

[Elenco Titoli](#)[Stampa questo articolo](#)**SABATO, 06 AGOSTO 2011***Pagina 11 - Firenze***Moretti****Marson****Bersani**

## **Rossi, l'ambiente e la Piana "Un euro di pedaggio per chi vola da Peretola"**

***Il forum******Potremo migliorare la qualità dell'aria***

Se avessi avuto un ruolo nella decisione di dove fare la Foster dieci anni fa forse non l'avrei messa lì. Anche l'ad di Ferrovie sostiene fosse meglio altrove

L'assessore all'Urbanistica dà un contributo interessante al lavoro della giunta anche quando si differenzia dalle decisioni prese

Avrebbe dovuto chiamarci in piazza contro il processo lungo E ora dovrebbe riunire cinque saggi e fare una proposta per salvare l'Italia

Un corridoio di asfalto e di mare che colleghi i Balcani alla Spagna attraverso l'Italia centrale, Marche, Umbria e Toscana. L'Unione Europea mette sul piatto 70 miliardi per questo progetto, un tesoro impensabile in tempi di tagli e di crisi. E Enrico Rossi punta a quei soldi: sogna di presentare a Bruxelles in autunno, in accordo con gli altri territori interessati, un piano di costruzione capace di rilanciare l'economia toscana, lo sviluppo dei porti di Livorno e Piombino, il completamento dell'autostrada "Due Mari" Fano-Grosseto. «Se centriamo questo obiettivo cambierà tutto», dice il presidente della Regione che domani inizierà le sue due settimane di ferie da trascorrere in barca nell'arcipelago toscano. Lo incontriamo nel suo ufficio affacciato sul Duomo, dove le ultime riunioni di lavoro prima della pausa estiva si avvicendano a ritmo frenetico. Quei settanta miliardi, fa notare Rossi, sono una cifra da capogiro.

Cosa significa concretamente costruire un corridoio europeo nel cuore dell'Italia centrale?

«L'Europa è interessatissima a creare connessioni tra i vari paesi sfruttando corridoi alternativi a quelli esistenti. I camion che trasportano merci dai Balcani verso l'Italia e la Catalogna devono passare per forza attraverso il Friuli. Ma se noi riuscissimo a creare un collegamento via terra e via mare che tagli l'Italia a metà per poi raggiungere Barcellona e Valencia potremmo davvero scommettere su un futuro completamente diverso da quello che la crisi attuale sembra disegnare. Ho già parlato con i presidenti di Marche e Umbria, ovviamente entusiasti quanto me e a settembre voglio andare in Catalogna. Per troppo tempo siamo rimasti soffocati, stretti tra la cultura separatista della Lega al nord e un sud alimentato da politiche assistenzialiste. Invece l'Italia centrale ha tante caratteristiche comuni, a cominciare dalla coesione sociale».

Che tempi avrebbe questo piano?

«Nel 2013 dobbiamo essere pronti. Bruxelles è decisa a valorizzare al massimo le cosiddette "autostrade dell'acqua". Per noi è essenziale cogliere anche la possibilità di inserirsi nel programma di ricerca per cui sono stanziati 80 miliardi: abbiamo assunto una persona esperta che aiuti i nostri studiosi a presentare le loro scoperte non più da soli ma con il supporto di tutto il sistema toscano».

Dalle infrastrutture europee passiamo a quelle interne, su cui trovare un'intesa sembra sempre molto difficile. Persino il suo assessore all'Urbanistica Anna Marson ha problemi di condivisione su Alta velocità e pista di Peretola.

«L'assessore Marson dà un contributo interessante al lavoro della giunta anche quando si differenzia - più da tecnico che da politico per la verità - con le decisioni prese. Non ha votato contro, semplicemente non ha partecipato alla votazione. Può accadere di essere in disaccordo. Può anche capitare di cadere in contraddizione: il sindaco Renzi ha detto mai e poi mai alla stazione ai Macelli quando da presidente della Provincia ha firmato per farla ai Macelli».

Lei invece è convinto della collocazione della stazione Foster?

«Ho già detto che se avessi avuto un ruolo nella decisione dieci anni fa probabilmente non l'avrei messa lì,

del resto anche l'amministratore delegato di Ferrovie Moretti ora sostiene che sarebbe stato meglio farla altrove. Ma ormai è andata così, a noi spetta il compito di monitorare e controllare l'opera».

Però Marson è spesso in disaccordo. Ed oltre a lei non ha votato l'altro assessore Idv, Scaletti. Da Roma Evangelisti ha lodato questa loro posizione: problemi con l'Italia dei Valori?

«Io devo governare e non mi occupo di beghe tra partiti».

Sull'aeroporto però ha contro anche i sindaci della Piana e il Pd di Prato che sta raccogliendo firme. Come la mettiamo?

«Continuo a pensare che bisogna adeguare Peretola e fare una società unica con Pisa, ho dato incarico ad un esperto del piano nazionale degli aeroporti di studiare la connessione tra i due scali toscani, a settembre disporremo di un documento e finalmente usciremo dal gioco delle suggestioni. Di sicuro non sarò il presidente che farà declassare il Vespucci e nemmeno il presidente che accetterà nella piana fiorentina un aeroporto come quello di Venezia. Non faccio porcate».

Superati gli scontri interni al Pd resta comunque il problema dell'impatto ambientale della nuova pista.

«Io vado oltre, penso ad una valutazione sanitaria e ambientale di tutto il territorio compreso tra Firenze e Pistoia, dove vivono un milione e mezzo di persone. Non solo cercheremo di capire l'impatto che avrebbero i diversi orientamenti della pista ma faremo una ricognizione complessiva della qualità dell'aria in modo da programmare nei prossimi dieci anni una serie di provvedimenti antismog: linee metropolitane di superficie, blocchi del traffico omogenei su tutta l'area, norme per l'utilizzo degli impianti di riscaldamento. E faremo partecipare alle scelte, Comuni, Province e cittadini, come accadrebbe in un land tedesco socialdemocratico». Servono risorse anche per la tutela dell'ambiente però.

«E chi ha detto che in questo senso l'adeguamento dell'aeroporto non possa migliorare le cose? Potremmo pensare ad esempio ad introdurre un "pedaggio" di 1 euro a tutti quelli che frequentano Peretola. In un anno avremmo 2 milioni da dedicare alle politiche di risanamento e potremmo piantare tanti nuovi alberi nel parco della Piana».

Oltre alle vie del cielo ci sono quelle sulla terra e la Toscana ha qualche serio problema con strade e ferrovie.

«L'amministratore delegato della Novartis di Siena vive a Berna e ogni volta che viene in Toscana mi dice sempre la stessa cosa. "Vuoi attrarre investimenti qui? Metti a posto Peretola e trasforma l'Autopalia da mulattiera in strada vera". E la Fi-Pi-Li, se possibile, sta messa anche peggio. Ogni giorno ci passano 70 mila veicoli e il traffico aumenta del 4 per cento l'anno. Se non facciamo un project e la mettiamo in sicurezza tra 10 anni cosa diventerà? Ovviamente servirà il pedaggio ma tuteleremo i residenti. Dallo Stato non possiamo certo aspettarci fondi».

E la bretella Prato-Signa? Tramontata per sempre?

«La Società Autostrade ci ha scritto una lettera in cui sostiene che i costi possano essere abbassati. Vedremo».

La Toscana è rimasta indietro, certi passi non si dovevano fare prima? Porti, strade, aeroporti, l'industria che se ne va.

«La Breda mi preoccupa molto ma ci sono altre realtà positive come Piaggio, General Electric, la zona del cuoio che aumenta l'export. L'importante è non stare fermi sull'idea di una Toscana felix appisolata e piena di seconde case, anche qui c'è stata una certa superfetazione immobiliare. Martini percepì questo rischio quando nel 2009 lanciò un piano d'intervento anticrisi. Contano ricerca, infrastrutture, tecnologia. Su questo ci giochiamo il futuro e quello dei giovani che oggi cercano lavoro lontano».

E conta la politica. Pensa che Renzi farebbe bene a partecipare alle primarie del Pd?

«Consiglio a tutti di attenersi allo statuto del partito».

Anche sui doppi incarichi lo statuto parla chiaro. Allora?

«Pure in questo caso sono per attenermi allo statuto».

Il Pd chiede le dimissioni del premier ma non alza la voce.

«Mi aspettavo che l'opposizione ci chiamasse in piazza quando ai mancati tagli dei costi della politica si è aggiunto il voto sul processo lungo. A Bersani ora spetta il compito di lanciare un messaggio forte al paese ma deve farlo subito».

Il Pd avrebbe questa forza?

«L'avrebbe se Bersani chiamasse intorno a sé cinque grandi saggi: Monti, Scalfari, Prodi, Amato e Zagrebelsky e chiedesse a loro di avanzare una proposta per salvare l'Italia. Perché di questo ormai si tratta».

(hanno partecipato Sandro Bertuccelli, Ilaria Ciuti, Simona Poli e Massimo Vanni)