La mobilità nell'area metropolitana fiorentina: un appuntamento

scritto da Tiziano Cardosi - Roberto Budini Gattai

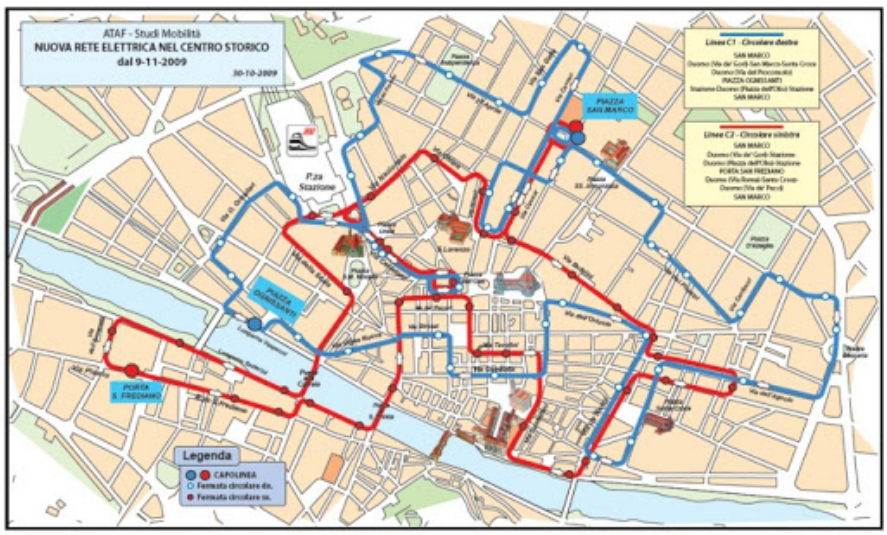
Incontro sabato 28 novembre 2020, ore 15.00

https://meet.google.com/jhr-oujo-pks

Il tema della mobilità e dei problemi ad essa connessa sono oggetto di dibattito da sempre, ma la soluzione appare ancora da venire; adesso, in piena crisi da pandemia, i limiti del sistema vengono ancor più magnificati. Ci è parso quindi opportuno organizzare un incontro per parlarne e lanciare un dibattito che ci auguriamo cresca nel futuro.

Al di là della discussione sui singoli provvedimenti presi, la crisi del TPL (trasporto pubblico locale) secondo noi deriva principalmente da due elementi strettamente connessi:

- la **privatizzazione** delle aziende del settore
- la deliberata **mancanza di pianificazione** degli interventi, anche questa delegata dalla politica ai soggetti privati.



Le **privatizzazioni** perseguono scopi economici, questi mettono in secondo piano gli obiettivi di garantire il diritto alla mobilità, soddisfare le esigenze di chi deve muoversi per lavoro o studio, mitigare l'impatto dei trasporti su ambiente, realtà urbana e clima.

Già nella prima fase della pandemia nella primavera 2020 le aziende

denunciarono il netto calo dei trasportati e la conseguente crisi cui si rispose chiedendo al governo sovvenzioni e riduzione del costo del lavoro; insomma tutti i problemi economici vengono scaricati sui soggetti deboli: lavoratori e utenti.

Mai come in questo momento di emergenza sanitaria ed economica è evidente l'insostenibilità di un sistema basato solo sulla centralità dell'impresa e il ricorso al mitico "mercato regolatore," soggetti efficienti nel garantire rendita o profitti ma incapaci di rispondere alle esigenze di fornire servizi essenziali alla vita collettiva.

In questa situazione si fa pressante la necessità di trovare nuove forme di gestione e controllo di un servizio di base essenziale come il TPL; noi crediamo che la risposta stia in un nuovo modello in cui utenti e lavoratori siano protagonisti.

Un tema strettamente legato alla mobilità è quello della **realizzazione delle infrastrutture** necessarie. Con l'avvento del modello introdotto per realizzare le linee TAV, il *general contractor*, e poi con l'introduzione del *project financing*, abbiamo assistito all'abbandono di ogni pianificazione da parte delle istituzioni per affidare anche questa al soggetto privato che deve realizzarle e/o gestirle. Il risultato è stato

- un aumento dei costi vertiginoso,
- l'aumento dell'indebitamento pubblico,
- l'aumento delle tariffe che ha reso inaccessibile a molti il servizio,
- la crescita del trasporto privato con conseguenti effetti negativi su ambiente e vivibilità delle città.

Il dibattito politico invece si è incistato se sia meglio il trasporto su ferro o su gomma, ma non si tiene conto che con la progettazione e la gestione affidate agli interessi del privato i risultati sono spesso deludenti e negativi qualunque mezzo si scelga. Gli esempi sono molti, ne citiamo due che ci paiono esemplari: il "Civis" di Bologna, una busvia mai entrata in funzione, ma che ha avuto alti costi; il Pisa Mover, una funicolare su un costoso viadotto che ha cancellato il comodo tratto ferroviario esistente, creando disagi ai viaggiatori e costi tali da costringere a triplicare i prezzi del biglietto ed il Comune di Pisa a sovvenzionare la piccola infrastruttura.

Il meccanismo di progettazione affidato interamente ai privati non risolve i

problemi e apre la strada a nuove infrastrutture che ignorano deliberatamente le capacità di quelle esistenti.

L'esempio dell'area fiorentina è esemplare:

Con il **sottoattraversamento AV**, proposto 30 anni fa per risolvere il nodo dell'alta velocità invece di un potenziamento delle linee di superficie, si è inventato un cervellotico tracciato di un tunnel a doppia canna sotto la città dagli impatti enormi, dai costi decuplicati, con una stazione scollegata dal resto del servizio ferroviario e dagli altri servizi di mobilità.



Dopo decenni di casi simili in tutta Italia, ci siamo resi conto che scavare gallerie è il sistema più efficiente per garantirsi profitti enormi, sempre a carico della collettività.

Il sistema delle **tranvie**, di per sé positivo se ben pensato, avrebbe costituito una struttura fondamentale del trasporto urbano, ma è stata concepito nel modo più pesante e invasivo, decisamente poco adatto alla città di Firenze. Soprattutto è un sistema che pone il centro storico come terminale di tronchi che non rispondono a una magliatura metropolitana.

Ma l'errore più grave del sistema delle tranvie è che vorrebbe affidare a queste gli spostamenti dei pendolari extraurbani; i capolinea sono immaginati come attrattori del traffico privato con grandi parcheggi scambiatori. Si ignora completamente il nodo ferroviario fiorentino; a questo dovrebbe essere affidata la mobilità pendolare con l'introduzione di treni metropolitani, molto più veloci delle tranvie (quelle fiorentine hanno una velocità commerciale di 15/16 km/h, mentre il treno metropolitano raggiunge almeno 30 km/h) e che non costringerebbero i viaggiatori a fastidiosi cambi di vettore.

Anche gli effetti urbanistici del rigido sistema tranviario sono estremamente negativi; lo dicono gli stessi progettisti che la tranvia valorizzerebbe gli immobili nelle vicinanze e questo fatto è portato come effetto positivo. In realtà aumentare la sperequazione della rendita immobiliare non è mai una buona idea. Il risultato è che nasce una città di serie A vicino ai mezzi pubblici e una di serie B fortemente penalizzata. Al contrario un TPL, che garantisse una **rete capillare** di spostamenti, creerebbe una città più uguale, con meno possibilità speculative e minore occupazione di suolo (il caso Bagno a Ripoli è emblematico).

Il fatto che le grandi infrastrutture siano soprattutto al servizio degli interessi delle imprese di costruzione è reso evidente dal delirio cementizio che ha attanagliato la politica toscana con la ventilata promessa di importanti aiuti finanziati dell'UE; si parla di 25 miliardi di euro.



Si stanno immaginando metastasi delle tranvie nei luoghi meno adatti come Sesto Fiorentino o Lastra a Signa; questi centri sono già attraversati da ferrovie esistenti e si potrebbe potenziare il traffico su quelle linee con percorrenze nettamente inferiori. Sesto Fiorentino è già collegata con il centro fiorentino con treni che impiegano 11 minuti, le tranvie previste supererebbero i 40 minuti. Il sindaco di quella città dovrebbe invece creare un capillare servizio di bus ecologici che colleghi le stazioni ferroviarie con tutto il tessuto urbano; lo stesso per Lastra a Signa.

Addirittura si sta pensando ad una metropolitana di superficie tra Firenze e Prato; ma nessuno si accorge che esiste già una ferrovia con ben 4 binari colpevolmente

sottoutilizzata?

L’odore dei soldi pare una droga che euforizza la sete di cemento, ma vanifica ogni provvedimento razionale.

Sullo sfondo restano i cittadini per i quali si dice di operare, ma anche tutte le attività messe in ginocchio dalla pandemia e lo stuolo di lavoratori rimasti senza stipendio. La cinica avidità del partito del cemento si manifesta chiaramente in questo triste periodo.

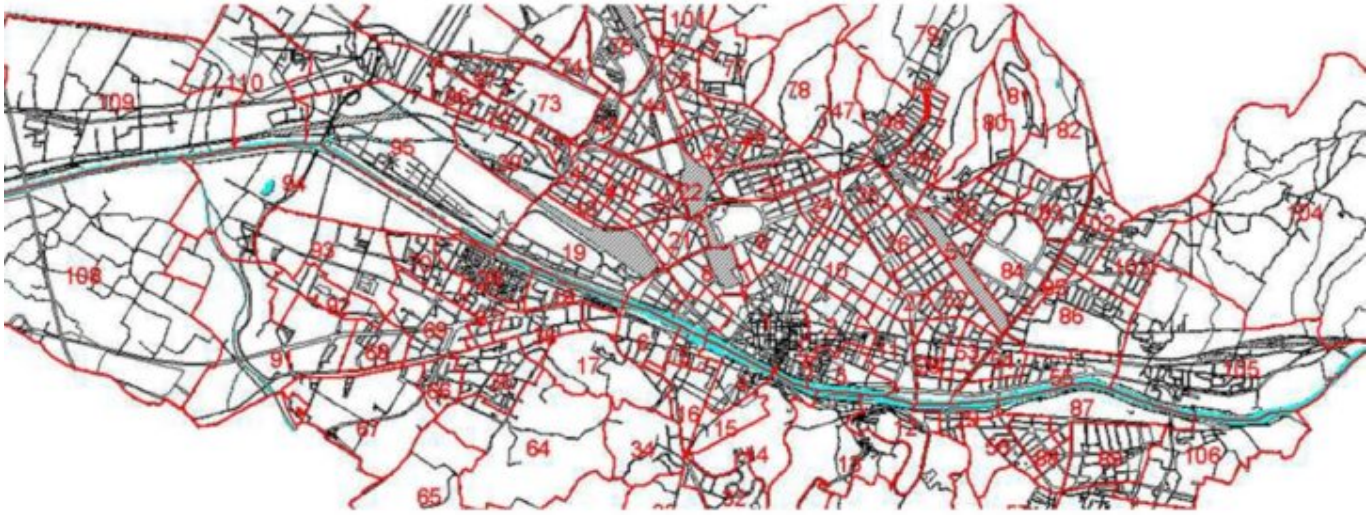
Anche la surreale vicenda dell’aeroporto, fortemente voluto dalla Regione e dal Comune di Firenze, oltre che dimostrare l’arroganza e la cialtroneria di voler portare avanti progetti dagli impatti insostenibili, dimostra la visione della città come pura occasione di sfruttamento del turismo industrializzato o, all’estremo opposto, di élite internazionali; questo ha già trasformato il centro storico in un deserto, un parco giochi per ricchi e per comitive inconsapevoli trascinate in uno dei patrimoni culturali più importanti del mondo; una città dove la cultura che appare è solo quella del *brand.*

Un’ultima notazione che non possiamo trascurare: tra le opportunità vantate dal proliferare di infrastrutture c’è quella della creazione di posti di lavoro. Da anni i movimenti e i comitati denunciano che questa è una solenne falsità: le grandi infrastrutture, soprattutto le gallerie, sono opere *capital intensive*, cioè richiedono notevoli investimenti di capitale e tecnologie, garantiscono altissimi profitti, ma sono uno dei settori dove è minimo l’impiego di lavoratori. Non creano lavoro, non redistribuiscono ricchezza, anzi contribuiscono fortemente a concentrarla.

Siamo ad un punto in cui è indispensabile una rivoluzione copernicana culturale che riporti le persone, non la speculazione e nemmeno la rendita al centro degli interessi economico-politici.

LA MOBILITÀ NELL'AREA FIORENTINA: PROBLEMI E PROPOSTE

Webinar ad accesso pubblico Sabato 28 Novembre 2020, ore 15-18.30
Per partecipare via Google Meet: https://meet.google.com/jhr-oujo-pks



Evento promosso da: Università di Firenze - LaPEI Laboratorio di Progettazione ecologica degli insediamenti; Gruppo di lavoro "Mobilità sostenibile nella metroarea fiorentina"

P R O G R A M M A

Saluti e presentazione - **Tiziano Cardosi**, comitato No Tunnel TAV Firenze

LA PROGRAMMAZIONE CARENTE NELLE SCELTE ATTUALI PER I TRASPORTI FIORENTINI
Impatti, sprechi e consumo di suolo nei progetti di mobilità - **Alberto Ziparo**, urbanista, LaPEI/UniFI • Obsolescenza e problemi ambientali del sistema tranviario - **Roberto Budini Gattai**, urbanista, già UniFI • Tutti i problemi del Sottoattraversamento AV - **Sandro Targetti**, Comitato No Tunnel TAV Firenze • Gli impatti del nuovo aeroporto - **Fabio Zita**, esperto di V.I.A. • Grandi infrastrutture, cambiamenti climatici e finanziamenti Green Deal EU - **Giuseppe Grazzini**, ingegnere energetico-impiantista, già UniFI

VERSO UNO SCENARIO DI TRASPORTI SOSTENIBILI
Eco-smart-city e mezzi ecologici elettrici - **Tiffany Geti**, urbanista, LaPEI/UniFI • Potenziamento delle ferrovie come risposta al pendolarismo; proposte dai territori: Piana - **Giorgio Pizziolo**, Alterpiana; Mugello-Val di Sieve - **Maurizio Izzo**, Comitato pendolari Mugello; Valdarno - **Maurizio Da Re**, Comitato pendolari Valdarno • Uno scenario di mobilità sostenibile per l'area fiorentina - **Alessandro Pecchioli**, urbanista, LaPEI/UniFI

Interventi su richiesta

Info: 338 3092948 - firenzemobilitasostenibile@gmail.com

***Tiziano Cardosi e Roberto Budini Gattai**