

Tramvia a Firenze e People Mover a Pisa esempi di mobilità sostenibile integrata



La Linea 3 cambia volto alla città di Firenze disegnando nuove traiettorie ed indicando uno stile di vita che passa per l'abbandono del mezzo privato a vantaggio del mezzo pubblico ed arriva alla integrazione tra ferro e gomma.

Al netto delle critiche tecniche al progetto [tramvia](#) rio, resta acceso il dibattito sulla **spesa per l'infrastruttura**

e sui

costi del servizio

che sembra essere stato

cucito addosso agli abbonati

almeno fino a quando Palazzo Vecchio potrà sostenere l'aumento degli abbonamenti attraverso un apposito contributo.

Preoccupano invece **i biglietti singoli** e l'assenza di **tagliandi multipli** fortemente scontati o comunque incentivanti.

La **riorganizzazione del trasporto locale**, a partire dal nodo di Santa Maria Novella, sarà messa alla prova in autunno e soprattutto con la Linea 2 in attività, perché al momento sono possibili **solo previsioni** su base analitica e non pratica.

I **semafori** intelligenti sono al momento la vera incognita e sembrano aver posto sul tavolo un quesito non di poco conto " *Intelligenti, per chi?*"; visto che cambiando la prospettiva il risultato cambia. I tempi de "l'onda verde" sono lontani, il mezzo pubblico **non può essere fermato** per poter rispettare frequenze e tempi.

Auto, moto, biciclette e pedoni diventano complementari al sistema. Una logica, quella dell'integrazione, che guarda all'HUB della Stazione Foster non più alla mera rivisitazione di un progetto superato, ma a dare una risposta utile ad un problema reale.

Come intercettare i vari flussi e dare un ordine al caos apparente? "**Con i canali dedicati**"

sembra essere la risposta che dalla sede protetta della Tramvia, si sposta ai binari dedicati ad Alta Velocità e traffico regionale, arrivando poi alle

corsie preferenziali

monitorate dalle

telecamere

(modello Busvia) per facilitare il transito di Bus e Taxi, alle corsie ridotte per senso di marcia, fino alle piste ciclabili sempre più diramate e sostenute dalla crescita del bike sharing.

Paradossalmente in un modello che sembra voler mettere la sostenibilità al centro, **il pedone resta la variabile impazzita**

costretto a destreggiarsi tra nuove fermate, piazze ritrovate, marciapiedi allargati, pedonalizzazioni frammentarie miste ad attraversamenti a singhiozzo molto da percorrere rapidamente e

senza quelle infrastrutture

che hanno caratterizzato, invece, il boom della motorizzazione tra sottopassi pedonali e passerelle sopra i viali di circonvallazione.

Intanto lo sguardo si alza sopra Firenze ed oltre il capoluogo, e così dopo le polemiche sul **People Mover di Pisa**

, la Tramvia fiorentina diventa un esempio spendibile per la

Regione Toscana

che facendo il punto sulla mobilità sostenibile ha sottolineato

"A breve entreranno in esercizio entrambe le Linee della Tramvia fiorentina, che così avrà una rete di 16,9 km e 40 fermate

. L'obiettivo è ridurre fortemente l'uso dell'auto privata, visto anche il successo della Linea1, che

nel 2017 ha visto ben 14 milioni di passeggeri

. Sono state inoltre individuate come estensioni prioritarie le tratte Leopolda – Le Piagge (linea 4, circa 6 km) e Aeroporto – Polo Scientifico Sesto Fiorentino (estensione linea 2, circa 6 km), dal costo complessivo di

327 milioni

. Per finanziare l'opera saranno utilizzati 80 milioni della nuova programmazione europea 2014-2020, 144 milioni statali del Decreto Sblocca Italia e del Patto tra Governo e Città metropolitana (novembre 2016), circa 77 milioni di risorse statali previste per i sistemi metropolitani e tramviari. La Regione ha inoltre destinato 7,4 milioni alla progettazione dell'opera".

Per la Regione Toscana *"Tramvia a Firenze e People Mover a Pisa* rappresentano i due esempi principali di infrastrutture realizzate a sostegno della mobilità urbana sostenibile, ma oltre a queste due opere la Regione ha finanziato, con 3,75 milioni, due progetti a seguito di un avviso per *"Azioni integrate per la mobilità"*: un progetto del Comune di Pisa, interamente dedicato alla mobilità ciclabile finalizzato al completamento della direttrice est-ovest corrispondente alla ciclopista dell'Arno; un progetto della Provincia di Livorno con interventi di mobilità ciclabile localizzati nei comuni di Rosignano e Cecina.□

Inoltre 4,83 mln sono stati destinati a 6 "Progetti di Innovazione Urbana" (6 tra i 9 PIU finanziati dalla Regione) comprendenti interventi di mobilità sostenibile.□

Si tratta di 5 interventi ammessi nel 2016 con progetti di Mobilità Sostenibile relativi ai comuni di Pisa, Lucca, Cecina, Rosignano M.mo, Poggibonsi e Colle Val d'Elsa, e di un ulteriore progetto presentato dai comuni di Montemurlo e Montale, per il quale è in corso la procedura di ammissione a contributo, a seguito di scorrimento della graduatoria effettuato nel 2017 ".

La Tramvia diventa dunque un modello matematico, il recupero di una struttura necessaria nel passato e poi dismessa, oggi detta l'agenda delle priorità per ridisegnare il sistema della mobilità regionale tra binari, corsie protette e ciclovie.

Fonte: <http://www.nove.firenze.it/mobilita-in-toscana-la-tramvia-cambia-volto-a-firenze-e-non-solo.htm>



Firenze con la nuova T1 della Tramvia

Antonio Lenoci

Aiutaci ad informarti meglio visitando il sito: www.rivista.lagazzettaonline.info