



Il presidente della Regione Bartolini traccia un bilancio positivo di questi cinque anni di amministrazione. La soluzione per le navi dei veleni

La Toscana adesso è più vicina all'Europa

FIRENZE. Per i Comuni, le Regioni e gli altri enti locali è il momento dei bilanci di fine legislatura. Un rendiconto dei risultati conseguiti dalle amministrazioni che si preparano al cambio della guardia.

In Toscana quali sono gli obiettivi raggiunti e quelli disattesi? Lo abbiamo chiesto al presidente della giunta regionale Gianfranco Bartolini.

Questa legislatura sarà ricordata come quella in cui la Regione Toscana ha saputo garantire la governabilità fornendo anche un contributo al paese: un successo che metto sopra a tutti gli altri. Non è poco guardando allo scenario in cui abbiamo operato, ricorrendo continuamente a strumenti eccezionali per fronteggiare le gravissime emergenze ambientali: penso ai rifiuti e alle discariche, ma anche alle due navi tornate dalla Nigeria che solo in Toscana hanno trovato asilo riprendendo quindi il mare. Mi sia consentito un pizzico d'orgoglio: la Karin B e la Deep Sea Carrier sono le uniche navi dei rifiuti ad aver ripreso il mare.

La Toscana si è inserita appieno nel nuovo sistema dei rapporti comunitari: basti pensare ai 100 miliardi strappati dopo le gelate degli olivi, ai piani integrati mediterranei, agli interventi straordinari che siamo riusciti a promuovere per l'arcipelago (dall'acquedotto sottomarino al pia-

Pur tra difficoltà, mezzi finanziari in calo e continuo ricorso a strumenti eccezionali per fronteggiare le emergenze ambientali il presidente Gianfranco Bartolini traccia un bilancio positivo di questi cinque anni dell'amministrazione regionale toscana. Con orgoglio Bartolini ricorda anche

l'impegno per accogliere le navi dei veleni: la Karin B e la Deep Sea Carrier, solo in questa regione hanno trovato asilo e hanno potuto riprendere il mare. La Toscana, dice il presidente, si è inserita appieno nel nuovo sistema dei rapporti comunitari. L'abbandono delle partecipazioni statali.

LUCIANO IMBASCIAI

nodo fiorentino e con la variante di valico dell'Autosole di cui firmeremo presto la convenzione.

Obiettivi mancati. Quali riflessi sull'economia regionale?

Ha pesato gravemente il fatto di non essere riusciti ad intavolare un rapporto serio con lo Stato come dimostrano le vicende delle partecipazioni statali e la latitanza sui Pim che ha rallentato i programmi in agricoltura. Le cose non sono andate meglio con i privati. Ha pesato infatti anche la difficoltà a trovare nel privato interlocutori all'altezza degli obiettivi che ci eravamo posti.

Sono due gli ostacoli che impediscono un migliore andamento dell'economia toscana: lo sviluppo non omogeneo e la carenza infrastrutturale. Possono essere superati?

E' risaputo che non esiste una sola Toscana, questa regione vive della forza che viene dal suo policentrismo. Non credo si debba perseguire un'illusio-

ria omogeneità, vanno invece utilizzate appieno tutte le potenzialità delle diverse zone per superare la crisi dei vecchi distretti industriali. Sono d'accordo invece sui pesanti condizionamenti indotti dai vincoli infrastrutturali. Vanno risolti insieme ai problemi di approvvigionamento idrico e di riorganizzazione delle città. Ma qui scendiamo su un terreno nel quale possiamo far pesare soltanto l'iniziativa politica visto che le decisioni passano sopra la nostra testa. Per il momento dobbiamo lamentare la carenza di risorse finanziarie. Altri problemi vengono da una difesa conservativa ad oltranza dell'ambiente odierno come se esso pure non fosse il risultato del continuo lavoro dell'uomo. Credo che su questi temi, centrali per lo sviluppo, ci sia bisogno di una maggiore dialettica e di un minore manichismo.

Si assiste al progressivo indebolimento dell'area forte fiorentina e alla ter-

zarizzazione banale dell'economia regionale. Tutto questo apre la strada ad un modello privo di concrete prospettive di sviluppo. E intanto l'appuntamento europeo del '93 è sempre più vicino.

Questo appuntamento non consentirà di soffermarsi su gradatorie di merito a livello regionale, sarà un appuntamento per tutta l'economia nazionale. Non vorrei che il tema sacrosanto del deficit pubblico ne mettesse in ombra un altro ancora più importante: quello del corretto uso delle risorse e degli strumenti. Mentre i rapporti tra Stato e Regioni si stanno sviluppando in un quadro estraneo a quello naturale della programmazione proprio dalla Cee ci viene un richiamo ad una logica programmatica, a uno sviluppo integrato, alla necessità di programmi di area: paradossalmente il discorso interrotto con Roma si riapre oggi con Bruxelles.

Cosa ci aspetta nel '93? Il passato ci insegna che l'economia toscana è sempre stata pronta a tutti gli appuntamenti manifestando una capacità storica di cogliere le congiunture favorevoli sul terreno dell'export. Questa volta c'è il disimpegno delle partecipazioni statali e il problema delle banalizzazioni, soprattutto nelle aree centrali e sulla costa, dove più consistenti sono i segni della decadenza di una classe imprenditoriale prima ancora dell'economia.



Un ostacolo allo sviluppo. Il deficit dei trasporti

L'assessore regionale Alberto Magnolfi fa il punto sulla situazione dei trasporti. L'inadeguatezza delle infrastrutture è un ostacolo per l'economia toscana. Negli ultimi cinque anni sono state impostate le linee che permetteranno di recuperare i ritardi nel sistema della viabilità stradale, nelle ferrovie e nel trasporto aereo. La scelta della contrattazione e il valore delle convenzioni.

Più finanziamenti dalla Cee. Quel feeling con Bruxelles

La Toscana è già in Europa. Molti progetti di sviluppo sono in sintonia con gli interventi comunitari. L'assessore regionale Claudio Carosi parla di una positiva esperienza ricordando i buoni risultati ottenuti nella recente missione a Bruxelles. La Regione Toscana è una discreta velocista nell'aggiudicarsi i finanziamenti. I fondi per l'agricoltura, l'Ario, le aree in crisi, la ricerca e la cultura.

FIRENZE. La Toscana è già in Europa. Questa regione viene vista ormai da tempo anche a livello locale, nei piccoli centri. La progressiva integrazione è stata resa possibile soprattutto per il lavoro e l'impegno delle regioni e degli enti locali. Per la Toscana hanno giocato un ruolo fondamentale l'esperienza dei Piani integrati mediterranei (Pim) e del Piano nazionale di interesse comunitario (Pnic).

E' stata una felice esperienza che sta dando frutti positivi. Il commento è dell'assessore regionale al bilancio e alle politiche comunitarie Claudio Carosi che ha lavorato con ottimi risultati a questo significativo passo in avanti della Regione per l'integrazione europea. La Toscana ha dimostrato di essere anche una buona velocista per aggiudicarsi i finanziamenti della Cee. «Abbiamo capito che i tempi della Comunità sono molto rapidi, molto più rapidi dei nostri: se vogliamo vincere la scommessa con il '92 dobbiamo adeguarci. L'ultima trasferta a Bruxelles tuttavia ci fa sperare di aver imboccato la strada giusta».

La delegazione toscana, composta dal presidente Gianfranco Bartolini, da Carosi e dall'assessore all'agricoltura Francesco Serarini, che ha incontrato in novembre il commissario Cee per le politiche comunitarie Bruce Millan, ha strappato una mezza promessa per un ulteriore finanziamento che andrebbe ad aggiungersi ai 70 miliardi di Ecu già avuti per il Pim. Si tratta della redistribuzione di parte di quei fondi che la Cee aveva destinato all'Italia ma che il nostro paese rischia di perdere per i ritardi nella predisposizione dei piani che riguardano soprattutto le regioni del centro-sud.

Il recente viaggio a Bruxelles ha portato anche altre importanti novità. «La Regione», spiega Carosi, «ha sottoposto alla Cee tre progetti di grande interesse scientifico e tecnologico che potrebbero essere sponenuti dalla Comunità nell'ambito dei finanziamenti che saranno concessi nei prossimi anni alla ricerca e allo sviluppo tecnologico». Di particolare interesse è il progetto per creare un'area tecnologica sperimentale ad Abbadia San Salvatore in provincia di Siena dedicata alla ricerca biologica in agricoltura.

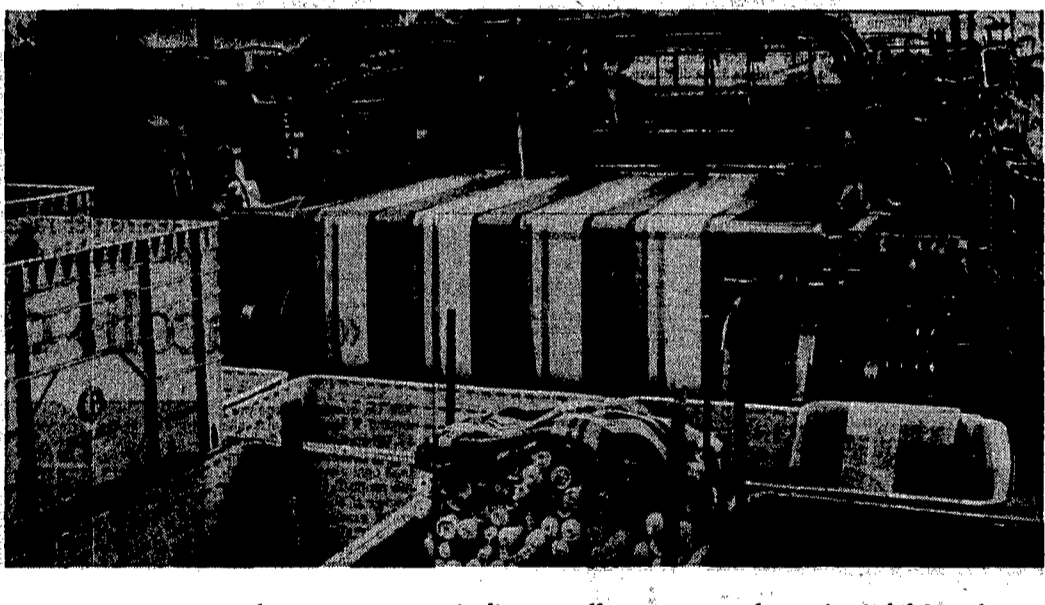
«L'altro progetto», continua l'assessore, «assume dimensioni internazionali e vede riunite la Regione Toscana, l'Urss e l'Università di Genova per un piano di ricerca biotecnologica applicata all'agricoltura». Infine c'è il progetto per il monitoraggio del bacino dell'Arno finalizzato a creare un modello matematico per la gestione delle risorse idriche e contro il ripetersi delle piene. Il costo è previsto in 10 miliardi di lire oltre ai due miliardi e 600 milioni che servono per il sistema di telecontrollo che la Regione sta già appaltando.

«A Bruxelles», abbiamo chiesto assicurazione anche per i piani che si riferiscono ai progetti di riconversione per la provincia di Massa Carrara, per Livorno e per il circondario di Prato. Anche in questo caso siamo abbastanza soddisfatti, contiamo infatti di avere una prima risposta affermativa nei prossimi giorni». Carosi ricorda inoltre che la Toscana ha bussato alle casse della Cee per le aree agricole da rilanciare ed in particolare per Grosseto, l'Amiata e la Garfagnana, per il recupero ambientale dell'area estrattiva del Corchia, sulle Apuane e per la riconversione dell'attività di escavazione nel parco naturale di Migliarino-San Rossore-Massaciuccoli.

Tra i progetti culturali figurano invece quelli per i Grandi Uffizi di Firenze, per i castelli della Lunigiana, per il centro storico di Pisa, la Certosa di Calci e per la valorizzazione di istituzioni come la Chigiana di Siena.

La Toscana insomma è già bene inserita in Europa. «Cerchiamo di non perdere il treno», conclude l'assessore, «chiediamo all'Europa di dimenticare l'assistenzialismo e di concordare insieme alcuni grandi obiettivi strategici che faranno parte dello stesso piano di sviluppo della Regione Toscana. Intanto abbiamo costituito un fondo di rotazione per destinare risorse a quei progetti che sono in sintonia con la programmazione degli interventi europei».

La Toscana da anni si muove in un'ottica sempre più europea. Dal 1970 al 1987 sono arrivati dalla Cee 320 miliardi di finanziamenti di cui 233 soltanto negli ultimi sei anni. Sono stati utilizzati per progetti in agricoltura, nell'industria, per l'ambiente e le infrastrutture. □ L.Im.



L'export toscano va bene però resta indietro nella corsa con le regioni del Nord. Ma l'economia ha una marcia in meno

FIRENZE. L'economia toscana riuscirà a salire sul treno europeo atteso per la fine del '92? I pareri dei tecnici e degli esperti sono contrastanti. C'è chi vede la Toscana irrimediabilmente accomunata con i paesi più poveri, fino a proporre di applicare per alcune zone la Cassa per il Mezzogiorno e chi invece, con più ottimismo, continua a ripetere che la Toscana è una regione «felix» dove intelligenza e fantasia possono risolvere tutti i problemi.

La verità sta nel mezzo nel senso che la realtà toscana presenta varie facce diverse tra loro. Ci sono le province di Pistoia, Arezzo e Siena che hanno chiuso il bilancio con un forte saldo all'attivo. Il Pil (Prodotto interno lordo) pistoiese, ad esempio, ha registrato nell'88 un incremento del

Variazione percentuale export Italia - Toscana - Firenze

	2° sem. 1988	1° sem. 1989	1° sem. 1989
ITALIA	10,7	6,6	18,0
TOSCANA	7,2	6,5	14,2
FIRENZE	8,9	1,9	11,0
di cui:			
tessile-abbigliamento	11,1	-10,0	0,0
pellami e calzature	-7,0	15,4	7,3
meccanica	8,2	20,0	30,0

7,9 per cento con quattro punti in più rispetto alla media nazionale. Il Pil di Firenze, Lucca, Prato e di altre città si è invece impoverito. La Toscana quindi si avvicina alla scadenza del '92 con una realtà diversificata. L'economia regionale infatti perde colpi. La Toscana è ricca ma ha una marcia

in meno rispetto alle regioni del Nord come la Lombardia, il Piemonte e il Veneto. E' quanto emerge anche dalla radiografia contenuta nel rapporto di fine anno reso noto in questi giorni dall'Irpet, l'Istituto per la programmazione economica della Toscana. I motivi sono da ricercare essenzialmente

nella mancanza di infrastrutture e di cultura imprenditoriale che ha bisogno di un forte rinnovamento.

Buoni ma solo in parte i dati relativi alle esportazioni che hanno sempre costituito un punto forte del modello economico toscano. L'incremento dell'export, pur

in mancato recupero, più 14 per cento, su un'88 assai insoddisfacente, resta sensibilmente inferiore a quello nazionale, più 18 per cento, e mostra di non aver colto la spinta data dall'andamento internazionale, mentre conferma una tendenza ulteriormente cedente, meno 6-7 per cento, nei prodotti tipici toscani (moda, tessile, pelletteria). Gli unici dati consolanti vengono dal settore metalmeccanico e da quello cartario.

La disoccupazione si attesta invece sul 9 per cento contro il 12 per cento a livello nazionale. Fra le cause che negli ultimi dieci anni hanno tenuto la Toscana indietro ci sono le sfavorevoli oscillazioni dei mercati e alcune lacune strutturali, produttive, finanziarie e nel settore dei trasporti.

precise garanzie, in cambio della disponibilità sulla Diritissima, riguardo alle linee da potenziare o addirittura da ripristinare: la Pontremese, alternativa tirrenica ai collegamenti del centro Italia con le regioni del nord, la Lucca-Aulla, la Porrettana e la Faentina.

Secondo l'assessore ai trasporti i risultati non sono stati inferiori alle attese. «Abbiamo firmato la convenzione per la terza corsia del Valdarno, la giunta ha approvato quella per la variante di valico, mentre sono ripresi i lavori sulla tirrenica. Resta aperto il problema della bretella ma era noto che sarebbe stato affrontato solo in un secondo tempo. Qualche delusione invece ci è venuta dal rapporto con le Ferrovie». Riguardo alla viabilità trasversale la Toscana ha dovuto fare i conti con la difficoltà dell'Anas e gli scarsi finanziamenti. «E' stata colta l'occasione dei mondiali di calcio per portare a compimento la superstrada Firenze-Pisa-Livorno al palo da trent'anni».

Recentemente il Pci toscano ha riproposto con forza l'obiettivo di un riequilibrio fra strade e ferrovie. «Meno autostrade, più treni», questa l'indicazione dei comunisti che ha riacceso un vivace dibattito sulla spinosa questione delle infrastrutture. «Se diciamo che il sistema ferroviario italiano è gravemente inadeguato e che ci dobbiamo porre l'obiettivo di un progressivo riequilibrio tra gomma e rotaia», commenta Magnolfi, «siamo tutti d'accordo. Se invece il Pci intende cazzare l'ipotesi del blocco totale dello sviluppo della rete viaria, finché tale equilibrio non si sia realizzato, non potremmo concordare con un'ipotesi irrealistica».

Questi cinque anni, a giudizio dell'assessore, hanno portato alcune novità di rilievo anche per le questioni aeroportuali. «Accanto al confermato ruolo del Galilei di Pisa quale scalo internazionale della Toscana è stata riconosciuta la necessità di dotare l'area fiorentina di uno scalo adeguato collegato alle principali rotte nazionali ed europee. Almeno nel medio periodo questo scalo non può che essere quello cittadino di Pereto la opportunamente rafforzato innanzitutto con un adeguato prolungamento della pista».

□ L.Im.