

Commissione Mobilità e Trasporti – Documento marzo 2018 –

....non c'è rimasto che il tram

A fronte dei numerosi e importanti interventi infrastrutturali e trasportistici in avvio, in corso di esecuzione o in progetto alcuni anni fa sul territorio dell'area metropolitana fiorentina (aeroporto, sottopasso ferroviario AV, nuova stazione AV Foster, gara regionale per il Trasporto pubblico locale, tramvie), dobbiamo constatare che ad oggi, nella stagione politica e amministrativa in corso, per le più diverse situazioni e motivazioni, rimangono certe “solo” le linee 2 e 3 della tramvia a costituire un arricchimento per la mobilità fiorentina.

Indipendentemente dalle volontà e dagli orientamenti delle Amministrazioni interessate, riteniamo che questa situazione costituisca una ulteriore conferma della enorme complessità sia dei temi da sviluppare, sia delle regole che il Paese si è dato su questi temi. Tali regole, quando impattano con le capacità di intervento e di gestione dei soggetti attuatori delle opere, portano a tempi di realizzazione oltremodo dilatati, soprattutto se commisurati ai bisogni da cui erano scaturiti i progetti stessi.

Ad ogni buon conto, visto che almeno le linee 2 e 3 della tramvia fiorentina sembrano destinate ad entrare in esercizio nei prossimi mesi, riteniamo opportuno sviluppare ulteriori riflessioni e approfondimenti rispetto a quelle di natura più generale già effettuate da questa Commissione all'inizio del 2017 (cfr. documento *Aggiornamenti e riflessioni sulle prospettive per il trasporto nell'area fiorentina*), esaminando le ricadute sul contesto e analizzando le potenzialità di intervento che si renderanno possibili a seguito dell'attivazione dei nuovi servizi tramviari.

Quanto sopra, pur essendo evidente che la mancanza di definizione del quadro complessivo, in particolare per quanto riguarda i tempi di realizzazione delle principali infrastrutture citate, condiziona tutti i processi di pianificazione.

.... bene farlo fruttare al meglio

Le riflessioni e gli approfondimenti a seguire, che andranno ad aggiungersi a quelli già prodotti in un diverso contesto da questa Commissione nell'allegato al suddetto documento del 2017 *Possibili interventi per la fluidificazione del traffico e il riordino della sosta sui viali di circonvallazione e nelle aree adiacenti*, saranno orientati a conseguire come obiettivi:

- limitare il numero delle auto private in circolazione;
- ridurre le auto private in sosta/parcheggio lungo le strade;
- ripensare i punti di integrazione dei sistemi TPL fra di loro e con i sistemi di sharing e 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.

E' da ricordare infatti che il momento ottimale per orientare e introdurre, con modalità socialmente condivise, interventi sostenibili di ridisegno e riorganizzazione dell'impiego della città è quello in cui sono percepibili le prime ricadute sul traffico indotte dall'entrata in esercizio delle nuove linee tranviarie e dall'integrazione del sistema di trasporto pubblico locale, come del resto già verificatosi con l'attivazione della linea 1 della tramvia.

Questo processo, se attivato per gradi iniziando dalle situazioni dove più agevolmente possa essere realizzato – sia per costo che per consenso di residenti, imprese e soggetti interessati – potrebbe finalmente, nell’ambito di un “progetto periferie”, contribuire a migliorare la qualità della vita in alcune aree della nostra città e consentire l’adozione di buoni sistemi organizzativi frequentemente e solitamente attuati – da tempo – in gran parte dei paesi europei.

La sempre più ampia complessità dei processi decisionali comporta spesso una carenza di informazioni verso la cittadinanza sugli obiettivi e sugli orientamenti dei soggetti preposti o coinvolti (comprese purtroppo le Amministrazioni pubbliche). Quando si fanno scelte che influiscono sulla quotidianità della vita delle persone, pur se col fine di migliorarne le condizioni, è bene comunque provvedere da subito all’informazione e al coinvolgimento ascoltandone i relativi suggerimenti o desideri. Appare ormai sempre più necessario applicare fin dall’inizio forme di “democrazia partecipativa” a supporto e integrazione delle difficoltà incontrate dalla “democrazia rappresentativa” per la definizione e realizzazione dei progetti. In tal senso è da ritenere che le pratiche di consultazione messe in atto per l’ottimizzazione del processo realizzativo delle linee 2 e 3 della tramvia, seppur sicuramente laboriose e impegnative, possano costituire una esperienza positiva da tenere a riferimento.

Obbiettivi perseguibili ed interventi utili

In tale contesto, allargando la visione delle ricadute perseguibili (e ragionevolmente realizzabili), possono in sintesi essere individuati obiettivi e strumenti degli interventi:

- *a) Favorire l’impiego del TPL, del bike sharing (che sta dando ben positivi risultati) e del car sharing, facilitando la riduzione di impiego dei mezzi privati.*
- *b) Favorire la riduzione della circolazione delle auto private (e delle moto) e la conseguente congestione per la sosta.*
- *c) Verificare tutte le facilitazioni possibili e praticabili nei vari contesti urbani di integrazione fra tipologie di modi di trasporto.*
- *d) Revisione della regolazione della sosta, orientata a una ragionevole riduzione, per “liberare” almeno un po’ le strade e le piazze.*
- *e) Verificare la fattibilità e incentivare la realizzazione di parcheggi di residenza e/o di impiego promiscuo, tramite il reimpiego di fabbricati commerciali e industriali in disuso.*
- *f) Permettere a qualche famiglia di rinunciare alla seconda macchina.*

a) Favorire l’utilizzo di sistemi di trasporto pubblici o condivisi. Verificare tutte le facilitazioni possibili e praticabili nei vari contesti urbani di integrazione fra tipologie di trasporto pubblico, sharing, mobilità privata, prendendo atto che in passato l’integrazione dei sistemi TPL ha scontato le difficoltà di come si sono generate le reti dei servizi in relazione alle molteplicità di soggetti coinvolti (stazioni appaltanti e imprese). L’attuale situazione (città metropolitana e gestore unico) ragionevolmente può consentire di assumere obiettivi ben più ambiziosi verso strutturazione e gestione olistica del trasporto.

In tale ottica, per la necessaria revisione ed il preannunciato riordino della rete Ataf, è ben opportuno qualsiasi sforzo utile a diffondere alla cittadinanza, per tempo ed in maniera strutturata, informazioni precise sulla riorganizzazione del servizio a valle dell’entrata in esercizio e della circolazione a regime delle tramvie. La tramvia nasce come sistema di trasporto cittadino efficace (tempi di percorrenza certi, comfort di marcia, migliore accessibilità, frequenza,) ed efficiente (economicità del servizio per passeggero.km, limitazione degli inquinanti sia da rumore che da emissioni) in sostituzione degli autobus circolanti sulle stesse direttrici. Mantenere od ampliare la produzione attuale di bus/km, pur se distribuiti su aree oggi non coperte dal servizio o estendendo gli orari è certamente una opportunità per la collettività, ma ovviamente da maneggiare con la

necessaria saggezza, lasciando aperti gli sviluppi di altri sistemi per soddisfare i bisogni dei servizi “a domanda debole” sia con metodologie già attuate in altre realtà, sia con risposte organizzative facilitate dallo sviluppo delle ICT (come peraltro già successo nello sharing con MoBike). Soprattutto le ICT possono infatti facilitare la possibilità di introdurre, nella gradazione dei costi di produzione del TPL (Treno-tram-autobus) una nuova modularità, proprio per i servizi a domanda debole per poterli soddisfare con tariffe anche maggiorate rispetto a quelle in atto, ma comunque inferiori al taxi e/o car sharing.

b) Favorire la riduzione della circolazione dei mezzi privati. In tal senso i punti di integrazione più utili a limitare i flussi di veicoli in città sono quelli in corrispondenza degli assi di penetrazione delle diverse provenienze in interscambio con le tramvie, come già realizzato a Villa Costanza e ad Aeroporto/Guidoni.

c) Progettazione integrata degli interscambi. E’ necessario che i vari modi di trasporto siano integrati adeguatamente in un sistema organico di mobilità urbana ed extraurbana, tra fermate tramvia/ferrovia/bus e parcheggio biciclette/autoveicoli/ciclomotori. Si deve quindi pervenire a una reale integrazione connessa col riordino della sosta per i residenti e a un maggiore impulso alla progettazione degli interscambi. Tutti i punti di integrazione dei sistemi di trasporto pubblico debbono perciò essere disegnati e organizzati in funzione del miglior uso dei vari modi di trasporto, dell’accessibilità e di interscambio con la mobilità privata e di sharing, e se del caso con piccoli esercizi commerciali. Ciò anche per facilitare gli sforzi di progettazione ed i progetti di riqualificazione delle periferie attraverso il sistema dei trasporti e della sosta.

d) Rivedere la regolazione della sosta. Ridisegno, laddove possibile, della geometria delle carreggiate e dei marciapiedi su strade e piazze, con ampliamento di questi ultimi, a vantaggio della godibilità per le persone e di una forma di mobilità più sostenibile, con un ridisegno delle funzioni della città per “liberare” le strade e le piazze.

Le strade, soprattutto quelle di scorrimento e di penetrazione, devono essere – per quanto possibile - liberate dagli autoveicoli in sosta, che provoca riduzione di carreggiata utile, intralcio (e talvolta pericolo) per la circolazione con le manovre di entrata/uscita; le vie cittadine, in determinati quartieri maggiormente urbanizzati, sono purtroppo troppo spesso ingombrate delle auto private in sosta dei residenti, come se la strada fosse una dependance dell’abitazione.

e) Riutilizzo di edifici industriali in abbandono. Incentivare, verificandone la fattibilità, la realizzazione di parcheggi di residenza e/o di impiego promiscuo, ove conveniente e opportuno sia economicamente che socialmente, tramite il reimpiego di fabbricati industriali e commerciali in disuso o in degrado o di spazi pubblici inutilizzati (“rivitalizzazione” dei principi della legge 24 marzo 1989, n° 122). Un obiettivo tendenzialmente perseguibile sarebbe quello di ridurre il parcheggio in strada, alleggerendo gradualmente il percorso che ci ha portato a utilizzare le strade e le piazze come una propaggine dell’abitazione o del negozio, anche se non per svolgere attività od anche solo per conversare, fatto un tempo favorito dalla struttura urbana, dalle convenzioni sociali e dalle regole di gestione dei contesti urbani.

f) Rinunciare alla seconda macchina di famiglia. Una progettazione davvero integrata, che conduca a una *mobilità di sistema*, non può che porsi l’obiettivo di ridurre il numero di veicoli in circolazione e in sosta sulle strade, fino a creare quindi le condizioni per permettere a qualche famiglia di rinunciare alla seconda (in qualche caso terza) auto. Questo obiettivo, oltre a permettere una gestione più libera del bilancio della famiglia, permetterebbe di togliere “qualche” macchina dalla circolazione e in sosta; ricordiamo che ridurre anche solo del 10% le autovetture dalle strade consentirebbe al traffico di scorrere con ben migliore fluidità, recuperando nel contempo spazi cittadini.

Tale possibilità risulterà tanto più attuabile in correlazione agli sforzi fatti per favorire l'impiego del TPL, del car sharing e del bikesharing, facilitando la riduzione dei mezzi privati in circolazione.

Quale zona prendere in esame e come: ipotesi per un contributo di approfondimento

Tutto quanto sopra richiamato (principi, metodologie e obiettivi) si ritiene possa essere utilmente applicato a specifiche aree territoriali della città.

In tale ottica la Commissione tenterà un approfondimento, pur senza sviluppare progettazioni specifiche, ma limitandosi a individuare alcuni indirizzi progettuali e idee gestionali - che fra l'altro potrebbero essere valutati nell'ambito dei previsti interventi di riqualificazione delle periferie - fidando che possano costituire un contributo di un qualche interesse per i soggetti interessati e quindi essere sviluppati nel quadro normativo e di pianificazione in atto o costituire uno stimolo di riflessione per un adeguamento degli stessi strumenti urbanistici.

Da un esame, pur sommario, delle varie situazioni in atto ed in divenire con l'attivazione delle linee 2 e 3, sono finora emerse due aree di particolare interesse per una indagine di approfondimento, costituite da:

- via Baracca/viale Guidoni

- Careggi

Per la prima area la tramvia risulta inserita fra due assi di scorrimento importanti, in una periferia di alta concentrazione residenziale e ricca di funzioni e di servizi.

In prossimità del terminale ovest della stessa risulta anche già prevista la realizzazione di un importante parcheggio di interscambio.

Per quanto riguarda Careggi, il traffico di penetrazione risulta ben inferiore, ma la zona risulta ricca di funzioni.

Al terminale della tramvia non risulta prevista la realizzazione di un parcheggio di interscambio; pur tuttavia molte persone, una volta andato a regime l'esercizio, si serviranno del tram per recarsi al lavoro in ospedale (medici, infermieri, personale ausiliario o non ospedaliero) o per andare a visitare i ricoverati. Si può quindi ragionevolmente supporre una riduzione della domanda di posti auto nei parcheggi esistenti, che potrebbero esser riconvertiti ad uso di interscambio.