

L'analisi

## Quel sorpasso di Bologna e la lentezza della classe politica

Firenze era pure partita prima di Bologna. Poi però gli emiliani ci hanno superato: la stazione sotterranea della Tav di Bologna è stata inaugurata nel 2013. Mentre qui, nel 2018, dobbiamo ancora cominciare a scavare il tunnel. Cos'è successo per far scattare un blocco del genere? Perché Firenze non è arrivata a niente? Non si tratta di essere pro o contro alla Tav di fronte a questa domanda, si tratta di capire. In fondo, nonostante qualche ritardo sulla data annunciata, nel frattempo si stanno realizzando due nuove linee di tramvia. Perché dunque?

L'unica risposta plausibile è che in tanti anni la classe dirigente fiorentina e toscana non hanno mai indicato nella Tav una priorità. Troppo contestata, troppo rischiosa, troppo costosa. Nessuno in pratica, da Domenici fino a Renzi ha mai voluto assumersi la paternità della sua realizzazione. Una politica dedita al consenso immediato ha lasciato che fossero le Ferrovie, le imprese a pensarci. Quando invece è chiaro a tutti che solo un'opera pubblica regolarmente monitorata, con gli amministratori che tengono il fiato sul collo delle imprese, può essere completata in un tempo ragionevole. La Tav fiorentina, invece, a quasi 30 anni dalla sua progettazione, è ancora a metà. Anzi, prima Renzi e poi Nardella hanno pure provato a smontarla, a cambiare tutto in corso d'opera, anche se poi non ci sono riusciti.

Se queste sono le premesse, a questo punto la domanda è: esiste una classe dirigente capace di riconoscersi nella realizzazione della nuova pista dell'aeroporto? C'è la politica pronta a «metterci la faccia», per usare un'espressione tanto amata dai renziani? O anche la nuova pista, nonostante le risorse e la determinazione del magnate argentino, farà la fine della Tav? - m. v.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

