

SOMMARIO RASSEGNA STAMPA

Data	Argomento	Sommario	Pag
<i>ECONOMIA</i>			
22.01.2010	L'Unità Firenze (p.45)	Rossi agli operai Seves: «La Toscana non diventerà una Disneyland»	1
22.01.2010	La Nazione Firenze (p.16)	Dal 29 gennaio la Fortezza sarà gestita dalla Regione	2
22.01.2010	La Nazione Firenze (p.16)	Seves, al tavolo senza l'azienda. Incontro sulla cassa integrazione	3
22.01.2010	Il Firenze (p.18)	La Uil: «Niente scioperi per le nuove aziende»	4
<i>TRASPORTI</i>			
22.01.2010	L'Unità Firenze (p.44)	«Usciremo dalla crisi investendo di più sulle infrastrutture»	5
22.01.2010	La Nazione (p.20)	Grandi opere per la Toscana. Oggi la firma di Berlusconi	7
22.01.2010	Corriere Fiorentino (p.3)	Nel 2012 la fine dei lavori «Poi si riparlerà di bretella»	8
22.01.2010	Corriere Fiorentino (p.2)	Un altro scavo? E il Mugello si prepara alla battaglia	10
22.01.2010	La Repubblica Firenze (p.2)	Berlusconi e Martini firmano il via libera alle grandi opere	12
<i>POLITICA</i>			
22.01.2010	Il Corriere di Firenze (p.10)	Firenze capitale del federalismo dell'Italia centrale	13
22.01.2010	Il Corriere di Firenze (p.9)	Rifondazione ha deciso: sì a Rossi	14
22.01.2010	La Repubblica Firenze (p.2)	Faenzi o Migliori? Tra i candidati spunta il sindaco di Castiglione	15

Rossi agli operai Seves: «La Toscana non diventerà una Disneyland»

■ Il candidato alla Regione Toscana del Pd Enrico Rossi ha incontrato ieri i lavoratori della Seves, l'azienda di Castello specializzata nella produzione di mattoni in vetro. «Sono venuto qui per ascoltarvi - ha detto Rossi che si è impegnato a parlare della vicenda con Renzi, Martini e Simoncini - perché la vostra situazione, oltre ad essere grave, è quella di molti altri lavoratori in Toscana». La vertenza è a un punto di stallo: l'abbandono del tavolo della trattativa da parte dei vertici del gruppo apre uno scenario inquietante: nessuna certezza per la ripartenza dell'attività e un altro anno di cassa integrazione (previsto oggi l'esame congiunto). È troppo, dopo 14 mesi in cui l'azienda ha praticamente cessato l'attività, a molti cominciano a cedere i nervi. «Ci sono situazioni difficili - dice una dipendente - per qualcuno questo è l'unico stipendio che entra in casa e la situazione ha preso una piega brutta». I lavoratori cominciano a dividersi nelle strategie di lotta, tra chi preferirebbe iniziative forti e chi invece ancora spera nella trattativa. Sono momenti di tensione e disperazione, gli interventi dei lavoratori riuniti in assemblea di fronte a Rossi non possono

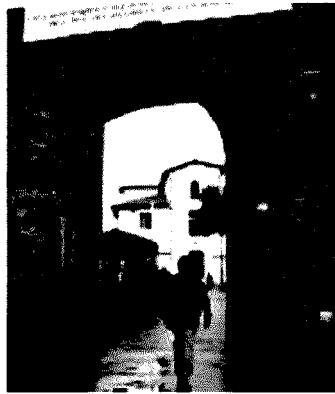
essere più chiari. «Una cosa è certa - dice Luca Paoli della Filctem Cgil - noi cercheremo di sederci al tavolo con l'azienda cercando di trattare, ma se questa rimarrà ferma nelle sue posizioni è chiaro che non ci staremo e ognuno a quel punto dovrà prendersi le sue responsabilità». Il timore per tutti è quello di una possibile speculazione edilizia dell'area, un'eventualità che Rossi si è detto pronto a contrastare. Ma la paura rimane, accompagnata da una sensazione di impotenza che diventa ogni giorno più forte. Almeno c'è il sostegno delle istituzioni, speriamo non cada nel vuoto. «Nel corso del 2010 40mila persone resteranno senza cassa integrazione, per questo è necessario allungare gli strumenti di tutela sociale - conclude - ma anche rimettere al centro la produzione, perché questa regione non può stare seduta solo sulle ricchezze del passato, altrimenti rischiamo di diventare Disneyland». ♦

S.REN.

La vertenza

Cassa integrazione per 130, l'azienda non vuole riaprire la trattativa





LA DELIBERA

Dal 29 gennaio la Fortezza sarà gestita dalla Regione

CON 20 SÌ, 9 NO ed un'astensione il consiglio provinciale ha approvato la delibera dell'assessore Giorgetti sugli indirizzi per la concessione della Fortezza da Basso alla Regione. «Come Provincia siamo proprietari del 42,42% della Fortezza. Con questa delibera andiamo a sottoscrivere un atto che concede, dal 29 gennaio la gestione dell'immobile alla Regione».



LA VERTENZA IN PROVINCIA

Seves, al tavolo senza l'azienda Incontro sulla cassa integrazione

UN'ALTRA GIORNATA di passione per i lavoratori della Seves, l'azienda di Castello specializzata nella produzione di mattoni in vetro. Oggi, dalle 9.30, è previsto in Provincia l'incontro per decidere della cassa integrazione straordinaria, richiesta dall'azienda per 135 lavoratori. Sindacati e Rsu si ritroveranno così di nuovo attorno a un tavolo con Regione, Comune, Provincia e i vertici Seves. Un'occasione importante, visto che l'azienda ha fatto sapere che non si presenterà più al tavolo di confronto. Quasi sicuramente, però, nemmeno oggi ci sarà l'amministratore delegato di Seves, **Vincenzo Giori**. «In un anno l'abbiamo visto due volte», commenta amareggiato Mauro Bianchelli, della Rsu. «Un segno inequivocabile del disinteresse dell'azienda per lo stabilimento fiorentino». Il timore dei lavoratori, che si fa di giorno in giorno sempre più concreto, è che non ci sia l'intenzione da parte della proprietà di mantenere la produzione a Firenze. «Non ci sono tempi certi per la riaccensione del forno, si parla addirittura del 2011 o del 2012», sottolinea Bianchelli, che annuncia: «Se anche oggi l'azienda resta ferma nelle sue posizioni, la prossima settimana daremo il via a nuove iniziative di protesta». Intanto, ieri mattina i lavoratori hanno incontrato il candidato alla presidenza della Regione, Enrico Rossi, che si è impegnato a parlare di tutta la vicenda con il sindaco Matteo Renzi, il presidente della Regione Claudio Martini e l'assessore regionale al lavoro Gianfranco Simoncini.

mo.pi.



Il congresso. La proposta lanciata dal sindacato durante il congresso regionale: stop alle proteste i primi anni

La Uil: «Niente scioperi per le nuove aziende»

■ La metà delle persone in cassa integrazione perderanno il loro posto di lavoro. L'allarme lo ha lanciato ieri il segretario della Uil toscana Vito Marchiani durante congresso regionale del sindacato.

Preoccupa anche la «fortissima disoccupazione che c'è nelle giovani generazioni il cui ingresso nel mondo del lavoro è intorno ai 30 anni». Pessimista anche il presidente della Regione Claudio Martini: «Non ci aspettano anni semplici e in questo quadro dovrà muoversi la nuova legislatura. La ripresa che si intravede è lenta, debole e non ha la forza di colmare in breve tempo i vuoti lasciati dalla crisi».

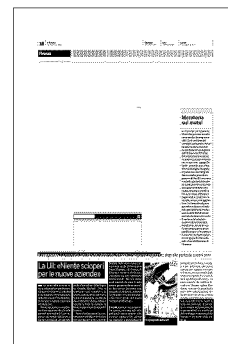
Punto fondamentale la «concertazione e diffidare di chi dice che questa non serve», avverte Martini. Sullo stesso tema è intervenuto anche il vicesindaco Dario Nardella: «Il Comune di Firenze è convinto che la concertazione sia uno strumento fondamentale. Ma non siamo stati contenti di come è stata fatta in passato nella nostra città. Per questo lanciamo una proposta ai sindacati: apriamo un dibattito vero per discutere sulle linee guida del piano strutturale di Firenze».

E LA UIL lancia le sue proposte. Tra queste, uno stop agli scioperi per le nuove aziende. «Un accordo - spiega la Uil - ad hoc tra sindacati e associazioni di categoria per risolvere i conflitti e per assicurare alle nuove aziende che vogliono investire in Toscana, una moratoria degli scioperi nei primi 2 o 3 anni di start up della produzione». Le nuove aziende che vogliono investire in Toscana, spiega Marchiani, «avranno la garanzia da parte delle organizzazioni sindacali, di non ricorrere a forme di lotta nei primi anni. Questo

non vuol dire venire meno al ruolo del sindacato, al contrario ci sembra un'assunzione di responsabilità nei confronti dello sviluppo economico della Toscana e per uscire dalla crisi». ■



► Le proposte della Uil



Intervista a Riccardo Conti

«Usciremo dalla crisi investendo di più sulle infrastrutture»

L'assessore regionale oggi a Roma per la firma dell'accordo col Governo. Sì ai pedaggi su Fi-Pi-Li e Firenze-Siena. «Ora via ai lavori del tunnel Tav»

VLADIMIRO FRULLETTI

FIRENZE
vfrulletti@unita.it

Se al lunedì il problema è l'aeroporto, al martedì il termovalorizzatore e al mercoledì il Parco, Firenze e la Piana vanno poco lontano...». Riccardo Conti è nel suo ufficio a Novoli, sta preparando le carte per la firma che oggi a Roma assieme al presidente Martini metterà sull'aggiornamento dell'accordo quadro col Governo per le infrastrutture toscane. A fianco ci saranno anche le firme di Berlusconi e del ministro Matteoli. «Ma l'intesa è quella del 2000 - ci tiene a precisare l'assessore regionale ai trasporti - che fecero D'Alema e Chiti. Anche se è vero che Matteoli è assai diverso dal suo predecessore Lunardi, quello ostacolava la Toscana...»

Assessore l'aeroporto di Firenze ha un futuro?

«Certo, ma non sganciato da quello che c'è e ci sarà attorno. I tifosi di questo o quell'altro orientamento della pista non servono».

Il sì allo sviluppo di Peretola è un no al Parco della Piana?

«Il parco è una grande opportunità sociale, ambientale, ma anche economica. Non sono 4mila ettari di nulla, ma il collante di un'area già fortemente industrializzata e urbanizzata. A lato del parco c'è e ci sarà l'aeroporto».

Che tipo di aeroporto?

«Un city airport non conflittuale con quello di Pisa e con le altre infrastrutture della Piana. Ad esempio dico no a spostare l'inquinamento acustico da via Pistoiese e Quarracchi a Campi. Servono soluzioni che migliorino

la vita per tutti. L'analisi tecnica l'abbiamo affidata all'Università. Fra pochi giorni l'avremo. Ma la Toscana, come dice il Pit e come fa rilevare Rossi, in Europa equivale a una città di medie dimensioni, da 3,5 milioni d'abitanti. È in quest'ottica che va governata».

Peretola non deve fare concorrenza a Pisa?

«Va cercata la massima integrazione possibile, anche gestionale, nel rispetto delle regole della Borsa e degli azionisti. L'aeroporto di Pisa è una scelta strategica per il futuro della Toscana. Ci sono progetti per rafforzare il legame con la rete ferroviaria e col porto di Livorno».

Con la Tav da Firenze a Bologna si va in 37 minuti. Questo non rafforzerà lo scalo bolognese a discapito di quelli toscani?

«Se da Firenze vuoi prendere un aereo a Bologna ci metti almeno 50 minuti. Da Firenze al Galilei di Pisa ci vorrà un'ora. Non vedo grandi differenze. Semmai il rischio è un'altro»

Quale?

«Che qualcuno a Firenze cada in tentazione rispetto all'offerta deal sindaco di Bologna Del Bono: "Voi ci mettetevi l'immagine, noi le infrastrutture". Da Firenze ho sentito risposte timide».

E lei invece cosa risponde?

«Che Firenze non sarà mai la Beverly Hills di Bologna. Qua ville e alberghi, là produzione e lavoro. Firenze è una fra le più grandi città metalmeccanica d'Italia e sta nella quarta area industriale del Paese. È per questo che dobbiamo investire nelle infrastrutture».

Strade e treni per battere la crisi?

«Le opere vogliono dire lavoro. negli

ultimi 10 anni abbiamo investito 15 miliardi di euro in infrastrutture. L'Irpet stima che hanno prodotto 15mila posti di lavoro all'anno. Per i prossimi 4 anni abbiamo previsto altri 15 miliardi, di cui 7-8 per strade porti e ferrovie, tutti progetti cantierabili. Si stima che faranno nascere almeno 20mila posti in Toscana e 15mila fuori regione. Fra poco, ad esempio, partirà la bretella Prato-Signa».

Dove troverete i soldi?

«Con scelte innovative. Col pedaggio telematico si potrà mettere il pedaggio sulla Fi-Pi-Li e sulla Firenze-Siena, perché saremo in grado ad esempio di distinguere fra utenti: non paga la mamma che porta il bimbo a scuola e fa un paio di km. Pagano gli altri. Del resto le strade gratis non esistono, se non si pagano col pedaggio, si pagano con le tasse. E poi dobbiamo spingere il trasporto di persone e di merci dalla gomma al ferro».

I soldi però vanno sull'Alta velocità più che per i pendolari.

«Erano 160mila i toscani che viaggiavano in treno, ora sono 260mila e, quando tutto il sistema dell'Alta Capacità sarà a posto, saranno 500mila. Senza dimenticare i collegamenti diretti su ferro col Nord Eu-



ropa per i porti di Livorno, Piombino e Carrara».

Arriveranno le risorse per le linee 2 e 3 della tramvia a Firenze?

«Matteoli davanti al sindaco Renzi e a me ha detto che i finanziamenti sono stati sbloccati».

Matteoli farebbe a meno anche dell'Osservatorio ambientale.

«Non mi pare. E comunque per la Regione è uno strumento indispensabile per garantire i cittadini. Non sta perdendo tempo, gli ultimi documenti li ha ricevuti il 23 dicembre scorso».

Ma davvero non si può fare a meno di far passare la Tav sotto Firenze?

«Già oggi sono i pendolari della tratta di Arezzo a pagare le conseguenze per i Freccia Rossa che arrivano a Campo di Marte. Lavorare sui binari di superficie avrebbe voluto dire interrompere i collegamenti da Pisa e Arezzo. E infatti sul tunnel tutte le istituzioni sono state e sono d'accordo».

Non così sulla stazione Foster. Il sindaco Renzi non è convinto.

«Il sindaco di Firenze ha proposto altre soluzioni. Alcune note, altre nuove. Tutte con ostacoli di cantiabilità insormontabili. E quindi non accolte. Però ha ottenuto un risultato: sollevare il problema del collegamento della nuova stazione con la città. E infatti a febbraio ci sarà una nuova conferenza dei servizi. L'obiettivo è scavare di meno e avvicinare la Foster a Santa Maria Novella».

Come?

«Occorre poter comprare il biglietto a S. M. Novella prendere un tapis roulant e in 3-5 minuti essere alla Foster. E per chi arriva con un treno regionale fermarsi a via Circondaria, prendere un ascensore e salire su un Freccia Rossa. Ora però Matteoli deve far partire i lavori entro febbraio. Perché Firenze deve stare al centro dell'Alta velocità non essere un posto dove passano i treni Tav». ♦



L'assessore regionale alle infrastrutture Riccardo Conti

POLO FERROVIARIO

Oggi in Consiglio regionale convegno sul futuro del polo ferroviario ("realtà o sogno?") della Toscana. Introduce Eduardo Bruno, interverrà Enrico Rossi.

MARTINI A PALAZZO CHIGI: 15 MILIARDI FINO AL 2013

Grandi opere per la Toscana Oggi la firma di Berlusconi

di SANDRO BENNUCCI

— FIRENZE —

C'ERAVAMO tanto... armati. E sfidati. Soprattutto a colpi di ricorsi alla Corte Costituzionale. Ma stamani fra il governo di Silvio Berlusconi e la Regione guidata da Claudio Martini sarà tregua istituzionale. Attraverso la firma dell'accordo quadro, da 15 miliardi di euro, che dovrebbe essere finalmente capace di modernizzare, dal punto di vista delle infrastrutture e della viabilità, una Toscana ancora ferma agli anni Sessanta e Settanta. E catapultarla finalmente nel Terzo millennio, assicurando per cinque-dieci anni (ma anche di più) almeno 20mila posti di lavoro in Toscana e 15mila fuori. Perché materiali e tecnologia arriveranno dappertutto.

E' ovvio che si tratta di un'intesa strategica per l'intero Paese, considerato che questa è una terra di passaggio e il minimo incidente, sull'autostrada e sulla rete ferroviaria, ha il devastante potere di spaccare l'Italia in due. Ma è altrettanto ovvio che la Toscana deve approfittare dell'occasione per crescere, com'è avvenuto in seguito ad altri accordi col governo (D'Alema-Chiti alla fine degli anni Novanta e il primo fra Berlusconi e Martini cinque anni fa). L'appuntamento è fissato per le 11 nella sala degli Arazzi di Palaz-

zo Chigi. Da una parte del tavolo, accanto al premier Berlusconi, siederanno i ministri Altero Matteoli, Giulio Tremonti, Stefania Prestigiacomo, Raffaele Fitto. Dall'altra Martini e l'assessore Riccardo Conti, da un decennio titolare delle deleghe ai trasporti e all'urbanistica e quindi protagonista dei cambiamenti della Toscana nel corso delle ultime due legislature regionali.

Voluminoso il protocollo d'intesa di oggi, dove figura praticamente tutto: dall'Alta velocità (compresa la nuova, discussa e più volte «spostata» stazione sotterranea di Firenze) all'autostrada Livorno-Civitavecchia; dai grandi lavori sui porti (Livorno, Marina di Carrara, Piombino) ai piccoli interventi sugli aeroporti (Firenze, Pisa); dal completamento delle opere autostradali (vedi terza corsia Firenze nord-Firenze sud) fino alla terza corsia della Firenze-Mare; dall'ampliamento della Firenze-Siena (di nuova progettazione), alla Siena-Grosseto, alla Grosseto-Fano, alla Pistoia-Lucca.

Alcuni cantieri sono già aperti, altri metteranno i picchetti presto. Altri ancora dovranno aspettare il via libera, anche ambientale, ai progetti. Ma la firma di stamani dovrebbe avere il potere di spianare la strada a quei lavori capaci di allargare o costruire nuove strade toscane.

sandro.bennucci@lanazione.it



Berlusconi

FONDI
13 miliardi di euro
dallo Stato alla Toscana

DURATA: 2010-2013

OCCUPAZIONE
20mila posti in Toscana,
15 fuori regione

INFRASTRUTTURE

- autostrada Tirrenica,
- terza corsia su A11
- ampliamento Firenze-Siena,
- Tav
- potenziamento porti e aeroporti
- altri progetti minori



Martini



Che succederà Oggi a Roma la firma dell'intesa Governo-Regione sulle infrastrutture

Nel 2012 la fine dei lavori «Poi si riparlerà di bretella»

L'assessore Conti: prima vediamo cosa succede con la terza corsia

Ogni volta che un ingorgo riversa auto e tir sui viali torna di attualità la questione della tangenziale che non c'è. Ma anche dell'adeguamento dell'A1, del «mitico» tubone, la circonvallazione sotterranea tra Rovezzano e Castello di cui si parla da quasi venti anni, e della bretella Barberino-Incisa (altro tormentone da decenni). Oggi il presidente della Regione Claudio Martini sarà a Roma per firmare con il presidente del Consiglio Silvio Berlusconi l'intesa sulle infrastrutture che vale 9 miliardi di euro e 7.000 posti di lavoro l'anno, ma né tubone, né bretella fanno parte delle priorità e anche per la fine dei lavori di terza corsia e variante di valico occorrerà attendere almeno due anni.

«A Roma sarà firmata l'intesa con il governo sulle priorità infrastrutturali, in particolare riferimento all'Alta Velocità ferroviaria, al completamento del Corridoio tirrenico e alla Grosseto-Fano — spiega l'assessore all'urbanistica Riccardo Conti che sarà nella capitale assieme a Martini, mentre per il governo sono previsti il presidente del Consiglio Silvio Berlusconi e i ministri Altero Matteoli, Giulio Tremonti, Stefania Prestigiacomo e Raffaele Fitto — ma nell'accordo non c'è la bretella Incisa-Barberino. Non c'è perché in tutti questi anni, né noi, né Autostrade, né il governo l'hanno considerata una priorità».

Tutto fermo dunque? «Della bretella se ne parlerà dopo il 2015, come già detto più volte e come è scritto nel piano regionale. Se ne parlerà cioè — aggiunge l'assessore — dopo che avremo valutato gli effetti su traffico e viabilità toscana e fiorentina dell'Alta Velocità, del Corridoio tirrenico, della Orte-Cesena e della terza corsia dell'autostrada nel tratto fiorentino:

solo allora sapremo se è indispensabile, utile o inutile. Anche alla luce della sua sostenibilità economica, fattore che quindici anni fa fece decidere per la variante di valico perché il numero di veicoli che avrebbe usato la bretella era troppo basso per la sua sostenibilità economica». Per la Regione Toscana, nonostante le richieste di Confindustria e del sindaco di Firenze Matteo Renzi, dell'eventuale bretella si discuterà solo tra cinque anni, dunque, data entro la quale sarà completato da tempo il nodo fiorentino autostradale e in dirittura di arrivo il nodo ferroviario, stazione sotterranea di Foster compresa. Da Roma Autostrade per l'Italia spiega lo stato dell'arte dei lavori che da anni sono croce e delizia dei pendolari in auto. «Per la tratta Barberino-Firenze nord, che ha un importo per i lavori di 914 milioni per circa 17,5 chilometri di costruzione della terza corsia — spiegano dall'ufficio comunicazione della spa — si pensa di consegnare un primo lotto comprendente le opere di cantierizzazione e le viabilità di servizio entro la fine del 2010 o nei primi mesi del 2011. Per il tratto Firenze nord-Firenze sud, un investimento di 776 milioni, il tratto Firenze Nord-Scandicci è completato e aperta al traffico; il tratto Scandicci-Certosa e Certosa-Firenze sud apriranno la nuova carreggiata sud a tre corsie entro la primavera del 2011, con un beneficio importante al traffico, mentre le carreggiate esistenti saranno completamente riqualficate per il transito in direzione nord entro l'estate del 2012».

«Infine — si sottolinea — il primo lotto dell'interconnessione A/1-A/11 verrà ultimato entro l'estate, mentre il tratto Firenze sud-Incisa, costo previsto 284 milioni, è al-

l'esame della conferenza di servizi».

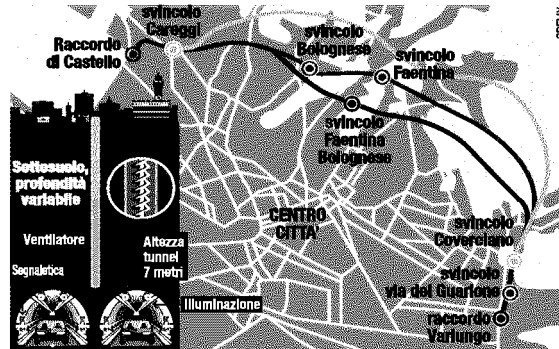
Nel patto Regione-governo entrerà anche il progetto della terza corsia sull'A11 tra Firenze e Montecatini, oltre al Corridoio tirrenico e alla Due Mari (e la Regione ha intenzione anche di potenziare la superstrada Firenze-Siena), ma il capoluogo si dovrà accontentare della conferma degli interventi legati all'Alta Velocità ferroviaria ed attendere poi il piano strutturale, dove dovrebbe rimanere la previsione del tubone, il tunnel tra Rovezzano e Castello per la cui realizzazione si pensa al project financing con pagamento di un pedaggio da parte degli automobilisti. Secondo i fautori della bretella, Renzi in primis, la strada ridurrebbe del 54% del traffico intorno a Firenze e smog e carico ambientale sulla Piana, migliorando anche la situazione della Valdisieve, ma per adesso tutto è in alto mare. L'unica certezza è che la sua realizzazione renderebbe improbabile quella del tubone: e viceversa.

Mauro Bonciani



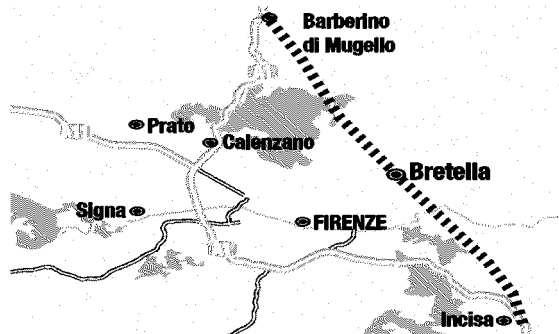
Le soluzioni allo studio

Dal progetto «tubone» alla Barberino-Incisa



Il by-pass Varlungo-Castello

La circonvallazione sotterranea Sud-Nord (nell'immagine le tre possibili soluzioni) è un progetto di cui si parla da dall'inizio degli anni Novanta e che è stato sostenuto in particolare dalla Margherita e dagli industriali. Si tratta di un percorso interamente in galleria, con pagamento di un pedaggio e un paio di uscite intermedie sulla Bolognese o la Faentina e sui cui sono stati fatti studio di fattibilità. Si parte, secondo uno studio commissionato da Palazzo Vecchio nel 2008, da un costo minimo di 745 milioni con pedaggio di 1 euro per le auto e quasi 2 per i mezzi pesanti.



La bretella Incisa-Barberino

Anche ell'Incisa-Barberino si discute da anni, con tracciati ipotizzati leggermente diversi, più o meno in sotterranea, ma con lo scopo di alleggerire il traffico di «attraversamento» del tratto fiorentino dell'autostrada per chi da sud va verso Bologna. In questo caso non sono stati fatti studi e veri e propri di fattibilità (c'è un progetto delle università di Roma e Milano), ma le stime parlano di una riduzione di oltre la metà del traffico da quella direttrice verso Firenze sul nodo cittadino dell'A1. Contrari al progetto Provincia e comuni del Mugello.

Il fronte del no

Un altro scavo? E il Mugello si prepara alla battaglia

Una delle soluzioni più discusse in questi anni per liberare Firenze dal traffico è la bretella Barberino-Incisa. In città c'è chi la vorrebbe a tutti i costi (Renzi e Confindustria in primis) ma dal Mugello i sindaci si sono sempre detti contrari. «Il nostro no — spiega il primo cittadino di Borgo San Lorenzo, Giovanni Bettarini — non è una posizione localistica. Con i tre miliardi di euro che nelle ipotesi servirebbero per fare la bretella potremmo davvero trasformare l'Alta Velocità in quell'Alta Capacità che abbiamo sempre sognato. Fare in modo che le persone e le merci viaggino sui treni, questa è la vera scommessa».

Bettarini ce l'ha anche con chi promuove la bretella ricorrendo ad «argomenti strumentali»: «Non si può discutere di questioni strategiche in base a un incidente stradale — continua — le emergenze non hanno mai fatto del bene e la fretta non è buona consigliera». Il sindaco ricorda poi che né la Regione, né la Provincia hanno messo la bretella nel proprio programma: «Solo il Comune di Firenze l'ha fatto, eppure con quel progetto non ha nulla a che vedere».

Tra i motivi del no di Bettarini c'è anche il conto già pagato in quell'area per la realizzazione delle grandi opere, primo tra tutti gli scavi per la Tav: «Negli ultimi anni — sottolinea — questo territorio, anche con grandi investimenti pubblici e privati, ha assunto una sua identità sull'agricoltura di qualità e sul turismo ambientale. Un'identità culturale e economica che la bretella distruggerebbe». Bettarini, la settimana scorsa, ha ribadito il suo no alla bretella durante la conferenza dei sindaci dell'area metropolitana, mentre proprio ieri pomeriggio lo ha ricordato a Enrico Rossi, candidato del Pd alla presidenza della Regione, che è passato da Borgo San Lorenzo per la sua corsa elettorale.

Quello dei sindaci del Mugello è da sempre un fronte compatto contro la Barberino-Incisa. «Sono sempre stato decisamente contrario, anche perché dubito della sua utilità», dice Carlo Zanieri, sindaco di Barberino di Mugello. «Credo che fare altre opere su questo territorio sarebbe problematico sia sul piano ambientale sia su quel-

lo sociale — prosegue — perché non credo che la popolazione incasserebbe un'altra grande opera senza battere ciglio. Sarebbe una soluzione molto difficile da gestire».

Zanieri si riferisce ai lavori per la variante di valico e per la terza corsia che stanno creando notevoli problemi al territorio barberinese, tra gallerie, viadotti e aree di servizio. Come lui, anche il sindaco di Vaglia, Fabio Pieri, non dimentica i danni inferti al territorio dai lavori per l'Alta Velocità, che hanno mandato al collasso i torrenti e al sistema idrico comunale: «Il territorio deve ancora riprendersi dalle ferite che ha subito e già si parla di bretella?», si chiede Pieri, che prosegue: «Il Mugello ha già dato senza avere nulla in cambio. E Vaglia non potrebbe sopportare un'ulteriore perforazione della montagna, proprio ora che stiamo riuscendo con fatica a superare i nostri problemi idrici».

E proprio da Vaglia infatti che passerebbe la bretella secondo il progetto più accreditato tra quelli che circolano in rete (la bozza elaborata dalla Sapienza, dall'Università di Roma Tre e dal Politecnico di Milano). Il progetto prevede due lunghi passaggi in galleria tra Barberino, Vaglia e Pontassieve. «Si sta ragionando in base a progetti vecchi di trent'anni e questo credo che sia il fondamentale vizio di fondo», afferma dice il primo cittadino di Pontassieve, Marco Mairaghi, che prosegue: «Non metto in dubbio che l'opera potrebbe essere utile per la città di Firenze, ma è strumentale parlarne adesso, perché non si può discutere di cose che rispondono a leggi ambientali vecchie e superate».

Mairaghi puntualizza che è fondamentale rispettare tempi e priorità: «Non ha senso fare questi ragionamenti finché non si conosceranno i benefici della terza corsia. La bretella è un'opera che costerebbe tantissimo, che senso avrebbe buttare via i soldi se ancora non sappiamo se sarà davvero necessaria? E per questo che, almeno per il momento, sono fermamente contrario».

Giulio Gori





Bettarini (Borgo)
Per risolvere i problemi
del capoluogo non possiamo
pagare ancora una volta noi.
Abbiamo già dato con la Tav



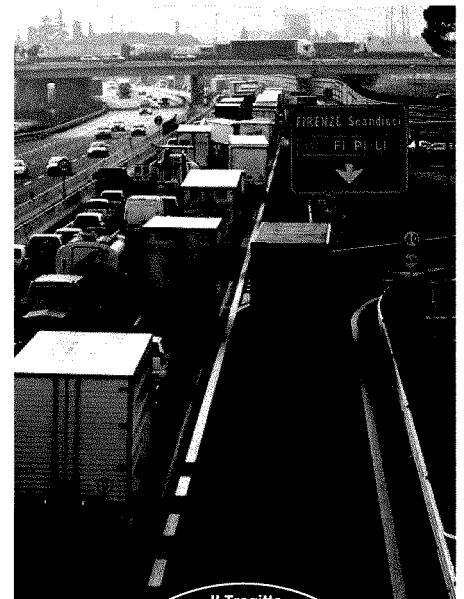
Giovanni Bettarini



Carlo Zanieri



Zanieri (Barberino)
Fare altre opere qui sarebbe
un problema anche dal punto
di vista sociale: non penso
che la gente lo accetterebbe



Berlusconi e Martini firmano il via libera alle grandi opere

Alle 11 a Palazzo Chigi dopo anni di contrapposizioni

SIMONA POLI

NOVE miliardi di fondi sbloccati per le infrastrutture toscane. E un documento, che oggi a Palazzo Chigi verrà firmato da Silvio Berlusconi e dal presidente della Regione Claudio Martini, che segna la fine di una lunga stagione fredda tra Roma e Firenze. Corridoio tirrenico, nodo fiorentino dell'Alta velocità, Due Mari e l'adeguamento della Firenze-Siena. Queste le opere principali contenute nel protocollo d'intesa governo-Regione che verrà siglato dal presidente del Consiglio insieme ai ministri alle Infrastrutture Altero Matteoli, all'Economia Giulio Tremonti, all'Ambiente Stefania Prestigiacomo e agli Affari regionali Raffaele Fitto. Dall'altra parte del tavolo accanto a Martini ci sarà l'assessore ai Trasporti Riccardo Conti, che per dieci anni ha inseguito questo risultato.

«In pratica», spiega Conti, «questo patto rappresenta l'aggiornamento di quello firmato nel 2000 dall'allora premier Massimo D'Alema con Vannino Chiti, che «metteva in cantiere» tutte le realizzazioni più importanti che in questi anni sono state completate o avviate, a cominciare dalla Grosseto-Fano e dall'Alta velocità. Sono tantissimi i finanziamenti che si sono concentrati su questi lavori, regionali prima di tutto e poi europei, del Cipe e del governo, in totale si tratta di 15 miliardi di euro investiti, di cui 8 già cantierabili, in opere che hanno creato e ancora creeranno posti di lavoro, circa ventimila da qui al 2013. Per ora di tutto questo la gente percepisce solo l'aspetto del disagio: ci sono cantieri sulla Firenze-Pisa-Livorno e sulla terza corsia dell'A1 ma questo significa che i lavori vanno avanti, che quello che si è cominciato sarà finito. Con Berlusconi, insomma, andiamo

a ricapitolare impegni comuni già definiti tra Regione e governo e ad aprire nuovi capitoli, come quello dei porti dell'Autopalo».

Conti e Martini sanno bene che «la svolta positiva» per la Toscana ha coinciso con l'insediamento del cecinese Altero Matteoli, sindaco di Orbetello, al ministero delle Infrastrutture. Lui per primo, che racconta di aver sognato fin da piccolo di avere una vera autostrada costiera nella sua zona, si è battuto per portare a compimento la realizzazione della Tirrenica e per velocizzare al massimo le pratiche burocratiche per il nodo dell'Alta velocità a Firenze. Per ragioni diverse i suoi predecessori, prima Lunardi e poi Di Pietro, avevano sul Corridoio idee diverse a quelle della giunta Martini. In realtà i lavori del primo lotto del Corridoio sono già partiti, il cantiere è stato inaugurato il 15 dicembre con la sperimentazione di nuove tecnologie energetiche che utilizzano anche i materiali inerti non pericolosi nella pavimentazione stradale. Questo primo lotto, che renderà fluido il traffico che collega l'attuale autostrada con l'Aurelia prevedendo una connessione diretta con barriera, avrà un costo di 49,3 milioni di euro, su un totale dell'opera pari a 3.788 milioni di euro, interamente a carico di Sat che però imporrà il pedaggio agli automobilisti.

L'intesa che sarà firmata anche da Berlusconi, non a caso, era stata annunciata come imminente da Matteoli e Conti in un incontro pubblico a Firenze già nel settembre scorso. «Il tunnel sotto Firenze costituisce una mancanza che non può ricadere solo sui treni regionali» aveva detto Conti in quel convegno, «ma è una carenza infrastrutturale con cui devono fare i conti a pari condizioni tutti i servizi, anche gli Eurostar». La Regione

chiederà al governo il completamento di Memorario (il sistema di arrivi e partenze rapide) sulla tratta Pisa-Grosseto e Firenze-Prato-Bologna e la definizione di un nuovo assetto per Prato, che garantisca anche collegamenti rapidi per Bologna. Per le ferrovie sono in arrivo altre novità positive. Il nuovo contratto di servizio con Trenitalia prevede l'acquisto di 26 nuovi treni entro il 2014 e il completo rinnovo di quelli attualmente circolanti sulle medie-lunghe percorrenze, con un investimento di 150 milioni di euro da parte di Trenitalia e 30 milioni della Regione. Obiettivo, raggiungere in Toscana quota 500.000 viaggiatori in treno l'anno.



Berlusconi

Il premier firmerà oggi a Palazzo Chigi un'intesa sulle infrastrutture toscane insieme ai ministri Matteoli, Prestigiacomo, Tremonti e Fitto: verranno sbloccati 9 miliardi di euro



Martini

Il presidente della Regione ha sempre avuto rapporti difficili col governo di centrodestra. Ha portato in fondo la Tirrenica grazie all'impegno del ministro Matteoli



A Palazzo Vecchio Oggi e domani il XV congresso di Legautonomie per fare il punto sulla riforma voluta dagli enti locali

Firenze capitale del federalismo dell'Italia centrale

FIRENZE - "Dopo l'incontro dell'11 gennaio che ha segnato una tappa importante per la nascita del federalismo dell'Italia centrale, Firenze sarà protagonista di un altro appuntamento decisivo per il rafforzamento del ruolo degli enti locali: il congresso nazionale di Legautonomie permetterà di fissare alcuni punti qualificanti di una riforma sempre auspicata, ma più che mai necessaria per respingere ogni nuova forma di neocentralismo". Andrea Barducci, Presidente della Provincia di Firenze, illustra così l'importanza dei lavori del XV Congresso nazionale di Legautonomie che si svolgerà oggi e domani a Palazzo Vecchio.

"Purtroppo - aggiunge il presidente - dobbiamo ancora fare i conti con un Patto di stabilità sempre più anacronistico e con una Finanziaria, appena approvata, che impediscono agli enti locali di realizzare quegli investimenti sul territorio in grado di preservare il tessuto economico e l'occupazione".

"La messa a fuoco dei problemi che ostacolano la piena autonomia organizzativa degli enti locali è ancor necessaria - ha aggiunto Barducci - soprattutto nel momento in cui siamo chiamati ad affrontare impegnativi passaggi di valore costituzionale, come ad esempio la creazione della città metropolitana".

Al centro del confronto congressuale la richiesta di una decisa modifica del ddl sulla Carta delle Autonomie, da condividere con tutto il sistema delle autonomie, e il rilancio delle riforme, a partire dalla realizzazione del Senato federale.

All'incontro in Palazzo Vecchio, oltre a Barducci, interverranno Vannino Chiti; Claudio Martini; Matteo Renzi; Pier Luigi Celli, direttore dell'Università Luiss di Roma; Oriano Giovannelli, presidente di Legautonomie. È stata inoltre confermata la presenza di rappresentanti del Governo.

Tra i numerosi amministratori locali di tutta Italia, saranno presenti: Marco Filippeschi, Sindaco di Pisa; Antonio Rosati, assessore politiche finanziarie e di bilancio Provincia di Roma; Daniela Gasparini, sindaco di Cinisello Balsamo; Mario Maiolo, assessore politiche del lavoro Regione Calabria; Sergio Deorsola, assessore enti locali Regione Piemonte e il sindaco di Pesaro, Luca Ceriscioli.



Il presidente della Provincia, Andrea Barducci

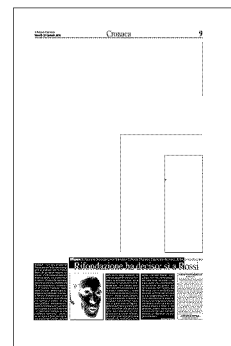


Alleanze Si farà una lista unica con Sinistra e Libertà. Domani l'incontro decisivo: delusi i circoli critici

Rifondazione ha deciso: sì a Rossi

FIRENZE - Con ogni probabilità Rifondazione Comunista appoggerà il candidato del Pd Enrico Rossi alle prossime elezioni regionali. L'ufficialità arriverà nei prossimi giorni, ma sembra tutto deciso. Domani la segreteria toscana incontrerà i dirigenti del Partito Democratico. E domenica il comitato regionale ratificherà la scelta, peraltro già caldeggiata dal segretario nazionale Ferrero. Probabilmente il Prc non correrà da solo, ma si alleerà con Sinistra e Libertà. Le due forze politiche - divise dalla scissione di Vendola sancita di fatto nel congresso nazionale del 2008 - si riuniranno dunque in una cosiddetta "bicicletta". Obiettivo: accoppiare le forze per superare lo sbarramento del 4%, sancito dalla nuova legge elettorale, ed ottenere rappresentanza in Consiglio. La decisione trova così la delusione dei circoli critici di Rifondazione, che avevano avanzato la richiesta di presentare un candidato alternativo a Rossi: "Le nostre proposte sono sui contenuti - spiega Sandro Targetti, fra i promotori dell' iniziativa - e si basano sulle politiche realizzate in questi anni in Regione. Dalle grandi opere ai servizi pubblici, dai rifiuti alle privatizzazioni, sono state ignorate completamente le nostre richieste. Non si può stare dalla parte delle battaglie che conducono i movimenti - conclude Targetti - e poi allearsi con chi contrastiamo". Nei mesi scorsi nei circoli c'era stata anche una consultazione fra gli iscritti del partito, che aveva dato un esito opposto alla decisione che si va profilando: l'accordo col Pd era stato bocciato da una maggioranza netta, a Firenze come nelle altre province. Dunque i mal di pancia a sinistra continuano: non ci sarà un candidato a sinistra di Rossi. E' improbabile, infatti, che la rete di comitati costituiti sul territorio riescano ad esprimere un proprio candidato.

Duccio Tronci



Pdl

Faenzi o Migliori? Tra i candidati spunta il sindaco di Castiglione

ACCANTO a quello di Riccardo Migliori spunta un altro nome potenzialmente candidabile alla corsa del Pdl alla presidenza della Regione. Quello di Monica Faenzi, deputata del centrodestra e sindaco di Castiglione della Pescaia. «Ho sentito anch'io queste voci», ammette la diretta interessata, «ma ufficialmente nessuno ancora mi ha detto nulla». Migliori, fiorentino vicino a Gianfranco Fini, si dice «sereno»: «Sono ovviamente a disposizione. A livello nazionale c'è un legittimo approfondimento e siamo in attesa della decisione che arriverà la prossima settimana. Monica Faenzi», aggiunge, «è una collega di grande livello e un ottimo amministratore».

Della Faenzi si occuparono molto i giornali nell'agosto del 2007 per una polemica con l'allora premier Romano Prodi, in vacanza a Castiglione: il sindaco sostenne che dalla sua presenza il territorio «non riceveva alcun beneficio d'immagine».

