

La mobilità a Firenze. Una assemblea per parlare di pianificazione e democrazia l'11 ottobre 2023 a Coverciano

scritto da NoTunnelTav

Ci pare davvero il momento di cominciare ad analizzare la situazione del traffico e della mobilità nell'area metropolitana fiorentina sperando diventi un tema politico importante; per questo proponiamo una **assemblea cittadina** in un quartiere (Campo Marte - Coverciano) interessato da profondi cambiamenti urbanistici: **l'11 ottobre al Circolo ARCI R. Andreoni, alle ore 21.00.**

La situazione del traffico a Firenze è sotto gli occhi di tutti: attraversare la città è una avventura che non si sa mai quando e come finirà. I cantieri sono al momento i primi e più evidenti responsabili di questa situazione, un chiaro segno di come questi non siano stati pensati razionalmente.

Le tramvie realizzate hanno dato risposte parziali ai bisogni della mobilità, lasciando zone della città, lontane dalle fermate, con un servizio di trasporto pubblico su gomma inefficiente; questo è in condizioni miserabili, uno stillicidio di impreviste corse saltate che rende difficile gestire i propri spostamenti.

Mobilità a Firenze

La pianificazione che non c'è La pianificazione come strumento di democrazia

- La mobilità a Firenze sempre più difficile e congestionata
- Progetti dalla durata lunghissima, costosissimi come i tunnel TAV
- Cantieri ovunque, impattanti, che si sovrappongono; segno di un pessimo coordinamento; grande gioia dei costruttori, ingorghi e inquinamento per la cittadinanza
- Il trasporto pubblico su gomma in condizioni pietose, inaffidabile

Ne parliamo con:

- **Francesca Marrazza**, Comitato Vitabilità, *Campo di Marte e i suoi cantieri*
- **Alberto Ziparo**, urbanista. *Il caos della mobilità nell'area metropolitana e la necessità di una vera pianificazione*
- **Giorgio Pizziolo**, urbanista, *La città, l'ambiente e il paesaggio nel contesto fiorentino*

Spazio per interventi liberi

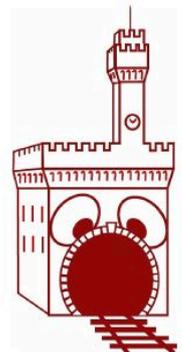
Assemblea pubblica

11 ottobre 2023

ore 21.00

presso il Circolo ARCI R. Andreoni

via Antonio D'Orso 8 (zona Coverciano)



Associazione No Tunnel TAV Firenze
notavfirenze@gmail.com
<https://notavfirenze.blogspot.com/>
<https://www.facebook.com/TunnelTAVFirenze>
@NoTunnelTav
338 3092948 - 335 1246551

Il traffico non è diminuito, è invece, rallentato da cantieri e da una infrastruttura invasiva come questa tramvia in sede protetta, si è riversato nelle vie adiacenti riducendo la già scarsa scorrevolezza, provocando ingorghi e rallentamenti. L'inquinamento conseguente non è affatto diminuito.

Il problema dei pendolari non è risolto e non si vedono all'orizzonte proposte concrete per farlo; il mantra recitato dalla Giunta comunale fiorentina è quello di portare il traffico extraurbano ai capolinea delle tramvie e trasferire i pendolari su queste. Dove già avviene, come nel caso del parcheggio di Villa Costanza, emergono alcuni limiti della tramvia a garantire la possibilità di un tale servizio.

Una tale strategia va bene soprattutto per visitatori occasionali, non per chi, ogni giorno, è costretto a raggiungere Firenze; questo trasbordo rappresenta una rottura di carico importante, in più la velocità media sia delle tramvie che su gomma è tale da rendere molto lunghi questi spostamenti.

La situazione precaria che vediamo oggi e soprattutto quella che si profila non è frutto di un destino ineluttabile e crudele, ma frutto di scelte politiche che vanno soprattutto nella direzione di favorire il gestore privato del trasporto pubblico. Qui, secondo chi scrive, è il nucleo principale dei problemi che stiamo vivendo e che vivremo: la privatizzazione del servizio pubblico di trasporto.

La privatizzazione del TPL (trasporto pubblico locale) non ha solo trasferito risorse pubbliche verso il profitto di una impresa, oggi francese, ma ha anche consegnato la progettazione, realizzazione, controllo, gestione ad un soggetto che ha come fine principale quello di avere profitto, cosa legittima se si vuole, ma non è nell'interesse dei trasportati, cosa che dovrebbe essere prevalente per un servizio pubblico.

Quali problemi nascano da tutto ciò lo si vede bene se si vuol vedere; il primo è che non si sceglie uno strumento adatto al contesto in cui deve operare, ma è il costruttore che impone il suo prodotto. Ci sono modelli di trasporto, anche tramvie, molto meno invadenti di una che deve viaggiare solo in sede protetta. Anche con la costruzione dell'infrastruttura non si è certo badato a risparmiare: la quantità di cemento e infrastrutture sono molto importanti e quindi costose. Non è certamente un vantaggio per l'ente pubblico che deve pagare, ma una cosa molto positiva per chi deve essere remunerato dalla costruzione.

Nella sbornia del "privato è meglio" si è affidata anche la progettazione dei

tracciati che non hanno guardato alla creazione di un sistema (ben oltre una tramvia o una busvia) efficiente e utile, ma a trovare percorsi più utili a chi costruisce e in vista di futuri investimenti immobiliari. I tempi dei trasporti che si avranno con quello che è sul tappeto saranno alti, tali da far prevedere che il mezzo privato sarà ancora scelto.

La città metropolitana avrebbe una discreta rete ferroviaria su molte direttrici, potrebbe garantire un trasporto molto più veloce fin dentro la città; i parcheggi scambiatori tra mezzo privato e pubblico dovrebbero essere ben prima delle porte di Firenze, ogni stazione ferroviaria dovrebbe diventarlo per consentire una capillarità ed efficienza del sistema. La decisione di intercettare invece la massa del traffico pendolare (il 39% di quello complessivo in città) alle porte di Firenze creerà non pochi problemi ai pendolari. Anche su questo fronte è facile prevedere ancora la scelta del mezzo privato e traffico con problemi relativi sulle direttrici extraurbane.

Qui entra in gioco la scelta scellerata di puntare tutto lo sviluppo ferroviario sul progetto di sottoattraversamento della linea alta velocità; due binari sotterranei dai costi indecorosi (siamo a 2 miliardi e 735 milioni di euro!) e dalla difficile realizzazione. Sono trenta anni che si parla di realizzare un treno metropolitano, ma legare tutto questo all'ultimazione dei tunnel equivale ad aspettare le calende greche. Gli interessi di chi vuol trarre profitti (tanti profitti, scavare gallerie è una delle attività più redditizie) hanno bloccato finora lo sviluppo di un tale sistema. Se si mette in conto che i binari previsti in sotterranea si potrebbero realizzare in superficie con molti meno problemi, in tempi molto brevi, si spalanca un abisso di disperazione a vedere ciò che la politica toscana ha in mente. Il favorire lo sciagurato proliferare di cemento (per le gallerie ce ne vuole molto) ha impedito che si sviluppasse una razionalizzazione e velocizzazione del trasporto locale, una colpa grave che viene celata da una campagna pubblicitaria sistematica e ossessiva, la magnificazione di un progetto che, se ci volgiamo indietro, si dimostra una vergogna per la politica italiana fatta di corruzione,



truffe, mafie, inquinamento. Se guardiamo avanti vediamo come i costi di quest'opera sono più che raddoppiati dall'inizio dei lavori dai previsti 1.2 miliardi agli attuali 2.73!

Se poi ricordiamo gli annunci esultanti del Sindaco di Firenze e del Presidente della Regione sull'inizio dello scavo della gallerie abbiamo uno spettacolo ridicolo: lo scavo di 10 metri (dieci m), presentato come un evento storico con una retorica salvifica e messianica, alla fine si è ridotto a 50 centimetri (cinquanta cm) sprofondando ogni dichiarazione nel ridicolo.

Quindi alcuni lavori accessori sono partiti, non lo scavo delle gallerie, nonostante i pluriennali e asfissianti annunci. C'è da dubitare che partano davvero prima della sostituzione del ponte del Pino che vedrebbe la galleria passare proprio sotto la fragile struttura.

Ma i nuovissimi treni rossi per il trasporto terra sono già nelle stazioni di Castello e Campo Marte, i conci per rivestire si accumulano nel piazzale di quest'ultima stazione, si sono allestiti i cantieri per consolidare la Fortezza da Basso. Significa che si sono sbloccati gli agognati soldi, la vera ragione di quest'opera folle che non si sa nemmeno se e quando arriverà alla conclusione.

Nessuno intanto vuol menzionare uno scandalo vergognoso: l'unico pezzo del progetto ultimato, lo *scavalco* di Castello, non è collaudabile perché realizzato male, con un progetto sbagliato, ha continue infiltrazioni di acqua di falda e non può essere nemmeno riparato.

È bene che le persone, i cittadini di Firenze, i pendolari sappiano che da decenni e chissà per quanto tempo ancora, un veloce sistema di trasporti è bloccato dalla greppia TAV in cui si stanno spartendo miliardi di risorse pubbliche che invece potrebbero risolvere i tantissimi problemi della collettività.

Un altro aspetto non ben evidenziato dei problemi dei trasporti urbani è il fatto che una porzione enorme di cittadini di Firenze sono stati espulsi negli ultimi trenta anni dall'impazzimento della rendita; molte di quelle persone sono diventati pendolari con un peggioramento delle condizioni di vita notevole. Riportare la residenza del mondo del lavoro dentro la città preverrebbe la necessità di molti spostamenti, ma al momento la speculazione immobiliare impedisce la realizzazione di residenze popolari o comunque accessibili, acuendo le contraddizioni di una città sempre più infelice.

La mancanza di pianificazione dei trasporti è parallela alla attentissima pianificazione dell'allocazione delle risorse da spartire tra imprese di costruzioni, banche, politica; è bene ricordare che alla notizia dell'arrivo delle risorse previste dal PNRR, nelle sale della Regione Toscana era un susseguirsi di incontri tra rappresentanti di imprese, politica, banche, sotto la regia della Fondazione Cassa di Risparmio di Firenze. Niente è successo nel Consiglio Regionale che dovrebbe essere la rappresentanza degli elettori, le vere decisioni si prendono altrove, lontano dai cittadini cui si danno poi in pasto propaganda e bufale amplificate da un sistema mediatico sovvenzionato dagli stessi costruttori e politica.

Pianificazione: è ciò che manca ai trasporti a Firenze, soprattutto pianificazione collettiva e condivisa come strumento democratico per la realizzazione di infrastrutture e servizi.

Se non c'è pianificazione non c'è democrazia.

Assemblea pubblica

Mercoledì 11 ottobre 2023

ore 21.00

Circolo ARCI R. Andreoni

via Antonio D'Orso 8 (zona Coverciano)