

«Con le grandi opere creiamo lavoro»

Intervista con Rossi: recuperiamo 10 mila occupati l'anno. Bassilichi: appello per Peretola



di **Mauro Bonciani**

Il presidente della Regione la prossima settimana chiederà al governo un tavolo per sbloccare 7,6 miliardi di grandi opere. «Che significano anche 10 mila nuovi posti di lavoro l'anno», dice Rossi. Che entro il 2020 vuole sbloccare Alta Velocità, Tirrenica e terze corsie autostradali. Mentre il presidente della Camera di Commercio di Firenze lancia un appello per la nuova pista di Peretola.

alle pagine **2 e 3**



Intervista con Rossi: se sblocciamo i cantieri già finanziati la Toscana riparte Possiamo recuperare diecimila occupati l'anno. Serve un asse con il governo «Posti di lavoro, con le grandi opere»

Sfogliamo i giornali, che parlano del nuovo primato della disoccupazione, del lavoro che non riparte. «Il lavoro deve essere al centro di tutto — dice — e per crearlo ci vogliono investimenti, come quelli sulle grandi opere. Non ci dormo la notte pensando al lavoro che potrebbero portare: è delittuoso non far partire cantieri che si fanno in tutto il mondo». Enrico Rossi, presidente della Regione, è convinto che debba partire una nuova fase nella modernizzazione della Toscana.

Governatore, lei ha parlato di «vergogna» per lo stato delle infrastrutture. Nella sua prima legislatura ha scommesso sulla fusione tra le due società degli aeroporti di Firenze e Pisa e sulla pista nuova di Peretola. E nei prossimi 5 anni cosa vorrebbe mettere in cantiere?

«Sugli aeroporti avevamo strumenti e li abbiamo usati. La scelta della nuova pista a Firenze è giusta, oggi lo scalo è inadeguato, e confido sia pronta per il G7 che Firenze ospiterà nel 2017. La fusione porterà oltre 400 milioni di investimenti a Galilei e Vespucci. Siamo intervenuti anche sui tempi di rilascio delle valutazioni ambientali, portandoli ai sei mesi chiesti dalla norma. Oggi la situazione

è diversa: noi abbiamo fatto la nostra parte, anche sui porti di Piombino e Livorno, sul sistema della tramvia fiorentina dove metteremo fondi. Ora devo muovermi gli altri».

Perché puntare sulle grandi opere?

«Serve lavoro e lo si crea, keynesianamente, con investimenti dei privati a supporto di quelli pubblici, magari anche detassando il profitto come dice Renzi ma solo a chi investe o reinveste tali sgravi. Questa legislatura deve essere quella delle grandi opere che si sbloccano. È una partita importantissima».

Opere per lo sviluppo?

«Innanzitutto. Sto parlando di grandi opere già finanziate per 7,6 miliardi di euro, più di un miliardo l'anno fino al 2020, 10.000 nuovi posti di lavoro almeno ogni anno. Se si pensa

che la crisi ha creato in Toscana 60.000 nuovi disoccupati, si capisce come sbloccare le opere sia importante. Anche per l'attrattività della regione, per restare in Europa».

Ha detto che devono muoversi «gli altri». Chi?

«Autostrade e Rfi. Abbiamo rilasciato i pareri ambientali per le terze corsie da Firenze Sud a Valdarno sulla A1 e da Firenze e Pistoia sulla A11, nonché sul nuovo svincolo di Peretola, nel 2013, e ancora i cantieri non ci sono. Siamo gli ultimi per la variante di Valico, già completata in Emilia Romagna, sono fermi i lavori per l'innesto dell'Autopalio nell'A1».

E a Ferrovie cosa chiede?

«Soluzioni, una data di inizio ed una data di fine del sottoattraversamento Tav di Firenze che il precedente Ad, Mauro

Moretti, mi assicurò sarebbe stato finito entro il 2014».

Invece si parla di non fare più il tunnel dell'Alta velocità.

«L'ho letto sui giornali. Non sono innamorato di un progetto, ma per risolvere il conflitto tra i treni ad alta velocità e i regionali il tunnel è insostituibile. Da quando l'Alta velocità è a Firenze, la situazione dei treni regionali è peggiorata in modo catastrofico».

Il blocco della Tav è dovuto anche all'indagine della magistratura, al problema dello smaltimento delle terre: ci sono novità?

«Rispetto la magistratura, se ci sono corrotti è bene che siano condannati, ma da due anni tutto è fermo. È intollerabile continuare a tergiversare, metterci otto mesi solo per decidere



Il governatore Qui non serve una Arcadia, ma dinamismo e sviluppo. Io mi ribello alla «maledizione» del non fare nulla in questa regione. È anche un problema di credibilità Il tunnel dell'Alta velocità? Insostituibile

L'aeroporto



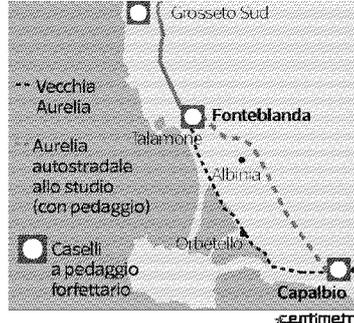
La storia infinita della nuova pista. La vicenda della nuova pista del Vespucci è iniziata negli anni 2000, con la privatizzazione della società. La svolta è arrivata con l'approvazione del Pit in Regione nel 2014 e la nascita della società unica tra Adf e Sat. Ora sono previsti investimenti per 400 milioni sui due scali

La terza corsia



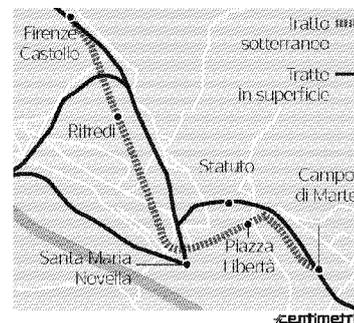
Sette anni di ritardi sulla A1 e la A11. La partita delle terze corsie autostradali è iniziata con il nodo fiorentino che avrebbe dovuto essere finito nel 2008. I progetti per la terza corsia da Firenze Sud a Valdarno sulla A1, per la Variante di Valico dell'A1 e da Firenze fino a Pistoia sulla A11 riguardano cantieri per 2 miliardi di euro

La Tirrenica



Autostrada o no? Manca ancora il progetto. Si parla di adeguare la Tirrenica o di fare una nuova autostrada per sostituirla da oltre trenta anni. Accantonati i progetti faraonici ora si parla di adeguare il tracciato attuale, per 1,3 miliardi di investimenti privati, da ripagare attraverso il pedaggio. Manca ancora il progetto definitivo

La Tav



Alta velocità, le attese e le inchieste. La decisione di realizzare il tunnel e la stazione sotterranea dell'Alta Velocità ferroviaria è degli anni Novanta, il progetto di Norman Foster del 2002, i lavori sono partiti nel 2011 e prima avrebbero dovuto finire nel 2014 poi nel 2016; ma è tutto fermo per l'indagine della magistratura

i livelli di alcuni parametri per le terre di scavo. Con le nuove tecnologie le soluzioni ci sono: si trovino e si riparta».

Sopra o sotto?

«Rimettere in discussione il progetto del sottoattraversamento significa rinviare tutto *sine die*. Invece non si può. Anche perché noi abbiamo fatto la nostra parte sul fronte dei fondi, mettendo 200 milioni per il raddoppio dei binari tra Lucca e Pistoia, 35 milioni per eliminare i passaggi a livello, 50 milioni per l'empolese, pagato nuovi treni. Mentre solo per l'Alta velocità Rfi deve ancora spendere 900 milioni».

E la Tirrenica quanto partirà?

«A parte i 2 km di Rosignano si è fatto solo un oceano di chiacchiere, da Lunardi a Matteoli a Tremonti, si è passati da 3-4 miliardi a 1,3 dell'ultimo progetto, con adeguamento della Tirrenica, cosa che a noi va bene. Io sulla Tirrenica ho messo la faccia, mi sono preso anche gli insulti. Adesso si passi ai fatti, rapidamente. Anche per questa grande opera, come per le terze corsie e l'Alta velocità faccio appello al governo perché la sblocchi».

Cosa chiede all'esecutivo, al premier Matteo Renzi?

«Non un euro, perché tutte le

opere sono finanziate, ma appunto che si parta. Ho parlato con il ministro alla infrastrutture Delrio, l'incontro è stato molto positivo, e sono argomenti su cui il premier Renzi ha orecchie attente da sempre. Rivedrò Delrio tra pochi giorni e gli chiederò di varare un tavolo nazionale per sbloccare queste opere, facendo partire i 7,6 miliardi di investimenti».

Parlerà anche con il premier?

«Se servirà sì. Il mio è un appello al governo e al premier. Se non si parte adesso, se non si fa gol ora, non ci riusciremo più. Le condizioni per farlo ci sono, in Delrio troverò ascolto e Renzi non mancherà di darci una mano».

Ma il blocco è colpa anche della «manina anti-industria» come dice il presidente degli industriali Giorgio Squinzi?

«C'è ancora, anche in Tosca-

na, questa cultura contraria alle grandi opere, all'industria, che vuole che nulla si muova. Chi pensa così punta alla rendita, ai redditi da impiego pubblico, ai pensionati, ma così ci condanna alla miseria, alla fuga dei nostri giovani, ad una Toscana piccola. Non serve una Arcadia, ma dinamismo e sviluppo. Io mi ribello e mi ribellerò alla "maledizione" del non fare nulla in Toscana. È anche un problema di credibilità, non solo di necessaria modernizzazione e di lavoro».

Cioè?

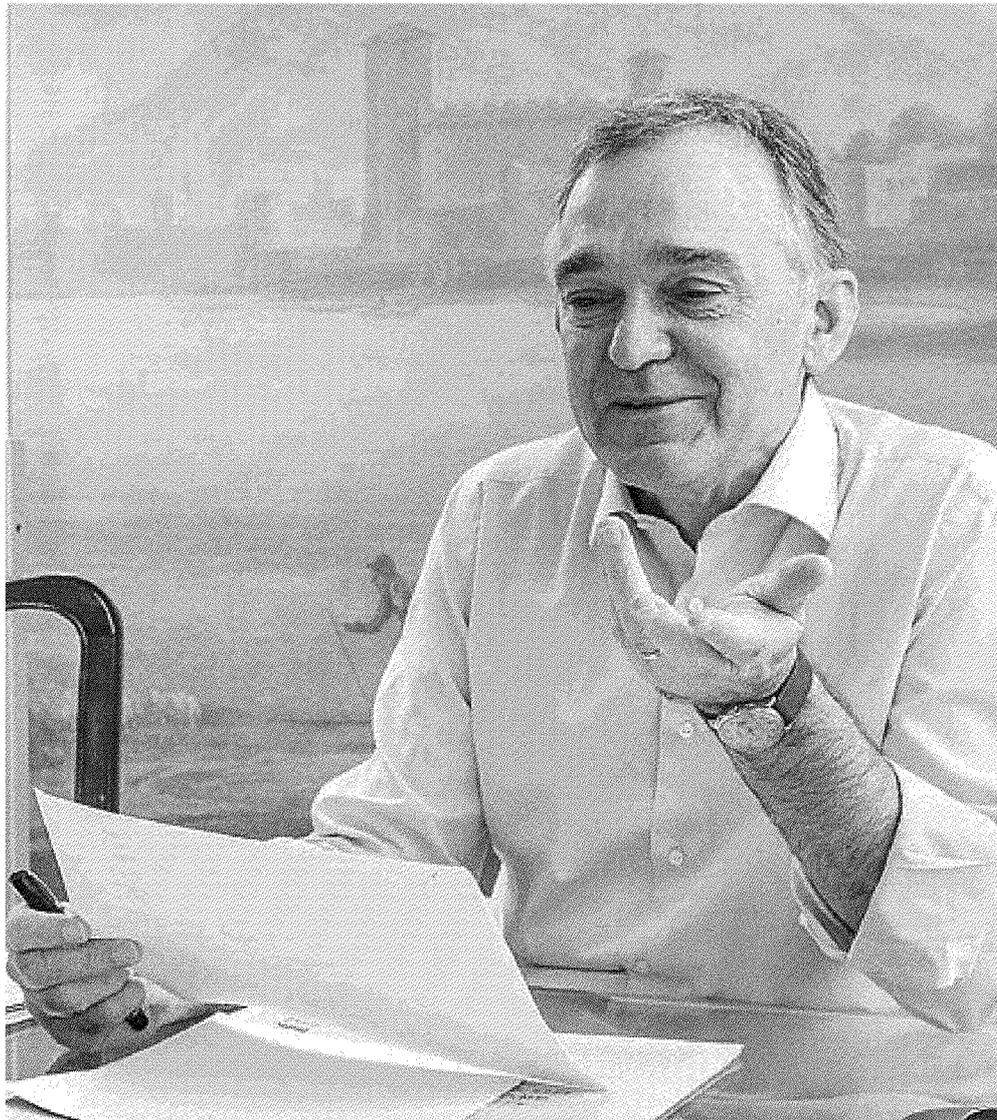
«Una dei motivi della frattura tra cittadini e istituzioni è anche l'incapacità di fare grandi opere, o il farle in tempi biblici, macchiate dalla corruzione. Fare presto e bene, con anche procedure diverse se serve, dato che rispondiamo anche all'emergenza lavoro, ridarebbe credibilità alla Regione che chiede queste opere e al gover-

no che le sblocchi».

A proposito di credibilità, è stato molto criticato il Parlamento per il voto contro l'arresto del senatore di Ncd Azzollini. Serracchiani ha chiesto scusa agli elettori Pd, Renzi ha detto «non siamo passacarte dei magistrati».

«È un fatto che ha aumentato la distanza tra cittadini e politica. Io non conosco le carte su Azzollini, ma da questo fatto si può rilanciare. Il Pd non deve chiedere scusa e basta, ma proporre una legge per eliminare l'immunità parlamentare per i reati comuni: il privilegio di giudicare se stessi per reati comuni riservato ai parlamentari è assurdo. Poi la libertà personale è importante, non si scherza: se un giudice sbaglia è giusto che paghi, come un chirurgo che togliesse un rene sano al posto di quello malato».

Mauro Bonciani



Il presidente della Regione Toscana Enrico Rossi nel suo ufficio in Palazzo Sacratì Strozzi a Firenze (foto Cambi/Sestini)