

Gruppo per la costituentep
"LA CITTA' POSSIBILE"



TRAFFICO E MOBILITA'

di Duilio Senesi

Scandicci, 25 Novembre 1990

B/F

Se, come auspichiamo, verrà il tempo in cui le forze politiche si sapranno incontrare o dividere confrontando i loro programmi e la loro cultura politica piuttosto che per la conservazione fine a se stessa di posizioni di potere o per sterili contrapposizioni ideologiche.

Allora il problema del traffico e della mobilità, molto acuto nell'area fiorentina, sarà una questione centrale su cui misurare programmi e credibilità.

Tutta l'Italia come ben sappiamo soffre di un sistema dei trasporti inadeguato, fonte di sprechi energetici e ad alto rischio ed impatto ambientale.

Nella specifica realtà fiorentina tutti i nodi sono ormai giunti al pettine, responsabilità nazionali per un modello di sviluppo distorto si sommano a responsabilità locali consistenti perlopiù nella miope politica urbanistica ed infrastrutturale e nella scarsa efficienza.

Della condizione fiorentina si possono sicuramente evidenziare tre punti cruciali:

- 1) Scarsa capacità progettuale e di pianificazione urbanistica.
- 2) Inadeguata valutazione dei caratteri fisici ed ambientali.
- 3) Inadeguata valutazione delle risorse e delle priorità.

A partire dal capoluogo è palese la difficoltà di pianificazione urbanistica e di coerente progettualità, basti pensare che la fase di revisione del Piano Regolatore

di Firenze si trascina da 17 anni.

Eppure l'incapacità di fissare in uno strumento urbanistico le scelte ha conseguenze gravissime nel settore dei trasporti.

Il sistema della mobilità si compone di infrastrutture, di schemi di servizio, si appoggia ad una certa localizzazione delle funzioni. Per divenire e mantenersi efficiente richiede impegni coerenti in tempi medio lunghi, che ovviamente devono essere opportunamente programmati.

Il secondo punto si presta a considerazioni di merito.

Come dicevamo in tutta Italia il sistema dei trasporti imperniato sull'automobile ha mostrato limiti e contraddizioni evidenti. Nell'area fiorentina per il carattere specifico della città storica e della cornice extraurbana, di incomparabile bellezza, il contrasto tra esigenze di salvaguardia e progetti infrastrutturali è assai acuto.

Inoltre già da molti anni studi autorevoli hanno dimostrato che i problemi di mobilità nella nostra area non sono risolvibili con infrastrutture stradali.

Anche i progetti di tangenziale, seconda circonvallazione, aste di penetrazione rischiano di essere illusori quanto di difficile realizzazione.

E' sicuramente inutile e velleitario avere atteggiamenti ideologici contro l'automobile ma è anche vero al contrario che non sono tollerabili ideologie a favore.

Alcune maglie stradali sicuramente dovranno essere completate e razionalizzate, però occorre saper valutare con equilibrio limiti e vantaggi.

Non possiamo pensare di realizzare infrastrutture che creano più problemi di quanti ne risolvano.

Ciò che manca a Firenze è un organico piano dei trasporti che punti alla intermodalità ed alla facile connessione di sistemi diversi. Il perno di tale piano dovrebbe essere una struttura di ferrovia urbana tipo metropolitana leggera, capace di offrire un servizio affidabile, veloce e pulito.

Una metropolitana leggera che penetri nei principali poli di attrazione e generazione del traffico che connetta parcheggi scambiatori e sistema ferroviario regionale e nazionale.

Il terzo punto, l'inadeguata valutazione delle risorse e delle priorità, per evidenziare che occorre non solo progettare e teorizzare ma anche fare i conti con le risorse che ragionevolmente possiamo attivare.

Partendo dalla consapevolezza che le infrastrutture di trasporto di una certa rilevanza sono molto costose e richiedono tempi di realizzazione medio-lunghi non è pensabile, viste le condizioni della finanza pubblica, immaginare un impegno contemporaneo su molti fronti. Viste le somme che si ipotizzano necessarie, il progetto di metropolitana leggera e quello di viabilità tangenziale rischiano inevitabilmente di essere tra loro alternativi.

E' quindi tempo di stilare una scala di priorità puntando

sulle opere dove più interessante si prospetta il rapporto costi-benefici.

Occorre a questo territorio una direzione politica che sappia assumersi la responsabilità di scegliere e che sappia con intelligenza e qualità passare alla fase delle realizzazioni.

Sul tema della mobilità vale la pena di ricordare che oltre ad agire sull'offerta di trasporto possiamo intervenire sulle ragioni che determinano la domanda di spostamento. Un giusto equilibrio nella distribuzione delle funzioni sul territorio può sicuramente attenuare la concentrazione dei flussi. Ma anche l'innovazione tecnologica che consente la comunicazione e lo scambio di documenti a distanza può offrire vantaggi in tal senso, così come la riforma e la riorganizzazione di molte attività pubbliche potrebbe tornare assai utile. Troppo spesso i cittadini sono costretti ad orari e procedure che non tengono conto del loro tempo e delle difficoltà di spostamento.

Coerentemente con il quadro generale delineato, per la città di Scandicci si evidenziano alcune questioni:

- importanza strategica della metropolitana leggera.
- potenziale incompatibilità tra progetti di qualificazione urbana e ulteriori previsioni di svincoli autostradali.
- avversione verso soluzioni di viabilità tangenziale ad altissimo impatto ambientale.

Già molti studi hanno evidenziato come la qualificazione

urbana dell'area fiorentina possa essere favorita dal rafforzamento del carattere policentrico, quindi dalla specializzazione e dall'arricchimento funzionale dei "poli". Perchè un tale schema possa funzionare è essenziale poter disporre di un efficiente sistema di trasporto che consenta lo scambio e la complementarità tra essi.

La congestione del centro storico con accentramento di funzioni terziarie, commerciali, direzionali, turistiche, ecc., oltre le ragioni di prestigio, ha trovato motivo nella facilità di comunicazione ed integrazione derivante dalla vicinanza fisica delle attività.

Adesso questo schema è saltato anche per il venir meno delle condizioni minime di vivibilità, può ben essere sostituito da un modello policentrico a condizione che l'integrazione sia garantita da tempi brevi di spostamento.

Poichè Scandicci punta ad essere un polo significativo dell'area con ruoli e funzioni sovracomunali è strategica per lei la realizzazione della metropolitana leggera.

Sono da ritenersi invece incompatibili con la qualificazione urbana le previsioni di svincolo autostradale e di attraversamento nel centro della città. Le esigenze di mobilità non possono essere risolte ignorando altre esigenze e problematiche territoriali.

Un ragionamento analogo può essere fatto per i progetti di viabilità tangenziale che ai confini di Scandicci prevedono conformazioni ad altissimo impatto ambientale con viadotti e svincoli molto impegnativi.

Le infrastrutture di trasporto devono essere scelte e progettate con adeguata sensibilità e con la consapevolezza che esse caratterizzeranno in modo determinante i luoghi in cui si inseriscono.

L'esperienza amara di altri contesti territoriali dovrebbe servire da monito rispetto ad un modo disinvolto di collocare sul territorio viadotti e svincoli.

La specificità ed il valore ambientale dell'area fiorentina richiedono soluzioni non banali, di adeguato livello ed inserimento architettonico.