

REPORT RIUNIONE COMMISSIONE MOBILITA' E TRASPORTI

ORDINE DEGLI INGEGNERI DI FIRENZE

Data: 18/06/2020

Hanno partecipato alla riunione, organizzata via web: (Martini), Dondoli, Gaeta, Galletti, Pesci, Perini (molto parzialmente per problemi di connessione), Porquier, Stanzani, Tamigi.

Ordine del giorno:

- primo punto all' odg – Aggiornamenti ed evoluzioni di progetti e proposte per Firenze e nell' area fiorentina:

- in apertura di riunione, in riferimento a varie situazioni ed interventi ripresi dai media nei mesi precedenti, vengono condivise alcune valutazioni relative, in particolare, a:

- **Nuovi mezzi di trasporto:** sono emerse varie ipotesi per la riprogettazione dei mezzi di trasporto pubblico per tener conto delle nuove regole in materia sanitaria (rinnovamento ed ampliamento delle flotte per tener conto del distanziamento interpersonale, dei flussi di movimentazione, dell'accesso e l'uscita dai veicoli, le sanificazioni etc). Si ritiene opportuno tenere conto che i tempi di riprogettazione, finanziamento, appalto e realizzazione dei mezzi (ed ancor di più per i sistemi) di trasporto pubblico sono purtroppo manifestamente incongruenti con l'evoluzione (ragionevolmente ed auspicabilmente veloce e positiva) dello scenario sanitario.

- **Florence re-birth:** apprezzabile la tempestività con cui è stato lanciato dall'Amministrazione Comunale del capoluogo il progetto "Rinasce Firenze", come apprezzabile è la disponibilità al coinvolgimento della collettività per avere una valutazione, che potrebbe costituire quasi una preconditione verso uno sviluppo "smart" della città. Condivisibili gran parte degli interventi ipotizzati fra cui, in particolare, l'attenzione alla realizzazione delle "zone di interscambio ed intermobilità". Per queste, in pendenza di un adeguamento complessivo di pianificazione, viene condivisa l'ipotesi di individuare una "zona" campione per procedere da subito alla stesura dei necessari parametri di progettazione e quindi allo sviluppo del relativo progetto. E' ritenuta anche auspicabile una visione sempre più sistemica delle varie tipologie di mobilità (per esempio orientandoci sempre più dal concetto di "piste ciclabili" a quello di "rete ciclabile") e della loro integrazione in un sistema complessivo finalizzato a facilitare gli spostamenti oltre che l'utilizzazione del TPL. Viene però ritenuta preponderante l'attenzione alle infrastrutture rispetto allo sviluppo di impiego delle tecnologie ICT che pure potrebbero avere un forte e decisivo ruolo nell'utilizzo delle reti e nella definizione di un sistema orientato di marketing territoriale per la mobilità. Viene ricordato come le informazioni per gli spostamenti siano fonte di reddito per i sistemi privati (esempio Google maps) e trovino grande difficoltà ad essere facilitate da gestori dei servizi di TPL e dalle Stazioni Committenti.

- **Progetto sottopasso e nuova stazione AV di Ferrovie dello Stato:** apprezzando che le notizie di stampa danno finalmente per scontata la ripresa dei lavori entro la fine del 2020, viene rilevato che non si ha evidenza delle novità presumibilmente introdotte dalla revisione progettuale della stazione Foster dopo i ripensamenti del 2017. Per facilitare la costituzione e la percezione di un sistema integrato, sarebbe proficuo conoscere quali sono le modifiche funzionali al progetto e per l'ipotizzato hub per gli autobus nonché per i servizi correlati. Resta poi confermato quanto già emerso nel corso della precedente riunione

del 6 febbraio in merito all'urgenza delle verifiche per gli adeguamenti infrastrutturali più opportuni sulla rete di superficie (in particolare per le linee Aretina e Pisana). Tali verifiche sono rese ancora più problematiche per le difficoltà di progettazione degli attesi ampliamenti dei servizi, necessariamente propedeutica a quella infrastrutturale, a causa delle incertezze nelle previsioni di mobilità post-Covid.

- **Superare l'estate:** al momento molte persone vengono orientate e stanno preferendo la bicicletta ad altri mezzi di trasporto, alcuni anche il monopattino o comunque altri tipi di mobilità cosiddetta sostenibile. Cosa succederà ad ottobre col ritorno della pioggia e poi del freddo? La facilità di utilizzo della rete TPL risulterà ineludibile e senz'altro sarà la risposta migliore per contenere la congestione da traffico e l'utilizzo di auto private, utilizzo che presumibilmente, almeno nel medio periodo, sarà aggravato dalla necessità di sanificazione delle vetture utilizzate per il car-sharing.

- **Uso di piste ciclabili e condizioni al contorno:** si dovrà inevitabilmente disciplinare l'utilizzo delle ciclovie cittadine, presumibilmente esteso anche ai monopattini elettrici (sempre più numerosi anche grazie ai previsti contributi per l'acquisto). In conseguenza poi dell'incentivazione all'uso di tali mezzi è sempre più evidente che, al termine del percorso, debba esser prevista la possibilità di un loro ricovero sicuro. Appaiono sempre meno sufficienti le sole rastrelliere stradali, peraltro non sempre presenti; oltre all'attrezzaggio delle "zone di interscambio", le strutture pubbliche (almeno quelle Comunali) e, per quanto possibile, anche alcune strutture private aperte al pubblico siano dotate di rastrelliere private al loro interno sfruttando gli spazi di pertinenza più opportuni (ad esempio, cortili, giardini). Si pensa alle sedi dei Quartieri e Punti anagrafici ed anche a INPS, Agenzia delle Entrate, etc

- **Riflessioni sui mezzi elettrici:** Il tema richiama molteplici progetti, con soluzioni tecniche variegata, sviluppati negli ultimi tempi dalle imprese costruttrici e ha come obiettivo i benefici per la godibilità delle città conseguenti alla diminuzione dell'inquinamento dell'aria e da rumore. A fronte di questi benefici vengono comunque ricordati il maggior costo delle forniture nonché le problematiche da affrontare da parte delle imprese per l'organizzazione dei servizi e la realizzazione degli impianti di rifornimento. Vengono anche richiamate, in termini generali, l'opportunità di adeguate valutazioni sugli incrementi necessari per la produzione e la distribuzione di energia elettrica per le ricariche (oltre a quelle del bilancio ecologico complessivo per la produzione e lo smaltimento delle batterie). Come primo orientamento viene ritenuto potenzialmente interessante l'impiego di mezzi ad alimentazione promiscua "filo e batteria" per la realizzazione di linee fisse su direttrici di trasporto consistente, ma non tale da giustificare una tramvia, e con costi e tempi ben più contenuti (realizzabili presumibilmente nell'arco di un mandato amministrativo). In relazione a tale possibile impiego viene focalizzata l'attenzione su due significative direttrici verso il sud della città, la Senese verso il Galluzzo e la Chiantigiana verso Grassina/Antella. Le stesse sono rimaste escluse dalla rete delle tramvie, sono state soggette nel tempo a processi anche importanti di inurbamento, gravano su un tessuto viario rimasto pressoché immutato e sono interessate da impegnativi traffici di attraversamento. Ricordando peraltro che sulla Senese per alcuni decenni del '900 è già stata attiva una tramvia a vapore, è da ritenere che un sistema a frequenza, collegato con le tramvie esistenti ed in progetto, dotato verso le estremità di punti e parcheggi di interscambio, potrebbe risultare economicamente sostenibile e meriterebbe comunque una verifica di fattibilità. Su tali direttrici un sistema di filobus a batteria, con limitate sezioni di ricarica nelle tratte più opportune, parrebbe rappresentare una equilibrata risposta ecologica di ammodernamento del sistema di TPL e di alleggerimento dal traffico privato.

- **Sopraffatti dalla complessità:** in termini generali viene evidenziato come le problematiche emerse, in corso ed attese, a causa dell'epidemia Covid19 siano andate pesantemente ad aggravare la situazione di complessità in atto nel Paese ed in particolare sul nostro territorio, confermando ulteriormente che le

regole ed i controlli in atto (la cosiddetta burocrazia) risultino ben poco compatibili con le strutture amministrative e l'organizzazione operanti. Alcune riflessioni prodotte negli ultimi anni dalla Commissione quasi ne costituiscono una testimonianza; vengono richiamati con delusione in particolare i documenti "Sviluppi e prospettive per infrastrutture e trasporti nell'Area fiorentina" del gennaio 2015 ove si prefiguravano in via di realizzazione sottopasso AV, tramvie, Aeroporto e gara regionale per il TPL con speranze quasi entusiastiche via via poi disilluse, e successivamente "....non c'è rimasto che il tram...." di marzo 2018. In questo quadro quasi non stupisce l'evoluzione giudiziaria della gara per il TPL, ulteriormente frenata nelle previste ricadute dall'inchiesta penale recentemente attivata. Senza ovviamente entrare nel merito, viene anche rilevato che la complessità del sistema rischia di ritorcersi verso l'interesse della collettività. Pur se a suo tempo era stata ritenuta in effetti impegnativa e rischiosa la scelta di articolare la gara in un unico lotto (in precedenza ne erano stati ipotizzati tre), bisogna prender atto che il lavoro fatto nell'organizzazione della gara aveva superato il vaglio di tutti i già numerosi livelli della giustizia amministrativa nonostante i gravi ritardi già maturati e quindi risulterebbe meritevole di attuazione per le ricadute previste.

In tale contesto viene anche formulata qualche riflessione sulla recente ipotesi di realizzazione dello stadio della Fiorentina a Campi Bisenzio; senza entrare nel merito dei bisogni e delle localizzazioni, viene ricordato che una struttura del genere risulta inevitabilmente un forte generatore di traffico, tanto più grave in assenza di adeguate infrastrutture. In proposito viene ricordato che la presenza della stazione di Campo di Marte e l'utilizzo della ferrovia ha finora permesso di attenuare gli effetti del traffico, oltre che per le partite, per consentire l'effettuazione di manifestazioni quali concerti e grandi eventi.

- secondo punto all' odg - Aggiornamento dei programmi di attività:

Come noto le disposizioni di distanziamento, oltre a vietare e/o a rendere poco praticabile incontri tipo convegni, seminari ed anche visite tecniche, hanno contribuito a limitare pesantemente le possibilità organizzative anche per tali attività. Tali limitazioni hanno prodotto analoghe ricadute su altre Associazioni, quale il CIFI, con cui come Ordine avevamo in programma varie manifestazioni, la cui effettuazione è al momento rinviata indicativamente a dopo l'estate.

In merito al previsto convegno/seminario "Integrazione sui sistemi di mobilità" la cui organizzazione come le altre è stata sospesa, Tamigi comunica che a seguito di quanto convenuto nel corso della precedente riunione del 6 febbraio ha predisposto alcuni specifici contributi sul previsto tema della informazione/comunicazione. Si conviene di rinviare l'effettuazione dell'evento dopo l'estate; Tamigi renderà intanto disponibile quanto elaborato ai partecipanti alla riunione, in previsione di un inserimento a programma nel corso del prossimo incontro della Commissione.

La riunione, iniziata alle ore 16,30, termina alle 19,30; la prossima riunione sarà convocata successivamente.

(Fiorenzo Martini)

