombra c'è: «Quando si passa all'area di realizzazione le cose si fanno difficili, abbiamo condiviso la chiusura di piazza Duomo ma non c'è dubbio che ha creato problemi al traffico cittadino, l'ha sicuramente aggravato».

Resta la discussione aperta sull'Alta velocità: «L'importante, come dice Matteoli, è non perdere tempo». E anche il dibattito sul governo metropolitano, «grazie a noi si è finalmente aperto». Gentile però ritiene che la partita decisiva sia quella della legge speciale. E il tentativo ad essa collegato, del sindaco Matteo Renzi, di puntare su poteri speciali per imporre a Sesto la pista parallela a Peretola. Ci riuscirà? Gentile non lo esclude. Anzi, quasi quasi, fa intendere, ci con-

ta al pari di Renzi. Del resto, si dice soddisfatto «del rapporto nuovo che si è venuto a creare, come avevamo auspicato, tra governo locale e governo nazionale». Aspetta però di vedere cosa accadrà. Per il potenziamento dello scalo e anche per il Piano strutturale, il piano della mobilità e gli investimenti più volte annunciati per Firenze Fiera.

Guardando ai dati economici, Gentile rileva che nel terzo trimestre 2009 il capoluogo (grazie a meccanica, abbigliamento e alimentare) ha avuto un 9,4 in più di export rispetto ai tre mesi precedenti. Il primo segnale positivo dall'inizio della crisi, tiene a sottolineare il capo degli industriali, visto che in Toscana si è registrato un meno 4,4 per cento. Ed è il segnale che riconferma che dalla crisi non si esce se Firenze non svolgerà in pieno il suo ruolo di capitale regionale.

Segnali incoraggianti arrivano anche dagli sforzi delle imprese: la quota di aziende fiorentine alla ricerca di nuovi mercati, rispetto a febbraio, secondo Confindustria è passata dal 26 per cento al 47. «Non pensiamo però a facili riprese, nei prossimi mesi ci aspetta un su e giù», avverte Gentile. Un futuro di luci ed ombre perché «la crisi ha trasformato i mercati»: nei primi 9 mesi dell'anno, la produzione industriale della provincia è calata del 21,1 (rispetto al 2008). E per quanto positivi i primi segnali sono ben lontani dal recuperare la perdita.

La Cassa integrazione ordinaria, aumentata nell'industria del 1.061 per cento, ha comunque garantito in questi mesi difficili coesione sociale: «Ma il momen-

to nero della disoccupazione — pronostica Gentile — sarà alla fine del 2010 quando la Cigs esaurirà e le molte persone che oggi non sono disoccupate potrebbero entrare in mobilità». Una prospettiva terribile. Pure il rapporto con le banche, per gli industriali, è però un punto dolente: «Il 2010 non sarà un anno positivo, i “rating” saranno negativi, ciò vuol dire che sarà più difficile avere credito. E se sarà erogato costerà di più».

Il presidente



GENTILE

Il presidente di Assindustria Firenze Giovanni Gentile

Gentile spera che la legge speciale permetta al sindaco di imporre la pista parallela

Il sindaco



GIANASSI

Il primo cittadino di Sesto Fiorentino Gianni Gianassi



PD IL PARERE AUTOREVOLE DI GHERI «Le primarie non funzionano Rimettiamo le preferenze»

«**LE PRIMARIE?** Sono da abolire». Una riflessione politica a tutto tondo quella di Simone Gheri, che affronta anche lo strumento di selezione della classe politica Pd. «Credo sia arrivato il momento di prendere atto che le primarie non sono uno strumento efficace, e rimettere le preferenze. Alle primarie non c'è competizione tra i partiti, mentre nelle elezioni vere sì, quindi diventa più difficile che un elettore non del Pd vada a votare per il partito che non sia il suo».

E se non fossero abolite?

«Allora facciamole anche per i parlamentari - ha aggiunto il primo cittadino - visto che alle ultime politiche si è proceduto con il vecchio metodo. Si è visto che le primarie non funzionano. E lo dico con particolare riguardo alla partecipazione, senza giudicare i risultati». Cittadini che non vanno a votare, una contrapposizione di fazione più che sui programmi. La proposta di Simone Gheri è dunque rivedere lo strumento, prendendo atto che, così come è stato strutturato, si è rivelato non efficace. Insomma, se la democrazia dal basso non funziona, meglio un po' di sano amarcord.



Simone Gheri

