

La mobilità a Firenze, il disastro

scritto da Tiziano Cardosi

Tra anni '80 e primi '90, Firenze è pensata come città in cui il ricorso al mezzo privato può essere ridotto al minimo, grazie a uno sviluppo capillare del Trasporto Pubblico Locale (TPL). Il trasporto pubblico è indispensabile, non solo a far confluire in città le migliaia di pendolari gravitanti sul capoluogo toscano, ma anche i 160.000 residenti che proprio in quegli anni, a causa dell'innalzamento dei valori immobiliari, abbandonano la città in favore dei centri periferici.

A cominciare dal decennio '90 si è verificata una profonda involuzione privatistica, anche nella mobilità; così, nel settore dei trasporti sono stati abbandonati i progetti di pianificazione organica e di razionalizzazione e il settore della mobilità si è indirizzato verso la privatizzazione e verso il sistema criminogeno delle "grandi opere inutili e imposte".

In particolare, è il modello dell'alta velocità ferroviaria ad avere funzionato da testa d'ariete. Il modello TAV si è poi allargato in maniera pervasiva a tutti gli interventi infrastrutturali, sia attraverso la figura del *general contractor*, sia con il sistema d'appalto detto *project financing*.

✖ Anche a Firenze sono state messe in pratica le stesse logiche che hanno fatto prevalere l'interesse di costruttori e faccendieri sull'interesse pubblico; tutto fuori dalla pianificazione ordinaria del territorio. Il risultato disastroso è sotto gli occhi di tutti.

1. Nuovo aeroporto. È l'infrastruttura che promette le più pesanti ricadute sulla qualità della vita urbana, sia nel capoluogo (che sarà ampiamente sorvolato dai velivoli), sia dalla Piana. L'aeroporto intercontinentale è ritenuto strategico, da una parte per incrementare l'economia predatoria del turismo, dall'altra per offrire un importante nodo logistico al sistema del "corridoio" peninsulare che sta alla base della competizione territoriale dell'economia toscana. La costruzione del nuovo aeroporto, non solo accelererà la trasformazione di Firenze in un parco giochi globale, ma avrà come sicuro effetto l'innalzamento dei valori immobiliari, e quindi la desertificazione delle parti centrali della città.

2. Tranvia. La polemica sulle tranvie degli anni passati si è prevalentemente

centrata sulla contrapposizione tranvia-metropolitana; senza mai veramente approfondire quale mezzo di trasporto (ferro o gomma) fosse più idoneo per la città, la progettazione è rimasta occultata dal fumo di polemiche vivaci quanto fuorvianti che arrivarono alle demenziali equazioni: tram=sinistra, metro=destra. La tranvia oggi in fase di realizzazione è sovradimensionata. Il tipo di tram - Sirio - è stato imposto alla città: in nome degli interessi delle imprese costruttrici, non si è voluto scegliere il mezzo adatto alle caratteristiche di una rete viaria di origine antica. Sarà Firenze, viceversa, a doversi adattare a Sirio. Ma se il modello di treno non è adatto, tanto meno lo sono i tracciati disegnati su un modello fiorentinocentrico (mentre il centro veniva svuotato di molte, importanti funzioni). Le linee tramviarie, tutte, puntano sulla stazione di SMN - della quale ancora non è chiaro il ruolo negli anni a venire - e impediscono in tal modo l'interconnessione delle periferie e dei centri minori. È stata totalmente ignorata la presenza di un elegante ed efficiente nodo ferroviario senza svilupparne le possibili potenzialità. Anziché mettere a frutto l'esistenza di binari in esercizio è stato favorita la realizzazione di nuove linee di tramvie: è il caso della linea 2 che è costruita senza tenere conto delle potenzialità offerte dalla linea ferroviaria già esistente, diretta alle officine dell'Osmannoro, la quale oltre a sfiorare l'aeroporto potrebbe collegare con il centro fiorentino e tra loro: Campi Bisenzio e, col prolungamento di due rami, Signa e Prato. Le tramvie inoltre non sono esterne al sistema "grandi opere". Esse sono infatti realizzate col sistema all'italiana del *general contractor* che favorisce enormemente i costruttori rispetto agli altri paesi europei; non è un caso se i costi delle linea 1, già in esercizio, sono cresciuti in modo esponenziale. Il sistema all'italiana rende inostenibili i costi di costruzione e di gestione delle tramvie. Mentre il costo medio di una tramvia in Europa è di poco meno di 8 milioni/km, quelle fiorentine hanno un costo preventivato di 37 milioni/km: un record che nessuno ci invidia. I costi di manutenzione e gestione del tram Sirio sono particolarmente elevati a confronto con altri mezzi: sarà sostenibile da parte degli enti locali un impegno così pesante? Questi costi non incideranno negativamente sul già scadente welfare comunale?

3. La TAV. Il sottoattraversamento fiorentino è l'apoteosi dell'inutilità. Gli aspetti ambientali di questa infrastruttura, che è la più grande prevista per Firenze, sono molto pesanti (impatto sulla falda; pericolo di crollo o danneggiamento per migliaia di appartamenti; eccetera). Per quest'opera

sono già stati spesi circa 800 milioni di euro; è stato realizzato circa il 20% delle opere (ivi incluso il cosiddetto, “scavalco di Castello”): dunque, dell’intero complesso tunnel+stazione siamo solo all’inizio. È già in atto (ma sottaciuto dai media) un vivace contenzioso legale in merito all’aumento dei costi che si aggira tra i 500 e i 300 milioni di euro. Sono cifre con cui si sarebbero potute migliorare strutturalmente le linee esistenti, realizzare quelle mancanti, creare i presupposti per un trasporto pubblico efficace, sia metropolitano che suburbano, in buona parte su ferro. A otto anni dall’inizio dei lavori (che avrebbero dovuto essere completati in sette), l’amministratore delegato FS, Renato Mazzoncini, riconosce che, con le tecnologie attuali, il tunnel sarebbe evitabile e che i viaggiatori preferiscono arrivare nel centro città anziché approdare in quartieri periferici, come avverrà se il progetto di stazione AV ai Macelli va in porto. Con tali affermazioni, Mazzoncini rinnega un sistema basato su megastazioni separate dal restante servizio ferroviario, e dagli oneri finanziari pesantissimi, quale quello del TAV italiano. Negli ultimi mesi del 2016, lotte interne al PD hanno messo in chiaro le posizioni di chi voleva rivedere il progetto e la vecchia guardia che lo difende anche a costo del ridicolo. Il compromesso con cui – per ora – si è risolta la questione, rende evidente che le esigenze pubbliche (viaggiatori, lavoratori, ecc.) sono piegate agli interessi della lobby delle grandi opere inutili. Alla futura megastazione sotterranea fiorentina arriveranno pochissimi viaggiatori; dati gli alti costi di manutenzione (6 milioni di euro annui) previsti per garantirne la sostenibilità si è pensato di trasferire in quella sede la stazione dei bus turistici ed extraurbani! Ma si costruiranno comunque due invasivi tunnel per i pochissimi treni previsti! È, ancora in questo caso, una grande opera imposta alla città; una grande opera che, mal pianificata, fa prevalentemente gli interessi di una minoranza ai danni dell’ambiente di vita urbana.

4. ATAF. Impossibile parlare di mobilità a Firenze e dell’area metropolitana, senza parlare dell’ATAF: società mal gestita a seguito di una politica di privatizzazione scellerata. Una scelta che, non legata al potenziamento o alla razionalizzazione del trasporto, si è configurata come mera operazione finanziaria: un vero regalo al monopolista FS. L’unico obiettivo della privatizzazione – opera magna del sindaco Renzi – è mettere a profitto l’ex azienda comunale, attraverso riduzione di personale, taglio dei servizi, soppressione di corse; altro che potenziamento del trasporto pubblico!

5. Il Gestore unico del trasporto regionale. Uno dei fronti che impegna maggiormente la Regione Toscana è la creazione di un gestore unico dei trasporti dell'intero territorio regionale; analogamente a quanto si sta facendo con la gestione dei rifiuti e con la distribuzione dell'acqua. In nome della razionalizzazione e del presunto risparmio, si affida il controllo dell'intero sistema dei servizi in mano alla multinazionale che si aggiudicherà la gestione del Trasporto Pubblico Locale (TPL). Una politica cieca. Un accentramento di poteri - o meglio, monopolio - che, oltre a non dare garanzie sul contenimento dei costi del servizio, rischia di incidere negativamente sulla libertà d'azione degli enti locali.

6. Il trasporto privato. Il degrado del TPL ha indotto il ricorso sempre maggiore ai mezzi privati e motorizzati su gomma. Firenze è tra le città italiane più vessate dal traffico privato; il rapporto numerico di auto (o moto) per abitante è tra i più alti d'Europa. L'auto privata non è più da interpretare come segno di benessere, bensì indice di scarsità di servizi e di pessima qualità ambientale urbana. Gli effetti sono evidenti, sia nell'anomala quantità di tempo che i fiorentini dedicano ai trasferimenti, sia negli alti tassi di inquinamento della città.

7. Parcheggi interrati. L'innalzamento di censo dei residenti nei quartieri centrali, la crescita del numero di auto necessarie per raggiungere luoghi di lavoro e di svago sempre più decentrati, e l'inefficacia del TPL dovuta a sciagurate scelte politiche perseguite dalle ultime amministrazioni, hanno esasperato il bisogno di spazi per le auto private. Non solo: l'impatto dei cantieri e delle nuove infrastrutture ha ridotto notevolmente le aree di sosta. La sosta in divieto è diventato un fenomeno strutturale (è sufficiente un giro notturno in molti quartieri per apprezzare la diffusione della sosta "selvaggia"). La carenza di spazio sta favorendo un business che il Piano strutturale di Renzi ha favorito enormemente: la progettazione e la realizzazione di parcheggi sotterranei al servizio, più che della residenza, della speculazione immobiliare. Ai problemi della cittadinanza l'amministrazione risponde con una nuova forma speculativa: la privatizzazione del sottosuolo pubblico.

8. La bicicletta. Firenze, per conformazione, è una città adatta alla bicicletta, tuttavia necessiterebbe di interventi calibrati e non di pura facciata, come le piste ciclabili malagevoli che si limitano a strisce pitturate sui marciapiedi

(che peraltro sottraggono spazio ai già sacrificati pedoni). Più che la realizzazione di nuovi percorsi, che in un'ottica di sviluppo del TPL potrebbero risultare addirittura superflui, è indispensabile una sinergia con i mezzi pubblici: tramvie, treni, ma anche linee principali di autobus che potrebbero essere servite da mezzi idonei a trasportare anche le biciclette. La bicicletta infatti non sempre, e non per tutti, consente percorsi troppo lunghi; la possibilità di usarla in combinazione con il TPL, tuttavia, la renderebbe funzionale anche per raggiungere i luoghi più remoti, come la zona industriale occidentale e nelle periferie ad est, fino al Valdarno, al Mugello o la Val di Sieve.

9. La pianificazione. Per un trasporto efficace e sostenibile è necessario mettere in campo una progettazione centrata sui bisogni e sulle aspettative della cittadinanza, anziché basata - come oggi avviene - su logiche di profitto e di creazione di occasioni di rendita. È necessario che la pianificazione e la gestione del TPL e degli altri servizi pubblici passi dagli amministratori (piegati agli interessi delle grandi imprese e degli apparati burocratici dei partiti) ai cittadini. Per far ciò è indispensabile progettare forme di controllo e strutture di gestione dei servizi costituite dai cittadini che ne usufruiscono e dai lavoratori del settore.

Destituire l'economia dal ruolo primario che riveste nella civiltà contemporanea, ridimensionare l'impresa economica a strumento di convivenza, riportare l'abitante della città al centro dell'agire politico, sono le sfide che ci aspettano, la rivoluzione copernicana che dobbiamo fare oggi.

***Tiziano Cardosi**

*[il testo è la trascrizione dell'intervento al convegno promosso dall'Assemblea dei Comitati Fiorentini e dalla ReTe dei Comitati per la Difesa del Territorio, **Città pubblica vs città oligarchica. Vita immaginata e desiderata, politica subìta**, Firenze, 11 febbraio 2017, Teatro dell'Affratellamento. Dello stesso convegno abbiamo pubblicato i contributi: Ilaria Agostini, **Alienazioni a Firenze. O la metamorfosi dell'urbanistica in ragioneria**, e Roberto Budini Gattai, **Progetto Firenze, uno scavo nel tempo futuro**]*