

Firenze e i perduranti problemi della mobilità

Molti fiorentini si chiedono perché, malgrado gli imponenti lavori infrastrutturali in corso da decenni (con pesanti conseguenze economiche e di salute), sia sempre più penoso muoversi in città e nell'area metropolitana o spostarsi in ambito regionale. Le cause sono molteplici, ma riassumibili in una formula: l'esternalizzazione della mancata pianificazione dei trasporti sulle comunità locali e sugli utenti.

Le infrastrutture per la mobilità, non pianificate per tempo, sono poi state realizzate in base ad opportunità di finanziamento o congiunture politiche che via via hanno confuso il disegno originario e le priorità, dando luogo ad una giustapposizione di iniziative piuttosto che ad un sistema coordinato e coerente.

Da un quindicennio poi, vi è stato uno spostamento di strategia da un servizio ferroviario metropolitano per linee (del tipo *S-Bahn*) alla rete tranviaria (più lenta e capillare), perseguendo un modello di rete centro-periferia, piuttosto che policentrico a medio raggio. In tal modo si è disinvestito dall'infrastruttura ferroviaria, decisiva invece per intercettare gli spostamenti da/verso l'area metropolitana e il relativo bacino di traffico.

Infine, dopo la pedonalizzazione di piazza del Duomo, non è stata ridisegnata la rete del trasporto pubblico su gomma, in particolare nel Centro storico, se non con deviazioni e con un regime transitorio divenuto permanente. Anche l'affidamento nel 2021 delle autolinee regionali a RATP, cioè al gestore del tram, non ha certo migliorato il servizio. In questa situazione, aggravata dal peso dei cantieri sulla circolazione, l'intermodalità è un miraggio, l'anarchia del traffico e della sosta è la regola e anche gli investimenti per la mobilità attiva (bici) o per la *sharing mobility* non sembrano invertire la propensione all'uso dei mezzi privati (per più di un terzo costituiti da due ruote), sostenuto dal marketing delle auto oltre che dall'età avanzata dei fiorentini.

L'alto tasso di motorizzazione, 766 veicoli ogni 1000 abitanti, superiore alla media dell'Italia che già è prima in Europa, produce l'emergenza parcheggi e una permanente occupazione dello spazio pubblico. A ciò si aggiunga la pressione del turismo, la mancanza di un'autorità unica per la gestione dei trasporti e infine l'assenza di dati aggiornati sui flussi a monte della progettazione di queste infrastrutture.

L'altra grande opera in corso di realizzazione da un quarto di secolo, il Passante sotterraneo dell'AV con la stazione Foster, non produrrà alcun miglioramento per la città e per la Regione, anzi allontanerà l'AV dal traffico regionale, con aggiuntivi inconvenienti urbanistici per la perdita di centralità della stazione di SMN. Per contro permarranno nel Nodo gravi insufficienze, sia per il mancato allacciamento tra la linea pisana e quella aretina, sia nella tratta tra Rovezzano e Figline, malgrado l'auspicata liberazione dei binari di superficie a favore dei servizi regionali.

A suo tempo si è preferito far correre una strada ferrata sulla viabilità primaria (producendo congestione), per non scavare tunnel sotto la città, ma si permette a Ferrovie di scavarne due di tunnel per garantire più rapide relazioni tra Milano e Roma: non sembra davvero uno scambio conveniente. Almeno per la città.

Anche, se passata l'emergenza Covid, è prevedibile una maggiore frequentazione dei mezzi pubblici, è improbabile che ciò produca a lungo andare una consistente riduzione della pressione

veicolare complessiva, anche per l'assenza di adeguate infrastrutture stradali che allontanino il traffico dal centro abitato e per l'assenza di misure di gestione che non siano a breve termine.

E' comunque inaccettabile che l'opera urbanistica più importante dall'epoca del Poggi e con carattere di irreversibilità quale è la rete tranviaria, si sia venuta realizzando, grazie al frazionamento in tanti lotti ed alla politica dello *stop and go* e dello *step by step*, senza alcuna analisi dei costi e dei benefici e senza alcuna Valutazione di Impatto Ambientale. Analogamente del resto a quanto già avvenuto per il progetto della stazione Foster.

Ecco, solo a titolo di esempio, cosa diceva in proposito la FIT CISL due anni fa: *“Prima che sia troppo tardi, occorre domandarsi se la soluzione a cui si sta lavorando è la migliore per i cittadini ... non c'è stata una interlocuzione costruttiva e continua con l'amministrazione comunale di Firenze, dove, a parte i sindaci periferici che sono stati attori principali, non sono stati coinvolti né la società civile, né il sindacato né i lavoratori”*.