

Mobilità, appunti per un programma di governo del Comune di Firenze

scritto da NoTunnelTav

Nel Comitato No Tunnel TAV di Firenze stiamo constatando come il tema delle mobilità sia tra quelli fondamentali per la prossima campagna elettorale; per questo, pur non volendo entrare direttamente nella competizione che si terrà l'anno prossimo, vorremmo dare alcune proposte per l'elaborazione di un programma alternativo.

Noi riteniamo, anche alla luce del fatto che con le nuove tranvie il traffico privato è diminuito di un misero 10%, che la situazione generale sia in condizioni penose

e che il problema fondamentale sia quello di PIANIFICARE UN SISTEMA di mobilità che corrisponda alla configurazione fisica della città e che si relazioni ai nodi urbanistici alle diverse scale: asse metropolitano, linee tramviarie o/e bus, rete di piccoli mezzi su gomma.



Per questo motivo vorremmo suggerire alcuni punti a chi vuol pensare alla mobilità nel Comune e nell'Area Metropolitana di Firenze per la prossima scadenza elettorale:

- A. La grave condizione del traffico è un indice di una amministrazione che da decenni ha favorito la concentrazione della rendita speculativa e affidato al privato la progettazione della mobilità: crediamo che oggi non serva e

non sia nemmeno possibile gestire o mitigare il livello di insopportabilità che le persone vivono; non ci pare il tempo di riforme, ma di un radicale cambiamento delle politiche cittadine. Le persone sono esasperate; fare una campagna elettorale senza tener conto del cambio di paradigma porterebbe solo ulteriore disaffezione alla politica.

- B. Il problema dei pendolari è enorme, negli ultimi decenni l'espulsione di centinaia di migliaia di residenti lo ha fatto crescere; l'Istat, nel suo ultimo censimento, ha verificato che quasi il 40% del traffico privato è dovuto a chi raggiunge Firenze da altri Comuni; dare risposte concrete ed efficienti a questa domanda risolverebbe una bella fetta del problema traffico di una città che non ha praticamente circonvallazioni.
- C. La prima cosa per una seria politica è PREVENIRE la necessità di mobilità, cioè riportare la residenza vicino ai posti di lavoro. La CASA sarebbe una prima grande risposta per ridurre la pendolarità che affligge tutta l'area e la vita di chi deve muoversi. Demolire la struttura normativa esistente che favorisce la speculazione, rendere accessibile la casa a chi vuol abitare Firenze, trasformare case vuote in case popolari all'interno del Comune e del centro storico, puntare soprattutto al riuso dei molti contenitori vuoti con criteri di sobrietà e legami ambientali, anziché impegnarsi in pesanti trasformazioni autarchiche e costose come nella ex Caserma Lupi di Toscana.
- D. Continuare a puntare solo sul Passante AV e costosissime tranvie dai tracciati errati non risolve i problemi; le tranvie spesso sono parallele alla possibile linea metropolitana del nodo ferroviario e comunque mal coordinate con il sistema ferroviario: sono incistate su Piazza Stazione che invece è ormai quasi isolata dal servizio pubblico su gomma, mentre ignora le stazioni molto importanti per chi arriva da fuori città (Rifredi e



Campo Marte).

- E. La privatizzazione del TPL (trasporto pubblico locale) è stata la causa principale del disastro, i danni si vedono, derivano dall'aver affidato al soggetto privato non solo la gestione del servizio, ma anche la pianificazione, la scelta dei percorsi, le modalità di finanziamento delle infrastrutture; lo si vede dai costi esorbitanti - spropositata cementificazione sotterranea- con cui sono realizzate le tranvie, dal fatto che la maggior parte dei finanziamenti sono indirizzati a queste lasciando i mezzi su gomma in condizioni pietose togliendo al servizio la capillarità che gli compete. Abbiamo un TPL errato perciò anche ingiusto, dove nelle zone ben servite la rendita diviene fortemente sperequata rispetto a molte altre inutilmente condannate alla marginalità e talvolta al degrado.
- F. Il problema del Passante AV, il cosiddetto sotto attraversamento TAV. È un'opera dai costi enormi, più che raddoppiati nel corso degli anni, da una previsione iniziale di 1,2 miliardi siamo arrivati ai 2,735 miliardi attuali. I problemi insiti nel progetto faranno ulteriormente crescere i costi. Al di là dei rischi molto concreti per parecchie unità immobiliari, al fatto che la falda è ormai già impattata e compromessa, buttare una mole di risorse così ingenti in un progetto che da 25 anni è ancora in fase preliminare è imperdonabile; intanto il complesso politico-finanziario prospera a scapito della cittadinanza e della comunità nazionale, senza risolvere un solo problema. Nonostante le ridicole dichiarazioni di Giani e Nardella sull'inizio dei lavori ancora la fresa non ha fatto altro che un giro della testa; i lavori potranno iniziare dopo che molti edifici saranno consolidati, ci vorranno mesi. Anche il ponte del Pino, secondo noi, non è in condizioni

di sopportare lo scavo di una galleria sotto la sua fondazione nord; sarà sostituito nel 2025. Le promesse di fare presto sono menzogne, un pessimo preludio per leader politici del PD. Se abbiamo memoria di cosa sia stata finora la storia di questa grande opera inutile, non possiamo dimenticare che, fin dall'inizio, gli interessi che guidavano i protagonisti erano estranei a quelli della popolazione; il PD era concentrato a cercare di salvare imprese decotte con amici politici potenti nella logica della spartizione nazionale degli appalti con la destra; si sono addirittura favoriti interessi di soggetti legati alla camorra e alla 'ndrangheta.

- G. La cosa più grave dell'aver voluto far risorgere il progetto TAV è che si è rimandato alle calende greche la soluzione dei problemi di mobilità; aspettare la "liberazione dei binari di superficie" per potenziare il servizio ferroviario ha impedito che si mettesse mano a quello che da ormai trenta anni si chiamerebbe "TRENO METROPOLITANO", vale a dire una rete di treni suburbani al servizio dei pendolari dell'area metropolitana che andrebbe da Empoli, al Valdarno, al Mugello, alla val di Sieve, ai centri della Piana, a Pistoia. Tutte direttrici sulle quali esistono già infrastrutture ferroviarie che aspetterebbero solo ammodernamento, potenziamento e velocità, creazione di nuove fermate, servizi cadenzati e frequenti tali da rendere superfluo l'afflusso del traffico privato fin dentro il capoluogo. Ciò avrebbe richiesto la realizzazione di pochi binari in superficie in pochissimi anni, con costi molto contenuti e senza problemi ambientali.
- H. Tutto quanto sopra considerato OCCORRE RIPENSARE la costruzione di ciò che si vorrebbe realizzare, passare ad una pianificazione dei trasporti che sia in funzione delle persone e non delle imprese di costruzioni, delle banche che le finanziano e della meschina politica che le sostiene.