



Federazione della Sinistra Livorno

**Per una nuova concezione della mobilità
cittadina ed extra-cittadina
8 proposte**

Livorno 3 marzo 2010

Premessa

Il presente documento vuole essere un contributo della Federazione della Sinistra al dibattito che si è aperto in relazione al Trasporto Pubblico Locale. Consapevoli dei tagli in atto e del tentativo di riorganizzazione avviato dalla Regione Toscana, riteniamo utile sottoporre all'attenzione dei cittadini, delle organizzazioni sindacali, delle forze politiche livornesi e delle istituzioni, le proposte contenute nel presente documento.

Per quanto si sia evitato di richiamare puntualmente le inefficienze che, a nostro avviso, hanno caratterizzato, e continuano a farlo, le politiche e la gestione del trasporto pubblico locale nel nostro territorio, sottolineiamo che il contenuto del documento assuma come premessa una critica della attuale gestione.

La mobilità quale elemento di progresso sociale

“ La mobilità assurge al rango più elevato tra i valori che danno prestigio e la stessa libertà di movimento, da sempre una merce scarsa e distribuita in maniera diseguale diventa rapidamente il principale fattore di stratificazione sociale dei nostri tempi” Bauman [2001]

“Le pratiche di mobilità hanno acquisito un'importanza crescente nella nostra società”. Con questa frase Giampaolo Nuvolari comincia uno dei capitoli conclusivi del suo testo “Mobilità quotidiana e complessità urbana” (2007).

Oggi, più che mai, è evidente che la mobilità deve essere concepita come un aspetto centrale nella vita di un territorio e come essa ne interessi tutti gli aspetti. Le “pratiche di mobilità” sono causa e conseguenza dell'organizzazione di vita delle famiglie, del mercato del lavoro, della domanda e dello sfruttamento di servizi, delle modalità di relazione con le persone e di identificazione con i luoghi. Lo stile di vita è direttamente legato alla mobilità.

La mobilità, pertanto, costituisce una risorsa e un limite che può concorrere all'ampiamento delle disparità sociali ed economiche. Nella prospettiva della mobilità, lo spazio urbano, per come viene concepito e strutturato, diviene elemento fortemente discriminante nel facilitare o inibire per alcuni gruppi di cittadini i percorsi di accesso ai beni, ai servizi e alle opportunità. Basta pensare ai disabili, alle fasce più anziane della società, ai gruppi di lavoratori e studenti. Per queste ragioni riteniamo di poter affermare che sviluppo sociale e mobilità spaziale tendono in parte a convergere,

volendo il primo significare emancipazione più in generale, che trova corrispondenza specifica anche nella facilità di spostamento fisico o virtuale sul territorio.

In questo contesto le conseguenze delle recenti trasformazioni metropolitane sulla mobilità sono consistenti e si sono tradotte in cambiamenti che vanno oltre il mero incremento dei tempi e degli spazi di spostamento delle popolazioni, per coinvolgere il sistema più generale della mobilità urbana, l'insieme dei mezzi e delle infrastrutture - la cosiddetta offerta di mobilità -, ma anche la domanda espressa dalle popolazioni mobili.

Livorno e il territorio livornese non si sottraggono a questa analisi anzi rappresentano un esempio centrale di come si sia atteso troppo prima di affrontare con la dovuta ponderatezza le questioni legate alla mobilità.

Un metodo per migliorare la mobilità a Livorno

Prima di entrare nel dettaglio delle proposte elaborate, è utile porre alcune premesse alla base della realizzazione di qualsiasi azione di miglioramento della mobilità. In questo ci aiuta l'iniziativa europea denominata CIVITAS. Si tratta di un'azione che sostiene le città nell'attuazione di una politica integrata dei trasporti sostenibile, pulita ed efficiente in termini energetici.

Il progetto europeo ha esplorato l'uso di diversi approcci attuati nelle città Europa per progettare il trasporto. Da questo studio è emerso che, storicamente, le città hanno seguito numerosi metodi per sviluppare le proprie politiche sulla mobilità. Si osservano metodi molto informali e metodi altamente razionali e formali. Nella descrizione dei diversi metodi l'Unione cita ad esempio l'approccio denominato del 'cavarsela', in cui gli obiettivi non sono formalmente specificati, e le decisioni sono prese solo quando necessario e inevitabile. Questo sembra il metodo che ha caratterizzato sino ad oggi il modello di gestione del trasporto pubblico livornese che inevitabilmente alla luce dei nuovi tagli, si trova a dover fare i conti con le inefficienze che questo metodo comporta. Per scendere sul piano cittadino, infatti, possiamo osservare che i vari tentativi di migliorare la situazione dell'Azienda locale, sono stati dettati e presi sull'onda di emergenze non previste e non gestite. L'esempio di questo si ha nell'assenza di un TPL aggiornato, nell'assenza di una previsione di un sistema di corsie preferenziali strutturato, nel non funzionamento di parcheggi scambiatori, nell'aver trascurato le ricadute della crescita della città in zone quale Salviano.

Per continuare seguendo le indicazioni europee dobbiamo assumere che gli studi degli ultimi anni

hanno portato allo sviluppo di una serie di approcci, più pragmatici, che vengono utilizzati in modo combinato dalle città europee più avanzate. Tra i vari approcci riteniamo interessante segnalare l'approccio partecipativo. Si tratta dell'attivo coinvolgimento dei vari soggetti interessati, nel tentativo di raggiungere un accordo ad ogni fase del processo decisionale.

Proponiamo, pertanto, che il Comune e la Provincia diano subito avvio alla costruzione del nuovo TPL e alla individuazione dei servizi minimi, secondo quanto richiesto dalla Regione, utilizzando un approccio partecipativo che coinvolga tutti i soggetti cittadini, dalle circoscrizioni, alle associazioni, ai gruppi organizzati, alle organizzazioni sindacali e datoriali. Un attivo coinvolgimento di tutti questi soggetti può permettere a Livorno di avere un piano realmente aderente alle proprie esigenze e in grado di disegnare una città del domani più vivibile e fruibile. Ognuno di questi soggetti può aiutare a:

1. promuovere soluzioni coordinate per problemi locali;
2. venire a conoscenza di esigenze non conosciute;
3. identificare i bisogni dei cittadini e le loro principali preoccupazioni;
4. fornire nuove prospettive sui problemi che sono rilevati;
5. ridurre i costi e ritardi di un progetto non condiviso o inefficace;
6. identificare le preoccupazioni dei soggetti coinvolti nelle prime fasi del processo di pianificazione del nuovo TPL, quando i cambiamenti possono essere più facile da fare;
7. migliorare l'accettazione pubblica del progetto, e creare credibilità politica.

Gli orientamenti da seguire per una nuova mobilità a Livorno

Costruire una nuova mobilità significa aumentare la qualità della vita e perseguire un nuovo modello di sviluppo economico. Entrambi questi due obiettivi sono raggiungibili se con un nuovo piano della mobilità si riesce a:

- diminuire i tempi di spostamento all'interno della Città e tra questa e le realtà circostanti, provinciali e interprovinciali (vedi Pisa);
- ridurre l'impatto ambientale legato all'utilizzo dei mezzi privati e pubblici;
- decongestionare il traffico cittadino ed extracittadino.

Il traguardo deve essere quello di far crescere sensibilmente la “velocità commerciale” del mezzo pubblico, in modo da recuperare efficienza e gradimento degli utenti. Si otterrebbero risparmi preziosi che potrebbe essere reinvestiti nel miglioramento ulteriore del servizio, nel mantenimento di alcune linee “deboli” (ma di rilevante interesse sociale), nella tenuta occupazionale.

Il primo passo da fare per ottenere quanto sopra è riuscire a disincentivare l'utilizzo del mezzo privato ed incentivare l'utilizzo del mezzo di trasporto collettivo. La scelta dell'auto o del motoveicolo privato rispetto al mezzo di trasporto pubblico nasce da un'analisi di convenienza dell'utente, all'interno della quale rientra, in genere, una valutazione dei tempi di viaggio complessivi, dei costi monetari diretti degli spostamenti, e del comfort di viaggio, definibile da elementi di tipo qualitativo e spesso soggettivo. Per esempio, il mezzo di trasporto pubblico è spesso percepito come 'affollato' con pochi posti a sedere, mancanza di climatizzatore ecc.

Data la natura del nostro territorio dobbiamo cominciare a porsi il problema di:

1. creare una sinergia bus-treno mirando alla costruzione di un trasporto "metro-ferroviario" in cui l'utilizzo del treno e dei bus sia concepito come una linea di continuità in termini di servizio. Per prima cosa si può prevedere la realizzazione di una tipologia di bigliettazione unica tale da permettere di viaggiare in bus + treno all'interno del comune di Livorno. Ovviamente il biglietto deve essere un elemento che si colloca in una politica più ampia in cui sia prevista una continuità di orari tra treno e bus. Quest'ultimo elemento a sua volta porta alla necessità di rivedere il trasporto su ferro valutando l'apertura di stazioni/fermate di quartiere (vedi capitolo successivo);
2. riattivare la stazione marittima in modo da potenziare i servizi di trasporto offerti ai passeggeri dei traghetti e ai crocieristi che ogni anno arrivano al Porto di Livorno. Inoltre essa potrebbe diventare un'ulteriore infrastruttura a servizio dei treni da trasporto merci, unendo il porto al sistema ferroviario (vedi capitolo successivo);
3. disegnare un nuovo Piano basato su alcune direttrici principali, secondo la formula delle LAM, che attraversano l'intera Città di Livorno toccandone i punti centrali, e affiancando ad esse un servizio di bus di quartiere che permetta di servire in modo capillare tutte le zone della Città. Citiamo ad esempio la necessità di potenziare il servizio a Salviano, a partire dai quartieri della Leccia, Scopaia e Salviano 2;
4. progettare una rete di corsie preferenziali protette vietandovi la circolazione dei ciclisti come purtroppo oggi è consentito (basta vedere i cartelli stradali);
5. realizzare un'ampia zona centrale dedicata a ZTL/zona pedonale, Pentagono del Buontalenti, centro storico, in cui l'afflusso sia controllato con telecamere e varchi con segnaletica ben evidenziata e potenziare il ruolo dei parcheggi scambiatori attraverso l'utilizzo di tariffe agevolate;
6. adottare un biglietto orario che abbia una durata di 90 minuti e trasformare anche il biglietto

venduto sui bus da "corsa semplice" a "biglietto ad orario" .

7. attivare un progetto per coinvolgere datori di lavoro, associazioni datoriali e sindacali al fine di verificare la possibilità di inserire nella contrattazione integrativa aziendale, la richiesta di introdurre un sostegno datoriale alla mobilità pubblica;
8. attivare un progetto educativo con gli istituti scolastici del territorio per promuovere una cultura della mobilità che veda nell'utilizzo del mezzo pubblico l'elemento centrale.

Un possibile piano “metro-ferroviario”

Sviluppando i punto 1 e 2 indicati in precedenza offriamo al dibattito una nostra ipotesi di rete integrata tra bus e treno che potrebbe proiettare la città di Livorno in un futuro orientato al trasporto pubblico. Dotando la città di stazioni/fermate di quartiere per il trasporto ferroviario e riaprendo la stazione marittima si configurerebbe la seguente situazione.

I croceristi che arrivano al Porto di Livorno potrebbero raggiungere tutte le mete turistiche, come Pisa o Firenze, attraverso l'utilizzo di treni. Allo stesso modo gli utenti dei traghetti potrebbero accedere a treni regionali navetta per la Stazione di Livorno Centrale.

Riteniamo, inoltre, che sarebbe utile valutare la possibilità di far partire dalla Stazione Marittima un servizio diretto verso la zona sud della Provincia attraverso il percorso: Stazione Marittima, Calambrone, Stazione Centrale, fermata sud (di nuova istituzione), Antignano, Quercianella.

I treni che dalla Stazione Marittima andrebbero verso sud, una volta arrivati alla stazione Calambrone, attraverso la diramazione che porta al "bivio Ugione", potrebbero confluire sulla linea cosiddetta "indipendente" arrivando alla stazione Centrale. Dal momento che la linea dalla stazione Marittima sino al “bivio Ugione” è a binario unico, sarebbe utile elettrificare anche il tratto finale in modo da accelerare i tempi di tragitto.

Dopo la stazione centrale andrebbe istituita una fermata a servizio dei quartiere sud, la Rosa, Scopaia e La Leccia, dove in futuro nascerà l'ennesimo nuovo quartiere con l'ennesimo centro commerciale. Dotando questa zona di parcheggi scambiatori e di una linea bus si creerebbe un interessante nodo di scambio treno-bus a servizio di quasi metà degli abitanti di Livorno. Andando ancora verso sud si arriva nella zona di Banditella dove verrà costruito il nuovo ospedale cittadino, sarebbe utile creare un nodo di scambio a servizio dell'utenza dell'ospedale.

A seguire si trova la stazione di Antignano che potrebbe essere servita dai cittadini che abitano nella zona sotto la collina di Montenero. Infine Quercianella, la stazione più lontana del Comune di Livorno dalla stazione Marittima. Questa stazione potrebbe essere utilizzata oltreché dai turisti balneari anche dai turisti amanti del trekking diventando stazione d'ingresso del futuro Parco Provinciale dei Monti Livornesi.