

EVOLUZIONE DELLA MOBILITÀ: DIFFICOLTÀ E NUOVE OPPORTUNITÀ

Premessa

La Commissione Trasporti e Infrastrutture dell'Ordine degli Ingegneri della Provincia di Firenze ha prodotto negli ultimi anni varie riflessioni e proposte sui temi che riguardano la mobilità dell'area fiorentina.

Dopo il primo documento del 29 gennaio 2015 (Sviluppo e prospettive per infrastrutture e trasporto nell'area fiorentina), in cui si richiamavano i principali investimenti e azioni gestionali relative in particolare al trasporto pubblico con le ricadute attese e proposte progettuali e organizzative migliorative, **la Commissione elaborava nel febbraio 2016** un ulteriore contributo (*Aggiornamenti e riflessioni sulle prospettive per il trasporto nell'area fiorentina*) in cui prendeva atto dei **ritardi** che riguardavano la costruzione del **sottoattraversamento ferroviario della città e della relativa stazione AV** nonché delle incertezze riguardanti **l'adeguamento dell'aeroporto di Peretola** e stimolava modalità "di tipo europeo" per lo sviluppo dei progetti e delle realizzazioni. Auspicava inoltre l'accurata integrazione dei vari modi di trasporto nel ridisegno della rete dell'area metropolitana, in previsione dell'attivazione delle nuove linee tramviarie per Careggi e per Aeroporto, con contestuale riordino dei parcheggi e della mobilità privata sui viali di circonvallazione.

Nel settembre 2017 la Commissione organizzò un convegno sugli stessi temi (Evoluzione della mobilità nell'Area fiorentina; riflessioni e contributi) con un qualificato livello di partecipazione.

Nel successivo documento (*Non c'è rimasto che il tram, marzo 2018*) si prendeva atto della **stagnazione dei grandi progetti** (sottoattraversamento AV e relativa stazione Foster, Aeroporto, gara unica per il trasporto pubblico regionale su gomma già segnalati precedentemente) che davano appunto l'amaro titolo al documento. Si riteneva tuttavia opportuno prendere spunto dall'imminente attivazione delle due nuove linee tramviarie per sviluppare ulteriori riflessioni rispetto a quelle di natura più generale già affrontate, come ad esempio favorire l'impiego del bike e del car sharing per limitare il numero delle autovetture in circolazione e in sosta, ripensare i punti di integrazione dei sistemi TPL fra di loro e con i sistemi di mobilità privata per ottimizzare i punti di interscambio, ridisegnare la funzionalità di strade e piazze migliorandone uso e godibilità per le persone che si spostano a piedi. Si stimolava anche la realizzazione di un "progetto periferie" per contribuire a migliorare la qualità della vita in alcune aree della città e incentivare qualche famiglia alla rinuncia della seconda macchina. Si proponeva anche di incentivare la realizzazione di parcheggi tramite il reimpiego di fabbricati commerciali e industriali in disuso e di incrementare le aree di parcheggio interne per biciclette in punti di attrazione specifici come scuole, Poste, ASL, sedi decentrate del Comune di Firenze etc.

In seguito, si è preso atto con soddisfazione che almeno alcuni degli interventi auspicati hanno trovato attuazione; in particolare lungo il percorso delle due nuove linee tramviarie per Careggi e Aeroporto, dove si è proceduto con progetti curati in tema di parcheggi, disciplina del traffico, corsie specializzate ed aree verdi; ma molto resta ancora da fare.

Ora che la gestione unica regionale del TPL su gomma ha preso avvio (dal 1° novembre 2021, anche con alcune ricadute positive come bus nuovi, avvio dei processi di integrazione), si auspica per la Committenza

una gestione più snella con due sole imprese di trasporto nell'organizzazione integrata dei sistemi di mobilità.

Il nuovo contesto

Alla luce delle esperienze maturate sopra richiamate, la Commissione ritiene di dover orientare le proprie attività prendendo atto delle consistenti variazioni intervenute negli ultimi due anni in conseguenza prima degli impegni assunti nel settore della difesa dell'ambiente e dei consumi energetici, poi della situazione pandemica e di quella in campo economico e sociale, anche a causa del perdurante conflitto in Ucraina, e delle conseguenti variazioni della disponibilità delle fonti energetiche.

E' un bene che tutti, anche e soprattutto politici e amministratori, pensino in grande; non ci sarebbero stati altrimenti l'Autosole, l'AV, la telefonia radiomobile (né, tanti secoli prima, le strade e gli acquedotti romani, il Colosseo e poi le cattedrali, etc.) ma oltre a sognare quello che - visto come la nostra società si è organizzata e le regole che si è data - sarà ragionevolmente realizzato fra 20 o 30 anni, è bene che nel contempo si affrontino almeno i problemi più semplici, le cui soluzioni sono attuate magari da anni in altri contesti e i cui effetti si potrebbero vedere a breve, anche nel tempo di un mandato amministrativo.

È anche comprensibile il divario fra le attese della cittadinanza e le difficoltà da parte degli Amministratori, avvolti nei grovigli di regole e mediazioni di interessi contrapposti, di porre in atto soluzioni anche già sperimentate nel mondo della mobilità e dei trasporti, a maggior ragione in un periodo come quello che si è delineato.

Il contenimento dei consumi energetici e delle emissioni prodotte dal traffico impone sempre più di **privilegiare gli spostamenti collettivi** (nell'ordine treno, tram, bus) e poi quelli effettuati con mezzi ad uso condiviso o di minor impatto come le bici e monopattini elettrici.

Le previsioni di mobilità dovranno essere ricalibrate in seguito all'introduzione del cosiddetto "**lavoro agile**" - nato per contrastare la diffusione del Covid - che andrà inevitabilmente a *rendere meno prevedibile il quadro complessivo dei sistemi di trasporto*, sia per la riduzione degli spostamenti casa-lavoro che per la relativa redistribuzione nelle varie fasce orarie. Tale organizzazione infatti è gradita alle aziende, per la prospettiva già assaporata di ridurre i costi di produzione, ma anche ai dipendenti, per la possibilità di miglioramento delle condizioni di vita sotto più aspetti.

L'auspicabile sviluppo del turismo di tutte le tipologie e della mobilità erratica suggerisce la massima attenzione per **collegare le reti infrastrutturali e sviluppare servizi adeguati** per facilitare gli spostamenti sul TPL e sanarne il gap di impiego che, presumibilmente, sarà indotto dallo sviluppo delle tecnologie che consentono di limitare gli spostamenti.

L'evoluzione di indagini snelle e tempestive con frequenti *monitoraggi delle tecniche di analisi sulle abitudini e sui bisogni di mobilità* (quali quelle consentite con l'utilizzo delle celle telefoniche) sicuramente può contribuire ad assumere le decisioni più opportune per le reti dei servizi ed anche per le infrastrutture.

Servirà ancora di più interiorizzare in ogni occasione la metodologia e il fattore tempo per tutti i processi di pianificazione territoriale, la distribuzione delle strutture dei servizi e i connessi progetti di infrastrutture e trasporti, soprattutto se collettivi. *Il progetto di quantità e tempi degli spostamenti del servizio da realizzare deve sempre precedere quello delle infrastrutture necessarie per compierli*; tali analisi risultano purtroppo sempre più delicate in un periodo di profonde trasformazioni economiche e sociali quali quelle in cui siamo entrati. Vista la complessità delle regole e dei sistemi per maturare le decisioni e quindi attuarle, deve esser sempre in evidenza che una nuova infrastruttura potrà produrre gli effetti attesi solo dopo anni, a volte molti. Nel contempo, strutturare una rete di trasporti tesa a ottimizzare le condizioni di integrazione dei vari servizi, richiede comunque tempi rilevanti, anche se misurabili in alcuni anni anziché decenni. Tempi contenibili solo con una buona capacità da parte delle stazioni committenti, in sinergia con le imprese di trasporto, di attivare adeguati processi di comunicazione, condivisione e promozione dei servizi in progetto. Per ottenere questi risultati è augurabile sia possibile attingere agli esempi positivi già attuati in città e territori in Europa e in alcuni casi anche nel nostro Paese.

Analisi metodologiche

La necessità di ridurre i consumi energetici, l'inquinamento e la decongestione del traffico, mediante l'integrazione dei sistemi di trasporto collettivi con quelli individuali, migliorando così sia i bilanci delle imprese di trasporto che delle famiglie, la vivibilità delle città e lo sviluppo dell'economia dei territori, suggerisce, in parallelo coi processi di pianificazione, anche l'adozione di specifici obiettivi quantitativi e di relativi indicatori per monitorarli. Sarebbe utile se, oltre al numero crescente di km treno, tram e bus, fossero ben focalizzati altri parametri e, una volta stabiliti gli obiettivi, monitorarne alcuni significativi, quali ad esempio:

- *load factor di treni, tram e bus, nelle ore di punta e di morbida*, la cui crescita ragionata oltre ad assicurare in via indiretta il contenimento del numero di auto ed altri mezzi in circolazione contribuirebbe a un miglioramento complessivo del ciclo economico;
- *numero e impiego di taxi ed altri mezzi a noleggio e condivisi*, per contenere l'uso delle autovetture di proprietà e ridurre di conseguenza l'occupazione di aree urbane per la sosta, oltre che contenere ancora i costi complessivi per la mobilità;
- *nuove abitazioni provviste di propri spazi di sosta e di parcheggio*, come contributo per restituire alle strade ed alle piazze le loro funzioni originarie;
- *contenimento delle "seconde auto"*, a riprova della funzionalità dell'integrazione dei sistemi e delle reti di trasporto; l'auto ed i mezzi privati, anche se costituiscono un insostituibile strumento di libertà (e a volte uno status symbol), non dovrebbero risultare indispensabili ai singoli componenti della famiglia per svolgere le proprie attività.

Importante sarà anche, negli anni che ci aspettano per i necessari impegni assunti a contenere i consumi energetici, inquinamento e produzione di CO₂, che le attenzioni siano dedicate anche a questi aspetti e non solo al recupero di vivibilità delle città e dei territori.

Considerazioni puntuali

In termini generali si prende atto che **la politica dei trasporti a Firenze ed in Toscana affanna in assenza di stabilità nella definizione degli obiettivi e quindi delle concrete realizzazioni**. Va dato atto però, **in positivo**, che gli interventi per il **sistema tramvie**, maturati nel primo decennio del 2000, hanno avuto effettivo avvio con attivazioni significative di tratte cittadine; l'inizio della **gestione unica del servizio regionale su gomma**, che ha finalmente visto la conclusione del contenzioso, ha altresì dato uno spiraglio alla ripresa dello sviluppo del sistema di mobilità pubblica. Di contro, si rileva un **rallentamento per l'ampliamento dell'Aeroporto di Firenze integrato con quello di Pisa**, per la ripresa dei lavori **del sottopasso ferroviario fiorentino** e per la definizione della rete dei servizi di superficie oltre che del sistema viario in generale.

Conseguentemente la ristrutturazione dei sistemi di trasporto *matura ritardi* ed è da ridefinire nello sviluppo futuro; **l'integrazione tra i sistemi di trasporto pubblico e privato rimane ancora l'aspetto critico** per determinarne la decisa ripresa.

I *ritardi accumulati* nella definizione infrastrutturale dell'area fiorentina, condizionano ancor di più l'interfacciamento della città metropolitana con le nuove esigenze delle altre "aree vaste" toscane (come Pistoia-Lucca-Versilia e Pisa-Livorno), rendendo complessa la conseguente ottimizzazione delle reti infrastrutturali.

A fattor comune di tutte le problematiche richiamate in precedenza, si continua purtroppo a rilevare una profonda carenza nelle indispensabili strutturazioni di adeguati processi di comunicazione, consultazione e promozione verso gli stakeholder e la collettività. Tale carenza, troppo spesso presente nella politica del Paese, può portare a confondere i processi di comunicazione e consultazione con la comprensibile promozione di progetti e realizzazioni. Su tali temi si rileva il bisogno di evitare il succedersi di interventi non adeguati alla conoscenza ed alla valutazione dei progetti, sia per la collettività che per gli stakeholder.

Oltretutto, risultano *complesse e di difficile valutazione le conseguenze della rapida evoluzione dell'innovazione tecnologica di tutte le tipologie di veicoli* (alimentazioni alternative ecosostenibili, sistemi di marcia autonoma e di ausilio alla guida, nuove motorizzazioni e carburanti innovativi).

Su queste nuove tematiche la Commissione si propone di intervenire con analisi, valutazioni e proposte nelle prossime sedute .

Firenze, 06/10/22