

**Osservazioni al Regolamento Urbanistico del Comune di Firenze
per gli aspetti relativi ai “Infrastrutture per mobilità”**

A seguito dell' esame della documentazione resa disponibile sul sito del Comune di Firenze del Nuovo Regolamento Urbanistico si conviene , visti l'impostazione e i contenuti, di orientarsi verso osservazioni su valutazioni “di sistema”, senza addentrarsi in analisi puntuali su tutti i singoli interventi , peraltro non sempre correttamente valutabili senza la conoscenza di tutte le informazioni delle situazioni e dei processi che gli hanno generati; verranno altresì formulate riflessioni sulle difficoltà e sui processi attuativi del Piano .

I punti del Piano Urbanistico relativi all' “Infrastrutture per la Mobilità” riguardano l'Aeroporto, la rete ferroviaria, la rete tranviaria, la rete stradale , le Autostrade e la SGC Firenze-Pisa-Livorno, i parcheggi, le piste ciclabili.

In generale viene valutato positivamente il principio che appare come cardine del Piano di prevedere interventi che portano ad un miglioramento allo sviluppo della mobilità mediante attrezzaggio del territorio cittadino con sistemi di trasporto collettivo in sede fissa (in particolare le tranvie) e quelli destinati a migliorare la rete di piste ciclabili e dei parcheggi (in particolare ove realizzati con finanza privata) orientati a favorire l' integrazione con i sistemi di TPL. Tutto il sistema dovrebbe favorire anche il miglioramento della circolazione dei mezzi privati e massimizzare gli interventi da attuare per la viabilità, in particolare ove destinati a realizzare anche parzialmente un anello attorno a Firenze (FI Sud- Galluzzo e poi Scandicci), assegnando minor priorità a quelli sugli assi interni che risultassero attrattori di traffico.

- I nodi di integrazione e tranvie

La carenza di risoluzione di nodi di scambio tra viabilità o tra sistemi trasporto è da sempre il principale problema urbanistico della città, che l'attuale Piano in buona parte si propone di affrontare con nuove o riconfermate soluzioni, tuttavia si rendono opportune alcune riflessioni: - gli interventi più complessi dei nodi di integrazione\interscambio dei vari sistemi (treno, tram, autobus extraurbani...) devono ancora essere sviluppati in termini di effettiva fattibilità progettuale e purtroppo costituiscono una delle maggiori difficoltà attuative del Piano (come ad esempio il complesso sistema dei collegamenti dell' area adiacente alla stazione di SMN e dell'area ex Belfiore (stazione AV) dove sono da integrare tutti i sistemi di trasporto sopra citati, oppure i parcheggi di interscambio del sistema tranviario come la previsione di Linea 1 nella zona di intersezione fra i v.li Foggini, Talenti ,Etruria e nella zona di piazza Vittorio Veneto)

- l'edificato e consolidato storico, presente nel tessuto cittadino anche se non sempre di particolare pregio, condiziona fortemente l'attuazione delle previsioni urbanistiche nelle fasi attuative; purtroppo circostanze del passato ricordano che non è stata consentita l'attuazione anche di importanti interventi (ad esempio il completamento dello svincolo su via Rocca Tedalda del viadotto di collegamento con viale Europa e\o Casello A1 Firenze Sud quale circonvallazione sud fino a viale D'annunzio...)

Lo stesso vale per il sistema tranviario , prevalentemente a carico della comunità cittadina, dove l'importanza, la complessità ed anche l' onerosità degli investimenti delineati necessitano di alcune riflessioni che dovrebbero essere approfondite su vari aspetti:

-la sostenibilità economica durante l'esercizio del sistema di TPL a regime, correlata ai costi presumibilmente ben maggiori degli attuali ed anche in considerazione delle problematiche di sostenibilità presenti nel settore, suggerirebbe che già in fase di progettazione di massima se ne debba tener conto; così le necessarie valutazioni sui costi complessivi e sulla pianificazione attuativa dei vari interventi

costituirebbero giusta guida nel ridisegno previsto dal Piano della rete complessiva dei servizi (tram, autobus ed anche treno e dei relativi nodi di interscambio) ;

- l'attenzione, da porre sui tempi di pianificazione , di progettazione e di realizzazione proprio in relazione alla loro complessità, si impone per la corretta gestione di tutto il sistema degli interventi previsti, che, da esperienze anche recenti, risultano comunque lunghi e frequentemente incerti.

-e in generale, per qualsiasi intervento programmato, si pone la inevitabile necessità di pianificare ed attuare, in ogni fase di intervento (progettuale, realizzativa, di avvio e di esercizio) con opportune strutture specificamente organizzate e destinate, un consistente programma di comunicazione e consultazione con gli stake-holder, la cittadinanza e le sue rappresentanze.

Rete ferroviaria

In relazione allo sviluppo del sistema ferroviario e dei relativi servizi, sia regionali che ad uso metropolitano, dove sono ampiamente coinvolti interessi e competenze Regionali, sono da rilevare non poche perplessità; la sola verifica dell' incremento delle potenzialità del sistema ferroviario con la riduzione della lunghezza delle tratte pare una risposta ben limitata rispetto alle attese del piano per il ruolo della rete FSI.

I previsti incrementi dei servizi ferroviari metropolitani e urbani di superficie, peraltro correttamente prevedibili sia in conseguenza dello sviluppo dei servizi AV con l' attivazione del sottopasso ferroviario e sia per la miglior attrattività ed efficientamento della rete di TPL indotto dalle tranvie, non troveranno presumibilmente certezze di attuabilità se non con opportuni interventi di adeguamento infrastrutturale; e' quindi da ritenere ben opportuno, oltre a progetti per la velocizzazione ed il potenziamento delle linee regionali sia da verificare da subito la fattibilità di interventi sull' infrastruttura per la fluidificazione ed il potenziamento dei servizi nel nodo.

In particolare per i servizi metropolitani ed urbani sono prevedibili già in tempi medi sia la saturazione verso sud, in conseguenza dell' incremento dei servizi AV in direttissima RM-FI per l'impiego della galleria del S.Donato, sia la difficoltà di incremento di servizi strutturati verso Pisa, anche a causa dell' ulteriore riduzione della potenzialità d'impianto in uscita dalla stazione FI SMN per dedicare un binario all' attivazione del people-mover con la nuova stazione AV di Belfiore.

Suscita perplessità il mancato perseguimento di un deciso impiego della rete FS anche ad uso metropolitano con l' attrezzaggio delle stazioni più opportune (in primis la fermata di Circondaria come interscambio dei servizi regionali con l'AV, ma anche ad esempio la già pressoché realizzata Perfetti Ricasoli, nonché di una fermata a distanza pedonale dall' aeroporto, destinato comunque ad un importante potenziamento, sul raccordo verso l' Osmannoro).

lo stesso dicasi per la trasformazione in tranvia della tratta Leopolda- Cascine- Le Piagge ; appare quanto mai doveroso rilevare quanto siano poco opportuno sostenere costi per smantellare una infrastruttura ferroviaria di trasporto metropolitano (dedicata al servizio tra Fi Leopolda – Cascine -Le Piagge ed Empoli da sempre auspicata dalla città di Firenze nei vari accordi con le FS) e la sua sostituzione con infrastruttura tranviaria sullo stesso percorso.

In generale e' l'integrazione tra i sistemi di trasporto che da luogo ad economie sui costi d'impianto, di gestione e sui tempi dei trasferimenti per la collettività, ed è da auspicarsi che soprattutto in periodi di crisi quale l' attuale sia da perseguire utilizzando ogni occasione favorevole, quale potrebbe esser questa per lo sviluppo del così detto tram –treno.

Firenze, 7/7/2014