



AGGIORNAMENTI E RIFLESSIONI SULLE PROSPETTIVE PER IL TRASPORTO NELL'AREA FIORENTINA

Febbraio –Marzo 2016

1. Premesse.

Il presente documento raccoglie sintesi delle varie riflessioni sull'argomento sviluppate durante l'attività della Commissione Trasporti e la sua stesura è stata ritenuta opportuna valutando di poter dare, nell'ambito dell'impegno istituzionale dell'Ordine degli Ingegneri, un contributo professionale della categoria alla politica regionale sulla mobilità delle persone. Tale contributo è rivolto alle Amministrazioni e agli altri soggetti interessati nella delicata fase programmatica e nelle successive fasi attuative, valutandone la fattibilità in relazione alle fonti e ai relativi piani di finanziamento.

All'inizio del 2015, promosse dalle Amministrazioni ed Enti competenti, si riscontravano importanti novità positive nel settore della mobilità delle persone che lasciavano intravedere notevoli possibilità di miglioramento, delineando percorsi e obiettivi di riorganizzazione strutturale e di integrazione dei servizi, in particolare per il trasporto pubblico locale (TPL), con processi ritenuti pertinenti per migliorare la ricaduta sociale (in termini relazionali e di qualità della vita) e per massimizzare il rendimento economico dei rilevanti investimenti in corso di attuazione.

Si confidava anche nella ripresa dei lavori per il sottopasso AV (che purtroppo sta tardando a realizzarsi) che avrebbe potuto riavvicinare la possibilità di un potenziamento dei servizi ferroviari regionali (SFRM) sulla rete esistente dell'area metropolitana. Si prendeva poi positivamente atto dello sviluppo del Sistema Aeroportuale Toscano, dove si stava lentamente delineando il percorso per l'attuazione del progetto di allungamento della pista di Peretola (con rotazione della direzione di ascesa e discesa) e l'opportuna integrazione e coordinamento regionale tra gli aeroporti "Galilei" di Pisa e "Vespucci" di Firenze per il potenziamento dei servizi offerti.

Mentre proseguono i lavori per le linee tranviarie 2 e 3, si è constatata con piacere la fioritura di ipotesi progettuali (specie da parte dei Comuni della Città Metropolitana) di prolungamento delle linee esistenti e ampliamento della futura rete tranviaria nella direzione ovest dell'area metropolitana (per esempio a Scandicci, a Campi e a Sesto Fiorentino).

Con interesse seguiamo anche l'avanzato sviluppo della importante ed impegnativa gara regionale per il TPL su gomma a "lotto unico", arrivata oramai all'affidamento definitivo da parte della Regione Toscana.

Questi ultimi sono eventi positivi ed importanti di politica del territorio, anche se condizionati dalla complessità delle regole (varate spesso senza adeguare per tempo l'organizzazione strutturale e professionale delle risorse destinate a gestirle) e dei percorsi amministrativi, che purtroppo caratterizzano quasi sempre le azioni decisionali per l'attuazione di interventi infrastrutturali e gestionali dei trasporti nel nostro paese, facendo così venir meno una fluida gestione dei processi.

1.1 La comunicazione degli interventi e degli obiettivi

Quello che ci pare debba essere oggetto di riflessione è invece l'opportunità di utilizzare, mediante azioni strutturate ed efficaci più costanti e capillari, percorsi di comunicazione sullo sviluppo dei progetti e delle realizzazioni verso gli stakeholder (quali ad esempio le rappresentanze professionali come il nostro Ordine, a cui appartengono progettisti, direttori lavori e gestori di servizi pubblici) e verso la cittadinanza tutta.

Dalle esperienze migliori di altri paesi europei emerge infatti che, per assicurare il consenso della comunità verso nuove strutture e servizi è indispensabile:

- in prima istanza, la comunicazione per far accrescere nella cittadinanza la sensibilità sulla necessità di soluzione ai problemi della mobilità;
- in seconda fase, la presentazione delle modalità di trasporto ritenute più idonee alla riorganizzazione del sistema con soluzioni, vantaggi e obiettivi, valutando anche i contributi che possono emergere durante la consultazione degli stakeholder e della cittadinanza;

- in terza fase, la presentazione delle soluzioni progettuali e delle relative attuazioni con grande chiarezza, anche con riferimento a tempi e costi.

Tali processi, oltre a facilitare l'acquisizione del consenso sugli interventi, consentono di prevenire o attenuare sul nascere contestazioni di carattere strumentale, legate a interessi di parte e non espresse dalla collettività.

Come Ordine degli Ingegneri riteniamo che una comunicazione efficace e strutturata, pianificata e gestita dalle Amministrazioni competenti come un progetto nel progetto, cui sono destinate risorse specifiche ed obiettivi congruenti, potrebbe consentire – pur senza interferire sulle scelte ben complesse che attengono ai soggetti interessati – di contribuire ad ottimizzare tali scelte, sostenerle e promuovere azioni di consenso.

1.2 Coordinamento di sistema e integrazione dei servizi

L'attivazione di una linea tranviaria richiede (e più ancora lo richiedono un sistema di linee e un sistema di trasporto integrato tra treno, tram, autobus, mobilità privata) la progettazione sistemica dei servizi, per ottimizzare e ampliare gli effetti positivi del sistema di TPL, i cui costi di esercizio sono ben rilevanti e pressoché paragonabili, annualmente, a quelli degli investimenti in corso per le infrastrutture.

Lo stato di definizione progettuale delle linee tranviarie e la strutturazione dei servizi ferroviari - costituita col "memorario" e sostanzialmente consolidata - dove i punti di interscambio non subiranno variazioni nel medio termine, costituiscono già i presupposti per il disegno, almeno di massima, della rete integrata dei trasporti dell'area fiorentina. E' quindi già possibile (e riteniamo conveniente) definire in particolare gli interventi per i punti di interscambio attrezzati, le località per la sosta e i parcheggi in corrispondenza delle interconnessioni di rete, ricercando le congruenze di uno sviluppo urbano contestuale al sistema TPL.

Il coordinamento dei servizi, degli orari, degli interscambi e dei sistemi tariffari comporta la gestione di situazioni certamente complesse, ma che dovrebbe essere resa più facilmente

governabile a seguito della consistente riduzione degli attori coinvolti, costituiti ora da Regione, Città Metropolitana e due sole imprese di trasporto (Trenitalia e Gestore unico del lotto su gomma).

E' da augurarsi che questo nuovo schema, rispetto al passato, riesca a far recuperare l'impegno per una progettazione sistemica dei servizi e degli interscambi; attività questa che, come noto alle Amministrazioni e ai tecnici interessati, richiede tempi non brevi soprattutto se effettuata in parallelo ad un percorso ampio di comunicazione e di consultazione a cascata con gli stakeholder e la cittadinanza; processo e percorso indispensabili, come prima detto, per il buon esito del progetto dei servizi ed anche dell'individuazione dei nodi di interscambio ottimali, prevedendo, se del caso, livelli di strutturazione differenziati ed adeguati alle situazioni emergenti.

Mentre si completano le realizzazioni avviate, visto il tempo che occorre per lo sviluppo di un progetto e per la sua realizzazione, ci piace pensare e sperare che le Amministrazioni interessate, nell'ambito ed in attuazione del Piano Strutturale e del Regolamento Urbanistico, stiano indirizzando le analisi verso interventi atti a massimizzare il rendimento degli investimenti in corso e da fare, la qualità ambientale dell'area metropolitana e l'immagine della città e del territorio.

L'occasione che induce il ridisegno ed il riassetto della rete portante dei trasporti collettivi ci sembra ben ghiotta; può costituire infatti una variazione che consente (speriamo imponga) di sviluppare interventi di miglioramento della funzionalità e dell'immagine della città, del territorio metropolitano, della qualità della vita sia nelle aree centrali che nelle periferie tutte, sviluppando da subito progetti pilota per quelle aree interessate a breve dall'attivazione delle tramvie.

2. Mobilità e territorio: alcune specifiche di indirizzo progettuale per la situazione in atto nell'area metropolitana fiorentina.

In considerazione dei tempi di sviluppo e di realizzazione dei progetti, sia relativi alle infrastrutture che ai servizi, mentre si realizza il sistema tranviario, ci auguriamo siano oggetto di approfondimento vari filoni progettuali, quasi sempre interrelati fra di loro e spesso con altri aspetti di pianificazione, di cui prima è stata evidenziata l'opportunità cercando di darne in sintesi le motivazioni:

- la revisione della rete dei servizi su gomma, l'individuazione e la progettazione dei punti di interscambio tra tranvia, trasporto pubblico su gomma ed individuale privato;
- la verifica degli itinerari stradali ottimali e qualificati per livelli di sicurezza: ampliare la rete delle bus-vie nelle zone extraurbane e urbane di periferia; realizzare percorsi attrezzati sempre più esclusivi per le zone del centro storico, tenuto conto della larghezza della carreggiata, della velocità massima da tenere rispetto alla larghezza e all'affollamento dei marciapiedi con il tipo di trazione e dimensione del mezzo di trasporto su gomma;
- l'attestamento dei servizi automobilistici suburbani ed extraurbani in specifiche aree semiperiferiche, idonee alla realizzazione dei parcheggi di interscambio e prossime all'infrastruttura tranviaria o ferroviaria o alle bus-vie, al fine di ridurre il più possibile il traffico in ingresso al centro urbano, come ad esempio al capolinea tranviario di Villa Costanza a Scandicci o, pur da riqualificare, a Firenze Castello e Rovezzano in prossimità delle rispettive fermate ferroviarie.

3. Revisione e riordino della viabilità privata in particolare per le strade a circolazione più intensa (viali di circonvallazione) e le aree adiacenti destinate al parcheggio.

L'attivazione delle nuove tranvie con la auspicata e conseguente riduzione della mobilità privata costituisce un presupposto importante, quasi unico, per razionalizzare la gestione complessiva del traffico, la sicurezza, gli aspetti ambientali e quindi la qualità della vita migliorando la funzionalità, l'immagine, la percezione e la fruibilità della città.

Su tale tema l'Ordine ha elaborato ulteriori contributi progettuali, certamente non esaustivi, che ci auguriamo possano costituire un utile elemento di riflessione, sia per la viabilità che per il ridisegno della rete dei parcheggi in superficie nelle aree semicentrali a partire dai viali di circonvallazione.

4. Riordino della sosta nelle periferie con progetti specifici ed in particolare nelle zone adiacenti le tramvie.

Una migliore qualità ed efficienza complessiva del TPL induce e può contribuire ad una revisione dell'impiego del territorio, con l'obiettivo di liberare e riqualificare spazi in superficie per migliorare la vivibilità anche nelle periferie, aprendo di conseguenza ad opportunità quali:

- la valutazione di fattibilità per la regolazione della sosta consentendo la creazione di parcheggi privati, anche collettivi, a servizio delle residenze, da attivarsi attraverso specifici progetti pilota;
- la riflessione sulla possibilità di realizzare parcheggi residenziali protetti (interrati oppure tramite recupero di aree ed edifici in disuso) testando la disponibilità al finanziamento dei residenti;
- la verifica di fattibilità di nuove tipologie di parcheggio per un utilizzo dinamico degli spazi di sosta in corrispondenza dei terminali di TPL, anche integrandone le gestioni pubblica e privata, con base tariffaria tipizzata per zone e con prezzi tali da favorire l'utilizzo del tram o del bus, più appetibili anche per le certezze di orario offerte dal sistema TPL.

In tal caso, potrebbe risultare opportuno l'impiego di sistemi informatici di cui in seguito vengono riportate alcune indicazioni.

5. Sviluppo di sistemi di trasporto innovativi (sharing) e dei servizi pubblici per le aree a domanda debole.

Trattasi di famiglie di interventi anche di natura diversa, che possono rispondere a bisogni anche molto differenziati, ed in alcuni casi richiedono, per essere fattibili, una verifica o una revisione delle normative in atto.

Mentre i servizi di sharing (auto, moto, bici) - destinati prioritariamente a favorire la mobilità rinunciando all'utilizzo del mezzo proprio limitando così l'impiego del territorio per

la sosta -vengono gestiti da privati e quindi trovano la propria redditività, diverso pare l'approccio per lo sviluppo di servizi a costo contenuto per la "domanda debole".

In tal caso si tratta di assicurare servizi pubblici a costi ragionevolmente contenuti per le aree a residenzialità più rarefatta e/o negli orari a domanda debole, con condizioni di trasporto che non vadano a provocare problematiche di concorrenzialità con il servizio taxi. Per tali tipologie, ragionevolmente, l'organizzazione potrebbe essere sviluppata (e poi curata) dal Gestore unico dei servizi su gomma, che peraltro la potrebbe verificare e replicare sugli altri centri regionali, destinando, a parità di spesa complessiva, maggiori risorse al trasporto di massa. Ciò consentirebbe di evitare l'attivazione di inopportune concorrenzialità ed assicurare una gestione coordinata ed organica di tutti i servizi. Oltre alle altre condizioni, la realizzazione di queste tipologie di servizi può essere sviluppata solo sulla base di non semplici analisi e verifiche ed ha comunque come presupposto l'attivazione di un più elevato ricorso a idonee, ma semplici, tecnologie informatiche.

Sulle tematiche sopra richiamate l'Ordine sta elaborando specifici contributi di riflessione ed è disponibile ad approfondimenti di orientamento a supporto delle Amministrazioni coinvolte.