

Giorgio Morales *

A Firenze abbiamo una grande zona a traffico limitato, una zona quindi non pedonalizzata con una limitazione di traffico privato consistente, una zona molto ampia che comprende buona parte del centro storico.

Non so se sia vero che si tratta della zona a traffico limitato più grande d'Europa. Così è stato detto, ma non sono certo di questo.

È stato un provvedimento molto discusso, che ha funzionato parzialmente ed io vorrei dire, tenendo conto anche delle sintesi delle Relazioni che ho avuto modo di scorrere, che la questione poteva essere affrontata in tre prospettive diverse.

La prima: quella di realizzare prima le necessarie infrastrutture per la mobilità delle persone: i parcheggi, la grande viabilità, la metropolitana di superficie e potenziare il servizio pubblico di trasporto. Dopo aver compiuto queste operazioni procedere alla chiusura del centro storico.

La seconda prospettiva è quella che in una certa misura ha caratterizzato questo provvedimento di chiusura del centro storico. Cioè chiudere il centro storico come se si trattasse di una scelta, per così dire, ideologica e quindi chiudere il centro storico al traffico privato per scoraggiare l'uso dell'auto.

Dico, appunto, scelta ideologica perché in questa prospettiva si pensa. Ci sono per esempio i Comitati antitraffico, che pensano che la zona a traffico limitato debba essere progressivamente allargata sempre più. Per convincere la gente a non usare più l'automobile.

La terza prospettiva poteva essere quella di chiudere il centro storico come elemento di accelerazione per una politica del potenziamento del servizio pubblico di trasporto.

La prima prospettiva, cioè quella di compiere precedentemente, preliminarmente, tutte queste grandi operazioni infrastrutturali di potenziamento dell'azienda pubblica o di trasporto e poi chiudere il centro storico, era in realtà una prospettiva non praticabile per il fatto che per realizzare queste grandi infrastrutture si richiedono diversi anni e vi era una situazione nel centro storico fiorentino non più sostenibile.

La seconda, quella che ho definito della scelta ideologica, è a mio giudizio chiaramente una scelta astratta, si può dire non praticabile, perché la superiorità

* Sindaco di Firenze

del mezzo pubblico su quello privato è una superiorità che va dimostrata nella pratica del servizio di trasporto.

Non può essere una questione ideologica una superiorità ideale del mezzo pubblico su quello privato. Il mezzo pubblico è superiore se funziona meglio di quello privato, altrimenti la gente non ha nessun motivo di usare il mezzo pubblico piuttosto che il mezzo privato.

La terza prospettiva era quella giusta. Cioè procedere a questa chiusura come fattore di accelerazione anzitutto di una riorganizzazione del servizio di trasporto pubblico e poi gradualmente, anche per la realizzazione di infrastrutture che sono necessarie per far funzionare la città dal punto di vista della mobilità delle persone.

Purtroppo, però, bisogna dire che questa prospettiva, che sarebbe stata quella giusta, non si è realizzata o meglio si sta realizzando soltanto in piccola parte perché diciamo che gli unici provvedimenti che stanno maturando sono quelli riguardanti i parcheggi - quello sotterraneo di Piazza della Stazione, per un secondo al Parterre i lavori cominceranno entro pochissimo tempo, e poi ancora quello sotterraneo di Piazza Ghiberti.

Quindi la questione parcheggi va gradualmente realizzandosi ma siamo invece molto indietro per quanto riguarda gli altri interventi, la grande viabilità: a Firenze abbiamo ancora un sistema di circonvallazione che è quello del Poggi del tempo di Firenze capitale d'Italia quando furono abbattute le mura e si realizzarono i viali. Questi funzionano ancora, per come possono funzionare dopo oltre un secolo, come circonvallazione di Firenze. Anche la metropolitana, la tramvia veloce, è in progettazione e usufruirà dei finanziamenti della legge Tognoli, ma anche per questa alcuni anni saranno certamente necessari.

Questa prospettiva delle infrastrutture, del potenziamento dell'azienda di trasporto, però, deve essere ancora ulteriormente ampliata.

Io credo che si tratti a Firenze non soltanto di considerare il problema del traffico, della mobilità dei trasporti pubblici di per sé, ma di inquadrarlo in una visione complessiva di riconfigurazione della città che dovrà trovare una propria definizione nel piano regolatore, anche questo atteso da tanti anni. La nuova amministrazione si troverà di fronte questo impegno come impegno prioritario.

Perché dico riconfigurazione della città, perché, certamente, la situazione fiorentina, anche per quanto riguarda il traffico e la mobilità, è dovuta alla struttura urbanistica della città. Tutto è venuto concentrandosi nel centro storico dove vi è un accumulo di funzioni congestionanti: funzioni direzionali, funzioni turistiche, commerciali, in gran parte legate al turismo; e, per contro, vi è una progressiva diminuzione della residenza. Soprattutto dei ceti più deboli, che in parte vengono sostituiti da quelli socialmente più forti che possono ristrutturarsi l'appartamento a costi elevatissimi, ottenendo così un'abitazione di gran pregio. E così il numero degli abitanti nel centro storico va diminuendo.

Occorre perciò attivare un processo inverso, cioè decentrare quanto più

possibile le funzioni congestionanti e favorire, invece, la permanenza nel centro storico delle funzioni più pregiate che sono quelle della residenza, della cultura (il sistema dei musei, il sistema universitario) e delle attività economiche, soprattutto l'artigianato che a Firenze costituisce una realtà da favorire e sviluppare.

Questa riconfigurazione della città - naturalmente mi limito a degli accenni molto rapidi - comporta, come sanno bene i fiorentini, un problema di sviluppo urbano in direzione nord-ovest proprio allo scopo di decentrare, in quella parte, una quota consistente di funzioni direzionali pubbliche e private, oltre ad una quota di abitazioni e, naturalmente, di strutture turistiche.

Credo, quindi, che la questione, come dicevo, della chiusura del centro storico, del traffico, della mobilità, non possa essere astratta da questa visione più generale della città. Tuttavia occorreranno anche dei provvedimenti a breve scadenza. Dei provvedimenti rivolti, soprattutto, al sistema pubblico di trasporto esistente, quello sul quale si deve, anzitutto, intervenire.

Ora, da questo punto di vista, va detto - i fiorentini lo sanno bene ma lo dico per i non fiorentini - che dopo l'introduzione della zona a traffico limitato, che avrebbe dovuto essere un acceleratore per un potenziamento del servizio pubblico di trasporto, non soltanto questo non è migliorato ma è fortemente peggiorato. Già riportarlo alle condizioni in cui era al momento dell'introduzione della zona a traffico limitato sarebbe un progresso notevole.

E invece siamo molto indietro rispetto a quei livelli non soddisfacenti: oggi siamo ad un livello di inefficienza ancora maggiore. Inutile qui elencare le cause che hanno provocato questa situazione, in parte riconducibili anche a quell'eccesso di sindacalizzazione esistente nel pubblico impiego e a quella distorsione delle finalità sindacali, che sono uno dei motivi non secondari delle disfunzioni della pubblica amministrazione. Inutile... analizzare altre cause. Io credo però che in ogni caso, questo è un primo problema che dovrà affrontare la nuova amministrazione. Credo che uno sforzo, un impegno con precedenza su qualunque altro, per migliorare la situazione del servizio pubblico di trasporto di Firenze, vada compiuto.

Vada compiuto anche se, purtroppo, mi rendo conto dei limiti della legislazione vigente. Ho letto infatti in una relazione una affermazione molto giusta: che cioè prima di chiudere il centro storico occorre potenziare il servizio pubblico. Però, teniamo conto che in Italia non è che il servizio pubblico si possa potenziare semplicemente perché si decide di farlo. Se a Firenze circolano autobus di 18 m. - che è una assurdità in una città con la struttura urbanistica come questa - non è un capriccio o un momento di follia degli amministratori dell'ATAF. Il fatto è che un autobus di 18 m. si conduce con un autista, mentre 3 autobus da 6 m., che sarebbero più logici, richiedono 3 autisti e l'ATAF non può al posto di uno assumerne tre. Questo è il dato di fatto.

Allora, che cosa si può fare? Io credo che anche nei limiti della legislazione vigente, in una certa misura, il servizio pubblico di trasporto possa essere riorganizzato. Non sto a soffermarmi su questo punto, ma credo che ci siano dei

marginari di miglioramento possibili. Però credo che bisognerà mettersi nell'ordine di idee di integrare il servizio pubblico di trasporto con dei servizi privati. Sono ormai in produzione dei "bussini" elettrici non inquinanti, di piccole dimensioni: dobbiamo creare un sistema di "navette" da parcheggi scambiatori posti non al limite del centro storico ma più decentrati rispetto al centro storico, nei quali la gente possa lasciare la macchina e prendere questi mezzi di trasporto che, con grande frequenza, siano in grado di collegare questi parcheggi con il centro storico. Perché dico servizi privati? Perché non c'è altra soluzione possibile. Non è pensabile di far gestire questo servizio all'Azienda pubblica di trasporto per le ragioni di limitazione del personale alle quali facevo riferimento, quindi occorre necessariamente affidarsi ad una gestione privata. Le stesse cooperative dei taxisti potrebbero essere quelle che assumono la gestione di tali servizi oppure anche altre aziende private dato che mi è stato spiegato che i costi di gestione di questi mezzi sono molto bassi: sono praticamente solo costi di personale perché per il resto (manutenzione, alimentazione, ecc.) sono costi bassissimi. Si può dunque pensare di effettuare questo servizio con tariffe estremamente favorevoli. Il problema va approfondito ma credo che il futuro sarà questo. Non potremmo discostarci da sistemi di questo tipo: servizio pubblico riorganizzato ma integrato da un servizio privato di questa natura che possa integrare e migliorare il funzionamento del servizio di trasporto.

Queste sono le considerazioni che volevo fare, in questo che è stato un saluto; ma io preferisco non limitarmi a dire "buon giorno". Se posso aggiungere qualche considerazione non è male, in questo come in altri casi.

Mi pare chiaro che il problema che è in discussione qui stamani, come dicevo, è un problema che riguarda l'insieme della visione della città. Nel caso di Firenze il problema è come fare funzionare una città antica nei tempi contemporanei. Questa è la grande contraddizione che deve essere necessariamente risolta.