

Focus sul Piano Operativo del Comune di Firenze

Dall'esame delle linee di indirizzo recentemente presentate per il redigendo POC di Firenze e dei principali aspetti relativi alla mobilità, purtroppo non sempre ben inquadrabili nell'ambito degli articolati processi di pianificazione e realizzazione degli interventi, si possono comunque fare alcune considerazioni.

Apprezzabili la «smart city control room» e i parcheggi scambiatori, comprensibili le finalità dello “scudo verde”, valida anche l'idea dei parcheggi diffusi.

Purtuttavia si evidenzia che lo “scudo verde” andrà ad ampliare le disparità, anche nell'area metropolitana, fra le aree servite da reti di trasporto su sede propria, ferrovia e tramvie, e le altre; disparità che assumerebbero minor valenza se fossero risolti, con adeguati anche se comprensibilmente importanti interventi infrastrutturali, gli attuali problemi di attraversamento della città di Firenze per il traffico su gomma, destinati peraltro ad aggravarsi con la riduzione della carreggiata delle strade conseguente all'ampliamento della rete tramviaria.

Infatti, in particolare lo “scudo” desta preoccupazione per le trasformazioni che indurrà sulla città e su alcuni ampi territori, in assenza di un sistema viario che consenta di evitare la penetrazione all'interno della città (e dei viali di circonvallazione e dei Colli in particolare) dei traffici provenienti da nord e dalla sponda destra dell'Arno (Aretina, Faentina, Bolognese) e, parzialmente, da sud (Senese).

Allo stesso tempo, al fine di contenere il traffico e la sosta delle auto private, si ritiene che dovrebbero essere assicurati specifici strumenti e impegni, sia per rendere più gradito che per promuovere l'uso dei sistemi di TPL, bici e sharing, ottimizzandone in particolare l'integrazione. Quindi occorre:

- valorizzare e incentivare l'uso del treno anche in ambito urbano oltre che metropolitano, anche in previsione dei possibili ampliamenti dei servizi regionali quando sarà realizzato il sottopasso AV per il traffico a lunga percorrenza;
- oltre a facilitare le realizzazioni di nuovi parcheggi, preferibilmente interrati, di proprietà ed a servizio delle residenze, sarebbe opportuno favorire il reimpiego di fabbricati industriali dismessi anche per questa finalità. Intervento utile a contenere la sosta dispersa e a ridurre in futuro la problematica collegata alla ricarica delle auto elettriche tramite le colonnine, evitando ulteriori ingombri di strade e marciapiedi;
- favorire in qualunque modo la realizzazione di box o parcheggi ad uso delle residenze, anche a scomputo degli oneri d'urbanizzazione, anche nel caso di ristrutturazioni residenziali/commerciali;
- prevedere, ad uso delle nuove realizzazioni, standard adeguati per box e parcheggi di proprietà e/o pertinenza, in modo da non aggravare ulteriormente gli ingombri delle strade per la sosta e quindi per la ricarica delle auto “elettriche”. La previsione di due box o posti auto per appartamento parrebbe realistica e comunque potrebbe contribuire a sanare il gap esistente che riversa la sosta negli spazi pubblici occupando vie e piazze.
- le tramvie rappresentano già e costituiranno sempre di più la struttura portante del TPL delle aree più propriamente urbane, favorendo l'offerta di trasporto più rapida e confortevole e incentivando la volontaria rinuncia al mezzo proprio. La realizzazione delle linee finora in esercizio ha testimoniato che l'Amministrazione Pubblica è capace di gestire progetti e cantieri complessi, oltre a trovare una disponibile comprensione da parte dei cittadini nel periodo di maggior disagio durante la cantierizzazione. I tracciati delle linee tramviarie in progetto sono stati, negli anni passati, tutte quanti oggetto di esame da parte dell'Ordine degli Ingegneri, esame da cui sono scaturite riflessioni e proposte che ci auguriamo siano servite a maturarne la progettazione. È comunque emerso in linea generale che le future estensioni delle nuove linee tramviarie per Bagno a Ripoli, Rovezzano, Sesto Fiorentino e Campi Bisenzio, dati i conseguenti tempi di percorrenza con una struttura di rete sostanzialmente

«radiale», rappresentano una sfida per l'attrattività dei relativi servizi. Questo è a maggior ragione valido soprattutto da Sesto, che già dispone verso il centro di Firenze di un collegamento ferroviario ben più veloce, anche se con minor capillarità e frequenza. In questo senso riteniamo di dover sottolineare l'opportunità della realizzazione di un collegamento fra le linee di Sesto e Campi all'altezza di Peretola/Osmannoro, con la conseguente possibilità di attivare un modello di esercizio e un sistema di servizi che faciliti gli spostamenti trasversali fra le due direttrici e verso l'aeroporto.

Con riferimento all'estensione della rete ad uso del centro storico, viste le perduranti difficoltà a maturare una decisione per il collegamento diretto che consenta la saldatura del tratto Unità-Battistero-San Marco, si ritiene che sia da tralasciare almeno la realizzazione di "antenne" per il prolungamento del servizio verso piazza Duomo.

L'impiego del tram per la valorizzazione e la fruibilità del centro storico, in relazione alla massima estensione compatibile con la frequenza prevista per i servizi, dovrebbe portare quindi a prendere in esame la realizzazione di "antenne", eventualmente anche ad unico binario. Questo provvedimento potrebbe trovare applicazione da Piazza San Marco verso Via Martelli e da Piazza dell'Unità verso via Cerretani/piazza dell'Olio. Un altro possibile intervento "antenna" di cui dovrebbe essere approfondita la fattibilità è il prolungamento della linea T1 dall'attuale capolinea dell'ospedale di Careggi lungo viale Pieraccini fino all'ospedale Meyer per servire più da vicino, oltre a tutti i padiglioni clinici, una vasta area ospedaliera ad elevata frequentazione per analisi e visite mediche come la "Piastra".

- L'individuazione di fermate significative del tram per la realizzazione in corrispondenza di aree scambiatrici, integrate con servizi condivisi quali bus, auto in «sharing» e bike boxes. Queste aree, meglio se comprensive anche di servizi di ristoro e commerciali, contribuirebbero a favorire la autonoma rinuncia al mezzo proprio.
- la realizzazione di rastrelliere antifurto per biciclette in tutte le pertinenze interne, o in mancanza in diretta prossimità, di uffici pubblici ad elevata frequentazione come ASL, Poste, uffici comunali o sedi di Quartiere, scuole, ecc. Ciò costituirebbe un ulteriore incentivo, a basso costo, per l'utilizzo delle due ruote in città.

Firenze, 30/05/2023

(Fiorenzo Martini, Coordinatore Commissione trasporti ed infrastrutture - Ordine Ingegneri Firenze)