



Il manifesto dell'Ordine degli Ingegneri di Firenze per la buona mobilità

Premessa

Firenze è uno scrigno di bellezza, fragile per ogni nuova introduzione di tecnologia e infrastruttura, occorre proteggerla dal traffico indiscriminato sviluppando forme di trasporto green, realizzando una moderna ed estesa rete tramviaria, promuovendo piste ciclabili e bike sharing per ridurre la pressione del traffico e il conseguente inquinamento.

L'Ordine degli ingegneri della Provincia di Firenze e la Commissione trasporti ed infrastrutture sono intervenuti più volte sulle problematiche della mobilità nell'area fiorentina. In mancanza di un'integrazione tra e con i sistemi di Trasporto pubblico locale, dell'impiego delle bici anche elettriche e dell'incremento dello "sharing", le auto continuano a produrre una importante occupazione delle strade e delle piazze limitando la vivibilità della città.

Obiettivi da perseguire

- Rendere il Tpl e le varie forme di mobilità "dolce" tanto funzionali, integrate ed appetibili da consentire di ridurre il numero di auto private in proprietà;
- Ampliare il numero di spazi di parcheggio ed autorimesse a servizio delle residenze tanto da consentire di ridurre il numero di auto in sosta nelle strade;
- Valorizzare il Tpl. La collettività paga già i 2/3 del costo dei servizi di trasporto pubblico. Se questi sono ben organizzati ed integrati, saranno più utilizzati e, quindi, redditivi per chi li utilizza, per le imprese che li effettuano ma, soprattutto, per la collettività nel perseguimento degli obiettivi assunti in ambito ambientale, climatico e di risparmio energetico.

Un “anello” per salvare la città

Esiste una moderna infrastruttura a servizio della città per una mobilità meno inquinante, più sicura e veloce? Firenze ha una tangenziale? In realtà, siamo in presenza di tronchi parziali e disorganici di un più ampio progetto infrastrutturale.

Varie le grandi opere incompiute: il viadotto dell'Indiano, il viadotto di Varlungo, viale XI Agosto. Manca un percorso agile a sud (Firenze Sud A1-Galluzzo-Ponte a Greve) e a nord (viale XI Agosto-Careggi-Rovezzano).

L'A1 non può essere la tangenziale urbana di Firenze perché il traffico locale va a unirsi con quello a lunga percorrenza con tanto di componente di traffico pesante; ingressi e uscite troppo rarefatte per servire capillarmente la città; è solo un semianello, manca il collegamento a nord-est; senza dimenticare i costi di pedaggio e le code ai caselli.

Moltissimi veicoli si riversano sui viali di circonvallazione, e purtroppo anche sui viali dei Colli, per “chiudere” il semianello con conseguente aumento dei livelli di inquinamento e congestione del traffico cittadino.

Ridurre il traffico privato si può?

La riduzione del traffico privato può avvenire con l'entrata in esercizio delle future linee della tramvia per Bagno a Ripoli e Rovezzano. Ma anche con l'organizzazione di un efficiente sistema di trasporto pubblico così da incentivarne l'uso. Fondamentale sarà anche incrementare lo sviluppo e la manutenzione delle piste ciclabili.

Nel 2018, l'entrata in esercizio delle linee tramviarie per l'ospedale Careggi e l'aeroporto, così come nel 2010 per la linea di Scandicci, ha comportato:

un marcato incremento della qualità del trasporto pubblico (frequenza, comfort, minori tempi di percorrenza);

una netta riduzione dei volumi di traffico nell'area interessata;

un miglioramento degli spazi urbani (disciplina della sosta, aree verdi, spazi ordinati).

L'estensione della rete tramviaria verso Bagno a Ripoli, che transiterà dai viali di circonvallazione, offre un'occasione straordinaria per una riqualificazione ambientale di tutte le aree a margine dei viali stessi. I viali devono tornare a essere il biglietto di presentazione dei quartieri ottocenteschi, non svolgere il ruolo di asse viario di attraversamento della città est-ovest.

Ferrovia

Fondamentale l'uso della ferrovia per gli spostamenti regionali e nell'area metropolitana, avendo cura di assicurare l'integrazione dei treni con le tramvie e la rete del trasporto pubblico locale. Questo, soprattutto, in previsione degli incrementi dei servizi che saranno possibili con l'attivazione del sottoattraversamento ferroviario dell'Alta Velocità. Programma di ampliamento da progettare, vista la complessità del sistema, a partire da subito.

Parcheggi

Più treni e servizi integrati e meno macchine sulle strade, ma servono anche più parcheggi, box e spazi sosta a servizio delle abitazioni anche nelle periferie. Un modo questo per liberare le strade dalle vetture in sosta.

L'assetto futuro

Con la riduzione dei viali da 3 a 2 corsie, per quanto la tramvia per Bagno a Ripoli possa ridurre il movimento dei veicoli privati, e malgrado che i bus urbani ed extraurbani siano attestati in punti di interscambio, studi del Comune di Firenze hanno dimostrato il permanere di situazioni di criticità in viale Matteotti, Cure, Masaccio, Ponte Rosso e piazza Alberti.

Serve una circonvallazione esterna ai viali ottocenteschi ma più interna rispetto al tronco autostradale, completando le carreggiate superiori del ponte di Varlungo con un tunnel che sottopassi via Rocca Tedalda e ferrovia. Proseguire poi in superficie lungo il Mensola, in galleria sotto la collina di Maiano, interconnettere a Ponte alla Badia la strada regionale 302, in galleria sotto via Salviati.

Di nuovo in galleria sotto via di Careggi, sbocco tra i padiglioni ospedalieri di Ponte Nuovo e cappelle del Commiato riconnettendosi alla viabilità ordinaria fino al Sodo da sottopassare in galleria per ricongiungersi al viale XI Agosto.

Sottopassare poi il borgo di Ponte a Greve e proseguire a sud della città incrociando viale Nenni, adeguare via delle Bagnese fino al bypass del Galluzzo e nuova strada nella valle dell'Ema fino al bypass delle Cascine del Riccio e al casello Firenze Sud.

Con una tangenziale il traffico di puro attraversamento sarà allontanato dalle aree semicentrali della città. I viali saranno interessati solo dal traffico di prossimità e dai passaggi dei tram e torneranno a interpretare il progetto del Poggi di creare un'ampia fascia verde al limitare della città allora edificata. Si ridurrebbe anche il traffico sulle piccole strade collinari (via Salviati, via di Careggi, via delle Cinque Vie, via del Salviatino) recuperandole al loro ruolo di passeggiate panoramiche uniche al mondo.

La riqualificazione dei viali porterà maggiore ordine e decoro urbano, creando spazi verdi a beneficio della qualità della vita.

Proposta di Mobilità nel quadrante Sud dell'Area Metropolitana

Dal 1890 al 1893 fu costruita la Tranvia del Chianti (42 Km da Firenze a Greve) che è stata in funzione fino al 1935 soppiantata dai bus della Sita.

Attualmente autobus urbani, autobus extraurbani, ambulanze, auto, camion utilizzano la stessa strada “Via Senese” per arrivare a Firenze via Poggio Imperiale; “Via Bagnese” per andare a Scandicci-Ospedale Torregalli; Autostrada A1 per andare a Firenze Sud-Ospedale S.Maria Annunziata; Autostrada A1 direzione Firenze Nord – Ospedale Careggi. Tutto il traffico in sede promiscua con inevitabili rallentamenti.

Progetto per l'estensione della tramvia, pensata nel 2015 e mai programmata.

Un tale progetto favorirebbe i tempi certi di percorrenza Tavarnuzze- P.zza P.Uccello (24 minuti), e la frequenza del passaggio dei mezzi tra Uccello e Galluzzo (ogni 7 minuti), Galluzzo -Tavarnuzze (ogni 15 minuti)

Un tale progetto si scontra, però, con vincoli storici, archeologici, paesaggistici. Nonché con espropri e contenziosi (es. aree di distributori tra Due Strade e Galluzzo e proprietà private con muri “storici” da arretrare).

Un'opera che avrebbe tempi lunghissimi ed un costo importante.

Mezzi come il Sirio inoltre sono improponibili, occorrerebbe un'infrastruttura meno impattante e mezzi più leggeri.

Nessuno sarebbe incentivato a lasciare l'auto al casello Firenze Impruneta o Galluzzo per arrivare in piazza Paolo Uccello, salire su un altro tram per arrivare alla stazione di Santa Maria Novella, dove si può arrivare con un bus di linea in minor tempo.

Trasporto locale con Bus.

Tpl green per il Chianti. Il Tpl da Firenze a Galluzzo e Tavarnuzze, sulla direttrice Impruneta, Chianti, San Casciano, Poggibonsi, Siena, dovrà rispondere ad alcuni criteri tra i quali:

Essere a emissioni zero;

Essere efficiente come costo/km e costo/passeggero;

Struttura e mezzi facilmente manutenibili;

Non deve essere alternativo al 100% del mezzo privato o di lavoro.

Proposte per la mobilità nell'hinterland Ovest dell'area metropolitana

Incentivare l'utilizzo del trasporto pubblico e individuare soluzioni efficienti per far scorrere il trasporto privato. La politica di disincentivare il trasporto automobilistico esclusivamente sottraendo spazio fisico sulle strade non è efficace: in questo modo aumentano i livelli di congestione e traffico e di conseguenza anche il trasporto pubblico viene rallentato e diventa meno attrattivo per gli utenti.

Le criticità nascono da una visione po' troppo "comunale" dell'area senza tener abbastanza in conto dell'area vasta della Piana, quella dei comuni di Firenze, Calenzano, Sesto Fno, Campi Bisenzio e Signa, dove si concentrano i maggiori insediamenti commerciali e industriali dell'intera regione.

I problemi irrisolti:

Assenza di una viabilità ordinaria tangenziale alla città di Firenze con conseguente sovra utilizzazione della rete autostradale da parte dei flussi locali;

Saturazione della viabilità extraurbana principale in accesso a Firenze dal Circondario Empolese (FI-PI-LI), dalla Valdelsa (RA 3) e dal Chianti (SR.222);

I piani del traffico sulle viabilità intercomunali e/o comunali di confine non vengono coordinati tra loro. I Comuni decidono in autonomia totale nei loro confini senza confrontarsi con quelli limitrofi;

Il ponte Lama, che attraversa il Bisenzio collegando Prato con la città metropolitana di Firenze, è a sole due corsie mentre la Perfetti Ricasoli nelle due province è a quattro; Un vero collo di bottiglia che viene scontato tutti i giorni dalle migliaia di pendolari tra le due province;

Non è previsto il collegamento tra la circonvallazione sud di Prato e quella di Campi Bisenzio, nemmeno nel Piano Urbano Mobilità Sostenibile;

Non è Previsto il collegamento tra la circonvallazione ovest di Campi e il centro commerciale dei Gigli;

Necessità del completamento di via Arte della Paglia tra la località Indicatore (Campi) e Signa come proseguimento del nuovo ponte sull'Arno;

Prevedere la realizzazione di un nuovo svincolo sulla A1 dedicato a Campi ma anche utile alla viabilità verso Signa e Scandicci;

Troppi semafori: esempio, ben 5 semafori non sincronizzati in 600 m all'ingresso di Sesto Fiorentino in via Gramsci.

La Commissione Mobilità e Trasporti dell'Ordine degli Ingegneri di Firenze:

Fiorenzo Martini (coordinatore)

Gianpiero Porquier

Angela Dondoli

Federico Carpita

Vincenzo Abruzzo

Leandro Galletti

Barbara Tamigi

Luca Del Gigia

Andrea Stanzani

Attilio Gaeta

Giorgio Gomisel

Alessandro Neri

Giovanni Pesci

Sergio Aglietti