

Infrastrutture e mobilità¹

di Renato Butta

La questione della mobilità rimane centrale per ogni ipotesi di *sviluppo coerente con la qualità della vita dei cittadini, la tutela della salute e la valorizzazione ambientale*.

- Infrastrutture e Mobilità

Livorno è città praticamente "continua" da Stagno ad Antignano, prevalentemente stretta tra la linea di costa e la ferrovia con limitate espansioni ad est della ferrovia: Salviano e Leccia-Scopaia. Si tratta di una distribuzione spaziale che determina una prevalente mobilità sulla direttrice Nord-Sud e su alcune, minori, direttrici trasversali di breve percorso. Questa distribuzione spaziale di residenze ed attività, rende la Città, pur nella sua media dimensione, idonea alla creazione di linee di forza di Trasporto Pubblico Locale Nord-Sud integrate con trasversali ad elevata frequenza. A tali condizioni aveva dato idonea soluzione il progetto di tranvia veloce redatto da Comune e Provincia (ex legge n° 211/92) il cui primo lotto venne finanziato ma non realizzato. Oggi, in attesa di nuove ed auspicate leggi specifiche di finanziamento di linee tranviarie per il trasporto rapido di massa, è comunque necessario realizzare linee urbane di forza gommate e ad alta frequenza su corsie riservate e protette aventi priorità semaforica. Su queste saranno da attestare parcheggi di cintura aventi sistema tariffario integrato con il TPL. Con ciò andando oltre quanto già realizzato con le attuali LAM.

Lo scorrimento veicolare Nord-Sud sui **tre assi**: *Variante Aurelia, vecchia Aurelia, Viale a mare*, (oggi presente senza sostanziali differenziazione di funzioni e privo di conseguenti limitazioni) sarà da ridistribuire perseguendo finalità di maggiore efficacia e minore impatto ambientale. Ciò attraverso interventi infrastrutturali e provvedimenti normativi sul traffico.

La Variante Aurelia, nel tratto Stagno/via di Levante, in esercizio da oltre 30 anni, non rispetta la vigente normativa per le strade della sua categoria. Con corsie di larghezza inferiore alla norma e priva di corsie di sosta la strada costituisce fattore di rischio per la circolazione. Essa richiede quindi di essere *urgentemente messa a norma* per garantire la sicurezza degli utenti e per poter assorbire, di conseguenza, quote maggiori di traffico ed alleggerire gli altri due assi viari. Il tratto a maggiore intensità di traffico (compreso tra lo svincolo "della Cigna" e lo svincolo di "via di Levante") richiederebbe poi una 3a corsia od una complanare.

Sarà possibile conseguire un positivo **"effetto rete"** realizzando ulteriori collegamenti trasversali tra lo svincolo di Montenero, "i tre ponti" e "Banditella" attraverso l'adeguamento del "ponte del Casini".

La vecchia Aurelia, anche nella sua disomogenea sezione trasversale dei vari tratti, richiede interventi di messa in sicurezza (in primo luogo idraulica) ed una moderna semaforizzazione per lunghi tratti omogeneizzati ed assistiti da "onda verde". Ciò permetterà riduzione delle emissioni inquinanti ed incremento della capacità di deflusso.

Il Viale a mare, in conseguenza dei descritti interventi, si ritiene sia da ripensare completamente:

-per l'organizzazione della sosta.

-per la sua dimensione della carreggiata, disincentivando così l'effetto negativo del forte scorrimento costiero;

Il "lotto zero" dimenticato da anni

Il progetto definitivo del lotto "zero" della variante Aurelia di Livorno (redatto dalla Provincia e dal Comune di Livorno, comprensivo dello studio di impatto ambientale, dell'importo complessivo di 400 milioni di Euro) è stato consegnato all'Anas il 20 gennaio 2006.

¹ Da: Pubblicazione "Livorno 2019. Idee e proposte per la rinascita possibile". Aprile 2019

Il "lotto zero" quale completamento della variante Aurelia tra Livorno e Grosseto, era stato inserito dall'Anas nel piano pluriennale 2003/2012 e compreso tra gli interventi della Legge Obiettivo.

Nel lungo iter di approvazione del progetto dell'Autostrada Tirrenica, la Giunta Regionale della Toscana decise di inserire tale progetto tra le "opere connesse" da realizzare a carico della SALT (deliberazione GR n°470 del 26/6/2006 ed altri provvedimenti) liberando così notevoli risorse a favore di altre numerose realizzazioni in ambito regionale.

Poiché l'Autostrada tirrenica finora non è stata realizzata, le opere connesse non hanno trovato attuazione. Ma il completamento della variante Aurelia di Livorno ("dimenticato" sia a livello regionale che a livello locale) resta urgente necessità del sistema viario della costa toscana, ma consentirà anche la riqualificazione della costa tra Antignano e Quercianella.

Mobilità e Trasporto Pubblico

Qualsiasi politica sulla mobilità e le infrastrutture di trasporto dovrebbe basarsi su un'adeguata pianificazione atta a definire i progetti di miglioramento da realizzare su una rete esistente, allo scopo di migliorarne il livello di servizio e, al tempo stesso, ridurre gli effetti negativi del trasporto come l'inquinamento atmosferico ed il rumore.

Anche la città di Livorno subisce gli effetti negativi della congestione prodotta dal traffico veicolare, causata principalmente da tre fattori:

- a) la fortissima propensione di una gran parte della popolazione all'uso dell'automobile privata e dei mezzi a due ruote motorizzati;
- b) il declino del ruolo del trasporto pubblico;
- c) l'assenza di una corretta pianificazione integrata, la quale tenga conto dei legami esistenti fra scelte urbanistiche e domanda di trasporto.

Una consistente attenuazione degli effetti negativi del traffico urbano può ottenersi solo intervenendo con decisione su queste tre cause.

La rete principale infrastrutturale è rimasta "congelata" da oltre 30 anni e presenta criticità sia nei percorsi extraurbani che urbani. Inoltre, in prospettiva dello sviluppo del Porto sono a maggior ragione irrimandabili gli interventi sulla variante Aurelia e la realizzazione del lotto 0, ma anche l'adeguamento della viabilità della cintura portuale. Bisogna procedere senza indugio, in considerazione dei tempi e della necessità di reperire adeguate risorse, ad una progettazione più avanzata dei sistemi di entrata/uscita dal porto, anche al fine di separare i flussi costituiti dai traffici pesanti, da quelli leggeri; ciò comporta il coinvolgimento di molti soggetti istituzionali e privati, nonché le ferrovie che potrebbero dare un contributo decisivo al passaggio dalla gomma al ferro.

Oltre agli interventi "hard" di carattere extraurbano ed urbano, che sicuramente hanno bisogno di un'ampia concertazione e coinvolgimento di altri soggetti e della cittadinanza, occorre definire con chiarezza gli obiettivi generali e strategici per una politica di mobilità urbana, che dovrebbero essere:

- la tutela sanitaria e il miglioramento della qualità della vita
- la riqualificazione degli spazi urbani
- la riduzione dell'impatto ambientale (in particolare dell'inquinamento atmosferico, del rumore e la riduzione di occupazione di suolo)
- la valorizzazione dei centri storici
- l'integrazione dei mezzi di trasporto.

Gli interventi di gestione della mobilità urbana che sono intervenuti negli ultimi decenni, non hanno affrontato adeguatamente le criticità della nostra città, e sono apparsi sordinati, ad esempio, con le scelte urbanistiche, inefficaci a prevenire e ridurre l'inquinamento, e hanno inciso molto marginalmente sugli usi e consuetudini di spostamento. Lo spazio pubblico, specie nelle zone centrali, è una risorsa scarsa ed ambita, che non deve essere sprecata in parcheggi.

L'estensione della sosta a pagamento in larghe parti della città, massicciamente introdotta negli ultimi tempi, è avvenuta senza un'ampia informazione dei cittadini sugli obiettivi e benefici ad essa connessi, quali ad esempio l'aumento dell'utenza del servizio pubblico o il ricorso a mezzi di trasporto diversi ed alternativi. La politica della gestione della sosta va comunque inserita all'interno di un ampio contesto che comprende anche la riqualificazione e il miglioramento del sistema di trasporto pubblico (TPL) ed interventi a sostegno degli utenti cosiddetti deboli (pedoni, ciclisti). Un maggior consenso si poteva ottenere investendo i proventi della sosta per incentivi economici ed investimenti a favore di mezzi alternativi all'auto privata.

Risulta, comunque, certamente necessario ridurre la presenza delle automobili private allo scopo di mantenere gli effetti negativi del traffico entro limiti accettabili, ma ciò può essere effettivamente ottenuto solo intervenendo sulle cause principali della congestione urbana e sul modo di spostarsi nella città. In termini tecnici, significa intervenire sia sulla domanda che sull'offerta di trasporto.

Sono diversi gli strumenti da poter mettere in campo e le esperienze di riferimento.

Proveremo a suggerire le azioni che ci appaiono più fattibili per una città dalle caratteristiche non solo strutturali, ma anche sociali e comportamentali, come Livorno.

Un primo contributo potrebbe venire dall'uso di tecnologie ampiamente disponibili che hanno l'effetto di ridurre la necessità di attività "fuori casa"; ci riferiamo al telelavoro, alle teleconferenze, al tele-acquisto.

Un altro pacchetto strategico consiste nelle misure amministrative che accanto a quelle tradizionali (istituzione di Zone a traffico limitato ZTL o aree e percorsi pedonali, o regolamentazione della sosta, o di emergenze in occasione di livelli di inquinamento elevati) promuovano ed introducano azioni che possano coinvolgere le imprese private attraverso la flessibilità degli orari lavorativi o l'organizzazione di sistemi di trasporto collettivi aziendali.

Ma la strategia che riteniamo più efficace è la contemporanea azione di incentivo al ricorso a sistemi alternativi all'auto privata, combinata con un potenziamento del servizio pubblico (TPL), i cui vantaggi sono indiscutibili in termini di efficienza energetica, sicurezza, rumore ed inquinamento atmosferico.

Le criticità strutturali della città in termini fisici ed urbanistici, obbliga ad agire in maniera coordinata per incidere sulle abitudini allo spostamento dei livornesi, rivolgendole verso nuove modalità già efficacemente sperimentate in città di analoghe dimensioni. Facciamo riferimento:

- alla promozione di sistemi quali il car-pooling (uso collettivo dell'auto) o il car-sharing (auto a proprietà collettiva);
- ad interventi tesi al miglioramento delle condizioni di sicurezza e confort di pedoni o ciclisti;
- alla promozione e diffusione di auto pubbliche a noleggio (car-card) tendenzialmente a propulsione elettrica o ibrida.

Il sistema delle azioni appena citate per scoraggiare l'uso dell'auto, va accompagnato da misure per il potenziamento del sistema di trasporto pubblico ed il suo miglioramento. Il miglioramento del servizio del TPL può avvenire in termini di tariffe, frequenze di percorrenza ed informazione per gli utenti, ma anche in maniera indiretta con parcheggi di interscambio (magari supportati da bus navetta), corsie preferenziali e precedenza ai semafori.

Una soluzione decisiva per l'affermazione del TPL a Livorno potrebbe essere la rivisitazione moderna della tramvia: difatti i moderni sistemi BHLS (Buses with a High Level of Service) prevedono tram su gomma, cioè veicoli gommati a guida vincolata a propulsione elettrica o ibrida. Le caratteristiche principali di un sistema BHLS sono le corsie riservate ai soli veicoli di trasporto, ridotto inquinamento, diritto di precedenza, alta frequenza, priorità semaforica. Questa tecnologia prevede minori costi di costruzione e di manutenzione ed efficienza del servizio.

Un ulteriore aspetto su cui soffermare l'attenzione è il trasporto delle merci in ambito urbano, che costituisce un'attività sempre più rilevante ed incide soprattutto sulla congestione stradale. I problemi che affliggono l'efficacia del movimento di consegna delle merci su gomma sono numerosi; è quasi la norma che gli edifici, soprattutto quelli situati in zone urbane dense, non dispongano di posti per il carico/scarico. Alcune azioni possibili prevedono, anche in raccordo col settore privato, la riorganizzazione della distribuzione delle merci attraverso un sistema di trasporto "a prenotazione" che utilizza mezzi a basse emissioni; ciò comporta l'organizzazione della "rottura di carico", ma fortunatamente Livorno è ben dotata di aree logistiche di interscambio. Inoltre si può intervenire con la limitazione delle fasce orarie destinate al carico/scarico nel centro città, allo scopo di evitare congestione in prossimità dei luoghi di consegna.

Infine, in considerazione che la strategia urbanistica della città delineata dal nuovo Piano Strutturale si basa principalmente sulla riqualificazione e sulla rigenerazione degli spazi esistenti, bisognerà che la progettazione tenga in dovuta considerazione la necessità di introdurre in maniera efficace il traffic calming, il che significa definire spazi adeguati alle esigenze di tutti i potenziali utenti della strada (automobilisti, ciclisti, pedoni, residenti, disabili), puntando sulla coesistenza e sull'integrazione. Il traffic calming presuppone la bassa velocità delle auto (dissuasori di velocità, zone 30, pavimentazioni fonoassorbenti), percorsi pedonali continui e protetti, spazi pubblici orientati anche ad altre funzioni urbane; il tutto evidentemente a realizzare un miglioramento della qualità della vita urbana attraverso la ricerca di una difficile, ma possibile, coesistenza tra diversi utenti della strada.