

## **LA MOBILITA' URBANA NEL PIANO STRUTTURALE DI FIRENZE**

*prof. Manlio Marchetta*

Nei documenti del Piano Strutturale adottato il tema della Mobilità Urbana, ormai determinante in tutte le città del mondo, viene trattato mediante dati e criteri sulla cosiddetta “domanda” molto approssimati e superficiali e arretrati sul piano tecnico e culturale.

In particolare il Piano è appesantito da una massa di calcoli di eventuali flussi futuri metodologicamente arretrati e inattendibili. L'errore di metodo provoca valutazioni secondo cui, in alcune direttrici, la “domanda” di veicoli in movimento potrebbe miracolosamente ridursi!

Invece è noto che nelle città del terzo millennio sarà la cosiddetta “offerta” di mobilità, cioè la disponibilità effettiva di mezzi di trasporto che abbiano sede propria, diversa dalle strade ordinarie, a determinare, insieme alla distribuzione delle funzioni e delle attività di maggiore frequentazione, l'assetto e la vivibilità della città e non più i “desideri” individuali di spostamento.

Infatti non appare ammissibile, come si fa nel piano, considerare realizzata a regime l'intera rete tramviaria in tempi medi. Non appare realistico confidare in una riduzione spontanea dei flussi ma occorre semmai temerne l'incremento momentaneo a seguito delle “migliorie” molto puntuali (ben poco strutturali) recentemente apportate ad alcune capacità stradali, con innesco di illusioni di maggiore velocità globale.

I flussi indiscriminati di automobili e mezzi pesanti, proprio nel breve periodo, possono e devono perciò essere scoraggiati decisamente e in senso materiale. Si tratta di ridurre le larghezze stradali a disposizione delle automobili e degli altri mezzi, regolandone diversamente e alternativamente calendari e orari di utilizzabilità a vantaggio dei mezzi pubblici. Del resto già oggi vi è una riduzione sui generis rappresentata dalle code ai semafori e dai perenni intasamenti che triplicano o quadruplicano i tempi teorici di percorrenza, rendendoli simili a quelli dei mezzi pubblici che vengono incredibilmente fatti ancora circolare nello stesso flusso ordinario.

Nello stesso tempo si tratta di assicurare ai mezzi pubblici percorsi e corsie esclusivamente propri. Invece nel piano si prevede di aprire nuove arterie senza nemmeno la certezza di poterle realizzare concretamente e trascurando che aprendo nuove arterie a scopo indifferenziato nuove quantità di autoveicoli privati, che oggi, date le difficoltà di mobilità tipicamente urbana, circolano poco o saltuariamente, tenderebbero, sia pure velleitariamente, a circolare maggiormente.

Un esempio per tutti. La velleitaria “circonvallazione nord” che altro non è se non una lunghissima galleria sotto le pendici collinari, si intaserebbe anch'essa nelle ore di punta in considerazione di quella che, da tempo e in tutte le città, è una certezza: più si lasciano circolare le automobili in città e più si incrementano i flussi e più si incrementa la lentezza fino alla paralisi di alcuni periodi sempre più frequenti, fra cui quelli in cui si tengono prigioniere le Mostre e simili all'interno della sola Fortezza.

Un altro esempio. Con la prevista nuova viabilità a sud e ad ovest del Galluzzo si realizzerebbe un costoso e lungo raccordo di tipo autostradale, tutto in galleria e con un viadotto impattante sulla Greve. E, così si afferma, solo per ridurre del 17% il flusso nella piazza del Galluzzo ma senza ridurlo nel tratto successivo Due Strade-Porta Romana. Infatti il nuovo raccordo previsto (ma solo quando sarà effettivamente in funzione!) sarà erroneamente portato nuovamente sulla via Senese subito a nord del Galluzzo e non sulla direttrice naturale del Ponte all'Indiano ma su viabilità esistente e ordinaria solo da potenziare!

Le analisi allegate alle previsioni della rete tramviaria risultano riferite piuttosto ad una dimensione comunale ormai fuori scala che alla necessaria dimensione metropolitana della mobilità. Sia le rete tramviaria ipotizzata a lungo termine (della quale solo la prima e forse la seconda soltanto si può

immaginare che possano forse influenzare concretamente il periodo di validità di un Piano Strutturale che è dotato di ben poco respiro) che la rete principale del trasporto pubblico su gomma appaiono ancora fortemente condizionate dal decotto schema centripeto nei confronti dell'area Stazione/Piazza Duomo/San Marco.

Si rende invece necessario superare questo schema, che condiziona negativamente il funzionamento della rete dell'ATAF e che condiziona negativamente gli elaborati del Piano Strutturale e sostituirlo totalmente con uno schema costituito da direttrici ovest-est e nord-sud che si incrocino in nodi di smistamento costituiti dalle necessarie nuove centralità metropolitane.

Si tratta infatti di prevedere connessioni dirette fra le parti fondamentali della conurbazione metropolitana che non facciano più riferimento necessariamente allo ormai assurdo baricentro di Piazza Duomo. Ciò può concretizzarsi nella sostituzione degli elaborati che contengono la cosiddetta assegnazione della mobilità tramviaria e con autobus con altri elaborati che definiscano una maglia equilibrata formata da aste e nodi di con orientamento non centripeto ma pressappoco ovest-est e nord-sud i cui incroci formino nodi anche funzionali della conurbazione alternativi al privilegio di una sola area centrale.

Naturalmente allo schema relativo alla mobilità in sede propria deve corrispondere sia uno schema di riorganizzazione delle funzioni compatibili e della residenza nell'area centrale della città e/o di decentramento delle funzioni amministrative meno compatibili, ivi comprese le parti burocratiche delle amministrazioni del Comune, della Provincia, della Regione e dello Stato e delle amministrazioni private e bancarie consistenti.

Manlio Marchetta , 24 Febbraio 2004