la Repubblica
Firenze

Quotidiano

Data 26-05-2022
Pagina 7
Foglio 1

L'intervento

Bene lo "scudo verde" ma non deve ampliare le differenze sociali

di **Paola Galgani**

L'obiettivo di ridurre le emissioni disincentivando l'uso del mezzo privato è certamente una scelta necessaria. La proposta di uno "scudo verde" da parte del sindaco Nardella può essere una strada percorribile, purché non produca spaccature tra centro e periferia nell'area metropolitana e non alimenti le divaricazioni sociali. Le persone che si spostano per lavoro dalle aree limitrofe a quelle centrali non possono essere ulteriormente penalizzate. Quindi, prima ancora che disincentivare l'uso del mezzo privato, occorre costruire le alternative di trasporto pubblico.

Per questo è necessario per prima cosa realizzare, nella rete ferroviaria, un servizio di treno metropolitano. Significa, sfruttando la maggiore capacità che il sottoattraversamento dovrebbe garantire liberando i binari di superficie dal traffico Alta Velocità, incrementare le corse dalle direttrici Siena-Empoli, Pistoia-Prato-Sesto, Arezzo-Figline-Pontassieve, Mugello, garantendo sia l'incremento delle corse dirette sia un servizio di metropolitana di superficie. Sarebbe il completamento della cura del ferro, che già di per sé porterebbe ad un abbattimento significativo dei traffici in ingresso verso il capoluogo, con il completamento delle linee tramviarie già progettate e con nuove linee specifiche per il trasporto pubblico nelle aree industriali.

Bisogna infatti che il servizio pubblico sia pensato anche per servire le aree in cui ci si reca per lavorare. Una linea tramviaria che colleghi Aeroporto-Osmannoro-Campi Bisenzio-Area Gigli è indispensabile, sia che essa si configuri attraverso il progetto del TramTreno da Prato, sia che venga realizzata con un progetto più snello sul modello tramviario. Così come è da supportare l'allungamento della tramvia da Villa Costanza verso l'area industriale di Scandicci, immaginando poi un sistema di scambio con la gomma che consenta di rendere raggiungibile l'intera area industriale fino a Lastra a Signa.

Parimenti sono da portare in fondo, per aree non raggiungibili da infrastrutture per trasporto su rotaia, interventi come i due cosiddetti Jumbo bus (uno Greve-Ponte a Niccheri-Tramvia Bagno a Ripoli-Stazione di Rovezzano, l'altro Poggibonsi-Autopalio-Villa Costanza-Osmannoro) che potrebbero rappresentare l'ossatura per i flussi in ingresso su Firenze dal Chianti, con un incremento di chilometri del Tpl. Fondamentale, di conseguenza, che all'imbocco di queste direttrici venga realizzata una serie di parcheggi scambiatori. Oggi le differenze di possibilità sociali si declinano spesso nell'essere svantaggiati nelle proprie possibilità di connessione, immateriale ma soprattutto materiale. La marginalità nei flussi delle persone rischia di essere una cartina di tornasole delle differenti possibilità sociali. Per questo la distanza tra centro e periferie deve essere ricucita con sempre maggiore attenzione. La svolta ecologica va perseguita certamente anche facendo sacrifici, ma non deve amplificare le differenze sociali già operanti. Lo sviluppo del trasporto pubblico è indispensabile per una svolta verso la sostenibilità delle nostre città. E per rendere tutti più uguali e uniti.

L'autrice è la segretaria generale Cgil Firenze

Bisogna prima realizzare alternative di trasporto pubblico

"Un forno pubblico per salvare l'acciaio"
La proposta di Giani "sblocca Piombino"

148228

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.