



COMMISSIONE TRASPORTI E MOBILITA'
Firenze 29 Gennaio 2015

SVILUPPO E PROSPETTIVE PER INFRASTRUTTURE E TRASPORTO NELL'AREA FIORENTINA

Nell'anno appena terminato sono maturate decisioni che possono indurre significativi miglioramenti ai sistemi di trasporto in Toscana ed in particolare al TPL nell'area fiorentina.

Il superamento delle Province e la costituzione dell'Area Metropolitana sommate ad alcune decisioni assunte dalle Amministrazioni interessate (fra cui l'avvio dei lavori per le tranvie, l'ampliamento dell'Aeroporto di Firenze e la gestione integrata con quello di Pisa), ed a quelle in corso di avanzata definizione (dove la più rilevante è la prevista ripresa dei lavori per il sottopasso ferroviario fiorentino), tratteggiano uno scenario infrastrutturale di complessa realizzazione ma di rilevanti potenzialità che suggeriscono non poche riflessioni.

Riflessioni che si possono articolare su tre filoni:

- la strutturazione dei sistemi di trasporto a regime ed in divenire;
- l'ottimizzazione conseguente delle reti infrastrutturali;
- le indispensabili strutturazioni di processi di comunicazione, consultazione e promozione verso gli stake holder e la collettività.

Le strutturazioni dei sistemi di trasporto

La costituzione dell'Area Metropolitana Fiorentina, il ridisegno in corso della rete TPL con le gare indette ed in corso di perfezionamento da parte della Regione che prevedono scenari di lunga durata (12 anni per la gomma a partire presumibilmente dal 2015 e 9 anni per il ferro, con avvio nel 2020 in caso di subentro di un nuovo gestore) inducono alla necessità di approfondimenti progettuali metodici con continue verifiche di scenario.

Gli importanti investimenti necessari per la realizzazione delle nuove infrastrutture, su cui spesso si concentra l'attenzione delle amministrazioni interessate e della collettività, costituiscono infatti solo un presupposto per il miglioramento del sistema dei trasporti.

I benefici per la collettività si realizzano solo con la migliore strutturazione del sistema, e con la realizzazione di servizi ordinati, efficienti, con facile accessibilità, ben divulgati, e apprezzati per le loro qualità complessive.

Lo sviluppo delle nuove infrastrutture con i relativi importanti investimenti, i nuovi contratti di servizio, la strutturazione amministrativa in divenire coglieranno i migliori effetti per la collettività solo rendendo più efficiente il sistema della mobilità nel suo insieme, migliorando la funzionalità della città e del comprensorio, e quindi migliorando il benessere della collettività e la competitività del territorio (come peraltro in atto da tempo in altre realtà territoriali in Europa che banalmente possono esser assunte a riferimento per i processi da attuare).

Le ricadute positive degli investimenti per le infrastrutture sono conseguenti solo ad un complesso lavoro multidisciplinare, e soprattutto di scelte politiche spesso difficili e coraggiose (come esempio seppur parziale rispetto agli scenari che si preannunciano basta far riferimento alle difficoltà incontrate per la realizzazione della tranvia di Scandicci ed allo stupore con cui si sono manifestati in seguito gli effetti positivi ed il gradimento della collettività).

Ricadute attese dagli investimenti e dai costi di produzione dei servizi

La visione integrata dei sistemi di trasporto comporta di tener ben in evidenza, oltre agli investimenti, gli importanti oneri impegnati per la gestione del TPL.

A livello regionale, in termini macro, il sistema del TPL impegna ogni anno, complessivamente per ferro e gomma, 500 milioni di euro per i contratti di servizio a carico della collettività, oltre a 200 milioni di euro corrisposti dagli utilizzatori.

La dimensione di tale importo risulta assai più consistente di quanto mediamente impegnato per le realizzazioni infrastrutturali, e quindi ben meritevole di essere valutato esso stesso come investimento per la società, da far fruttare in termini di benessere e consenso, perseguendone il maggior utilizzo, con la positiva ricaduta sui singoli utenti (costo degli spostamenti ben minore di quelli privati) e sulla collettività (minor traffico, minor inquinamento e maggiore efficienza complessiva e competitività del territorio).

Le conseguenti valutazioni inducono che fin da subito, prima ancora e comunque mentre si sviluppano le nuove infrastrutture, si debbano pensare e progettare:

- gli interventi necessari e le modalità per migliorare la fruibilità dei servizi di TPL,
- il disegno complessivo della rete dei servizi stessi,
- le modalità per facilitare l'integrazione (sistemica, modale, tariffaria),
- la diffusione e lo sviluppo di sistemi evoluti per la mobilità privata (car sharing, bici sharing etc) e dei centri e delle modalità di interscambio dei servizi pubblici (ed in particolare gli orari) con la mobilità individuale (parcheggi, centri attrezzati etc).

Il tutto assumendo gli obiettivi attesi dalle risorse impegnate, in termini di persone trasportate, tempi degli spostamenti delle varie modalità e complessivi, prevedendo nel contempo metodi di verifica e possibilità di affinamento progettuale.

Le importanti scelte già fatte dalla Regione Toscana verso un contratto unico per i servizi su gomma e di classificazione degli stessi, affidando ai Comuni la gestione del trasporto a domanda specifica e/o rarefatta, da attuare con modalità più flessibili, con consistenti riduzioni di costo degli stessi (fino al 50% del costo storico), rendono ancora più necessaria una visione sistemica che assicuri:

- la facilità di integrazione di tutta la rete (per orari e modalità) sia su gomma che su ferro;
- il controllo della qualità percepita da parte della collettività del sistema nel suo complesso (fatto che presuppone l'attivazione di un sistema di rilevazione specifico e sufficientemente articolato);
- la possibilità, per le aree ed i periodi a domanda più debole, di attivare servizi con modalità estremamente flessibili e costi ancora più ridotti, da affidare alla gestione dei comuni stessi con l'eventuale supporto dell'impresa aggiudicataria della gara regionale;
- la creazione di un " sistema trasparente di comunicazione degli orari di rete" e tendenzialmente di promozione dei servizi in sinergia con imprese ed amministrazioni locali, superando l'attuale situazione di limitata conoscenza e valorizzando il TPL proprio con un investimento, peraltro ben rilevante, a favore della collettività e di tutti gli interessati, anche potenziali.

Approfondimenti progettuali ed organizzativi

Lo scenario in corso di definizione, per favorire gli attesi miglioramenti della potenzialità trasportistica, in particolare il TPL, suggerisce l'attualità di approfondimenti progettuali:

- delle reti ferroviarie di superficie,
- del sistema dei parcheggi ,
- degli interscambi fra i vari sistemi di trasporto-
- delle modalità di gestione dei servizi oltre che delle relative realizzazioni infrastrutturali, delle regole e dei sistemi di governo della mobilità.

In numerose realtà più evolute (purtroppo non sempre nel nostro paese con risultati esaltanti od apprezzabili), tutte queste complesse attività hanno trovato sintesi, indirizzo, promozione, progettazione e/o realizzazione tramite strutture specifiche (Agenzie) cui sono state conferite relative competenze e poteri.

Le situazioni richiamate in apertura potrebbero costituire il presupposto per attuare anche in Toscana e/o nell'Area Metropolitana Fiorentina una scelta simile, al fine di consentire la gestione integrata della complessa serie di attività interdisciplinari necessarie allo sviluppo ottimale del sistema di trasporto.

Particolarmente urgente, vista la lunghezza dei tempi necessari alla definizione progettuale ed alla realizzazione di interventi sono le verifiche sulla potenzialità della rete RFI afferente a Firenze .

Quando i treni AV transiteranno nella sede sotterranea si accrescerà notevolmente la potenzialità e la fruibilità delle stazioni di superficie (in particolare di Firenze SMN), ma presumibilmente emergerà anche la necessità di adeguare parte delle infrastrutture agli attesi incrementi del servizio, per non condizionare lo sviluppo complessivo del sistema.

Le situazioni sensibili che si potrebbero determinare in tempi medi, in relazione agli incrementi di servizio previsti, meritano essere approfondite da subito, ed in particolare le più critiche:

- il prevedibile impiego crescente della linea DD per i servizi AV, limiterà, in parte, la velocità dei collegamenti e l'auspicabile incremento del servizio regionale per le provenienze da sud quali Valdarno, Aretino e Valdichiana;

- le relazioni verso Pisa, con le attese velocizzazioni ed i relativi incrementi di servizio, renderanno probabilmente necessari mirati interventi di potenziamento nel Nodo fiorentino;
- il collegamento ferroviario di Firenze SMN con la nuova stazione AV e l' aeroporto Vespucci, prima previsti e poi pressoché scomparsi dalle prospettive progettuali; infatti
- lo sviluppo atteso per l' Aeroporto Vespucci lascia già intravedere la necessità di un collegamento più veloce e funzionale con le stazioni principali oltre al servizio svolto dalla tranvia, che presumibilmente avrà funzioni di collegamento più diffuse nel tessuto urbano e risulterà saturata in breve tempo.

In relazione alla complessità degli interventi da sviluppare i processi di consultazione, comunicazione, promozione e verifica dei numerosi progetti infrastrutturali e soprattutto trasportistici sono meritevoli essi stessi di assumere una dimensione progettuale strutturata, a supporto prima della progettazione, poi dell'esecuzione dei lavori e degli interventi, ed infine della gestione del sistema.

Emerge evidente così la necessità di consolidare interventi "pensati" in modo sistemico, con attività interdisciplinari, con tempi di realizzazione ben superiori a quelli di un mandato amministrativo; quindi l'opportunità di procacciare il consenso della collettività, in attesa dei risultati finali (più treni, tram, bus organizzati in un sistema integrato funzionale e gradito) anche con i risultati parziali (il coinvolgimento e la comunicazione sugli sviluppi dei singoli progetti) anche al fine di assicurare il supporto necessario durante le pesanti fasi di esecuzione dei lavori.

Tutto quanto sopra porta a prevedere una grande quantità di lavoro interdisciplinare da fare, che la politica e le amministrazioni dovrebbero promuovere con il coinvolgimento di molte professioni e la necessità di affinamento delle stesse in tutti gli ambiti, sia privati che pubblici.

In particolare nelle strutture amministrative, anche se ristrutturate, emergono queste necessità; se si esclude infatti la gestione del contratto di servizio di Trenitalia da parte della Regione (curato con buona attenzione al risultato finale ed al gradimento da parte dei viaggiatori), non risulta siano maturate adeguatamente esperienze in tutti gli altri ambiti, il che ha portato le pubbliche amministrazioni ad adottare prioritariamente procedure di affidamento tramite General Contractors, Global Service o Project Financing per superare le problematiche tecniche, organizzative e finanziarie indotte dagli interventi più complessi.

Da qui la necessità di sviluppi di professionalità ad indirizzo e supporto di tutti i processi necessari alla realizzazione di un sistema di trasporto integrato, funzionale, gradito alla collettività e facilitatore dello sviluppo culturale, sociale ed economico del territorio.

oooo OO oooo