

Proposte per un trasporto pubblico su ferro nella Piana

scritto da Tiziano Cardosi

La febbre che agita le giunte dei Comuni dell'area fiorentina nonché della Regione Toscana non proviene dalla pandemia che dilaga nella specie umana, ma dal mondo delle imprese interessate a intercettare la pioggia di denaro promesso dall'Unione Europea. Ovviamente il contagio è dilagato anche nel mondo delle banche che si preparano a gestire la manna che potrebbe rianimare gli affari soffocati da decenni di austerità.

L'astinenza da affari, però, non rende troppo lucidi i decisori che ormai sanno pensare soprattutto a pacchi di cemento da distribuire ovunque; i pacchi preferiti in questo periodo paiono le tramvie. Non che non esistano problemi e carenze del trasporto pubblico, tutt'altro, ma il monotono battere sempre e solo sullo stesso tasto dimostra la carenza di idee e la sudditanza agli interessi di chi vuole soprattutto costruire.

Un esempio chiaro di questo atteggiamento sono i progetti di estensione del sistema tranviario verso la Piana ad ovest di Firenze. Quella zona è il cuore economico della città metropolitana, vi si concentra il sistema industriale sopravvissuto alle crisi che si stanno accavallando, ma è stata quasi completamente ignorata dal trasporto pubblico. Sopravvivono poche e rade linee di bus che però collegano la zona solo con i centri maggiori (Firenze e Prato) senza creare una rete di trasporto completo e capillare; il risultato è che l'uso del mezzo privato è praticamente inevitabile.

Il buon servizio che la tranvia ha reso parzialmente in alcune zone ha indotto ad estendere ovunque lo stesso mezzo sia nella città di Firenze, sia nelle periferie occidentali. L'entusiasmo che traspare dalle dichiarazioni dei vari sindaci e dalla Giunta regionale non fa intravedere però alcuna pianificazione della mobilità, ma si continuano a magnificare i pregi del mezzo su ferro senza guardare agli obiettivi possibili e a ciò che già esiste e che potrebbe essere facilmente riutilizzato.



Badaracchi
tramviario
proposto
per notare
come si
continui a
pensare in
termini
fiorentinoce
ntrici: tutte
le linee
previste
insistono

sul centro cittadino senza tener conto che le necessità di mobilità collettive sono molto diversificate; il trasporto pubblico dovrebbe creare una rete di collegamenti e non direttrici rigide che provocano distorsioni urbanistiche, alterano la rendita immobiliare, riducono in maniera risibile il traffico privato (i progettisti prevedono il 10% di riduzione del traffico privato!). Ma la febbre del ferro (con sotto tanto cemento) fa dire solo che il tram è comodo, silenzioso, ecologico...

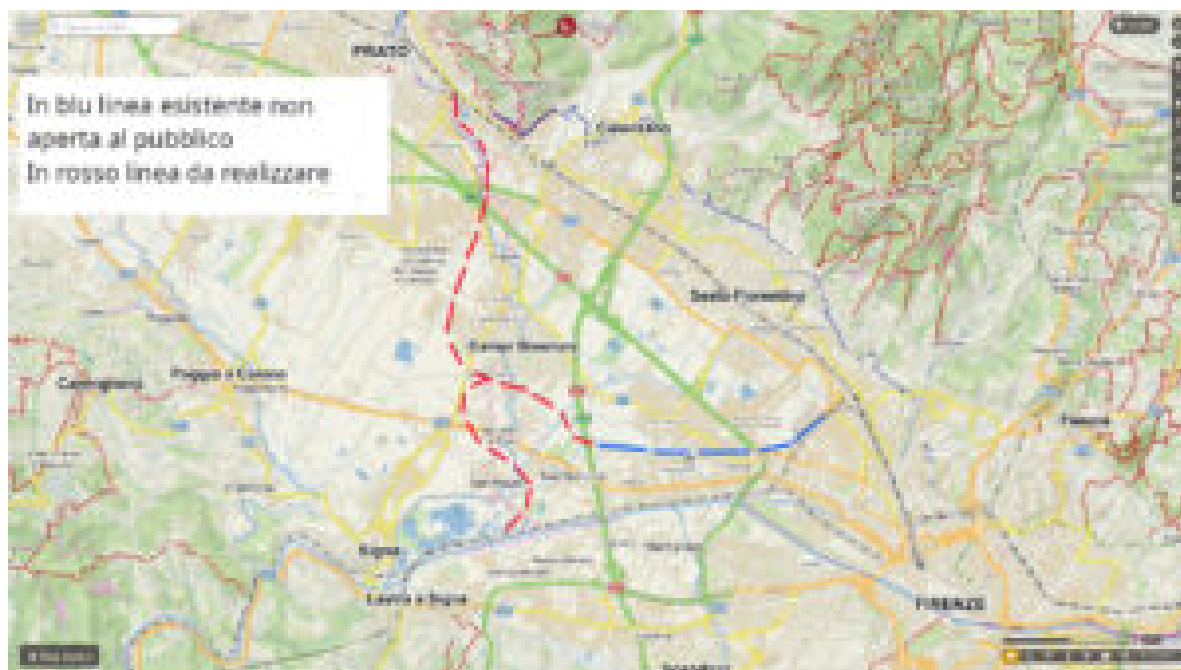
Molte voci si stanno alzando a far notare le incongruenze del sistema che si vuol realizzare (ad esempio [qui](#) e [qui](#)), ma sono totalmente ignorate dalla politica che pare ipnotizzata dall'idea del tram ovunque. L'oscuramento della ragione arriva a livelli preoccupanti quando la tram-mania giunge, nella Piana, a immaginare di prolungare la prevista tranvia per Campi fino a Signa o Lastra a Signa, o quando si pensa di realizzare una tramvia da Peretola fino addirittura a Pistoia.

La paralisi della politica fa ignorare che esistono già strutture che potrebbero essere utilizzate con investimenti contenuti e in tempi rapidissimi: esiste un sistema ferroviario che potrebbe essere utilizzato anche con mezzi diversi dai tradizionali treni pesanti, mezzi con vivaci accelerazione e frenata per ridurre i tempi di percorrenza; se si fosse avuta maggior lungimiranza si sarebbe potuto pensare al tram-treno, un mezzo in uso in diverse città europee che può viaggiare sia in sede tranviaria che ferroviaria.

Favorire un semplice sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria già esistente darebbe alla Piana uno strumento eccezionale di mobilità pubblica che non guarderebbe più solo al capoluogo, ma che sarebbe la base di una rete di collegamento tra tutti

i centri urbani, molto più veloce di tranvie che hanno velocità medie molto basse, utili per percorsi di pochi chilometri. Facciamo degli esempi.

- Sesto Fiorentino: esiste già una ferrovia con 4 binari fortemente sottoutilizzata; già adesso ci sono treni che la raggiungono con percorrenze tra gli 11 e i 16 minuti. Basta utilizzare i treni sulla tratta per vedere, ad esempio, come gli studenti del Polo universitario si stiano attrezzando con monopattini elettrici per raggiungere la loro sede dalla stazione in pochissimi minuti; la tranvia non sarebbe minimamente competitiva avendo percorrenze di oltre 40 minuti.
- Campi Bisenzio: una ferrovia di servizio arriva già vicino all'Osmannoro, alle officine ferroviarie; un prolungamento di circa 2 km arriverebbe a Campi Bisenzio e consentirebbe percorrenze per Firenze di 15/20 minuti, la tranvia prevede tempi di 34 minuti da Porta a Prato. Da Campi B. si potrebbero portare due rami sia a Prato Centrale, passando dall'interporto, sia a Signa per collegarci con la linea ferroviaria Empolese. Questo creerebbe l'ossatura di una vera **RETE** su ferro da integrare poi con altri mezzi.
- Lastra a Signa: esistono già treni che con tempi di 16 minuti collegano Firenze con Signa o Lastra. La fantasticata tramvia avrebbe percorrenze di circa un'ora.
- Prato Pistoia: qui la cecità dei promotori delle tranvie è spaventosa: esiste una ferrovia moderna, efficiente, sottoutilizzata che potrebbe essere potenziata e creare una vera metropolitana velocissima. Le tranvie fuori dai centri urbani hanno velocità medie di 20 km/h, il che significa che il viaggio da Firenze a Pistoia prevederebbe 1 ora e 30 minuti! Adesso il servizio ferroviario (insufficiente) ha percorrenze di 33 minuti o di 50 minuti, ma avrebbe ampi margini di miglioramento.



La struttura ferroviaria avrebbe ovviamente bisogno di mezzi idonei per dare un servizio metropolitano con fermate più frequenti di un treno ordinario, ma il consumo di suolo e gli impatti sarebbero decisamente contenuti.

Nel territorio della Piana si dovrebbero naturalmente creare collegamenti con mezzi su gomma o tranvie leggere per rendere capillare un trasporto pubblico che sarebbe davvero una alternativa comoda ed efficiente al mezzo privato.

Queste ipotesi e proposte sono riprese dal lavoro del gruppo di lavoro “Mobilità Sostenibile nell’area Metropolitana Fiorentina”, a loro volta sviluppo dei lavori svolti da urbanisti come Manlio Marchetta, Alberto Ziparo, Giorgio Pizziolo, Roberto Budini Gattai e dal comitato No Tunnel TAV. Tutte proposte mai volute considerare dalle istituzioni toscane.

Chi scrive ha difficoltà a trovare motivi razionali per spiegare le scelte che invece si stanno facendo; queste appaiono irrazionali. L’unica spiegazione plausibile è che si vogliano favorire ancora una volta i costruttori – che hanno forti interessi nel realizzare grandi progetti – saltando a pie’ pari ogni tentativo di pianificazione.

Ecco ancora una volta che il velo ecologico della retorica del “ferro”, del trasporto pubblico, dell’uso di “mezzi ecologici”, copre malamente le solite scelte impattanti nemiche dei territori, del clima e degli abitanti.

***Tiziano Cardosi**