

Impresa & territori

Il futuro delle città. Con la crescita del turismo di massa chiudono i negozi tradizionali

Firenze e la partita mobilità «In ritardo per veti e ricorsi»

I Comuni dell'hinterland contestano la nuova pista dell'aeroporto

Silvia Pieraccini

FIRENZE

■ Per le migliaia di turisti che affollano piazza del Duomo, piazza della Signoria e Ponte Vecchio, Firenze resta una città bellissima, pulita, accogliente, un concentrato di cultura, buon cibo, artigianato, da scoprire spostandosi a piedi e senza affanno. Per i residenti del centro storico, che quotidianamente subiscono l'assalto dei visitatori, Firenze è diventata chiassosa e scomposta, lontana dal ruolo antico di regina del Rinascimento. Per le imprese che qui fanno affari o hanno sedi di rappresentanza, il capoluogo toscano ha bisogno - non più rinviabile - di infrastrutture moderne per lo sviluppo.

I tre punti di vista sono solo in apparenza lontani. Firenze in realtà sta giocando una partita che, ripete il sindaco Dario Nardella, «è in grado di decidere il destino dei prossimi 50 anni» configurando «la più grande trasformazione del Dopoguerra». È una partita legata alla mobilità e al recupero-trasformazione dei grandi edifici cittadini dismessi, una partita che può (finalmente) contare sull'alleanza tra gli attori pubblici e le categorie economiche, e che vede in ballo 1,5 miliardi di finanziamenti pubblici e altrettanti investimenti privati. Mala partita non è vinta.

I traguardi da raggiungere si

chiamano nuova pista dell'aeroporto, stazione dell'Alta velocità, restyling del centro fieristico della Fortezza da Basso, termovalorizzatore e terze corsie autostradali. «La svolta della città è a portata di mano - spiega il sindaco - ma per realizzarla ora dobbiamo vincere la sfida della burocrazia e della giustizia». Tutti i progetti strategici sono avviati, ma restano imbrigliati da iter tortuosi, tempi lunghi, aziende di costruzioni andate in crisi, ricorsi giudiziari. L'unico traguardo davvero vicino è quello delle linee 2 e 3 della tramvia, costo 340 milioni finanziato per due terzi da risorse pubbliche, tra cui quelle del Fondo europeo di sviluppo regionale (Fesr) e per un terzo dai privati in project financing, che entro l'estate collegheranno la stazione di Santa Maria Novella con l'aeroporto e con l'ospedale di Careggi. Il resto aspetta la spinta decisiva per uscire dal pantano. «Il modello dev'essere Milano con l'Expo - sostiene Leonardo Bassilichi, presidente della Camera di commercio e di Firenze Fiera - li ha contata la forza dirigente della città nel suo complesso, e la cosa ha funzionato. Nel nostro caso l'Expo devono essere le nuove infrastrutture: dobbiamo spingere per cambiare mentalità e considerarci un asset strategico per il Paese».

L'economia di Firenze ha aganciato la ripresa grazie alla manifattura diversificata e al turismo. Nel 2017 la produzione industriale è cresciuta di circa il 4%, l'export è salito del 7,6% (a 11,7 miliardi), trainato dalla pelletteria (+14,9% a 2,5 miliardi) e dalla farmaceutica (+82% a 1,3 miliardi). Il turismo, nei soli confini comunali, ha superato i 10 milioni di pernottamenti ufficiali (15 milioni nella provincia), con una crescita del 7,8% trainata dal mercato americano (+7%). La disoccupazione provinciale è al 7,6% e la città sta vivendo un stagione d'oro per gli investimenti immobiliari, per lo più a fini ricettivi, dalla Manifattura Tabacchi ai due Student Hotel fino all'ex Scuola di Sanità militare.

«Ma per fare il salto di qualità in ambito internazionale - dice il presidente di Confindustria Firenze, Luigi Salvadori - serve la nuova pista dell'aeroporto, che è in grado di portare più business e più turismo di qualità. È un'opera strategica che avrà effetti benefici su Firenze e gran parte della Toscana». La nuova pista - un investimento da oltre 330 milioni che a dicembre ha ottenuto la valutazione d'impatto ambientale del Governo - ora è però oggetto di quattro ricorsi al Tar da parte dei Comuni alle porte di Firenze.

«Il problema della città - aggiun-



Peso: 32%

ge Salvadori - è che la politica non sta al passo con l'economia e rimette sempre in discussione le decisioni». È successo in passato, rischia di succedere adesso, con un governo nazionale meno "amico" dell'amministrazione comunale fiorentina. «Tutto ciò che potevamo chiedere al governo nazionale lo abbiamo chiesto e ottenuto - dice Nardella - col prossimo esecutivo avvieremo un corretto rapporto istituzionale ma non mi faccio impressionare da un diverso colore politico».

Quello che impressiona, invece, è l'assalto turistico. «Uno dei problemi fondamentali di Firenze, culturale ed economico - spiega Eike

Schmidt, direttore degli Uffici - è il rischio di desertificazione: i negozi tradizionali chiudono, gli appartamenti del centro vengono affittati ai turisti solo per alcune settimane all'anno e i residenti se ne vanno. Bisogna che la crescita turistica sia gestita con intelligenza». Una crescita che ha due facce. «Il turismo è l'oro di Firenze - afferma Jacopo Cellai, capogruppo di Forza Italia in Consiglio comunale - basta pensare che quest'anno l'amministrazione incasserà dalla tassa di soggiorno 40 milioni di euro. Ma la città sta perdendo la sua identità e vivere in centro, senza parcheggi e senza servizi, è diventato davvero complicato».

LE VOCI



Dario Nardella
Sindaco di Firenze

«La svolta della città è a portata di mano. Dobbiamo battere burocrazia e ricorsi»



Luigi Salvadori
Presidente Confindustria Firenze

«Per fare un vero salto di qualità a livello internazionale serve la pista dell'aeroporto»



Eike Schmidt
Direttore Galleria degli Uffizi

«La crescita turistica va gestita con intelligenza. Altrimenti c'è il rischio desertificazione»

7,6%

La disoccupazione

Il tasso rilevato nella provincia di Firenze, sotto della media italiana



L'opera contestata Numerosi Comuni si sono schierati contro la nuova pista dello scalo di Firenze



Peso: 32%