

La mobilità a Firenze e le tranvie del PD

Il problema della mobilità a Firenze è ormai da decenni un tema scottante, sia per la **difficoltà di muoversi**, sia per **l'inquinamento** prodotto da un eccessivo traffico privato su gomma. Se su questo tutti paiono essere d'accordo, i problemi nascono con i provvedimenti messi in campo da Comune e Regione; oggettivamente soluzioni molto parziali e scollegate tra loro.

Con la decisione in favore del tram si è innescata una *querelle* ridicola che ha dipinto questo come un mezzo di sinistra mentre la metropolitana sarebbe uno strumento di destra! Crediamo ci sia molta confusione sia a destra che a sinistra, sia in campo ambientalista, dove si guarda solo alla ruota che gira e non al sistema che c'è dietro.

Sia ben chiaro, **nessuno è contrario al tram!** Ci mancherebbe, come nessuno è contrario a qualunque mezzo di trasporto pubblico. Il problema è capire se le decisioni prese sono adeguate alle necessità.

A nostro parere il problema più grave, anche a Firenze, è la **mancanza di un progetto unitario che garantisca mobilità in maniera capillare** cercando di rispondere a tutte le esigenze, comprese quelle dei pendolari. Assistiamo invece alla proposta di infrastrutture pesanti, calate nella città senza badare troppo agli impatti e senza andare a risolvere a monte i problemi esistenti.

Gli esempi più eclatanti di questo modo di non-progettare sono sicuramente il **sottoattraversamento TAV** e il **sistema delle tranvie**.

Le amministrazioni che si sono succedute negli anni hanno sempre cercato di sviare il discorso dai problemi complessivi, attirando l'attenzione su aspetti parziali, come la scelta del mezzo. È indispensabile uscire da questa gabbia e dire chiaramente che **PRIMA si identificano i problemi e POI si scelgono i mezzi più idonei**. Invece i costruttori hanno interesse a realizzare quello che risulta loro più vantaggioso ed economicamente più redditizio, cioè infrastrutture imponenti e/o scavo di gallerie. E gli amministratori sembrano votati a tutelare soprattutto gli

interessi delle imprese di costruzione vicine ai gruppi politici al potere.

Forse, però, il problema più grave che interessa Firenze è il **pendolarismo**, il difficile afflusso di chi arriva da fuori città. L'ISTAT ha calcolato nel 40% circa l'incidenza di questo fenomeno sugli spostamenti; numeri enormi, ingrossati anche dall'espulsione dei cittadini da parte della rendita impazzita degli immobili.

Il sistema delle tranvie NON risponde alle esigenze di mobilità dei pendolari; il concetto di far arrivare il traffico privato alle porte della città e costringere i pendolari ad usare il tram per muoversi è profondamente sbagliato:

- costringe i pendolari a rotture di carico che **aggravano i tempi** dei loro spostamenti,
- mantiene un **appesantimento del traffico privato** in entrata e in uscita dalla città
- trasforma le **periferie** in una struttura svuotata di significati al servizio del centro più ricco e protetto,
- costringe ad imponenti progetti di **occupazione di suolo libero** e all'impermeabilizzazione del terreno,
- pesa in maniera pericolosa sulla **viabilità dei comuni attorno al capoluogo** costretti a subire il peso del traffico verso la città; l'inquinamento da traffico privato resta attorno alla città.

La risposta più efficace al problema dei pendolari – dopo il ripopolamento dei centri urbani – è lo **sviluppo e il potenziamento del servizio ferroviario** almeno dove esiste. La ferrovia è in grado di offrire un trasporto molto più rapido di altri mezzi (il tram Sirio ha velocità commerciali medie di soli 16 km/h) e offre la possibilità di liberare le periferie dalle soggezioni al servizio del centro pregiato.

Gli esempi più positivi sarebbero nella Piana:

- la **futura tranvia per Campi Bisenzio** prevede una percorrenza di 35 minuti dalla Leopolda, il treno, prolungando di solo 1,5 km la ferrovia che arriva già all'Osmannoro, ci metterebbe appena 15 minuti;
- ci sono già **treni che collegano Sesto Fiorentino con il centro di Firenze** in 11 minuti, 16 con diverse fermate; prolungare la tranvia fino al Polo Scientifico richiederebbe, per raggiungerlo, un viaggio di 43 minuti.

Occorrerebbero **mezzi più snelli dei tradizionali treni**, con accelerazioni e frenature più rapide, porte di accesso più ampie per ridurre la perdita di tempo dovuta alle fermate, cadenza intensa e prolungamento del servizio anche in orari serali e notturni, possibilità di trasporto gratuito di bici e opportunità di ricarica dei mezzi elettrici a bordo treno. Soprattutto occorrerebbe la realizzazione di **parcheggi scambiatori direttamente dove i pendolari accedono al treno.**

Nei documenti di Comune e Regione si nomina sempre il “treno metropolitano” e lo sviluppo del servizio ferroviario regionale, ma le **intenzioni sono smentite proprio dal contratto di programma** fatto con Trenitalia per i prossimi 15 anni, dove non si prevedono potenziamenti o mezzi innovativi, ma solo la sostituzione di treni ormai vetusti e impresentabili.

Dimenticare le potenzialità del sistema ferroviario e **concentrare tutte le risorse su un oneroso sistema di tranvie è l'errore fondamentale** della politica dei trasporti fiorentina. Per quanto riguarda l'impatto della **tramvia 3.2, i progettisti e i tecnici del Comune stimano che nella zona di Gavinana si avrà una diminuzione del traffico solo del 10%**: gli effetti ambientali sul quartiere saranno nulli. Anzi, vista la riduzione dello spazio destinato alla viabilità, è facile prevedere maggiori ingorghi, rallentamenti e conseguente aumento dell'inquinamento. Solo un capillare servizio pubblico può drasticamente ridurre il traffico privato.

Un aspetto che si dovrebbe considerare nella politica della mobilità è quello della **privatizzazione** e dei costi conseguenti. Con la trasformazione di ATAF in S.p.A., la vendita al gestore privato ha portato subito al **ridimensionamento del servizio**, alla riduzione del personale, alla scarsa attenzione verso la manutenzione dei mezzi con ricorso frequente del taglio delle corse. Ciò ha favorito la crescita del trasporto privato. Chi pensa che le tranvie risolveranno questo problema dovrebbe chiedersi perché non si incrementano le corse delle linee di bus esistenti, non si realizzano percorsi riservati, non si investe in questo settore. Il tram è presentato come magica soluzione al disastro ATAF, ma i problemi vengono da questo modello di privatizzazioni.

I costi delle tranvie realizzate e quelli da realizzare sono enormi; non considerarli ci lascia senza strumenti di analisi in balia delle decisioni dei soggetti privati interessati soprattutto ai loro profitti. Le ultime tratte realizzate, quelle per

l'aeroporto e per Careggi, sono costate circa 360 milioni e presentano extra-costi, pretesi dal costruttore, per 282 milioni; questo porterà ad un contenzioso, ma una parte notevole sarà sicuramente pagata dall'ente pubblico. I circa **10 km di tranvie rischiano di costare oltre 60 milioni al chilometro**; una cifra vergognosa. La progettata tranvia per Bagno a Ripoli prevede un costo di oltre 300 milioni (con nuovi mezzi e nuovo ponte sull'Arno). Ci scandalizza inoltre il fatto che la società che ha causato costi così alti, Tram SpA, sia confermata nella realizzazione della nuova infrastruttura 3.2. I decisori politici o sono impazziti o lavorano per garantire gli interessi del costruttore piuttosto che quelli dei cittadini.

L'impatto di queste opere sul bilancio del Comune di Firenze è impressionante: nel triennio 2020-2023 si prevedono investimenti per 707 milioni di euro, di questi **ben 554 sono destinati alle sole tranvie. Il 78% del bilancio di una città come Firenze**, con una emergenza sociale che vede almeno 2000 persone senza tetto, è catalizzato per un segmento parziale delle necessità della mobilità.

L'impatto di queste opere sul bilancio del Comune di Firenze è impressionante: nel triennio 2020-2023 si prevedono investimenti per 707 milioni di euro, di questi **ben 554 sono destinati alle sole tranvie. Il 78% del bilancio di una città come Firenze**, con una emergenza sociale che vede almeno 2000 persone senza tetto, è catalizzato per un segmento parziale delle necessità della mobilità.

Se teniamo conto che i più moderni e capienti **mezzi pubblici elettrici su gomma (trambus elettrici)**, capaci di trasportare fino a 180 passeggeri, costano circa un milione di euro (contro i 3 di un tram), con la stessa cifra spesa per le due tranvie si sarebbero potuti comprare 500 o 600 nuovi mezzi, con quello che si prevede con la tranvia 3.2 altri 300 mezzi. Ovviamente una tale quantità non serve in una città come Firenze, ma la scelta di mezzi del genere permetterebbe:

- **Risparmiare** risorse da destinare ad altri progetti
- **Eliminare** i vecchi bus a gasolio e i nuovi ibridi che offrono vantaggi risibili nei confronti dell'inquinamento
- **Realizzare** in poco tempo un trasporto rapido su corsie o piste preferenziali (con precedenza rispetto al traffico privato)
- **Offrire** un servizio capillare che le tranvie non possono dare; chi abita o si reca vicino alla tranvia ha enormi vantaggi, ma chi ne è lontano è praticamente isolato; si sta creando una

città di serie A vicino al tram e una affidata al disastro dei mezzi ATAF.

Uno sguardo critico sulla politica delle infrastrutture non può fare a meno di guardare agli strumenti giuridici usati: *general contractor* o *project financing*. Questi opacissimi strumenti normativi, introdotti con il sistema TAV SpA e poi dilagati ovunque, **scaricano sull'ente pubblico ogni onere e rischio**, permettendo di realizzare una politica completamente asservita agli interessi di pochi.

Una recente [ricerca del centro studi di Mediobanca](#) sull'efficienza delle privatizzazioni nella gestione dei servizi pubblici, oltre a sfatare il mito dominante sulle meraviglie del privato, ha guardato anche all'aspetto brutalmente economico di alcune aziende di trasporto delle grandi città. I dati su Firenze sono quanto mai interessanti: il fondo della classifica sugli investimenti vede le due aziende privatizzate fiorentine, **ATAF, che reinveste soltanto il 2% del fatturato, e GEST, che si attesta addirittura all'1,4%.**

Un altro dato che sfata il "miracolo" della tranvia è quello sulla **copertura dei costi dagli introiti dei biglietti**: la GEST è la penultima in Italia dopo Palermo. I biglietti coprono il 20,4% dei costi. Questo significa che, nonostante il successo numerico vantato da Nardella, **l'azienda sopravvive perché è fortemente sovvenzionata**. Il miracoloso "libero mercato" non basta, occorrono soldi pubblici. I dati della ricerca sono del 2017, quando era in funzione solo la linea 1 per Scandicci; ci sarebbe da capire quale sia adesso la situazione economica della GEST con le nuove linee e quanto sia sovvenzionata.

Davanti a tante criticità qualcuno dirà: "ma il tram è un mezzo comodo"! Certo che lo è, ci mancherebbe! peccato che dreni tutte le risorse che potrebbero essere destinate anche ad altre cose, come collegamenti capillari nelle periferie che potrebbero essere altrettanto comodi.

Nel maggio dello scorso anno è uscito un interessante inchiesta di ricercatori indipendenti (Niccolò Bertuzzi, Carlotta Caciagli e Loris Caruso, *"Popolo Chi?"* Ed. Cantiere delle IDEE) sulle periferie di alcune grandi città, compresa Firenze. Sono stati intervistati anche alcuni **abitanti delle Piagge** che hanno denunciato come si sentano abbandonati da istituzioni sempre più avare e anche dalla mancanza di mezzi pubblici di trasporto; eppure la nuova tranvia arriva non lontano, all'aeroporto. Sono 3 km, ma 30 minuti a piedi. Gli abitanti delle Piagge non possono

apprezzare quanto il tram sia comodo, e aspettano un qualunque bus o treno decente.

Con una realtà del genere si dovrebbe solo proporre la **ripubblicizzazione del trasporto pubblico** e, con i risparmi conseguenti, sarebbe possibile andare verso la **gratuità del servizio** (non è impossibile, in una città come Berlino il biglietto giornaliero costa 1 euro). Al contrario non è difficile supporre che nei prossimi tempi si batterà cassa e il prezzo di biglietti e abbonamenti potrà aumentare.

Per tentare di risolvere i problemi della mobilità fiorentina occorrono poche cose: la pianificazione del trasporto nell'area metropolitana, la ripubblicizzazione del servizio e il controllo della gestione da parte dei cittadini con strumenti di reale democrazia partecipata. Per il momento bisognerebbe almeno cominciare a chiederlo.

***Tiziano Cardosi**