

Innovazione e aeroporti Le scommesse di Rossi

«Toscana avanti tutta». Questo lo slogan scelto da Enrico Rossi per la sua corsa alla presidenza della Regione Toscana e a dodici mesi dalla sua elezione il cambio di passo è più che mai necessario. Tante le partite aperte a Palazzo Strozzi Sacratì e prima della pausa estiva del Consiglio regionale alcune dovrebbero uscire dal cantiere e concretizzarsi. Questa, almeno, la volontà di Rossi, conscio che l'epoca della Toscana Felix è lontana e che per essere al livello delle regioni locomotive d'Italia occorre cambiare marcia. «Il nostro sforzo è quello di accelerare i necessari cambiamenti all'azione del governo regionale— scrive non a caso il governatore nel Prs, il piano regionale di sviluppo 2011-2015 — abbiamo chiaro che il benessere, la coesione sociale i caratteri distintivi della nostra regione non sono più scontati. Se vogliamo mantenerli dobbiamo guadagnarceli e, in qualche caso, persino riconquistarli in forme nuove». Manifatturiero, aeroporti, welfare, sviluppo, urbanistica e semplificazione sono le sfide da vincere. Le partite più vicine sono il Prs 2011-2015, la legge sull'attrattività e la variante del Piano di indirizzo territoriale della Piana con la nuova pista dell'aeroporto Vespucci e l'integrazione dello scalo fiorentino col Galilei, lo scalo pisano, magari con un'unica società di gestione. Sul Prs lunedì Palazzo Vecchio ha chiarito che serve più Firenze in Toscana e annunciato che presenterà «integrazioni» al piano di Rossi su Arno e Cascine, sulla città dell'alta formazione su quella del gusto, sulla sostenibilità, sul rilancio del polo fieristico della Fortezza, sul polo dei beni culturali, ma anche la compartecipazione alla tangenziale sotterranea che Renzi vuole e che è nel suo piano strutturale. La Regione, che ha abbandonato la politica dei contributi pioggia e dei bandi «diffusi», punta su 26 progetti integrati di sviluppo, comunque forse un po' troppi per essere tutti realizzati. Si parte dal progetto giovani per arrivare ai cluster industriali, passando per i distretti tecnologici, fino ad arrivare alla semplificazione (evidentemente il lavoro del vicepresidente della Regione Federico Gelli nella passata legislatura è stato solo l'inizio del percorso) e all'edilizia sociale o alle filiere agricole. Fin dal giorno della sua elezione a governatore Rossi ha spiegato che farà del rilancio del manifatturiero e della «caccia» a nuovi investimenti privati e industriali la chiave di volta dello sviluppo e nel Prs sono stati inseriti i progetto integrati per il «sistema moda-tessile, abbigliamento, calzaturiero, pelletteria, concia, orafo», per «lo sviluppo dell'area pratese», l'unico dedicato ad un luogo in tutto il piano, per il distretto lapideo» per quello cartario e un «progetto di riqualificazione dei grandi poli industriali». Legata strettamente al Prs è la nuova legge sulle grandi opere e sull'attrattività, che prevede anche il commissariamento di enti locali in caso di mancate realizzazione di opere e di sfioramento dei tempi previsti o mancato utilizzo dei finanziamenti concessi, ma soprattutto la variante del Pit della Piana. Le commissioni competenti (una delle quali è guidata da Fabrizio Mattei, Pd, ex sindaco di Prato e contrarissimo alla pista parallela all'autostrada) del Consiglio regionale hanno finito i lavori chiedendo un supplemento di indagine e di informazioni, ma Rossi non ha risposto e intende portare il Pit al voto entro l'estate. Altra partita delicata, la riforma della legge quadro sull'urbanistica, a parole invocata da tutti, ma che vede i Comuni timorosi di perdere autonomia e la Regione decisa a imporre un po' di controllo «centralistico» e di arrivare almeno a regolamenti uguali per tutti in modo che le pratiche per il medesimo intervento siano le stesse in tutta la Toscana. Sviluppo significa anche innovazione, sostegno al credito, il progetto giovani e garantire risorse per lo stato sociale, anche se il modello andrà comunque rivisto, complici i tagli dello Stato. Ultima sfida, ma certo non per importanza, la riforma dei servizi pubblici e la razionalizzazione di spa per arrivare a meno spese ed aziende di dimensioni regionali, magari iniziando dal bando unico regionale per il trasporto pubblico su gomma che si terrà nel 2012. Superando quei campanilismi e quei veti incrociati che frenano l'economia e allungano i tempi delle decisioni, allontanandoli da quelli europei. Mauro Bonciani ©

