

## L'EDITORIALE

di PIER FRANCESCO DE ROBERTIS

# IL TUNNEL PER GLI ALTRI

**D**UNQUE ricapitoliamo. Firenze e la Toscana stanno per affrontare una serie di scelte che ridisegneranno il futuro delle città, del territorio e della mobilità - dunque della vita stessa dei cittadini - per i prossimi cinquanta anni. Si sta infatti discutendo su come riprogettare il trasporto pubblico urbano ed extraurbano che gravita intorno al nodo dell'alta velocità del capoluogo regionale, attorno al quale confluiranno le tratte cosiddette «minori», e che poi tanto minori non sono visto che riguardano tutti i capoluoghi di provincia della regione. L'idea di un passante che buchi Firenze è vecchia di oltre venti anni, nei quali molto si è discusso e poco si è fatto. Adesso sembra che il progetto sia stato ripescato, con una variante importante: secondo l'ultima versione presentata a inizio settimana dalle Ferrovie a Roma il tunnel sotterraneo lungo sette chilometri si farà ma Firenze non avrà una stazione di alta velocità per trarne qualche vantaggio.

[Segue a pagina 8]



## L'EDITORIALE

di PIER FRANCESCO DE ROBERTIS



### IL TUNNEL PER GLI ALTRI

[SEGUE DALLA PRIMA]

**E' COME** se gli passasse in mezzo un'autostrada senza un casello di entrate e uscita. In sostanza si vedrà «bucare», con enormi disagi, per far arrivare più velocemente i milanesi a Roma o viceversa. Sì, certo, il tunnel decongestionerà un po' Santa Maria Novella ma rispetto al disagio prospettato è davvero poca cosa. Inutile dire che la nuova versione del progetto ha suscitato non poche perplessità, sia tra i sindaci dei grandi comuni della Toscana (con l'eccezione di Nardella che ancora non si è espresso compiutamente, in attesa di una proposta scritta), sia tra le forze sociali ed economiche del territorio, sia tra i semplici cittadini, fiorentini e non, che non capiscono i vantaggi che potrebbero arrivare alla popolazione e comprendono invece che la cancellazione della stazione dell'alta velocità taglierebbe fuori Firenze e la Toscana dai grandi assi di sviluppo viario e ferroviario del futuro.

**PIU' CHE ALTRO**, e qui sta il secondo aspetto, nessuno capisce il motivo per il quale una scelta di questo tipo debba essere presa da tecnici e non da politici. La gente va a votare, elegge sindaci e presidenti di Regione e poi al momento buono le decisioni che contano sono assunte da tecnici. Curioso. Ferrovie fa il suo lavoro e lo fa bene, ma ovviamente proprio perché lo fa bene pensa più allo sviluppo del proprio business che all'interesse generale. Che in teoria sarebbe demandato ai politici. I giochi di ruolo funzionano se ognuno il suo lo esercita fino in fondo. La scelta che i nostri governanti a questo punto hanno davanti è se guardare agli interessi delle loro città e dei cittadini, di coloro che li hanno eletti, oppure subire le decisioni prese altrove, per impotenza, per opportunismo, per calcolo politico, perché non si ha o non si vuole avere il coraggio di battere i pugni sul tavolo, perché si milita nella stessa corrente o gruppo di potere di chi ha deciso di fare così. Si guardino allo specchio e si diano una risposta.