

Verso una nuova mobilità della città.¹

Se volgiamo perseguire gli obiettivi europei, diminuire le emissioni di inquinanti in atmosfera ed il rumore delle nostre città, occorre innanzitutto elettrificare i trasporti e abbandonare i combustibili fossili; laddove l'energia elettrica non basterà a soddisfare i consumi, dovremo rivolgersi a quote di biocombustibili sostenibili e combustibili sintetici ricavati da energia rinnovabile.

Ma il grosso del risparmio, in termini di emissioni, arriverà da interventi per aumentare l'efficienza energetica del settore, ad esempio producendo auto più piccole e leggere, convertendo quote significative di trasporto dal settore privato a quello pubblico a sua volta elettrificato (filovie, autobus elettrici).

Ci troviamo oggi di fronte a una possibile svolta, causata o accelerata dalla pandemia di Covid-19, in cui abbiamo davvero la possibilità di cambiare il modo in cui ci muoviamo. E mentre siamo ancora impegnati a uscire dalla crisi sanitaria, non dimentichiamoci che i trasporti hanno un grande impatto sulla nostra salute, oltre che su quella del clima. Ripensare il sistema dei trasporti significa quindi propendere verso una vita migliore, dove la salute del Pianeta si muove di pari passo con quella di tutti noi che lo abitiamo.

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.

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. 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 scoordinati, ad esempio, con le scelte urbanistiche, inefficaci a prevenire e ridurre l'inquinamento, e hanno inciso molto marginalmente sugli usi e consuetudini di spostamento.

Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, in elaborazione, è il documento strategico, predisposto su un orizzonte temporale decennale, che ha lo scopo di orientare le politiche di mobilità cittadine. Un aspetto su cui ci pare che l'attuale elaborazione non abbia avuto il necessario risalto è il trasporto delle merci in ambito urbano, che costituisce un'attività rilevante che incide soprattutto sulla congestione stradale.

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.

Il momento per rivoluzionare il sistema della mobilità a Livorno è forse giunto, ma ci vuole coraggio, convinzione e partecipazione. Insieme alla costruzione del PUMS, si può infatti prendere spunto dall'opportunità della costruzione del nuovo Ospedale per intervenire decisamente

¹ Da: Pubblicazione "Livorno, porta a mare della Toscana". Settembre 2020

sull'ipotesi di trasformazione del TPL in direzione di sistemi più moderni che prevedono bus elettrici a guida vincolata. E' innegabile infatti che il nuovo assetto ospedaliero dovrà prevedere non solo una viabilità dedicata, ma dovrà provare a risolvere i problemi posti già nella situazione attuale, di congestione dell'area, della sosta, della sicurezza.

Il sistema delle azioni appena citate per scoraggiare l'uso dell'auto, va accompagnato da misure per il potenziamento e la riqualificazione del sistema di trasporto pubblico ed il suo miglioramento; l'associazione "Per la Rinascita di Livorno", nell'apprezzare le linee su cui si sta indirizzando il PUMS, vuole porre l'attenzione in questo momento al TPL, almeno per due motivi: la novità che diventerà tra breve operativa legata alla (faticosa) concessione ad un unico gestore del TPL a livello regionale, e la necessità (e l'opportunità) di cercare con convinzione e risolutezza di realizzare un corridoio di forza (protetto) a transito rapido col ricorso a sistemi fondati sull'alimentazione elettrica, i cosiddetto Buses with a Higt Level of Service (BHLS).

Per ambedue i motivi il ruolo della Regione Toscana è centrale. Ebbene operativamente si può procedere come segue:

1. Prevedere con forza e convinzione l'inserimento nel PUMS dell'ipotesi del sistema BHLS.
2. Inserire nel Piano regionale integrato delle infrastrutture e della mobilità (PRIIM), in scadenza nel 2020, che costituisce lo strumento di programmazione unitaria attraverso il quale la Regione definisce in maniera integrata le politiche in materia di mobilità, infrastrutture e trasporti, la previsione del sistema BHLS per la città di Livorno.
3. Inserire nel Piano regionale di sviluppo (PRS), in scadenza nel 2020, che è lo strumento orientativo delle politiche regionali per le strategie economiche, sociali, culturali, territoriali e ambientali della Regione Toscana, la previsione del sistema BHLS per la città di Livorno.