

Mobilità sostenibile: sosteniamola!

Smog, inquinamento e traffico sono da sempre il cancro delle grandi città, oramai giunto in metastasi. Dopo le proteste a Milano e Torino siamo andati in Comune ad analizzare la situazione fiorentina.

Nel nord Italia stava per nascere una nuova "lega", anche questa di verde vestita. Gli immigrati possono però star tranquilli, la lega in questione non cercherà di pulirli con detergenti da bagno, anche perché non si formerà. Stiamo parlando dell'allenza dei sindaci padani, 134 comuni capeggiati da quelli di Milano e Torino, che si sarebbe potuta formare contro un nemico comune, lo smog. Date le varie proteste da parte dei comitati cittadini ed il rischio di salatissime sanzioni UE per città come Torino e Brescia, si era finalmente deciso di agire. I primi cittadini dei due comuni più densamente popolati del nord Italia hanno deciso di incontrare le rappresentanze governative e, per un simbolico inizio, indire una giornata (domenica 28 febbraio) di stop totale alla circolazione per poi continuare con una serie di proposte al Governo e al Ministero dell'Ambiente, come incentivi e politiche ad hoc per sviluppare una mobilità finalmente sostenibile. Purtroppo solamente due comuni (su 134) hanno risposto positivamente all'appello. Firenze ha invece aderito al blocco ma solamente all'interno dei viali. **Una mossa dettata dall'agenda elettorale o il primo di una serie di impegni che devono essere presi?**

Da un recente studio sulle 50 maggiori città italiane riguardante la mobilità sostenibile e condotto da Euromobility (www.euromobility.org), Firenze ottiene un buon piazzamento. Entra infatti nella top ten sia nel 2007 che nel 2008. Va però ricordato che la media nazionale della mobilità sostenibile è bassa rispetto agli standard europei. I dati positivi che ci vengono assegnati riguardano il chilometraggio delle piste ciclabili e l'ampia flotta di autobus, tra i quali tanti bussini elettrici. Arranchiamo invece sulla qualità dell'aria e la densità di traffico privato. Scarsa la quantità di veicoli privati verdi, così come i servizi di *sharing*, sia per quanto riguarda le bici che per le auto. **Se sulla carta Firenze sembra messa bene, vivendola per qualche tempo traspare che così non è.** Complici anche i lunghissimi ed invadenti lavori per la Tramvia (finalmente operativa), la città è stretta nella morsa del traffico e appestata dallo smog. Siamo quindi andati a Palazzo Vecchio a parlarne con l'assessore alla *Mobilità, manutenzione e decoro*, Massimo Mattei. Come prima cosa abbiamo voluto mostrargli un video di protesta, inscenato a Milano dalle "Mamme anti smog" e da altri comitati (www.corriere.tv del 30/01/2010) a causa degli allora 17 giorni di sfioramento del limite di PM10 sui 35 annuali consenti-



ti. L'Ecopass di Milano risulta essere insufficiente: il tagliando costa relativamente poco (2/10€) e le vetture E4 a cui viene consentito il passaggio gratuito sono moltissime. **Visto che a Firenze i giorni sforati sono 33 al 28/02**, non sarebbe il caso di attuare un sistema simile all'Ecopass milanese? «Per applicare un sistema del genere si deve ragionare su quello che Firenze è nell'area urbana di riferimento ed al grande flusso di pendolari dai comuni limitrofi che verrebbero penalizzati. È una soluzione difficile perché il confine tra Sesto Fiorentino, Scandicci, Firenze e gli altri centri urbani è molto labile. La nostra città non ha quindi una conformazione adatta per una soluzione di questo tipo, al contrario di altre che non hanno molti comuni intorno». Poco convinti, gli chiediamo perché non utilizzare una soluzione alternativa, come quella dei parcheggi scambiatori. Mattei prende ad esempio Milano che, contrariamente a Firenze, ha la maggior parte dei servizi e delle funzioni fuori dal centro: «Penso sia meglio favorire il trasporto su rotaia, vista la capillare rete di stazioni ferroviarie tradizionali che andranno ad integrare la tramvia» replica, e aggiunge: «andrebbero rimodernizzate tutte le piccole stazioni, oltre che la rete. **È bene ricordare però che c'è molta sfiducia, spesso motivata, verso il mezzo pubblico su rotaia**». Dopo più di sei anni di cantieri per realizzare la linea 1 della tramvia, la sfiducia di cui parla Mattei ci pare davvero condivisibile, anche in previsio-

ne della realizzazione delle altre due linee in contemporanea con la TAV. «Il progetto è ormai avviato, certamente eviteremo gli errori della linea 1, faremo cantieri più brevi e meno invasivi. Sia per quanto riguarda la tramvia che per la TAV infrangeremo il tabù del lavoro notturno. Secondo me Firenze paga un gap di infrastrutture; è stata immobile per 20 anni, e dopo la costruzione di Ponte all'Indiano non è stato fatto più nulla, adesso dobbiamo recuperare».

Sempre secondo Euromobility il **trasporto pubblico fiorentino conta una flotta di ampiezza superiore alla media nazionale in contrasto con la scarsa rete di corsie preferenziali**, spesso invase dalle auto. Quindi gli autobus ci sono ma sono anch'essi sottomessi al traffico privato. Domandiamo quindi all'assessore se secondo lui sarebbe opportuno ampliare le corsie preferenziali, anche a discapito del trasporto privato. «Purtroppo quando proponi una cosa in questo paese, subito si creano comitati e movimenti contro. Io sono un fautore degli autobus in orario,

specialmente per città congestionate dal traffico come la nostra, ma è difficile individuare nuove corsie preferenziali, anche a causa degli spazi ridotti in molte strade. È difficile gestire le politiche del traffico perché i fiorentini non si lasciano governare. Strasburgo, che ospita il Parlamento dell'UE ed è grande poco meno di Firenze, per due anni (e non sei, ndr) ha avuto il centro bloccato per le nuove linee del tram.

“i fiorentini non si lasciano governare”

Adesso però godono dei risultati».

I dati stilati da Euromobility riportano anche una buona densità di corsie ciclabili, infatti su 100 kmq di territorio comunale ci sono circa 65 km di piste ciclabili. Uno dei famosi *100 punti* del Sindaco Renzi, il 34, titola *A posto le piste* e prevede progetti ed interventi di riqualificazione delle piste maggiormente dissestate, per un importo totale di quasi 2 milioni di euro. Ad oggi le operazioni di intervento necessarie sono per la maggior parte in via di sviluppo o completate. **Uno dei problemi fondamentali della rete è che non vi è un adeguato collegamento tra le varie zone urbane;** i poli universitari di Morgagni e Novoli sono, ad esempio, forniti di piste ciclabili fini a se stesse, in quanto limitate alle vie adiacenti all'università e quindi disgiunte dal resto della rete ciclabile. Il punto 33 del programma *ABI CI*, riguarda la valorizzazione della bicicletta come possibilità reale di mobilità alternativa, offrendo servizi di bike sharing, ed il miglioramento e la manutenzione delle rastrelliere. «Renzi ha ammesso di non essere riuscito ancora a dar vita al progetto. A Parigi e Barcellona questo sistema sta avendo successo e nonostante i molti problemi sono riusciti a creare un senso civico fra gli abitanti. Riferendosi a Firenze aggiunge che **«Il progetto Mille1Bici era stato avviato, purtroppo senza i risultati sperati.** Sembrava utile solo ai turisti, mentre io vorrei che i primi fruitori fossero i fiorentini. Stiamo infatti pensando a delle ciclo-stazioni vicino alle fermate della Tramvia. In città medio-piccole come Firenze, se per qualcuno è importante avere un sistema di bike sharing capillare, altri non vorranno privarsi di preziosi posti macchina sotto casa per lasciar spazio a rastrelliere e colonnine per il noleggio. Sessant'anni di uso smodato del mezzo privato producono una cultura

che, anche con tante piste ciclabili o parcheggi scambiatori, si è talmente radicata che sarà difficile cambiare».

Per quanto riguarda il trasporto privato, risultiamo al terzo posto in Toscana per numero di auto ecologiche. Gli incentivi del 2009 della Regione sono comunque stati erogati: acquistando o trasformando la propria auto a metano o gpl, si veniva esentati dal pagamento del bollo per 5 anni. Resta quindi da capire come introdurre gli automobilisti ad una cultura ecologica. Infatti solamente il 30% delle vetture sono E4, anche se Firenze in realtà già vieta il transito in città ai veicoli E1 o E0. **I necessari controlli specifici sono però scarsi o inesistenti.** A questo proposito Mattei ci informa che spesso i bus turistici nemmeno pagano il pass per entrare in città e che 900 vigili, compresi quelli negli uffici, non sono sufficienti per effettuare un controllo adeguato del territorio. Firenze è una "piccola città" e di conseguenza l'uso degli scooter è massiccio, date le brevi distanze da coprire. Anche qui, i mezzi ecologici stentano a decollare per la scarsa quantità di colonnine di rifornimento. **Ci sono comunque segnali positivi, come l'uso di pannelli solari per fornire l'energia ad alcune di queste.** Sarebbe quindi corretto da parte del Comune sensibilizzare, anche con metodo coatto, l'uso di veicoli poco inquinanti.

900 vigili non bastano

Riguardo i problemi d'accesso alla ZTL, Mattei riconosce di non aver saputo immediatamente individuare un sistema di ingressi più intuitivo per gli automobilisti. «È colpa mia, sono assessore e mi prendo le mie responsabilità. Abbiamo individuato troppo tardi un sistema che faccia sì che i cittadini davanti alla porta telematica capiscano facilmente se poter passare o no,

senza bisogno di grandi cartelli. Il semaforo è sicuramente il metodo migliore, ma purtroppo ce ne siamo accorti molto tardi. Avete la mia parola che oltre a via dell'Agnolo si aggungeranno presto altri semafori indicatori». Nello specifico abbiamo indicato 3-4 punti in cui la segnaletica che indica il divieto d'accesso e la presenza di porta telematica è segnalato troppo tardi, impedendo ai veicoli di tornare indietro una volta vista la telecamera. Questo ci sembra più un modo per far cassa piuttosto che per agevolare la viabilità. L'assessore afferma di non essere per la punizione preventiva e che provvederà, grazie alla nostra segnalazione, a dare indicazioni ai tecnici

"respiriamo merda"

affinché installino i semafori d'accesso in posizioni più funzionali.

Arriviamo poi al punto dolente: **Firenze è un groviera. Quali provvedimenti state adottando per le numerose buche?** «Una Firenze senza buche è nel nostro "libro dei sogni", in quanto ci vorrebbero 115 milioni per il completo rifacimento delle strade. Spenderli tutti insieme equivale a chiudere Firenze, anche perché questo tipo di interventi si fanno in primavera, quando il traffico è congestionato più del normale. Non si tratta solo di riempire le buche ma di rifare completamente il manto stradale. Io credo che l'intervento strutturale che faremo (47 milioni stanziati per il 2010) aiuterà molto, tra 5 anni avremo le strade che la città merita e aspetta da tanto, ma solo se continueremo ad avere questi soldi in bilancio ce la faremo».

Abbiamo visto la pagina di Mattei su Facebook e abbiamo notato che nella sua bacheca sono presenti molti post con segnalazioni e domande, alle quali certamente può aver risposto in privato (in pubblico no, ndr); forse il Comune dovrebbe sfruttare questo o analoghi strumenti di informazione collettiva. ►

