



ALESSANDRO ANTONIO GIUSTI

Console onorario del Principato di Monaco

Firenze e il mondo

■ A volte sembra solo questione di disposizione di parole, un puro esercizio di stile a prescindere dalla sostanza. Niente di più sbagliato nel caso della differenza tra parlare di “città grande” o “grande città”. La città grande è semplicemente una città di grandi dimensioni, mentre la grande città è definita da un concetto più ampio che prescinde dal solo territorio e la sola condivisione di infrastrutture di business e artistiche. La Grande Firenze è tale solo se esiste una condivisione progettuale su tutto e che riguardi l'intero territorio. La “grandezza” così intesa può implicare Firenze e i Comuni della cintura, Firenze e l'intera area metropolitana. O anche altro?

Perché, per esempio, non coinvolgere in un'unica progettualità l'interporto di Prato

e quello di Livorno, da non considerare più come due infrastrutture potenzialmente in competizione e, come tali, più limitate, ma un'unica struttura con sedi diverse in ognuna delle due città, ognuna con le proprie caratteristiche ma una strategia comune? Perché non far sì che l'Alta velocità si fermi anche a Prato? Se a Milano c'è la stazione di Rogoredo e a Roma c'è Tiburtina, perché mai alla stazione di Santa Maria Novella non si può aggiungere quella di Prato? Sarebbe una saldatura concreta tra Firenze e Prato, che ormai è assurdo considerare separate, e un bel passo in avanti non solo per il mondo dell'imprenditoria ma anche per tutti gli operatori economici per i quali la velocità del collegamento favorirebbe lo scambio di esperienze e una condivisione progettuale anche a livello professionale senza contare sull'alleggerimento del traffico stradale. Passiamo al nodo fondamentale dell'accessibilità e della mobilità delle città. Parigi è una città grande nella quale ci si muove come in una piccola. Firenze è una città

“prigioniera”, nella quale non si entra e dalla quale non si esce. Basti pensare all'imbuto dell'uscita dall'autostrada alla famosa porta di Peretola dove ci si blocca regolarmente mattina e sera da venticinque anni, parlandone molto ma ancora senza soluzione.

Per non dire dell'aeroporto. Una storia infinita che sarebbe facile risolvere condividendo la progettualità sulle infrastrutture anche esistenti oltre a quelle da fare. Non esiste una grande città che non abbia un grande aeroporto o un grande sistema aeroportuale. Facciamo la nuova pista? Non la facciamo? Allora, organizziamo meglio l'esistente. L'unica cosa inconcepibile è la paralisi di oggi, mentre Bologna, che adesso ha anche il People mover, rischia di rubarci tutto. In queste condizioni, io, che abito in piazza Indipendenza, a due passi dalla stazione, faccio prima ad arrivare a Bologna che a Pisa.

Né possiamo sottovalutare l'impraticabilità dell'attraversare l'Appennino che per il mondo dell'economia segna una fortezza inespugnabile. La logistica e la sua efficienza sono oggi una delle chiavi del business. Le aziende trasportano e ricevono merci di continuo. Ma i container non ce la fanno a passare sui treni merci dai tunnel dell'Appennino, l'autostrada è perennemente intasata e il trasporto non funzionale e diseconomico. Quando, invece, bisognerebbe incoraggiare il trasporto su ferro e ridurre quello su gomma. Per farlo c'è bisogno però di intermodalità, di grandi hub, certo più facili da fare in una Grande Firenze. L'intermodalità avrebbe ripercussioni su tutto, dalla qualità della vita, al turismo, alle consegne. Migliorerebbe i negozi, renderebbe più attrattiva Firenze, favorirebbe il business.

La Grande Firenze va costruita puntando sulle imprese e non solo sul turismo. Ci sono, tra città e dintorni, bellissime aziende quotate anche in Borsa, eccellenze di ricerca e innovazione come se ne trovano poche altrove.

Sono favorevole all'apertura dei confini anche nella cultura: gli “Uffizi diffusi”, proposti dal direttore delle Gallerie degli Uffizi, Eike Schmidt, da realizzare in altre parti della città, ma anche fuori città, per esporre opere d'arte preziose che restano nei magazzini perché gli Uffizi non hanno spazio. Lo stesso discorso vale per le scuole di musica da mettere in relazione attraendovi studenti da fuori che verrebbero da ogni parte, a cominciare dai conservatori di Firenze e Lucca. Dopodiché, oltre a realizzare reti e strutture, sono necessarie attività di marketing per lanciarle e infrastrutture, perché è inutile creare gli “Uffizi diffusi” se poi ci sono strade sterrate per arrivarci.

Usiamo inventiva. Esiste, prodotto da Leonardo, un velivolo detto convertiplano che rivoluziona il mondo dei trasporti, non è troppo grande e decollerà e atterrerà come gli elicotteri. Perché non usarlo per valorizzare posti come, per esempio, le cave di marmo, magari soggiornando a Firenze e volando a scoprirle costruendoci una base di atterraggio? Dico le cave come il primo esempio che mi viene in mente, ma i luoghi da poter valorizzare non mancano neanche nell'area metropolitana. Purché il concetto base dell'unione, lo ripeto, sia la condivisione progettuale per riorganizzare quello che c'è e progettare il nuovo, altrimenti si tratta solo di un perimetro geografico più grande tracciato sulla carta. ■