

Massimiliano Pescini, Sindaco di San Casciano V. P. e Consigliere Delegato alla viabilità Città Metropolitana di Firenze (*intervento non rivisto dall'autore*)
“*Trasporto pubblico locale, criticità e prospettive della mobilità nel territorio della Città Metropolitana di Firenze*”

Andrea, se vorrà, farà una sintesi, alla quale ha già accennato, che credo contribuirà a far capire come il quadro generale che abbiamo cercato di avere in Città Metropolitana, tra Consiglieri con le varie deleghe, e comunque con il Consiglio Metropolitan e la Conferenza dei Sindaci, è quello che tutto si tiene insieme, tant'è vero che oggi i Consiglieri delegati sono passati e, oltre a portare il contributo, hanno voluto sentire gli interventi, soprattutto quelli degli investimenti e della pianificazione strategica.

Perché non possiamo pensare a un Piano strutturale metropolitano, a un Piano territoriale metropolitano, a un Piano delle funzioni metropolitano - vedete, già nei nomi c'è l'indeterminatezza di quello che è lo strumento - perché alla fine se andiamo poi nelle strutture ci diranno: “per ora avete il PTC”; e quindi questa è una cosa che va anche risolta dal punto di vista legislativo, perché noi possiamo cercare di gettare il cuore oltre l'ostacolo, ma oggi questo è lo strumento che abbiamo, il piano territoriale che ricalca le funzioni del PTC. Quindi, dovrà essere un dialogo con la Regione, attraverso la conferenza unificata in particolar modo, che è proprio lo strumento innovativo che servirà non solo a dirimere le questioni, ma anche a dare impulso alle infrastrutture, agli investimenti, alla pianificazione e alla gestione dell'area metropolitana fiorentina, insieme – appunto - alla Regione Toscana.

Quindi, la Città Metropolitana, che nasce come cuore, come punto di densità massima della Regione, non può essere autoreferenziale, su questo è lungo il dibattito che abbiamo fatto tra di noi, non può essere percepita e farsi percepire come un luogo con un sacco di problemi, non è un Eden ma è comunque più ricco rispetto a una foresta in qualche maniera anche priva di risorse, una foresta che nasce dall'incapacità poi di programmare un territorio e di programmare un territorio attraverso gli strumenti corretti.

Quindi, dobbiamo far capire a tutti e avere anche l'apertura, la forza dell'apertura mentale, dell'apertura politica e amministrativa verso il territorio toscano, per far capire che siamo un'opportunità per la Toscana e non qualcosa che si slega dalla Toscana, guardiamo alla Toscana per guardare poi all'Europa perché è quello lo strumento che vede le Città Metropolitane come enti protagonisti.

La questione della mobilità, su cui mi soffermo brevemente, perché la mobilità intesa nel senso più vasto poi ricomprende il tema dell'ambiente, del benessere, ricomprende anche il tema dell'inclusione, tant'è vero che oggi gli interventi più appassionati sono venuti, oltre a quelli programmati, da Sindaci che non sono dell'area urbana densa, se pensiamo a Federico Ignesti, ad Alessio Falorni, che in parte è dell'area urbana e in parte no, come si vede la Città Metropolitana già al suo interno è percepita come un'opportunità importante anche dalle periferie, e noi se riusciamo ad includere questi territori riusciamo ad allargare, altrimenti facciamo un po' l'area densa e poi però intorno, anche dentro la Città Metropolitana ci sono esclusioni, fattori di ritorno, ritorno

che poi inevitabilmente porta al campanilismo e all'isolamento.

Per quello c'è bisogno di partire da questo standard legislativo che ci viene dato anche dalla mobilità, mettere insieme ferro e gomma, urbano ed extraurbano, le opportunità che vengono date dalla tramvia e dalla possibilità di utilizzo anche diverso delle ferrovie per il trasporto urbano, anche attraverso, se ne parlava anche prima a margine del convegno, la riprogrammazione delle stazioni ferroviarie affinché guardino verso l'esterno oltre che verso l'utenza che esce dal treno.

Fuori dalle stazioni spesso si trovano servizi che non sono moderni e si trovano anche aree, sia di parcheggio, sia di mobilità pubblica moderna anche collettiva, non adeguate e non sufficienti se non nei grandi assi delle stazioni come può essere per Firenze Santa Maria Novella e come potrebbe essere la Stazione di Via Circondaria.

Ma ci sono un'altra decina buona di stazioni che, sia nell'asse urbano sia nell'asse extraurbano, potrebbero assolvere molto bene a questo compito, e intanto intermodarlo, risparmiando molti chilometri, com'è del resto il concetto della gara regionale, con il trasporto veloce, che risparmi chilometri e faccia arrivare nei punti più importanti, e dai punti più importanti, i mezzi del trasporto pubblico al ferro.

Intanto creare bus-vie moderne, dove non c'è la possibilità di interrelazione forte con il ferro e avere anche la forza e anche la capacità di creare infrastrutture. Penso ad un corridoio come l'imbuto del Galluzzo, quando ci sarà il by-pass non potrà essere un'opera che rimane lì, ci dovrà essere una scelta per realizzare una bus-via che poi sia dentro l'asse urbano del Galluzzo in attesa poi magari dell'arrivo del ferro, ma è un prospettiva talmente lunga che o creiamo assi preferenziali per il trasporto pubblico o ci troveremo continuamente a gestire l'urgenza e l'emergenza mentre si programma l'eccellenza, cosa che è complicata da tenere insieme.

Noi dobbiamo superare l'emergenza attraverso la realizzazione di infrastrutture adeguate e di conseguenti scelte politiche rispetto alla mobilità, per poi arrivare a quella che può essere un'eccellenza, perché la Città Metropolitana di Firenze, anche per tanti dati che vengono fuori dagli studi che abbiamo potuto vedere e che Chiara Agnoletti ha riassunto e anche da nuove analisi sui dati economici e sociali, è una delle Città Metropolitane più interessanti a livello italiano, non è la figlia minore delle grandi Città Metropolitane che già sono Milano, Roma o Napoli e Torino, è una Città Metropolitana molto interessante sia dal punto di vista economico, sia dal punto di vista dell'opportunità che offre per il tessuto sociale che rappresenta, e per l'asse strategico infrastrutturale che rappresenta in Italia.

Quindi è una sfida grande, siamo appena all'inizio, dobbiamo però avere chiara la direzione, apertura della Città Metropolitana, perché questo la legge Del Rio opportunamente lo prevede, non chiusura al proprio interno, coinvolgimento massimo di tutto il territorio al proprio interno per poi allargare il campo d'azione all'area urbana centrale della Toscana e anche meridionale e sud-est della Toscana.

La Città Metropolitana come un potente motore capace di portare punti di benessere in tutta l'area più vasta della Toscana e che sia in grado di attrarre investimenti che sono anche previsti dal PON, dai POR, ma anche dai piani europei che propriamente si rivolgono direttamente alle Città Metropolitane, anche nell'infrastrutturazione digitale ad esempio, quelli che sono gli asset principali che venivano prima riassunti nelle slide presentate dalla dott.ssa Agnoletti.

Quindi la prima cosa è capire che si deve agire su più fronti e avere la direzione che questo diventa un centro nevralgico di proposizione economica, culturale, anche detto nel senso vasto, sociale, oppure infrastrutturale ovviamente, altrimenti, come dire, disperderà via via le proprie funzioni per essere ridotta ad una Provincia II la vendetta che non potrà che fare la fine, anche legislativamente, delle altre Province, anche dal punto di vista delle normative che poi si adeguerebbero inevitabilmente, e alla fine avremmo soltanto i Comuni e un ente intermedio.

Questo sarebbe un danno perché una Regione senza un fulcro e senza un centro propulsore agisce peggio e perché i Comuni da soli in questo centro, o anche nelle Unioni che possono fare, non hanno la forza se non quella rivendicativa.

Nell'intervista di Pizzetti si diceva che ai Sindaci e agli Amministratori viene dato un grande ruolo attraverso queste Città Metropolitane. Tutti noi dobbiamo sapere che quando si parla con gli enti sovraordinati siamo tutti abituati a rivendicare, abbiamo un'azione rivendicativa, come Sindaci e come Amministratori, molto forte verso gli enti sovraordinati.

Probabilmente, bisogna passare, insieme a questa fase che è inevitabile per un Sindaco, da una fase rivendicativa ad una fase propositiva, cioè mettere ognuno di noi la propria capacità, nei limiti che ciascuno di noi ha, amministrativa, politica e anche intellettuale fra virgolette, inteso nel senso più neutro del termine, verso questa sfida, perché altrimenti rischiamo di continuare a rivendicare tra noi alcune cose e disperdiamo il quadro complessivo, che invece ci vede protagonisti di una sfida molto complicata.

Perché se penso al punto di partenza e al punto di arrivo lo vedo un lungo percorso pieno di ostacoli, lo stiamo vedendo già all'inizio del percorso, ma li supereremo non solo tutti insieme, come è ovvio, ma li supereremo anche con una decisa scelta di direzione che non può essere che quella che è venuta decisamente e fortemente fuori da questa bella mattinata di lavoro, uno strumento nuovo a disposizione di aziende, imprese e cittadini, e finalmente europeo nel senso migliore del termine, oltre che a disposizione di un complesso regionale più vasto rispetto a quello territoriale e ristretto dei Comuni metropolitani. Quindi è una sfida politica, amministrativa, economica e di grande valore, dobbiamo dimostrare di esserne all'altezza ed io spero che saremo in grado di farlo.