

## Associazione Culturale "per la Rinascita di Livorno A.P.S."



### Campagna di ascolto per la formazione del Piano Operativo e la revisione del Piano Strutturale

**Assemblea Cittadina del 11/12/2020. I temi dell'animazione urbana: commercio di vicinato, spazi di lavoro (co-working), eventi, mobilità sostenibile.**

#### La mobilità.

La questione della mobilità rimane centrale per ogni ipotesi di sviluppo coerente con la qualità della vita dei cittadini, la tutela della salute e dell'ambiente.

Qualsiasi politica sulla mobilità e sulle 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.

Risulta, comunque, certamente necessaria la **riduzione della presenza delle automobili private** allo scopo di mantenere gli effetti negativi del traffico entro limiti accettabili, e liberare lo spazio pubblico da esse occupato dalla sosta; ma ciò può essere effettivamente ottenuto solo intervenendo con proposte alternative efficaci.

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 di spostamento.

Facciamo riferimento a soluzioni già sperimentate in altre città simili, quali:

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

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

Ma la strategia che riteniamo più efficace, da affiancare agli interventi di "mobilità dolce", è il **potenziamento del servizio pubblico (TPL)**, i cui vantaggi sono indiscutibili in termini di efficienza energetica, sicurezza, rumore ed inquinamento atmosferico.

Attualmente l'AC sta elaborando il **PUMS**; al proposito cercherò di riassumere il punto di vista dell'Associazione.

Se vogliamo perseguire gli obiettivi europei, diminuire le emissioni di inquinanti in atmosfera ed il rumore delle nostre città, quindi migliorare la qualità della vita e tutelare la salute, occorre innanzitutto **elettrificare i trasporti**, abbandonare i combustibili fossili e convertire quote significative di trasporto dal settore privato a quello pubblico a sua volta elettrificato (filovie, autobus elettrici, metropolitane leggere).

## Associazione Culturale "per la Rinascita di Livorno A.P.S."

Un esempio italiano, di una città delle dimensioni di Livorno: il PUMS della città di Perugia prevede una rete portante di trasporto pubblico urbano, fondata su due linee di **trasporto rapido di massa**, esercite con mezzi ad alimentazione elettrica, senza impianti fissi. La prima avrà un percorso lungo 12,5km, servirà una popolazione di 26.000 abitanti.

Si vuol porre l'attenzione in questo momento al TPL, almeno per due motivi: la novità del nuovo gestore unico 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**, il cosiddetto Buses with a Higt Level of Service (**BHLS**).

I percorsi su cui impostate un sistema BHLS si basano su quelli già consolidati del trasporto locale, e cioè sfruttando la naturale configurazione della città:

- **Asse Terra direzione Nord Sud ( e viceversa):** Stazione – viale Carducci (via Garibaldi ) – piazza Grande – via Cairoli – via Ricasoli- via Marradi – via della Libertà.
- **Asse Mare direzione Sud Nord:** piazza Mazzini – via Grande – piazza della Repubblica- viale Carducci (via Garibaldi ) – Stazione.

I dati sul TPL nazionale, non sono incoraggianti: nell'ultimo decennio si è registrata una costante diminuzione dei passeggeri trasportati. Questo trend si è stabilizzato negli ultimi anni, senza tuttavia dare segnali di ripresa.

Quindi, ci siamo chiesti come sia possibile consolidare gli attuali utenti ( circa 18.000 al giorno ) ed incentivare chi utente oggi non lo è, per raggiungere quella quota del 22% (circa 35.000 al giorno), obiettivo dichiarato nei documenti del PUMS in elaborazione.

A nostro avviso bisognerebbe attuare scelte coraggiose volte a:

- Migliorare l'offerta QUALITATIVA e, QUANTITATIVA,
- Offrire quindi un servizio ADEGUATO, calibrato cioè sulle varie esigenze dell'utenza, e soprattutto, REGOLARE, dando la certezza che un viaggio iniziato si concluderà nei tempi promessi.
- Separare fisicamente, almeno per tratte significative, il Trasporto Privato dal Trasporto Pubblico.
- Attivare una rete di priorità semaforiche ai mezzi pubblici, da rendere coerente con lo sviluppo del coordinamento semaforico (linea verde) da utilizzare più diffusamente.

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 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. Si pensi alla nuova funzionalità di via della Meridiana che diventa asse primario di accesso al Nuovo Ospedale.

L'attenzione si rivolgerà inevitabilmente sul viale Carducci, per il quale deve essere pensata una rifunzionalizzazione e riprogettazione, per almeno i seguenti aspetti fondamentali:

- 1) la sua struttura fatta di due controviali a lato di una carreggiata centrale di notevoli dimensioni, deve portare a scelte "coraggiose" tali da generare una netta separazione tra mobilità privata e mobilità pubblica, favorendo quella "regolarità" del TPL.
- 2) la sua una intersezione, con i viali Alfieri/Nievo, causa di frequenti momenti

## Associazione Culturale "per la Rinascita di Livorno A.P.S."

di congestione e di conseguenza rallentamenti che si ripercuotono sul TPL.  
Si potrebbe pensare alla realizzazione di un sottopasso.

Per conseguire l'obiettivo di attrezzare la città di Livorno, terza città della Toscana, con un sistema di TPL fondato su **un corridoio di forza (protetto)** a transito rapido **alimentato elettricamente**, sono ovviamente necessari **finanziamenti straordinari**, e quindi è fondamentale il rapporto con la Regione, sia per trovare le risorse, sia per il rapporto con il nuovo concessionario del trasporto pubblico.

Ebbene operativamente si può procedere:

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.

In questa maniera, e cioè con l'introduzione sistema BHLS negli strumenti di programmazione locali e regionali, sarà possibile candidarsi ai finanziamenti statali e regionali, e probabilmente anche a quelli connessi al Green Deal europeo.

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.

L'esperienza di questi mesi con COVID ha accentuato la circolazione dei veicoli commerciali, con riferimento all'aumento esponenziale delle consegne a domicilio, anche dei generi alimentari.

E' un fenomeno con cui dovremo confrontarci, e che comporta un serio ripensamento della logistica, della distribuzione, e dei mezzi da impiegare.

Concludo, esprimendo la disponibilità della nostra associazione ad un dialogo costruttivo anche di confronto diretto con l'AC, nelle forme che riterrà opportuno attivare.

### **Eventi: il Museo virtuale presso il polo crocieristico.**

La pubblicazione che l'Associazione ha predisposto in occasione delle elezioni regionali, si intitola "Livorno, porto a mare della Toscana". Tra le proposte che coerentemente abbiamo avanzato c'è quella di un Museo virtuale da ospitare, preferibilmente, presso il futuro polo crocieristico.

Abbiamo immaginato una struttura che offra ai crocieristi e non solo, il "biglietto da visita" di "Livorno porta della Toscana".

Il nostro pensiero è rivolto a quanto è già presente in città importanti come Tokio, Shanghai, Singapore e, in Europa, a Parigi e Bordeaux. Uno spazio fisico importante, riconoscibile, moderno, supportato da tecnologie avanzate, digitalizzazione, arti visive moderne al servizio del messaggio che si intende presentare:

## Associazione Culturale "per la Rinascita di Livorno A.P.S."

- i paesaggi della Toscana, la sua storia, la sua cultura: un percorso che , salvo aggiornamenti, sia il punto di riferimento principale e permanente di "Livorno porta della Toscana",
- mostre temporanee digitali di grandi artisti toscani.

È del tutto evidente che un'operazione di questo tipo avrebbe un effetto immediato sulla valenza turistica della città di Livorno che, finalmente, potrebbe disporre di un "brand" chiaro e definito, un marchio, un'identificazione, un segno distintivo e caratterizzante di cui beneficerebbero le altre forme di turismo, culturale, enogastronomico, sportivo, religioso, commerciale.

Il nuovo water front portuale, il recupero progressivo delle aree del Rivellino, dei Macelli e del Forte, l'insediamento del Centro espositivo digitale sarebbero un tutt'uno con i Bottini dell'olio, il Museo, la Biblioteca, la Venezia, i fossi, le fortezze medicee, il pentagono del Buontalenti suscitando in quanti vengono a Livorno (dal mare o per le isole) curiosità e interesse a conoscerla per intero, in tutti i suoi aspetti e quindi a dedicarle più tempo e attenzione.

La città dimostra nei fatti di essere pronta a misurarsi sul fronte del turismo facendo forza sulla sua capacità di ospitare importanti eventi, dalla mostra su Modigliani con centomila presenze, agli appuntamenti sulla "satira" della Fondazione Cassa Risparmi e di organizzare manifestazioni di grande rilievo e partecipazione popolare come Effetto Venezia e la Coppa Barontini. Quella che proponiamo è un'idea e nel contempo una sollecitazione a intervenire su un fronte economico significativo con grandi possibilità di espansione.

Concludo, esprimendo la disponibilità della nostra associazione ad un dialogo costruttivo anche di confronto diretto con l'AC, nelle forme che riterrà opportuno attivare.

Livorno, 11 dicembre 2020