



ORDINE DEGLI INGEGNERI DELLA PROVINCIA DI FIRENZE

Commissione Mobilità e Trasporti

Documento conclusivo del 13-3-2014

Valutazioni sulla situazione in atto nei trasporti a Firenze

L'ambiente territoriale di riferimento, per lo sviluppo dello studio della Commissione Trasporti dell'Ordine degli Ingegneri di Firenze, è quello relativo all'area fiorentina, estendibile all'area vasta centrale toscana di cui Firenze è il principale polo di interscambio; lo scenario sociale dell'area fiorentina, pur avendo risvolti meno gravi di molte altre aree urbane del Paese risente, come il resto dell'Italia, della crisi economica che condiziona la maggior parte delle classi sociali

Dalle prime analisi sulla situazione dello sviluppo e della gestione dei sistemi di trasporto nell'area metropolitana fiorentina, si rileva un sostanziale immobilismo nella progettazione e nella realizzazione di sistemi infrastrutturali / trasportistici, sia destinati al trasporto collettivo che alla mobilità privata. Per la mobilità privata, la situazione può sembrare meno pressante, perché la crisi ha determinato l'aumento del costo dei carburanti ed una minore dinamicità economica, ma comunque tale situazione desta preoccupazione perché non segni di ripresa. Per la mobilità collettiva, per contro, si rileva una crescente e pressante richiesta di servizi pubblici, a causa dell'elevato costo del trasporto privato su gomma dovuto al forte rincaro dei carburanti, delle tariffe dei pedaggi autostradali e dei parcheggi in ambito urbano; peraltro la crescente richiesta non risulta soddisfatta né dagli attuali servizi offerti dalla pubblica amministrazione, che vengono continuamente ridotti, né dagli investimenti per il futuro.

La situazione di assenza/ritardo nello sviluppo e miglioramento dei sistemi di trasporti collettivi, pur in presenza di progettazioni e finanziamenti disponibili, induce gravi risvolti socio economici, quali:

- ritardi e limitazioni nell'evoluzione della competitività economica del territorio;
- mancata attivazione di molti posti di lavoro connessi alla realizzazione delle infrastrutture, che peraltro si traduce in una grave perdita di attività per le varie categorie

del settore (con particolare evidenza la sospensione dei lavori del sottopasso ferroviario fiorentino con la stazione sotterranea AV, e ritardo nelle verifiche e negli interventi sulla rete di superficie per l'ottimizzazione del servizio regionale e metropolitano);

- peggioramento della qualità della vita e l'incremento delle situazioni di inquinamento .

Sicuramente tali situazioni sono da correlare alla perdurante crisi economica, alla complessità normativa, organizzativa e burocratica del sistema Paese; per tali circostanze e procedure, politica ed operatori del settore declamano da tempo e con continuità la necessità e la volontà di intervento e di semplificazione senza che purtroppo siano attivate le necessarie analisi e verifiche, su cui peraltro potrebbe essere ben disponibile la collaborazione di significativi colleghi professionali della categoria.

E' vero pur tuttavia, nonostante tutto quanto sopra, che in altre realtà del Paese alcuni progetti evolvano molto più speditamente (vedasi ad esempio in Emilia Romagna la stazione AV di Bologna e l'attrezzaggio per un sistema regionale integrato ferroviario e di TPL).

A Firenze ed in Toscana nei piani di programmazione dei trasporti, non è occasionale la lentezza dei processi di analisi, la difficoltà di sviluppo tecnico progettuale fino alle sintesi decisionali, soprattutto se correlati al tempo che intercorre fra la definizione di un'idea, il rilascio delle autorizzazioni e la sua realizzazione, che lasciano intravedere, come già accaduto per gli interventi più complessi, fino a venti anni d'attesa per il compimento delle opere e i relativi ritorni sulla collettività.

Spesso sono più frequenti la corsa e la competizione a introdurre modifiche ai piani di programmazione che non l'impegno per la loro attuazione; sembra quasi che il processo di programmazione e di modifica sia più prestigioso e significativo rispetto alla fase di attuazione.

La concezione di un'opera infrastrutturale o di un servizio di trasporto nasce per soddisfare esigenze socio-economiche di una collettività presenti in una certa realtà temporale; se tale esigenza non viene soddisfatta nei tempi tecnico-amministrativi propri della tipologia dell'opera o del servizio, la stessa collettività adegua e risolve le proprie esigenze in modo diverso, tanto che la programmazione rimane superata al punto che anche eventuali modifiche non soddisfano più le mutate esigenze socio-economiche, probabilmente perché non più attuali.

La capacità di sviluppo di un bacino metropolitano o regionale sta nel predisporre una programmazione condivisa e consolidata che non venga aggredita da corse per modifiche occasionali ma venga piuttosto attuata nel minor tempo possibile: spesso poi l'incapacità di spesa determina la difficoltà di attivare i necessari finanziamenti, crescenti per le complessità delle regole che nel tempo si stratificano.

Ancora a titolo di esempio, per l'area di Firenze nel settore ferroviario, oltre alla sospensione dei lavori per il "sottopasso", non si ha alcuna evidenza di interventi progettuali per l'ottimizzazione della rete di superficie per il trasporto regionale, né per il collegamento della stessa con il sistema

AV, in precedenza previsto con la stazione di superficie a Macelli (il relativo finanziamento al momento è stralciato dal programma per le decisioni intercorse). E' infatti piuttosto difficile che il solo sistema tramviario (che peraltro stenta a decollare) possa adeguatamente soddisfare la necessità di collegamento tra il sistema AV e quello regionale.

La situazione sopra rappresentata, oltre a ridurre la possibilità di lavoro degli ingegneri sul territorio fiorentino, riduce l'interesse verso la professione stessa, oltre a costituire un ulteriore stimolo per la fuga verso altre realtà (anche fuori d'Italia) e conseguentemente ad indurre un impoverimento di risorse qualificate a servizio della società.

Nota Positiva: L' avvio dei lavori di realizzazione delle linee tramviarie 2 e 3

Nel quadro generale poco esaltante degli interventi relativi alle infrastrutture dei trasporti, una nota positiva riguarda la rete tramviaria di Firenze con l'atteso prossimo avvio dei lavori di costruzione delle linee 2 e 3.

Tale avvio costituirebbe finalmente un elemento ben positivo nel panorama prima descritto; nel tentativo di favorirne lo sviluppo nelle migliori condizioni, meno problematico e più proficuo per la comunità, si ritiene opportuno esaminare e sottolineare alcuni aspetti quali:

- i risultati di esercizio della linea 1 e le positive ricadute riscontrate sul traffico;
- le difficoltà incontrate nella realizzazione della linea 1, per farne tesoro a favore di un più fluido svolgimento dei lavori;
- l'importanza dei poli di interscambio e la necessità di futuri ampliamenti di rete;
- la necessità di predisporre un sistema di comunicazione/informazione pubblica e consultazione sull'andamento del progetto prima/durante i lavori e dopo con l'esercizio delle linee.

Risultati di gestione sulla linea 1

L'esercizio del trasporto sulla linea Firenze - Scandicci ha dato buoni risultati già dal 2010 con circa 8.000.000 di passeggeri/anno, fino ai circa 13.000.000 nel 2013 che hanno quasi raddoppiato le previsioni di progetto e che già lasciano prevedere in alcune situazioni la problematica della saturazione del sistema.

L'opinione pubblica sta apprezzando il nuovo mezzo di trasporto; in conseguenza, il traffico privato ha subito una contrazione e si è ben fluidificato, nonostante siano indubbiamente necessari ulteriori miglioramenti ed incrementi nel sistema dei poli di interscambio.

Difficoltà nella fase realizzativa

La durata dei lavori per la realizzazione della linea Firenze - Scandicci è stata ben superiore a quella prevista, passando da tre a cinque anni.

L'organizzazione dei cantieri forse è stata carente sia da parte dei costruttori che da parte della pubblica amministrazione (servizi da modificare, richieste di varianti ai lavori in corso d'opera, assenza di più turni di lavoro giornalieri, problematiche nell'installazione dei cantieri per la modifica alla viabilità, limitata informazione alla cittadinanza).

I ritardi nei lavori, a suo tempo, fecero nascere un movimento di opinione, specie nell'ambito del Comune di Firenze, fino alla promozione di un referendum cittadino, nonostante sia da ritenere che una vera e propria contrarietà alla realizzazione dell'opera non ci sia mai stata.

Certamente l'assenza di una rete tramviaria preesistente ha comportato l'organizzazione ex novo di alcuni aspetti, quali, ad esempio, le intese per le interferenze di gestione fra trasporto su rotaia e quello privato, le priorità ai semafori, il tempo di messa a punto dei rotabili ed il pre-esercizio sulla linea ancora non attivata; tali esperienze si presume dovrebbero facilitare la realizzazione e l'avvio delle linee 2 e 3.

Processo di comunicazione/informazione e consultazione

Come l'esperienza ha dimostrato durante la fase di realizzazione della linea 1, risulta fondamentale la predisposizione di un processo di comunicazione, consultazione ed informazione dell'opinione pubblica, anche al fine di recepire le osservazioni che facilitino lo sviluppo dei lavori di costruzione e l'avvio dell'esercizio. Tale processo, oltre a prevedere incontri con i cittadini e le loro rappresentanze, è bene sia supportato da tutti gli strumenti più opportuni (quali ad esempio "punti di contatto", "pannelli video telematici in ambito cittadino" e tramite "portale web") al fine di:

- illustrare nuovi servizi con i vantaggi che questo può offrire nel trasporto e nell'ambiente;
- illustrare la programmazione del progetto delle nuove linee;
- illustrare la pianificazione dei lavori per fasi con luoghi e tempi di esecuzione e relativi aggiornamenti degli avanzamenti dei cantieri in corso di esecuzione;
- informare sulla fase di attivazione e inizio dell'esercizio;

-Pianificazione di ampliamenti del sistema

Il sistema di trasporto di Firenze, visti i lunghi tempi per arrivar alla realizzazione ormai ha necessità di prevedere, con opportuna pianificazione, oltre al completamento della definizione progettuale delle linee 2 e 3 per le tratte "sospese", almeno il previsto ampliamento del sistema tramviario per completare la rete a nord su Campo Marte- Rovezzano e Bagno a Ripoli, nonché di valutarla fattibilità, le ricadute e le integrazioni possibili con altre ipotesi progettuali già emerse (quali ad esempio il sottoattraversamento del centro storico)

Sistema di interscambio e parcheggi

Il sistema tramviario ha necessità di essere supportato da un piano di “Poli di interscambio”, cioè punti strategici presso fermate particolari del tracciato tramviario attrezzati tramite parcheggi e fermate di interscambio con il bus.

Tale sistema di Poli di interscambio al momento attuale è appena impostato, ma ha necessità di una profonda pianificazione delle strutture e dei servizi pubblici su gomma sia urbani che interurbani.

Sulle tematiche sopra esposte, oltre che sugli altri aspetti trasportistici / infrastrutturali, la Commissione Trasporti si propone di produrre specifici approfondimenti.

.....

-