

Ricerca del 16-11-21

TOSCANA

10/09/21	Bisenziosette	5	Biffoni: «Pronti ad investire e concretizzare quanto previsto nel Pnrr anche per la formazione professionale»	Fiorentino Giovanni	1
27/07/21	Corriere di Arezzo	5	Formazione e sviluppo A Prato un patto potenzia le competenze	...	3
07/07/21	Corriere Fiorentino	3	ALTA VELOCITÀ Il cantiere Foster è già un caso «Solo 15 operai» «No, sono 60» - Alta velocità ma la ripartenza è lenta «Solo 15 operai nel cantiere Foster»	Boncianni Mauro	4
01/07/21	Corriere Fiorentino	12	Toscana futura I FONDI EUROPEI E L'IDEA CHE MANCA	Lancisi Mario	6
09/06/21	Corriere Fiorentino	4	Toscana post virus, 775 milioni sul piatto I paletti Pd: sanità territoriale e digitale	Boncianni Mauro	7
01/11/21	L'Economia del Corriere Fiorentino	1	Infrastrutture SULLA GIUSTA STRADA (DAVVERO?)	Lancisi Mario	9
27/04/21	Nazione Firenze	3	Franchi, i 95 milioni nel Recovery - «Avremo il parco sportivo più bello d'Italia» Nel Recovery fund 95 milioni per lo stadio	Fichera Paola	10
25/03/21	Nazione Firenze	2	Le cinque priorità per Firenze con il Recovery Fund - Le cinque priorità della Firenze di domani Dove andranno i soldi del Recovery Fund	Fichera Paola	12
29/05/21	Nazione Firenze	11	Mobilità, il piano con Livorno, Pisa e Lucca	Pa.Fi.	15
14/11/21	Nazione Prato	15	Vertice sui fondi del Pnrr «Non perdiamo tempo»	...	17
22/10/21	Tirreno	5	Intervista a Stefano Baccelli - «Soldi europei? Impossibili per strade e ferrovie della costa» - «Recovery, non illudiamoci Impossibili i grandi progetti e le ferrovie per la Costa»	Neri Mario	18
07/05/21	Tirreno Grosseto	5	L'intervento - Corridoio tirrenico.L'immobilismo ha dell'incredibile	Breda Riccardo	21
06/08/21	Tirreno Grosseto	9	Progettare l'uso dei fondi «Il territorio faccia sistema»	...	22
25/09/21	Tirreno Livorno-Rosignano-Cecina	7	«Su infrastrutture e Recovery serve un'alleanza fra le città»	Scardigli Matteo	23
16/09/21	Tirreno Pisa-Pontedera	4	«Un patto locale sulla formazione per andare oltre la crisi»	Loi Francesco	25

Biffoni: «Pronti ad investire e concretizzare quanto previsto nel Pnrr anche per la formazione professionale»

di **Giovanni Fiorentino**

PRATO (fg1) L'intesa è stata siglata lo scorso luglio. Ma è proprio in questi giorni che dovrebbe compiere un primo passo avanti significativo, con l'inizio del procedimento che porterà (entro il 2022, negli auspici) alla costituzione del "tavolo di coordinamento". Si tratta del "Patto Locale per lo Sviluppo e il Potenzamento delle Competenze", che vede coinvolti comune di Prato, Regione Toscana, **Camera di Commercio** Pistoia-Prato, i sindacati Cgil Prato, Cisl e Uil, Confindustria Toscana Nord, Cna Toscana Centro, Confartigianato Prato, Confesercenti Prato, Confcommercio Pistoia e Prato, Cpia Prato. E' un patto che si propone di migliorare il coordinamento nella programmazione e progettazione dell'offerta formativa tecnico-professionale per la filiera produttiva, con lo scopo di realizzare il completamento e la stabilizzazione di tutti i livelli di qualificazione professionale nonché il potenziamento del riconoscimento dell'esperienza lavorativa come luogo di acquisizione di competenze. Attraverso l'Osservatorio regionale sul mercato del lavoro e sulla Formazione, saranno promossi studi specifici sulle dinamiche occupazionali e formative del distretto e del territorio pratese, con particolare riferimento al ricambio generazionale. E i firmatari si sono impegnati a costituire un tavolo di coordinamento con l'obiettivo di realizzare un costante monitoraggio dell'andamento delle attività dell'accordo, al fine di trarre elementi utili a individuare fabbisogni forma-

tivi del territorio pratese e del suo sistema produttivo (con attenzione e riferimento anche alla riqualificazione dei lavoratori nelle varie fasi del loro percorso professionale). E' quindi un protocollo d'intesa valido tre anni e rinnovabile per ulteriori due, rappresenta il primo passo concreto nella strategia del Next Generation Prato e fa riferimento al piano nazionale per le competenze che è parte integrante delle linee guida del Pnrr. «Prato è il distretto tessile più grande d'Europa, che ha sempre dimostrato di superare le grandi difficoltà con una forte capacità di innovare e stare al passo con i tempi. La crisi pandemica non fa eccezione e siamo pronti ad investire e concretizzare quanto previsto nel Pnrr anche sul fronte della formazione professionale - sottolinea il sindaco di Prato **Matteo Biffoni** - il settore è nuovamente uno degli ambiti più belli e stimolanti per i giovani, attenti ai temi ambientali e dell'economia circolare, alla creatività e al valore dell'artigianalità. Formare figure professionali in grado di portare avanti questi valori significa creare occupazione e soprattutto far crescere il valore dell'intero distretto». Il protocollo ha posto poi l'attenzione sulle sfide della transizione digitale e green. «Le linee di intervento sono volte a progettare, consolidare, sviluppare un modello ed un sistema di sviluppo delle competenze, in particolare digitali, a tutti i livelli di istruzione, in grado di rispondere ai fabbisogni delle aziende presenti sul territorio del Comune di Prato e del suo distretto, in particolare quelle

della filiera della moda, elevando e sostenendo la transizione digitale ed ecologica dei settori produttivi strategici - ha aggiunto l'assessore allo sviluppo economico **Benedetta Squitieri** - la logica è quella di supportare il sistema territoriale di formazione, facilitare il cambiamento, sviluppare ricerca e accompagnare le imprese nella transizione digitale e green. In questa prospettiva, il Patto riconosce l'importanza di laboratori dotati di attrezzature e strumentazioni tecnologiche in grado di trasferire le competenze tecnico-professionali necessarie a tutti i livelli presenti nel manifatturiero tessile e devono essere funzionali anche ai processi di formazione continua. Bisogna mettere al centro le figure che sono state maggiormente colpite dalla crisi scaturita dall'emergenza covid 19, con particolare attenzione verso le giovani generazioni e le competenze femminili». Soddisfazione, sulla carta, anche per le categorie economiche. «La formazione del capitale umano rappresenta un motore di crescita economica e sociale fondamentale e costituisce un fattore di sviluppo decisivo per il territorio. - ha commentato **Dalila Mazzi**, presidente della **Camera di commercio** di Pistoia e Prato - È necessario innalzare i livelli di conoscenze e competenze favorendo l'incontro tra sistema formativo e sistema produttivo e questo patto locale è l'occasione per raggiungere questo obiettivo fondamentale per la competitività del nostro territorio». I presupposti insomma ci sono. E nelle prossime settimane, dovranno iniziare ad essere traslati dalla carta alla realtà.

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - 3960





Il sindaco Matteo Biffoni e i soggetti coinvolti nel Patto, al momento della firma

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - 3960

Nardini: "Benefici dalle alleanze formative locali"

Formazione e sviluppo A Prato un patto potenzia le competenze



L'assessore Alessandra Nardini Alla firma del patto

PRATO

■ Firmato in Comune a Prato il Patto locale per lo sviluppo e il potenziamento delle competenze che vede coinvolti Regione Toscana, Comune di Prato, Camera di Commercio Pistoia-Prato, i sindacati Cgil Prato, Cisl e Uil, Confindustria Toscana Nord, Cna Toscana Centro, Confartigianato Prato, Confesercenti Prato, Concommercio Pistoia e Prato, Cpia Prato. Hanno partecipato l'assessore regionale a istruzione, formazione professionale, lavoro, università e ricerca Alessandra Nardini, il sindaco di Prato Matteo Biffoni, gli assessori comunali allo sviluppo economico, Benedetta Squittieri, e a università e ricerca, Gabriele Bosi, i rappresentanti degli enti firmatari, la consigliera regionale Ilaria Bugetti. Si tratta di un protocollo d'intesa valido tre anni e rinnovabile per ulteriori due, rappresenta il primo passo concreto nella strategia del Next Generation Prato e fa riferimento al piano nazionale per le competenze che è parte integrante delle linee guida del Pnrr. "In questo momento cruciale per impostare una solida ripartenza - spiega l'as-

sessore Nardini - il patto ha un significato importante. Sono convinta che le alleanze formative territoriali, come in altre

aree della Toscana, possono portare benefici. Condividere strategie e azioni non potrà che aiutare a migliorare il sistema della formazione regionale. Ma soprattutto oggi mettiamo in campo anche un lavoro che guarda alle filiere produttive, che consentirà di agire concretamente e in base alle esigenze dei territori sulle sfide che ci pongono la transizione verso il digitale e la green economy". "Prato - sottolinea il sindaco Matteo Biffoni - è il distretto tessile più grande d'Europa, che ha sempre dimostrato di superare le grandi difficoltà con una forte capacità di innovare. La crisi pandemica non fa eccezione e Prato è già pronta a investire e concretizzare quanto previsto nel Pnrr anche sulla formazione professionale. Il settore tessile è nuovamente uno degli ambiti più stimolanti per i giovani, attenti ai temi ambientali e dell'economia circolare e al valore dell'artigianalità. Formare figure professionali significa creare occupazione e far crescere il valore del distretto".



ALTA VELOCITÀ

**Il cantiere Foster
è già un caso
«Solo 15 operai»
«No, sono 60»**

a pagina 3 **Boncianni**

Alta velocità ma la ripartenza è lenta «Solo 15 operai nel cantiere Foster»

La Cisl: nonostante le promesse la costruzione della stazione non decolla. Rfi replica: gli operai sono 60

Occasioni

**Rilanciare l'occupazione
con almeno duecento
lavoratori per la stazione
e altrettanti per in tunnel
Solo così la politica
tornerà a essere credibile**

Ad aprile è stata annunciata la ripresa dei lavori al cantiere della stazione Foster per l'alta velocità a Firenze, ma secondo la Cisl nulla, o quasi è cambiato. «Nonostante le molte promesse, i lavori vanno a rilento. Attualmente ai 25 operai e tecnici che si occupano della manutenzione e sicurezza del cantiere si è aggiunta una nuova ditta, la Midal srl, incaricata di realizzare la stazione, ma gli addetti all'opera sono appena 15», attaccano Ciro Recce, segretario della Cisl Toscana e Franco Fratini, segretario Fit-Cisl Toscana.

La denuncia arriva a due mesi dalla ripartenza di una delle grandi opere più travagliate di Firenze — la stazione avrebbe dovuto essere inaugurata nel 2014 — con i lavori per il tunnel sotterraneo a Campo di Marte che partiranno invece entro fine anno e secondo il sindacato la stazione «non può continuare a rimanere un'incompiuta», anche se dal gruppo Ferrovie dello Stato replicano facendo sapere che sono 60 gli addetti al lavoro ogni giorno nel grande cratere di via Circondaria.

«Occorre rilanciare l'occu-

pazione con almeno 200 operai per la stazione Foster e altrettanti per la realizzazione del tunnel a Campo Marte, più altrettanti nell'indotto, è una formidabile opportunità sviluppo. Solo così la politica potrà tornare ad essere credibile rispetto alle dichiarazioni fatte», aggiungono Recce e Fratini che bocciano anche l'ipotesi del collegamento tra la stazione Foster e quella di Santa Maria Novella con un people mover, per un costo di 130 milioni di euro, opera compresa in quella del Pnrr. «Il people mover, modello quello di Pisa tra stazione e aeroporto, impatterebbe in maniera pesante sulla stazione di Santa Maria Novella — aggiungono — Andrebbe a sopprimere due binari, senza contare che 20.000 viaggiatori al giorno che devono essere incanalati su una navetta pationo frutto di un progetto piuttosto caotico». Secondo la Cisl «la soluzione migliore sarebbe un tunnel di poco meno di 1 chilometro per trasportare i viaggiatori in tapis roulant, due da 400 metri ciascuno, dando anche l'idea di essere in una stazione unica, circondata da negozi e servizi. Il costo non sarebbe superiore a quello del people mover».

Sulla denuncia del sindacato è intervenuto Gabriele Toccafondi, parlamentare fiorentino di Italia Viva. «Solo 15 operai per costruire la più grande opera infrastrutturale

d'Italia? È inammissibile. Sono state fatte delle promesse, sono state spese parole sulla ripresa dei lavori della nuova stazione dell'Alta Velocità di Firenze ma, se la notizia fosse confermata, la stazione Foster vedrà la luce tra decenni — afferma Toccafondi — L'Italia ha bisogno di infrastrutture. Il Paese, come anche Firenze, ha bisogno di lavoro e di occupazione in questa fase delicata di ripartenza e ciò non si può fare con solo 15 operai».

Da Roma fanno sapere che la situazione è diversa da quella descritta dai sindacati, dopo aver sottolineato che comunque la stessa Cisl parla di 40 persone in tutto nel cantiere al lavoro. «Come detto due mesi fa il cantiere sta ripartendo gradualmente, e gli addetti in opera sono 60 al giorno; inoltre quotidianamente due treni merci di 19 carrozze portano la terra dalla stazione Foster a Santa Barbara». Insomma gli impegni presi sarebbero rispettati, i numeri sono destinati ad aumentare ed entro fine anno la talpa inizierà a scavare a Campo di Marte, per terminare il tunnel dopo circa 3 anni. E il riassetto del nodo fiorentino sarà completato tra il 2028 ed il 2030.

Mauro Boncianni

© RIPRODUZIONE RISERVATA



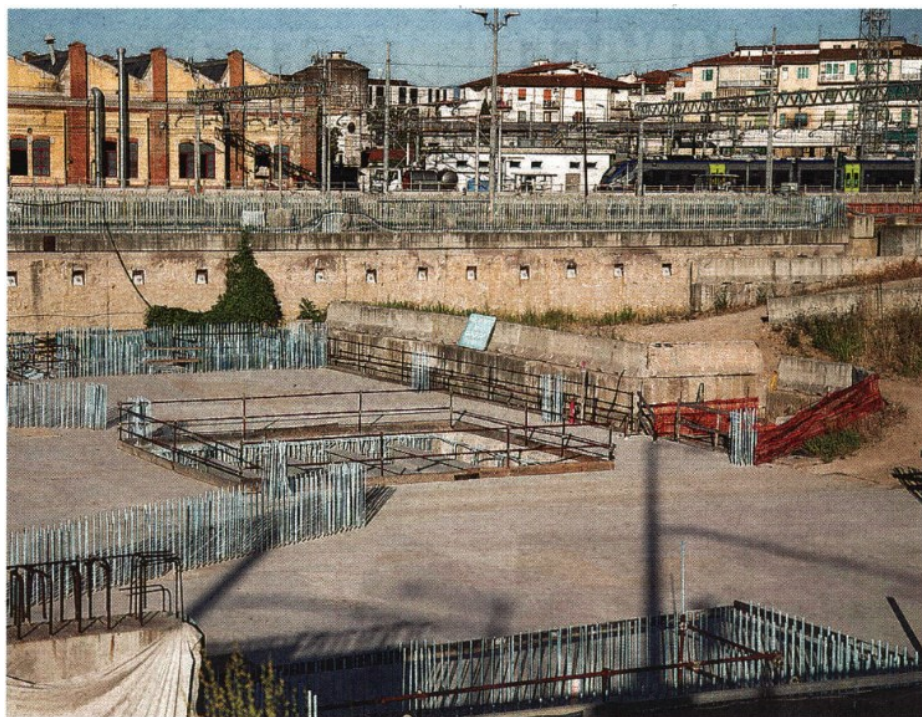
Storia

● Il progetto della stazione dell'Alta velocità di Firenze risale agli anni '90, Foster ha vinto il progetto nel 2002

● Il cantiere poi è stato bloccato per anni per indagini relative a presunti reati ambientali, scattate nel 2009 con il sequestro della talpa che doveva iniziare a scavare il tunnel da Campo di Marte

● Il progetto della stazione è stato poi rivisto per farne un polo intermodale con il trasporto su gomma e sono arrivati i fondi per il people mover che la colleghi con Santa Maria Novella

● Ad aprile sono ripartiti i lavori alla Foster, mentre entro l'anno ripartirà anche la talpa



Via Circondaria Il cantiere per la costruzione della nuova stazione dell'Alta velocità, su progetto di Norman Foster (Cambi/Sestini)



Toscana futura

I FONDI UE E L'IDEA CHE MANCA

Toscana futura

IFONDI EUROPEI E L'IDEA CHE MANCA

di **Mario Lancisi**

La cicala e la formica. Da ragazzi la famosa favola di Esopo ce l'hanno raccontata e proposta in tutte le salse con un intento pedagogico e morale: l'importanza dell'impegno e il dovere del sacrificio di contro al canto fine a se stesso, da cui deriva il cicalaggio, il parlare fatuo, da clic social, che dura l'estate brevissima di un post su Facebook. La cicala con il suo lussureggiare estivo ci incanta mentre la formica è sì un esempio da imitare, ma quanto ci appare noiosa, grigia e vagamente stucchevole. E invece, a ben riflettere e osservare con attenzione le lunghe file di formiche per terra o sui muri, non è difficile accorgersi che c'è in loro non solo il senso del dovere ma soprattutto il senso dell'organizzazione quasi, militare del futuro. Si muovono infatti sospinte da una visione. Da un'idea di domani e dopodomani. Quello che manca, uscendo dalla dimensione favolistica, alla politica regionale. Non c'è infatti politica senza visione, valori

e capacità di intrecciare presente e futuro. E pensare che forse mai come in questo periodo la Toscana è segnata da un fermento diffuso di progetti, iniziative, richieste. Un fermento da dopo pandemia. Una febbre da Ricostruzione. L'elenco è lungo. Dagli imprenditori della moda che avvertono il sindaco di Firenze Dario Nardella: «Senza nuovo aeroporto Pitti è destinato a perdere imprenditori». A chi giustamente rileva che arrivano i soldi dell'Europa, ma i progetti dove sono?

continua a pagina 12

E poi la Cgil e l'Irpet che in un convegno hanno sottolineato come a Firenze non può bastare turismo e export ma occorre più pubblico: «Le istituzioni locali devono essere attori, non spettatori, nella partita del Pnrr, bene l'intervento dello Stato, anche come imprenditore, con il lavoro al centro», ha spiegato la segretaria della Cgil Paola Galgani. E poi l'annosa (e insopportabile) questione delle infrastrutture: dalla Fi-Pi-Li alla Tirrenica, dalla Due Mari alla Firenze-Siena. Per non dire delle ferrovie con linee ancora ad un binario come ai tempi del Granduca. Si obietterà che tutto questo è noto ma da anni tutto è fermo perché prevale il cicalaggio politico — scontri,

convegni e studi — ma nulla si muove. Però, ecco la novità che ci riporta ad altri momenti storici del Paese, questa volta ci sono i soldi. Quelli in arrivo dall'Europa. Non a caso si sono evocati la Ricostruzione e il piano Marshall ad indicare una ripartenza nel segno dell'espansione. Giani, dopo l'incontro con il ministro per le Infrastrutture Enrico Giovannini, ha detto ad esempio che per la Tirrenica i soldi ci sarebbero, per la precisione un miliardo e 200 milioni. E allora cosa si aspetta ad aprire i cantieri? Come spiegare le possibilità che ci sono e l'immobilismo imperante? Forse di spiegazioni ce ne è una soprattutto: l'assenza di politica, di una classe dirigente che sappia coltivare un'idea della Toscana del 2030-35. Per avere una visione di futuro bisogna però uscire dai «mi piace» dei social e del facile consenso. Per inseguire un sogno per le generazioni future. Meno cicala, più formiche.

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - 3960



Toscana post virus, 775 milioni sul piatto I paletti Pd: sanità territoriale e digitale

Giani presenta il Piano regionale di sviluppo 2021-2025. «Le grandi opere servono, lo Stato si muova»

L'apparente contraddizione tra Toscana coesa e Toscana diffusa è al centro del Piano Regionale di Sviluppo 2021-2025, l'atto di indirizzo di tutte le politiche e priorità regionali, presentato ieri dal presidente della Regione, Eugenio Giani, al Consiglio regionale con un'informativa di 55 pagine che è il primo passo del documento strategico per disegnare appunto «una Toscana coesa e diffusa».

Giani ha parlato a braccio, senza seguire il dettaglio del testo, i 27 progetti regionali, le strategie trasversali, le sette aree tematiche per lo sviluppo, i 15 obiettivi strategici, tutti all'insegna del «un messaggio positivo e di speranza per le linee per la ripartenza della nostra Regione». «L'uscita dalla crisi può rappresentare un'occasione per ripensare i modelli con i quali abbiamo convissuto fino ad ora, verso una crescita sostenibile che incorpori la lotta alle disuguaglianze, l'inclusione sociale, la transizione ecologica e la rivoluzione digitale», si legge nelle premesse e Giani ha sottolineato: «Siamo ad un passaggio senza precedenti, l'approvazione del Piano Regionale di Sviluppo, Prs, si intreccia infatti al Pnrr e ai fondi dell'Unione Europea 2021-2027, con risorse eccezionali; un piano straordinario di contributi e interventi che si basa su tre assi di tran-

sizione: ambientale, digitale e sociale». Un motore di ripresa, che coinvolgerà nella concertazione anche i territori, come ha chiesto il Pd in una mozione, e che è legato al Pnrr e alla sua attuazione e alle esigenze post pandemia, come una sanità più territoriale e servizi e pubblica amministrazione più digitale col 5G.

Il documento parte dall'analisi dell'impatto della pandemia — per far fronte all'emergenza derivante nel 2020 la Regione Toscana ha riprogrammato fondi per 264,7 milioni — e spiega che per adesso sono disponibili per il Prs oltre 775 milioni per il 2021-23, senza contabilizzare il Pnrr che dovrebbe dare alla Toscana 10 miliardi di euro. Tra gli obiettivi strategici, una connettività veloce per tutti, innovazione tecnologica nel pubblico e nel privato, valorizzazione del patrimonio culturale, decarbonizzazione ed economia circolare, rendere resilienti comunità e territori, tutela del paesaggio, sviluppo della mobilità sostenibile, ed ampio spazio è dato alle infrastrutture e alla sanità. E per la prima volta ci sono progetti specifici su aree precise come Lunigiana, Garfagnana, Val di Chiana, Maremma, e Mugello.

«Serve una visione strategica per la legislatura e la ripresa — ha detto il governatore Giani — e il piano va approva-

to entro settembre-ottobre. Il rilancio deve puntare a eccellenza, connessione e solidarietà, in una regione coesa e connessa, valorizzando la Toscana diffusa, la coesione tra le città ed i borghi, tra mare e montagna, delle conurbazioni urbane e dove la densità abitativa è più ridotta. Coesa e solidale anche con i deboli».

Giani poi ha insistito sulle grandi opere — «Per far sì che la Toscana sia pronta per la ripartenza occorre un sistema infrastrutturale adeguato, dalla Tirrenica, alla ferrovia, dal sistema autostradale ad i porti, alle tramvie e lo Stato deve fare la propria parte» — e sulla sanità ha sottolineato: «Rafforzeremo la medicina generale e vogliamo triplicare le case della salute, rispetto al numero di ospedali, e portarle ad almeno 120, nonché puntare sulla tecnologia e sui progetti di telemedicina. Mettendo in sicurezza anche gli ospedali e investendo ancora sulla ricerca». In aula poi è seguito il dibattito, con l'opposizione che ha bocciato il testo come troppo generico — «È un libro dei sogni», ha detto Casucci (Lega); «Non c'è nulla di nuovo, nessuna discontinuità», ha affermato Galletti (M5S); «Siete troppo dipendenti dal Pnrr e da cosa deciderà l'Europa» ha sostenuto il gruppo di Fdi — e gli ordini del giorno collegati.

Mauro Bonclari

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - 3960





«Approvazione entro l'autunno» Il governatore Eugenio Giani in Consiglio regionale (Masini/Sestini)

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - 3960

Infrastrutture

**SULLA GIUSTA
STRADA
(DAVVERO?)**

di **Mario Lancisi**

Inizia oggi un mese decisivo (si spera) per le infrastrutture in Toscana. Dopo la manovra di bilancio del governo, che prevede lo stanziamento di 200 milioni per la Tirrenica, a metà mese ci sarà il vertice, convocato in Regione dal presidente Eugenio Giani, con la partecipazione di tutti i parlamentari toscani, sul Pnrr, in cui un capitolo importante e decisivo potrebbe riguardare le infrastrutture. A cominciare dalla FiPiLi e dalla Firenze-Siena. Si perché, come ha denunciato nei giorni scorsi il sindaco Dario Nardella «non è credibile che su 220 miliardi di euro disponibili non ci sia un euro spendibile per le strade regionali e statali, soprattutto se teniamo conto della situazione precaria di tutta Italia. Non si può parlare di lotta all'inquinamento da smog, di sostenibilità, di innovazioni, di infrastrutture senza però che ci siano risorse sulla viabilità». Nella manovra di bilancio del governo c'è spazio solo per la Tirrenica e questo aspetto rafforza l'istanza dei sindaci e degli amministratori locali per effettuare, come sollecita Nardella, «un pressing forte» su Palazzo Chigi per cambiare il Pnrr nel senso di prevedere dei fondi anche per la viabilità regionale. E mentre lungo la costa si valuta positivamente lo stanziamento per la Tirrenica («Un deciso passo in avanti», ha commentato **Riccardo Breda**, presidente della **Camera di commercio** di Grosseto e Livorno), altre questioni restano aperte.

SEGUE A PAGINA 7
SEGUE DALLA PRIMA

lamentano un preoccupato e annoso deficit viario, che pesa fortemente sull'economia toscana. «Una regione senza ali per volare» era lo slogan di protesta degli industriali toscani negli anni Novanta. Da allora passi in avanti significativi non se ne sono compiuti. Anzi, il quadro di insieme è peggiorato, come raccontano le cronache quotidiane della FiPiLi, di gran lunga l'arteria toscana più trafficata e malmessa. Fa riflettere la denuncia al *Corriere Fiorentino* dell'imprenditore Simone Campinoti: «In media, noi abbiamo tre persone che hanno perso circa un'ora al giorno in coda. Sono 330 ore di lavoro, a un costo di 20 euro l'ora. Sono 6.600 euro. Può non sembrare una cifra enorme, ma per una piccola o media impresa, diventano costi in più da non sottovalutare. C'è gente che ha cambiato lavoro pur di non farla più, la FiPiLi. E non contiamo la benzina: come minimo, un litro al giorno solo per la coda». Ormai dappertutto in Toscana si sa quando si parte, ma è difficile prevedere quando si arriva. I 200 milioni per la Tirrenica non sono una soluzione ma indicano che finalmente il governo Draghi intende muoversi sul campo delle infrastrutture e la Toscana non può perdere l'occasione. Il vertice di metà novembre è un altro passo importante perché sembra farsi avanti una consapevolezza unitaria. Ora tocca agli amministratori locali e ai parlamentari far valere a Roma le buone ragioni della Toscana. Il momento è propizio: ci sono i soldi e c'è un governo di unità nazionale. Non sprechiamolo.

Ogni Provincia e ogni Comune



Franchi, i 95 milioni nel Recovery

Ufficiale l'arrivo della prima tranches di risorse per la ristrutturazione. Nardella: «Presto il via al concorso di idee»
Il ministro Franceschini: «Un simbolo dell'architettura diventerà un ambiente funzionale»

Fichera
a pagina 3

«Avremo il parco sportivo più bello d'Italia» Nel Recovery fund 95 milioni per lo stadio

Il sindaco Dario Nardella: «L'investimento complessivo su tutto il Campo di Marte arriverà a 450 milioni di euro»

Entro poche settimane sarà bandito il concorso internazionale per la riqualificazione non solo del Franchi, ma di tutto il quartiere

di Paola Fichera
FIRENZE

Ora è ufficiale. Per la ristrutturazione dello stadio Franchi Palazzo Vecchio può dire di avere già in tasca i primi 95 milioni di euro. L'Artemio Franchi infatti è stato inserito nei 14 progetti già individuati che saranno finanziati con le risorse del Pnrr (nel Fondo complementare del Piano strategico grandi attrattori culturali).

«A questo punto – esulta il sindaco Dario Nardella – possiamo partire nel giro di poche settimane con la pubblicazione del bando per il concorso internazionale di progettazione». Per il sindaco

anche un bel sospiro di sollievo vista l'impegnativa partita in atto. «E' un'ottima notizia che conferma l'impegno del Ministero della Cultura, che oltre a vincolare questo monumento, si è attivato per trovare le risorse che consentiranno di renderlo moderno e funzionale». «Con un investimento complessivo di 450 milioni di euro riqualificheremo – ha aggiunto – tutto il quartiere e realizzeremo il parco sportivo più bello d'Italia»

Resta per ora chiuso il fronte della Fiorentina, L'onorevole Rosa Maria Di Giorgi (Pd) auspica «che l'Acf Fiorentina riveli quanto prima cosa intenda fare, per collaborare insieme a vantaggio della città e della squadra». E di «necessaria collaborazione tra il

Comune e la Fiorentina» parla anche l'onorevole Gabriele Toccafondi (Iv). La società viola ieri non ha fatto nessun commento ufficiale. In attesa di capire meglio il progetto di restauro e i suoi tempi.

Ma nel Recovery fund ci sono tanti altri progetti che interessano Firenze. «Le tramvie, il people mover della Foster, la forestazione urbana, gli interventi sulla rete idrica, gli investimenti per l'economia circolare, gli adeguamenti delle scuole e l'innovazione tecnologica – aggiunge il sindaco – tutte le suggestioni progettuali fornite dal Comune e dalla Città metropolitana sono state accolte e inserite nelle linee strategiche del Pnrr».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il ministro dei beni culturali Dario Franceschini

«Sarà un'opera adeguata ai tempi»

«La cultura darà un grande contributo alla ripartenza del Paese e la riqualificazione dello Stadio Artemio Franchi di Pierluigi Nervi, permetterà di riqualificare un mirabile esempio di architettura del 900, trasformandolo in un ambiente funzionale e adeguato alle esigenze dei cittadini».

E' il Ministro della Cultura, Dario Franceschini (nella foto), a commentare l'inserimento dei 95 milioni di euro per lo stadio Artemio Franchi nei



fondi per la cultura e in particolare fra i grandi attrattori culturali all'interno del Piano nazionale di ripartenza e resilienza.

Il progetto – spiegano dal mi-

nistero – mira a creare un nuovo spazio sportivo culturale di assoluta rilevanza ai fini della rigenerazione urbana dell'area di Campo di Marte. L'intervento prevede il recupero di un iconico monumento, considerato uno dei migliori esempi dell'architettura europea del 900, garantendone la funzione sportiva originaria e adeguandolo alle esigenze di sicurezza e fruibilità di un impianto contemporaneo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LE TRAMVIE

Peretola-Sesto
e Careggi- Meyer

1 290 milioni

Il collegamento tramviario fra l'aeroporto di Peretola e Sesto Fiorentino è da tempo nelle intenzioni di Palazzo Vecchio. Lo studio di fattibilità tecnico economica è già pronto e il costo stimato è di 250 milioni di euro. L'altro prolungamento è quello fra il polo ospedaliero di Careggi e l'ospedalino dei bambini Meyer. Circa un chilometro di binari per un costo stimato di 40 milioni di euro.

IL METROTRAM

Firenze-Prato
da Peretola al Pecci

2 400 milioni

E' la sfida lanciata in campagna elettorale dal governatore Eugenio Giani. Gli incontri tecnici si stanno moltiplicando e l'idea è quella di realizzare non una tramvia, ma una metropolitana di superficie, fra Peretola e il museo Pecci, con poche fermate, in modo da raggiungere almeno gli 80 chilometri di velocità. Difficile stimare i costi, ma potrebbero aggirarsi intorno ai 400 milioni di euro.

PEOPLE MOVER

Da viale Belfiore
alla S.Maria Novella

3 30 milioni

Il collegamento fra la costruenda stazione dell'alta velocità in viale Belfiore e la stazione di Santa Maria Novella è già oggetto di un confronto tecnico fra le Ferrovie e il Comune. Si tratta di un chilometro, un chilometro e 300 metri di distanza che potrebbero essere coperti con un binario già esistente. Da via Circondaria al binario 1. Costo previsto circa 30 milioni di euro.

UFFIZI DIFFUSI

Il museo errante
nella Metrocittà

4 30 milioni

Un progetto caldeggiato da tempo da Firenze al Ministero e le ipotesi in campo sono varie. Al direttore degli Uffici Eike Schmidt (foto) piace l'idea di piccole soluzioni nell'area metropolitana. Palazzo Vecchio invece preferirebbe un nuovo grande museo, gli Uffici due, nell'area metropolitana. Costo stimato per il grande museo fra i 20 e i 30 milioni di euro.

Le cifre



Il Recovery Fund
è pari a **750** miliardi



L'Italia potrà contare
su **209** miliardi



Possono essere
finanziati Interventi
con progettazioni
esecutive nel **2022**
che possono essere
completati nel **2026**



La Regione Toscana
è pronta a presentare
progetti per **8-10** miliardi



Firenze sta lavorando
su **120** progetti
per un totale di **2,5** miliardi

Per lo stadio Franchi
già ottenuti **95** milioni di euro



La città e le infrastrutture

Le cinque priorità per Firenze con il Recovery Fund

Nardella e Giani puntano su tramvie, metrotram con Prato, people mover fra stazioni, nuovo stadio Franchi e Uffici diffusi

Fichera alle pagine 2 e 3

Le cinque priorità della Firenze di domani Dove andranno i soldi del Recovery Fund

Il vertice fra il sindaco Nardella e il governatore Giani mette in evidenza i punti chiave su cui usare i finanziamenti in arrivo. In prima fila le opere della mobilità interna e di collegamento con i comuni confinanti, ma anche arte e sport. «Sintonia su tutto»

di Paola Fichera
FIRENZE

Le linee guida per il Recovery Fund ancora non ci sono, l'attesa è che il governo Draghi le renda note al più presto. Anche perché il tempo stringe: entro la fine di aprile dovranno essere presentati a Bruxelles i progetti da finanziare. Ieri il governatore Eugenio Giani e il sindaco Dario Nardella hanno messo nero su bianco i cinque progetti ai quali vogliono dare la massima priorità. «C'è grande sintonia su tutto e, per l'area fiorentina, confermiamo l'impegno congiunto su 5 priorità: tramvie, con la nuova linea Firenze-Sesto e il collegamento Careggi-Meyer; metrotram Firenze-Prato; people mover stazione Santa Maria Novel-

la - stazione Foster per un sistema integrato delle sue stazioni; nuovo stadio Franchi; Uffici diffusi».

Per il completamento della linea della tramvia dall'aeroporto fino a Sesto Fiorentino c'è già lo studio di fattibilità tecnico economica e serviranno qualcosa come 250 milioni di euro. Il Mit (Ministero dei trasporti) ha recentemente dato il via ai 250 milioni per la linea verso Rovezzano ecco perché i binari per Sesto potrebbero essere finanziati dall'Europa. Per l'allungamento della prima linea della tramvia da Careggi al Meyer, circa un chilometro, lo studio di fattibilità ha solo bisogno di una revisione. Il costo previsto è di 40 milioni di euro. Più difficile stimare i costi per la metropolitana di superficie fra Peretola e il Museo

Pecci a Prato fortemente voluta dal governatore Giani. Gli incontri tecnici sono fitti e l'idea è quella di una metropolitana veloce che viaggi almeno a 80 chilometri orari (contro i 40 della tramvia). Anche sul People mover che collegherà la nuova stazione Foster per l'alta velocità e la stazione di Santa Maria Novella gli incontri fra Comune e Ferrovie sono in corso. Dovrebbe utilizzare un binario esistente, affiancare la Foster dal lato di via Circondaria e arrivare in stazione dal lato del binario 1.

L'ultimo progetto è quello per il museo diffuso, il direttore degli Uffici Schmidt pensa a piccole realtà metropolitane, Palazzo Vecchio a una seconda sede per gli Uffici. Costo stimato: 30 milioni di euro.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



LE CIFRE IN BALLO

✓ Il Recovery Fund è pari
a **750 miliardi**✓ L'Italia potrà contare su
209 miliardi✓ Possono essere finanziati interventi con
progettazioni esecutive nel 2022 che
possono essere completati nel 2026✓ La Regione Toscana è pronta
a presentare progetti
per **8 - 10 miliardi 2026**✓ Firenze sta lavorando su **120 progetti**,
grandi e piccoli, per un totale
di **2,5 miliardi**

LE TRAMVIE

Peretola-Sesto
e Careggi-Meyer1 **290 milioni**

Il collegamento tramviario fra l'aeroporto di Peretola e Sesto Fiorentino è da tempo nelle intenzioni di Palazzo Vecchio. Lo studio di fattibilità tecnico economica è già pronto e il costo stimato è di 250 milioni di euro. L'altro prolungamento è quello fra il polo ospedaliero di Careggi e l'ospedalino dei bambini Meyer. Circa un chilometro di binari per un costo stimato di 40 milioni di euro.

IL METROTRAM

Firenze-Prato
da Peretola al Pecci2 **400 milioni**

E' la sfida lanciata in campagna elettorale dal governatore Eugenio Gianni. Gli incontri tecnici si stanno moltiplicando e l'idea è quella di realizzare non una tramvia, ma una metropolitana di superficie, fra Peretola e il museo Pecci, con poche fermate, in modo da raggiungere almeno gli 80 chilometri di velocità. Difficile stimare i costi, ma potrebbero aggirarsi intorno ai 400 milioni di euro.

IL PEOPLE MOVER

I collegamenti
fra le stazioni3 **30 milioni**

Il collegamento fra la costruenda stazione dell'alta velocità in viale Belfiore e la stazione di Santa Maria Novella è già oggetto di un confronto tecnico fra le Ferrovie e il Comune. Si tratta di un chilometro, un chilometro e 300 metri di distanza che potrebbero essere coperti con un binario già esistente. Da via Circondaria al binario 1. Costo previsto circa 30 milioni di euro.

UFFIZI DIFFUSI

Il museo errante
nella MetroCittà4 **30 milioni**

Un progetto caldeggiato da tempo da Firenze al Ministero e le ipotesi in campo sono varie. Al direttore degli Uffici Eike Schmidt (foto) piace l'idea di piccole soluzioni nell'area metropolitana. Palazzo Vecchio invece preferirebbe un nuovo grande museo, gli Uffici due, nell'area metropolitana. Costo stimato per il grande museo fra i 20 e i 30 milioni di euro.

C'è anche il nuovo stadio Franchi

5 150 milioni

Il ministro Dario Franceschini ha già detto di voler inserire lo stadio Artemio Franchi nei finanziamenti concessi attraverso il Pnrr (il piano nazionale di ripresa e resilienza legato al Next Generation EU), per una cifra stimata intorno ai milioni di euro. Palazzo vecchio intanto sta andando avanti per riuscire a pubblicare il bando internazionale per il restyling dello stadio e di parte del Campo di Marte entro la fine di aprile. L'idea è di riuscire ad avere un vincitore e un progetto



esecutivo entro giugno 2024, per dare il via ai lavori in tempo per concluderli entro il 2026.

Proprio in questi giorni sono in corso sullo stadio i rilievi

con i droni e i laser scan in modo da consegnare agli studi di architettura che parteciperanno al concorso tutti i dati necessari per essere in grado di presentare la loro idea progettuale entro due mesi. Poi sarà la commissione internazionale che il sarà scelta da Palazzo Vecchio a decidere il progetto vincitore. Ed entro sessanta giorni dovrà infine essere prodotto il progetto definitivo ed esecutivo. Costo stimato dell'intera operazione: almeno 150 milioni di euro

Mobilità, il piano con Livorno, Pisa e Lucca

Un progetto unico per collegare Firenze alla costa, superando rigidità e campanilismi. Anche sul fronte degli aeroporti

LA NUOVA APP

«Per mettere a disposizione dei cittadini il maggior numero di percorsi»

L'ASSESSORE GIORGETTI

**«Collegamenti veloci sicuri e sostenibili
Accordo allargato a Prato, Pistoia, Massa»**

FIRENZE

L'area vasta fiorentina, quella che arriva fino alla costa, si merita un unico piano della mobilità sostenibile che sia integrato appunto con i territori della Toscana nord occidentale. Da settimane gli assessori e i tecnici di Firenze, Livorno, Lucca e Pisa lavorano a un accordo di collaborazione. Ieri in Palazzo Vecchio si sono incontrati l'assessore alle Grandi infrastrutture e Mobilità Stefano Giorgetti, l'assessora all'ambiente e mobilità di Livorno Giovanna Cepparello, l'assessore all'urbanistica e mobilità di Pisa Massimo Dringoli e l'assessore alla mobilità e trasporto pubblico locale di Lucca Gabriele Bove. Tra fine giugno e inizio luglio è già prevista la firma dei quattro sindaci coinvolti. Il nuovo piano della mobilità sostenibile di area vasta e metropolitana riguarderà tutta la fascia costiera e l'area metropolitana centrale della Regione e presto sarà ampliato anche a Prato, Pistoia e Massa Carrara. L'obiettivo è migliorare i collegamenti e i trasporti, dalle strade, alla mobilità leggera e sostenibile, fino ai servizi aeroportuali.

«Un accordo importante – ha spiegato l'assessore Giorgetti – perché riguarda tutti gli aspetti della mobilità. Con particolare attenzione ai collegamenti veloci tra la Costa e la futura stazione dell'Alta velocità Foster e

con l'aeroporto Vespucci». Ribadito il ruolo «complementare e integrato, non alternativo e ognuno con il suo ruolo specifico» degli aeroporti di Firenze e Pisa. Ma anche «l'intermodalità tra mezzi pubblici e privati e relativi parcheggi scambiatori, lo sviluppo e l'integrazione della mobilità ciclabile anche alla luce dei prossimi lavori della ciclovia tra Firenze e Prato, gli interventi finalizzati alla riduzione dell'inquinamento come lo Scudo Verde». Previsto anche uno sviluppo dell'App IF «per mettere a disposizione di cittadini e turisti collegamenti più facili, un sistema di trasporto pubblico integrato sempre più appetibile e una mobilità ciclabile diffusa e collegata».

L'assessore Cepparello di Livorno ha evidenziato che uno degli elementi chiave del futuro piano sarà la massima accessibilità: «La mobilità dovrà essere pianificata in modo da essere accessibile a tutti partendo dal trasporto pubblico ma anche per quanto riguarda tutte le infrastrutture citate nel piano. Si tratta di un punto di partenza importante in un momento in cui l'Italia sta riscoprendo il valore delle grandi opere declinato in chiave sostenibile e avere una sinergia tra comuni può essere un modo per avere più forza al momento della presentazione dei progetti e della richiesta dei fondi».

L'assessore Dringoli di Pisa si è soffermato sull'aspetto storico

di questo accordo particolarmente importante perché «finalmente si sono superati campanilismi e rivalità tra città che sono complementari e non possono non collaborare. È arrivato il momento di adeguare il piano infrastrutturale della Toscana e oggi parlare di mobilità vuol dire parlare di mobilità sostenibile: quindi prevalentemente su ferro (ferroviario e tranviario) e lenta (ovvero ciclabile) e questo accordo si concentra in particolare su questi aspetti».

Infine l'assessore Bove di Lucca che ha richiamato l'attenzione sull'opportunità rappresentata dal piano per il territorio. «Siamo impegnati per cogliere tutte le occasioni del Pnrr. Tra i temi inseriti nel piano sottolineo anche l'importanza di sviluppare sinergie tra i nostri territori per i collegamenti della mobilità dolce, come tra la Tirrenica, la ciclovia Puccini e la Greenway Lucca-Pontedera. E quello dei collegamenti tra la costa e l'Alta velocità sia per il trasporto viaggiatori che per quello delle merci, da potenziare soprattutto a livello di ferrovia. Quest'ultimo aspetto è strategico per il territorio della piana lucchese: riuscire a trasferire parte dello spostamento delle merci da gomma a rotaia consentirà un miglioramento significativo sia dal punto di vista del traffico sia da quello dell'inquinamento».

Pa.Fi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - 3960





Gli assessori a mobilità e trasporti Stefano Giorgetti (Firenze) Giovanna Cepparello (Livorno, Massimo Dringoli (Pisa) e Gabriele Bova (Lucca)

Vertice sui fondi del Pnrr «Non perdiamo tempo»

Mazzetti, neoconsigliere del ministro Gelmini, ascolta le categorie economiche
Fra le priorità la tramvia per Firenze. Un problema per tutti: «Troppa burocrazia»

PRATO

La deputata di Forza Italia Erica Mazzetti consigliere del ministro per gli affari regionali Maria-stella Gelmini. Una nomina, quella appena ricevuta dalla parlamentare azzurra, che rende ancora più strategico il suo ruolo di collegamento fra Prato e Roma. La stessa Mazzetti ieri ha incontrato le categorie economiche in **Camera di commercio** per definire una lista di priorità da presentare all'incontro dei parlamentari toscani con il presidente della Regione Giani sui fondi del Pnrr. «Programmazione e coordinamento: solo così riusciremo a cogliere l'opportunità storica e irripetibile del Pnrr, ma dobbiamo attivarci ora», ha detto la deputata. «Prato è motore economico della Toscana e non può essere tagliata fuori, anzi dev'essere protagonista», le parole di Francesco Querci, presidente di Interporto. Di «esigenza improrogabile di semplificazione» ha parlato Giovanni Moschini, coordinatore area economica di Confindustria; «il recupero delle fibre tessili ha bisogno di una cornice normativa, al momento non chiara, e di sgravi», ha aggiunto. Per Stefano Crestini, vicepresidente di Confartigianato, la metrotramvia per Firenze è indispensabile, così come è necessario «stabilizzare le regole dei

bonus edilizi per invogliare cittadini e imprese all'efficientamento degli immobili. «Mancanza di coordinamento regionale e tempi ancora incerti» sono le criticità rilevate da Stefano Vivai, vicedirettore Cna. «Per questo – ha aggiunto – bisogna puntare su pochi progetti ma facilmente realizzabili». Il direttore di Confesercenti Ascanio Marradi ha espresso «preoccupazione per la poca chiarezza e la burocrazia» augurandosi procedure semplificate e sottolineando come la crescente integrazione con la città metropolitana di Firenze, anche attraverso la metrotramvia, sia una scelta da perseguire. «Il distretto di Prato è il più importante d'Europa per fatturato e numeri, sebbene delle trecento filature degli anni '80 ne siano rimaste 65. Eppure, l'Italia non ha una strategia sulla sostenibilità del tessile quando oramai il settore va in quella direzione» è il quadro delineato dal presidente del Consorzio Astir Fabrizio Tesi, che ha proposto di fare una battaglia perché venga eliminata l'Iva sui prodotti riciclati. Infine, secondo il presidente dell'Acì Federico Mazzoni «Prato deve puntare su meccanismi di finanziamento non solo europei ma anche italiani perché ci sono arrivati appena 900 mila euro». E ha aggiunto: «Anche una volta definito un piano per il Pnrr Giani troverà sulla sua strada i funzionari... e non sarà semplice».



Erica Mazzetti, deputata Forza Italia

LA PROPOSTA

Tesi (Consorzio Astir)
«Una battaglia per il taglio dell'Iva sui prodotti riciclati»

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - 3960



L'ASSESSORE REGIONALE BACCELLI

«Soldi europei? Impossibili per strade e ferrovie della costa»

NERI / APAG.5

«Recovery, non illudiamoci Impossibili i grandi progetti e le ferrovie per la Costa»

**L'assessore Baccelli: servirebbe troppo tempo, nel 2026 vanno chiusi i lavori
In Toscana previsti 760 milioni per opere già avviate come il tram fiorentino**

I soldi in più però ci permetteranno di liberare risorse da riversare su lavori per cui serve più tempo di realizzazione

Mario Neri

FIRENZE. «Un mese fa ho sentito qualcuno proporre di finanziare il ponte sullo stretto di Messina con i soldi del Recovery. Ecco, un'idea non solo impossibile da realizzare, ma direi addirittura grottesca». Dunque, mette in guardia **Stefano Baccelli**, assessore regionale alle infrastrutture e ai trasporti, «meglio non farsi illusioni sul Pnrr», il famoso Piano nazionale di ripresa e resilienza.

Negli ultimi mesi la pioggia di miliardi promessa dall'Europa ha fatto crescere in molti la convinzione che l'Italia (e la Toscana) potesse trasformarsi in quello che non è mai stata: un Paese delle meraviglie in fatto di capacità di spesa e di rapida realizzazione delle opere pubbliche. «Ecco, - dice l'assessore - i paletti fissati dalla commissione europea sui tempi di consegna dei lavori sono talmente stringenti che impongono di riversare le risorse su progetti già in corso d'opera o per cui siano già partiti gli iter autorizzativi». Dunque, chi sperava di colmare la distanza economica e infrastrutturale fra Costa e il centro della To-

scana con il mitologico Pnrr dovrà aspettare. «Difficile - ammette l'assessore - che ad esempio si possa finanziare con il Recovery il potenziamento delle ferrovie Tirrenica o quello della linea ferroviaria Pisa-Firenze. Il Pnrr però ci consentirà di liberare risorse dalle opere già finanziate e magari i nuovi progetti realizzarli con quelle, ma con più tempo a disposizione».

Assessore, allora cosa possiamo finanziare con i soldi del Recovery?

«L'Europa ha fissato paletti precisi e stringenti. Il primo è l'obbligo di rendicontare i lavori entro il dicembre 2026. Questo significa aver chiuso i cantieri nell'agosto dello stesso anno. Ora, in questo Paese anche solo per far partire un progetto di fattibilità per una grande opera servono mesi, se non un anno. Quando un mese fa qualcuno ha proposto di realizzare con i fondi del Recovery il ponte sullo Stretto non solo m'è sembrato impossibile, ma perfino grottesco. Il governo farà un'attenta valutazione su ciò che davvero si può fare con quei soldi. L'Italia ha avuto la fetta più grande del Recovery, ha la responsabilità di mostrare serietà, sarebbe davvero una sciagura non utilizzare tutte le risorse al meglio».

C'è chi, sulla Costa, anche fra i sindaci, sperava di finanziarci la Tirrenica. La strada.

«Precisiamolo subito. Le rego-

le europee sono chiare anche su questo: con il Recovery non si possono finanziare strade. Le uniche che verranno realizzate sono quelle di accesso ai porti. Per questo la Toscana ha già ottenuto 55 milioni per la strada di accesso al porto di Piombino. Ma questo non vuol dire che in Toscana non faremo nulla per le strade. Ci sono i fondi Anas e altre risorse europee che potremo sfruttare».

Che cosa può essere finanziato allora?

«Ciclovie, ferrovie, tramvie, l'acquisto di nuovi autobus e treni. E appunto progetti inerenti le autorità portuali».

Ci si aspettava il potenziamento delle ferrovie tirrenica e la velocizzazione della Pisa-Firenze.

«Su questo il governo si è rapportato con Rfi, a cui ha chiesto garanzie sulla realizzabilità delle opere. Con il presidente Eugenio Giani abbiamo avuto un'interlocuzione con l'amministratrice delegata Vera Fiorani, e ci ha detto di quanto ha lottato per chiedere alla commissione Ue di andare ol-



tre il 2026 con la consegna dei lavori. Ma non credo sarà possibile. E per lavori come quelli serve tempo».

Quattro anni non bastano?

«Entro il 2026 non ce la facciamo neppure a fare il bypass di Collesalveti, che serve a velocizzare la linea Pisa-Livorno-Grosseto. Un'opera da 450 milioni».

E allora cosa faremo in Toscana col Recovery?

«Per la Toscana Rfi propone di realizzare, con un finanziamento da 150 milioni, la stazione Circondaria a Firenze e il people mover di collegamento fra la nuova stazione dell'alta velocità in viale Belfiore e Santa Maria Novella. Poi abbiamo chiesto 30 milioni per l'acquisto di nuovi treni, 25 per gli autobus, 25 per le ciclovie, 145 milioni arriveranno per i porti di Carrara e Piombino, 15 per le aree interne e poi

c'è la partita della tramvia. Noi abbiamo chiesto di finanziare le linee per Campi e per Sesto, entrambe valgono 400 milioni e, a stare a nostri studi di fattibilità, sono di veloce realizzazione. Ma verosimilmente otterremo i fondi per un solo troncone. Insomma, sulle infrastrutture toscane otterremo 600 milioni dal Recovery, non poco. E altri 162 milioni andranno ai Comuni per i progetti di rigenerazione urbana. In tutto 762 milioni».

Anche il sindaco Conti, a Pisa, sperava di finanziare la tramvia.

«Non mi risulta sia nel Pnrr. Ripeto, lo stato di avanzamento tale dei progetti deve garantire la realizzabilità entro il 2026».

Molte delle opere per cui arriveranno i soldi non erano già finanziate?

«Certo, erano nei piani di Rfi la

stazione Circondaria e il people mover. E anche l'ultima parte del raddoppio ferroviario Pistoia-Lucca si vorrebbe finanziare con il Pnrr. Per questo abbiamo chiesto che le risorse che si liberano non vengano investite altrove ma restino sul territorio toscano per migliorare appunto le altre linee come la Tirrenica e la Firenze-Pisa».

Enrico Letta ha dichiarato di voler parlare con Ferrovie e chiedere, da parlamentare senese, l'elettificazione della Empoli-Siena.

«Se tecnicamente riescono a realizzarla entro il 2026 ben venga. Anche Giani ha chiesto a Luigi Ferraris, ad di Ferrovie, e a Fiorani di fare ulteriori verifiche per capire se ci sono margini per fare quacos'altro. Ma questo dipende dalle scelte e dalle valutazioni tecniche di Rfi».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



STEFANO BACCELLI
L'ASSESSORE REGIONALE ALLE
INFRASTRUTTURE E AI TRASPORTI



Un Frecciabianca fermo alla stazione di Livorno

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - 3960

Il presidente della **Camera di commercio**
chiama in causa la Regione Toscana

Corridoio tirrenico L'immobilismo ha dell'incredibile

«Nel Pnrr si parla
del ponte sullo stretto
Qui pare impossibile
sistemare una strada»

L'INTERVENTO

RICCARDO BREDA*

Tirrenica e passaggio di competenze tra Sat e Anas, nomina del commissario straordinario: come nel gioco dell'oca si ritorna alla partenza. Una vera beffa visto che in base a quanto chiarito negli incontri con l'ex ministra Paola De Micheli tutto doveva avvenire entro dicembre 2020. Ad oggi niente è accaduto. Il nuovo ministro, Enrico Giovannini, non fa che ripetere la stessa cosa già affermata da tutti i suoi predecessori - Del Rio, Toninelli, De Micheli - e cioè che ancora deve avvenire il passaggio della concessione dalla Società autostrade Tirrenica (Sat), già revocata oltre un anno fa, all'Anas, che dovrà riprendere in mano l'adeguamento del Corridoio.

Il mondo produttivo e i cittadini della costa toscana in questo momento si stanno chiedendo quale ostacolo impedisca da oltre due anni questo passaggio e perché tutto sembri avvolto in una coltre impenetrabile di silenzio e

immobilismo.

Tutto questo assume una particolare gravità, poiché la costa toscana risulta totalmente esclusa, a quanto pare, dal Piano nazionale di ripresa e resilienza, dove apprendiamo che non è previsto alcun investimento infrastrutturale. Sui giornali si torna a parlare del ponte sullo stretto di Messina, mentre sembra impossibile rendere sicuro e affidabile un tratto centrale della rete viaria italiana, vitale per l'economia e per la sicurezza di cittadini, lavoratori, imprese, turisti. È una situazione paradossale e offensiva: siamo prigionieri di una questione burocratica che nessuno sembra avere interesse a risolvere.

Una delle più grandi preoccupazioni è infatti il silenzio assordante della Regione Toscana, del presidente Eugenio Giani e dell'assessore alle Infrastrutture Stefano Baccelli. Risale a mesi fa l'impegno di Giani di andare a Roma a protestare, se in tre mesi non ci fosse stata risposta sul passaggio di competenze, ma, ad oggi, in un momento determinante in cui si stanno delineando il futuro e la ripresa del Paese, questa presa di posizione non c'è stata, neppure in minima parte. Ci auguriamo che non si aspetti la prossima campagna elettorale per tornare a raccontare la solita novella: i cittadini

hanno buona memoria.

In questi ultimi quasi cinque anni che ho vissuto come presidente della Cciaa, ho assistito al turnover di ben quattro ministri ed è un fattore che certamente non ha aiutato, però, anche se con lentezza, in altre parti d'Italia le cose sono state portate avanti.

Qui, la sensazione è di essere dimenticati...

Tutte le associazioni di categoria, i sindacati, le associazioni ambientaliste e i cittadini chiedono la messa in sicurezza del Corridoio tirrenico e, come dico sempre, partiamo dai due estremi: da Capalbio, dove il segmento più pericoloso deve essere adeguato a tratto Anas a quattro corsie il prima possibile, e proseguiamo subito a eliminare il casello di Vada, dato che autostrada non è mai stata né sarà più. Come presidente della Cciaa, e a nome dei due tavoli per lo sviluppo #SiLivorno e #SiGrosseto, chiedo anche ai sindaci e ai nostri parlamentari locali di unirsi a noi in questa battaglia. —

***Presidente
Camera di commercio**



PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA

Progettare l'uso dei fondi «Il territorio faccia sistema»

Il Comune invita i sindacati a contribuire «Sì, ma solo ragionando a livello provinciale»

GROSSETO. Dopo un primo incontro al Teatro degli Indistri, i sindacati sono stati convocati dal Comune di Grosseto per dare un contributo alla progettualità, finalizzata a intercettare le risorse connesse al Piano nazionale di ripresa e resilienza. «Da subito – dicono le segretarie **Eleonora Bucci** (Cgil) e **Katiuscia Biliotti** (Cisl) e **Federico Capponi** (Uil) – abbiamo ravvisato nel Pnrr un'opportunità evidente in termini di spinta alla ripartenza delle economie, a partire da quelle territoriali. Convinti che in una regione con 276 comuni, di cui 200 piccoli e nelle aree interne, occorresse la volontà di tutti di fare sistema. Mettendo Regione, Comuni capoluogo e Province, con le loro professionalità e competenze, a disposizione di un disegno comune, almeno sulle aree vaste. Il salto di qualità che il Pnrr potrà far fare, o avverrà sul territorio nel suo complesso, o non porterà benefici significativi a nessuno.

La Regione Toscana, ricordano i sindacati, ancora non ha stanziato nulla delle risorse del Pnrr a favore dei Comuni. Ciononostante, dicono, «abbiamo colto l'invito del Comune come occasione per presentare i nostri punti di vista e

i nostri spunti di lavoro, sottolineando la necessità che il Pnrr non scateni una gara tra Enti per accaparrarsi più risorse, ma costituisca l'occasione per dare gambe a una politica di sviluppo di tutto il territorio, coinvolgendo, in questa azione la Provincia che, ci viene detto nell'incontro, pur non avendo chiarito come, svilupperà delle progettualità».

Bucci, Biliotti e Capponi ribadiscono come sia necessario «ripartire dalle categorie che hanno sofferto di più questa pandemia: giovani e donne in particolare, ma anche persone anziane, mettendo il lavoro al centro. Il lavoro dovrà essere, la stella polare per i prossimi investimenti e dovremo capire come ricostruire nuove politiche per la dignità del lavoro. Il futuro del nostro territorio non dipende dalla valanga di soldi da spendere, ma dalle competenze, dai talenti, dai mestieri e dai sogni che abbiamo e tutto questo deve essere rappresentato dal futuro mondo del lavoro».

E su questo punto i sindacati non mancano di fare polemica: «Ad esempio, darsi come obiettivo il recupero di alcune parti delle Mura Medicee o di luoghi della cultura senza avere chiaro un percorso di "industrializzazione" del settore turistico e culturale che promuova lavoro buono e percorsi di riqualificazione e formazione degli operatori, con carta dei "valori del turismo", ci pare onestamente una scelta mio-

pe. Oppure, mettere a budget milioni di euro per cloud, digitalizzazione delle pratiche edilizie o amministrative, ma non investire su un think-tank comunale che analizzi sistematicamente big data e scenari economici/demografici/sociali cittadini, significa fare una semplice azione di aggiornamento tecnologico».

Cgil, Cisl e Uil chiedono «che ogni scelta sia accompagnata da politiche attive per lavoro, famiglie e per un welfare di comunità che valorizzi il ruolo del Terzo settore, privilegiando la gestione diretta, rifiutando le esternalizzazioni al massimo ribasso». E naturalmente che si tuteli davvero l'ambiente.

Dunque – concludono Bucci, Biliotti e Capponi – abbiamo chiesto un percorso che coinvolga tutti gli attori territoriali, a partire da un'idea condivisa di sviluppo e di crescita del territorio. Serve proseguire il percorso avviato con la **Camera di Commercio** e le associazioni imprenditoriali, per una valorizzazione delle aree dismesse, dove si possa sviluppare il settore manifatturiero, al momento assente in questa provincia».

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - 3960



«Su infrastrutture e Recovery serve un'alleanza fra le città»

I sindaci Salvetti e Nardella con Romano, Mazzeo e Gazzetti: fronte comune per farci ascoltare, altrimenti sui fondi europei Draghi deciderà da solo

Matteo Scardigli

LIVORNO. «Ora o mai più». A nome del triangolo costiero Livorno-Pisa-Lucca il Partito democratico rilancia il progetto di sviluppo, infrastrutture e lavoro per una Toscana post-pandemia in grado di ridurre il divario tra costa ed entroterra grazie alle risorse del Recovery (Pnrr): «Siamo la generazione che deve passare dalle parole ai fatti».

Si prenda una cartina della regione e si disegni una "T" che unisce con Firenze le città di Lucca e Pisa e Livorno, lasciando i campanili solo sui campi di calcio. Si immagini poi un porto industriale saldamente collegato su ferro e gomma con i tre distretti produttivi, i due aeroporti e l'alta velocità, e con una strada spianata verso sud. Si faccia ora i conti con un governo centrale che nega le risorse per realizzare tutto questo, mentre la concorrenza avanza spedita.

Al circolo Arci Norfini di Colline manca solo il sindaco lucchese **Alessandro Tambellini**, e certamente non c'è un primo cittadino pisano dem. In vece di quest'ultimo il presidente del consiglio regionale **Antonio Mazzeo** ribadisce l'importanza dell'infrastruttura livornese chiedendo insieme «garanzie contro l'impatto della Darsena

sulla costa turistica di Pisa», auspicando «un intervento del presidente della Regione **Eugenio Giani** per finanziare sicurezza e sviluppo della Fi-Pi-Li». Lo dice pronosticando un 2023 con le insegne Pd a sventolare dalla Torre Pendente, proponendo «una "governance" condivisa sul modello della Galizia».

«L'assessore pisano alla mobilità **Massimo Dringoli** potrebbe dare un contributo, il sindaco leghista **Michele Conti** invece non si mostra votato alla collaborazione», concorda il primo cittadino **Luca Salvetti** rievocando il vertice a Livorno, preliminare alla sottoscrizione dell'accordo per il Piano della mobilità regionale sostenibile.

«Se la Darsena incide sulla spiaggia ce lo dicano gli scienziati, ma se aspettiamo ancora restiamo a languire. Abbiamo scritto anche a Draghi, ma oltre il corridoio serve una porta aperta; e Roma se n'è dimenticata», insiste. «**Andrea Romano** conferma che Draghi ha centralizzato ancora di più le risorse del "Pnrr", dovremo quindi agire con maggior decisione presso i ministeri», sottolinea il consigliere regionale **Francesco Gazzetti**, unendosi all'augurio che «anche Pisa sappia invertire la tendenza al municipalismo estremo e tornare sulla map-

pa».

L'importanza di Pisa è evidenziata anche dal sindaco di Firenze **Dario Nardella**. «Il Galilei è l'aeroporto di riferimento per la Toscana», spiega promuovendo «un asse delle nuove tecnologie che corre lungo l'Arno tra le due Università». E poi annuncia: «Le idee sono sul tavolo e dobbiamo portarle a Giani, ma abbiamo meno di mille giorni. Se i ministeri ancora non fanno i bandi per assegnare le risorse, Draghi accentrerà e noi potremo solo eseguire».

Il primo cittadino fiorentino apre quindi a «un vertice del Pd regionale per agganciare la "T" al sud della Toscana», rivolgendosi poi a chi «insinua come con lo sviluppo di Pisa si danneggia Firenze: Firenze, beninteso, non deve essere matrigna».

L'ultima stoccata è sulla semplificazione: «Non usiamo il codice degli appalti per combattere corruzione e criminalità, ma semplicità e trasparenza». Disegnata la "T", infine la si orienti in modo corretto: «Dalla costa verso Firenze – precisa **Simonetta Bagnoli**, responsabile Porto e Infrastrutture della segreteria comunale dem – con impegni forti e immediati per i raccordi ferroviari per collegare la Darsena a Interporto e alta velocità».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - 3960





Da sinistra: Romano, Salvetti, Mazzeo, Gazzetti e Nardella (STEFANINI SILVI)

IL PIANO

«Un patto locale sulla formazione per andare oltre la crisi»

Alessandra Nardini, assessora regionale a istruzione e lavoro: un tavolo con parti sociali, Camera di Commercio e università

Francesco Loi

PISA. «Un patto locale per la formazione che coinvolga le parti sociali, la Camera di Commercio e magari allargato anche alle istituzioni universitarie». È la proposta di Alessandra Nardini, assessora regionale con deleghe, tra le altre, a istruzione, formazione professionale, università e ricerca, lavoro.

Assessora, la scorsa settimana Regione e ministero del Lavoro hanno firmato un "nuovo patto per l'occupazione in Toscana": che finalità ha? In cosa consiste?

«È un protocollo d'intesa importantissimo di cui ringrazio il ministro Orlando. Lo sblocco per la Toscana di quasi 54 milioni di euro, residui statali della cassa integrazione in deroga, consente di rafforzare i nostri interventi sul lavoro e l'occupabilità. In questa fase in cui scontiamo gli effetti della crisi economica dovuta alla pandemia e l'attuale incertezza sulla ripresa di alcuni settori, questi strumenti saranno essenziali. Particolare attenzione sarà prestata a giovani, donne e aree di crisi.

Ma con quali azioni?

«Concertazione e dialogo sociale. Puntiamo a finanziare una serie di prestazioni di politica attiva, che definiremo nel dettaglio con la Commissione regionale Tripartita per poi avviare il confronto sui territori su obiettivi che sono definiti nel protocollo: creare nuova occupazione, difendere i livelli occupazionali, ottimizzare la formazione garantendo alle imprese capitale umano riqua-

lificato che permetta loro di compiere passi in avanti in termini di competitività e innovazione, e di affrontare i cambiamenti, dalla transizione ecologica alla sempre maggiore digitalizzazione. Puntiamo inoltre all'implementazione dei patti locali per la formazione, tavoli di concertazione territoriali con cui definire, sulla base dei bisogni formativi, interventi più puntuali possibile. A questo si affianca l'azione di potenziamento dei servizi pubblici per l'impiego in termini di aumento del personale, adeguamento delle sedi e infrastrutture tecnologiche».

Com'è lo stato delle politiche attive in Toscana?

«Sui centri per l'impiego partiamo da un'esperienza solida che però va migliorata, perché in questa fase, anche a fronte dello sblocco dei licenziamenti, risulteranno ancora più strategici. Lo scorso anno hanno usufruito dei Centri per l'impiego 18.517 imprese, sono stati presi in carico 231.793 utenti e sono state erogate 571.394 politiche attive, come formazione professionale, accompagnamento al lavoro, tirocini. I giovani presi in carico con il programma Giovani sono stati 107.025 e 92.830 di loro risultano avviati nel mercato del lavoro. Stiamo lavorando a un potenziamento del portale di incrocio domanda e offerta di lavoro per cittadini e imprese, lo presenteremo presto, con significative novità».

Cos'altro serve?

«Uscire dalla stagione della precarietà e accompagnare la transizione del sistema economico attraverso il Pnrr. Donne e giovani hanno pagato un

prezzo maggiore perché hanno contratti più precari e meno tutele. Non possiamo accettare che 422 lavoratrici e lavoratori, a cui si aggiungono quelli degli appalti, vengano licenziati da un giorno all'altro con una mail. Quanto accaduto alla Gkn non può passare per libero mercato. Sostengo con forza l'iniziativa Orlando-Todde per un provvedimento che contrasti le delocalizzazioni selvagge. C'è poi il tema delle contraddizioni che sta aprendo la transizione ecologica e digitale in settori tradizionali come l'automotive: penso alla Vitesco, su cui siamo intanto intervenuti in collaborazione con l'Università di Pisa per sostenere il perfezionamento delle competenze di circa 100 tra manager e dirigenti».

La crisi sta moltiplicando le vertenze: qual è la situazione in provincia di Pisa?

«Le vicende Ids, circa 200 dipendenti a Pisa, e Sittel, 180 in Toscana, si sono concluse positivamente. Stiamo seguendo con attenzione la vicenda dei licenziamenti alla Saint-Gobain, la situazione del distretto conciario e dell'area geotermica in Valdicecina. Il mio obiettivo sarebbe promuovere anche in provincia di Pisa, come stiamo facendo in altre zone della Toscana, un patto locale per la formazione che coinvolga parti sociali, Camera di Commercio e magari anche le istituzioni universitarie. Vorremmo così ottimizzare l'incontro tra domanda e offerta di lavoro. Ne ho parlato con il presidente della Provincia, Angori, e avvieremo presto il percorso di confronto locale».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - 3960





Alessandra Nardini, assessora regionale a istruzione e lavoro

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - 3960