

Firenze: il nostro aeroporto è il treno

written by Potere al Popolo Firenze

L'accoglimento da parte del TAR del ricorso che annulla il decreto di VIA del nuovo aeroporto di Firenze è senz'altro una buona notizia, un segno ulteriore del fallimento dei progetti infrastrutturali in Toscana e a Firenze. Se ripensiamo alla situazione dei grandi cantieri toscani si vede bene come la sudditanza della politica agli interessi dei costruttori e il pressapochismo dei progetti hanno provocato una lunga serie di opere incompiute o bloccate: inceneritori, TAV, Tirrenica, lo stesso aeroporto.

Il fallimento della non-progettualità toscana mette in evidenza come i vari movimenti e comitati casi di cittadinanza attiva abbiano dimostrato di avere molte frecce al proprio arco. Quei comitati, gruppi, associazioni sono spesso accusati di essere "quelli del no", in realtà sono lo specchio che mette in evidenza il disastro politico e culturale esistente e i portatori di una progettualità alternativa, attenta ai bisogni dei territori, dei suoi abitanti, degli interessi della collettività intera.

Il caso della bocciatura dell'aeroporto di Firenze rilancia proposte alternative che non sono mai state prese in seria considerazione, ma che rispondono a criteri giusti di programmazione infrastrutturale e di salvaguardia del territorio.

Una seria alternativa all'aeroporto di Firenze è il treno, per più motivi:

Il naturale aeroporto della Toscana e di Firenze è Pisa

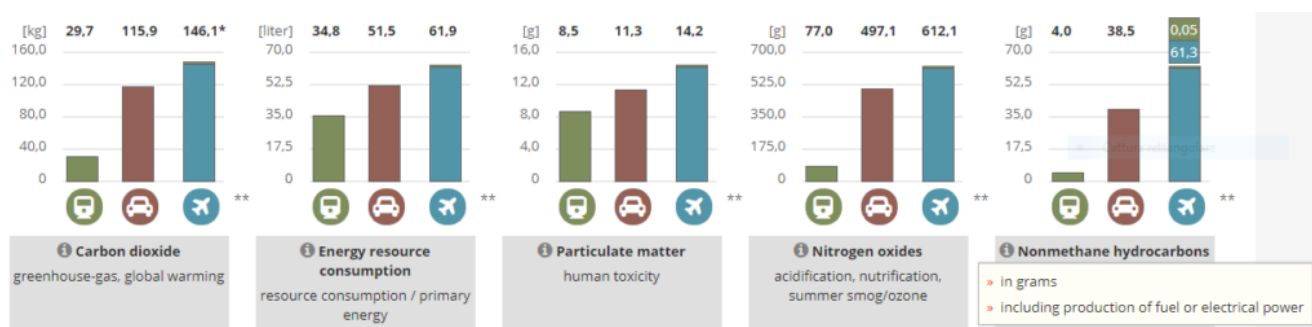
Questo sarebbe facilmente e velocemente raggiungibile da Firenze, da Siena, da Lucca, da Pistoia, da tutta la costa tirrenica con la rete ferroviaria esistente. In particolare da Firenze all'aeroporto di Pisa la distanza è di poco più di 80 km; con la velocità consentita dalla linea attuale sarebbe raggiungibile in poco più di 30 minuti, un tempo concorrenziale. Chi ha qualche capello bianco si ricorda senz'altro che un tempo si poteva fare il check-in per l'imbarco sull'aereo scelto già nella stazione di Santa Maria Novella, salire sul treno e avere la sicurezza della coincidenza treno-aereo senza avere tra le mani le valigie. Forse era troppo semplice ed efficace, oltre che economico.

Purtroppo una cosa venuta ad ostacolare la fruibilità del servizio è il Pisa-Mover, quel gingillo realizzato tra Pisa Centrale e l'aeroporto, costato più di 70 milioni di

euro che doveva far risparmiare tempo e denaro essendo senza conducente. Invece quel che è successo è che i prezzi per i viaggiatori sono quasi raddoppiati, chi arriva senza auto è costretto ad una fastidiosa rottura di carico che allunga i tempi di viaggio; in più l'operazione si è dimostrata un totale fallimento economico, tanto che la società che gestisce l'infrastruttura è già andata dal Comune di Pisa a batter cassa. Uno dei risultati di questa "cura del ferro toscana" è che ha fatto crescere il traffico su gomma, sia di bus, sia di auto.

Il treno dovrebbe essere alternativa di viaggio in Europa fino a 1500 km

In questo periodo in cui tutti i politici locali si spellano le mani per applaudire l'allarme climatico lanciato finalmente dai giovani del "venerdì per il futuro", non sarebbe male ricordare ai fautori del nuovo aeroporto fiorentino che l'aereo è il mezzo di trasporto più energivoro e inquinante che esista. Il confronto tra i più comuni vettori è chiaro e lo si può ben misurare nell'esempio che riportiamo sotto.



[Inquinanti prodotti per persona per viaggio Firenze Parigi](#)

Se uno dei problemi ambientali più impellenti che abbiamo sono le emissioni di gas serra perché non incentivare i mezzi di trasporto che ne producono meno? In un raggio fino a 1500 km il treno non sarebbe solo più vantaggioso dal punto di vista ecologico, ma anche da quello della comodità e dei tempi impiegati. Uno degli strumenti che, se usato intelligentemente, sarebbe di gran lunga il migliore è il treno-notte. Facendo sempre riferimento alla nostra città, per andare a Parigi (circa 1100 km) si potrebbe partire alle 21.00 e arrivare il giorno successivo alle ore 9,37 dopo aver dormito in un letto comodo. Per recarsi a Vienna (più di 800 km) si potrebbe partire alle 21 e arrivare alle 9.00. Per raggiungere Francoforte (circa 900 km) oggi non esistono collegamenti notturni, ma sarebbero fattibili; lo stesso per Strasburgo (meno di 800 km), Budapest (circa 950 km), Barcellona (circa 1100 km). Mezza Europa sarebbe raggiungibile dormendo, lo stesso si potrebbe dire per il sud Italia.

Invece le scelte delle FS e di molte altre ferrovie europee sono di favorire solo i trasporti a medio raggio, fino a 500 km, con l'uso di treni ad alta velocità, lasciando i collegamenti più impegnativi all'aereo; tutto mentre si chiacchiera vanamente di ridurre l'uso di combustibili fossili! E allora chiediamo ancora una volta: a che serve un nuovo aeroporto a Firenze?



Certamente si dovrebbero fare scelte politiche ed economiche decise, dirottare gli incentivi dal trasporto aereo al treno che oggi non è competitivo sul piano puramente economico. Una seria politica tariffaria potrebbe intercettare una notevole fetta di viaggiatori senza alcuna forzatura.

Invece la scelta unidirezionale verso l'alta velocità ferroviaria ha creato un trasporto minoritario (circa il 10% del totale dei viaggiatori italiani) per fasce medio alte, condannando gli altri viaggiatori a quel fenomeno, inimmaginabile 20 anni fa, dei bus a lunga percorrenza, tipo Flixbus.

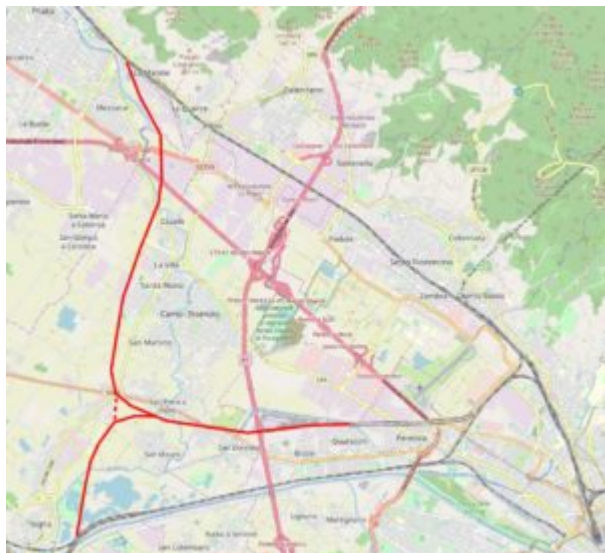
Ecco il capolavoro della "cura del ferro" all'italiana: si è dirottata una bella fascia di viaggiatori sul trasporto su gomma condannando le fasce più deboli della società a spostamenti più lenti, disagiati e creando maggior traffico stradale! Davvero una bella politica dei trasporti!

Il futuro della Piana deve essere il Parco e un trasporto ecocompatibile ed efficiente

Nella Piana fin'ora si è pensato di scaricare tutti i problemi della "Firenze gioiello turistico"; ultimo arriva questo nuovo aeroporto al servizio dell'élite globalizzata. Il fatto è che in questo territorio non esiste un trasporto pubblico decente, solo frammenti senza alcuna sistematicità. Anche i progetti delle nuove tranvie per Campi Bisenzio e il prolungamento dall'aeroporto a Sesto sono visti sempre in funzione del collegamento con il capoluogo.

La Piana è invece un luogo complesso dove si incrociano molteplici direttrici di traffico; non si tratta solo di collegare con Firenze, ma di creare una rete che faccia dialogare i centri minori.

Il progetto che il Comitato No Tunnel TAV propose anni fa come alternativa infrastrutturale al sottoattraversamento è tuttora valido. Come si vede nella pianta sotto si tratta di riutilizzare la rete ferroviaria esistente, potenziandola dove è necessario e creando collegamenti diretti tra Campi, Prato, Signa, Firenze, Sesto.



La realizzazione di un progetto del genere avrebbe costi sicuramente inferiori a quelli delle tranvie che si stanno realizzando in Firenze, avrebbe la possibilità di creare una rete molto più veloce che consentirebbe, per esempio, di raggiungere da Campi il centro di Firenze in 15/20 minuti.

Queste sono le infrastrutture che servono alle persone, strumenti per ridurre drasticamente un trasporto privato su gomma oneroso sia dal punto di vista ambientale, sia dal punto di vista economico per tutti coloro che sono obbligati ad usare il mezzo privato per spostarsi.

Con l'avvento dell'alta velocità il treno è diventato un bene di lusso; noi vogliamo torni al servizio di tutti.

***Potere al popolo- Firenze**