

La mobilità delle persone e delle merci è un settore tra i più impattanti a livello ambientale e climatico, ma sta anche attraversando una trasformazione epocale, a fronte della rapida rivoluzione tecnologica degli ultimi 15 anni e di una parziale - ma non meno importante - crescita della consapevolezza collettiva di cittadini, aziende, amministratori.

La sfida cruciale per noi (per la Toscana e per l'Italia) è rimanere agganciati al treno dell'**innovazione**, se non provare ad esserne elemento propulsivo, producendo benefici sociali, economici e ambientali, forse ancora non ben compresi nella loro reale entità.

Non esiste un'unica soluzione salvifica ai gravi problemi causati dall'inefficiente paradigma della mobilità fossile ancora prevalente: qualità dell'aria e salute pubblica, climate change, inquinamento acustico ecc...

Occorre un mix integrato di funzioni adeguatamente interconnesse, basato su una visione sistemica. In particolare:

- **Centralità assoluta nelle politiche per la mobilità**, nonché nella progettazione e rigenerazione urbanistica, deve esser data alla **mobilità dolce**, pedonale e ciclabile, non solo all'interno dei centri abitati, ma anche su percorrenze più lunghe (es. Ciclopista dell'Arno, Ciclovia Tirrenica... Percorsi che oltre all'importanza per il cicloturismo possono essere assi fondamentali per gli spostamenti quotidiani). Particolare attenzione va prestata al trasporto di biciclette e monopattini su treni autobus e tram, con spazi adeguati, così come alla sosta sicura di questi mezzi ed alle infrastrutture correlate.

Le aree urbane dovrebbero cogliere l'occasione della trasformazione in "Città 30 Km/h" - con il progetto di Bologna a fare da apripista - per operare una redistribuzione radicale dello spazio urbano, che abbia come obiettivo la sicurezza stradale (PNSS) ma anche la riduzione di inquinamento atmosferico ed acustico, e la qualità della vita, promuovendo la fruizione degli spazi comuni. Quindi accanto al completamento delle reti di piste e corsie ciclabili urbane e periurbane (il modello è la Bicipolitana di Pesaro) si dovranno adeguare le carreggiate con strumenti di mitigazione della velocità, ampliando lo spazio dedicato a pedoni, bici, verde e socialità, mettendo in discussione anche parte dell'enorme superficie che nelle nostre città è destinata ai parcheggi, prevedendo aree in cui la mobilità dolce è prioritaria, come le "zone de rencontre" francesi, le "woonerf" olandesi o le "superillas" di Barcellona. Altrettanta attenzione va posta alla mobilità delle scuole di ordine inferiore, attivando e promuovendo il cosiddetto "Piedibus".

- **Razionalizzazione della domanda di mobilità, riducendo gli spostamenti non necessari** (promozione di Smart Working e videoconferenza ovunque possibile) e ottimizzando la gestione degli orari di scuole, uffici pubblici, aziende, valorizzando la figura del mobility manager con strumenti adeguati, dall'incentivazione della mobilità privata sostenibile e collettiva (con particolare attenzione a rastrelliere e bike box) alle flotte aziendali di bici, e-bike, monopattini, scooter, quadricicli e auto elettrici. Anche la progressiva attuazione della c.d. "città dei 15 minuti", dove in ogni quartiere dei centri urbani si possano raggiungere i servizi fondamentali in massimo 15 minuti a piedi, sarebbe un modo per razionalizzare la domanda di spostamento.
- **Promozione della "Mobility As A Service" (MAAS)** come strumento di integrazione intermodale, e per il progressivo abbandono della proprietà dei veicoli, in favore del più conveniente e versatile uso di un servizio (in abbonamento o a consumo) includente mezzi pubblici e sharing mobility. La minore occupazione dello

spazio pubblico e la riduzione del parco veicolare sarebbero tra i vantaggi più evidenti.

- **Risolvere in tempi certi la crisi di Autolinee Toscane**, che in una fase di progressiva ripresa dell'utilizzo dei mezzi pubblici, rischia di produrre danni di lungo termine sulla percezione collettiva del TPL e sulla distribuzione del *modal share*. Questa crisi ha radici lontane e la soluzione richiede investimenti e programmazione, in parte già avviati: assunzioni, rinnovo del parco veicolare con priorità al full electric, centralità del sistema di tramvie e metrotramvie, paline intelligenti, intensificazione delle linee principali, urbane ed extraurbane, con particolare attenzione alla mobilità notturna e festiva, nonché alle aree a scarsa domanda. Il ruolo del servizio pubblico dovrebbe restare inalterato anche per linee al di sotto della soglia di profitto. Da questo punto di vista, non si trovano risposte efficaci nel PUMS della città metropolitana di Firenze, in ordine al progetto di bus Rapid Transit per l'asse Firenze-Bagno a Ripoli-Chianti che presenta evidenti criticità.
- Per questo occorre un **"Patto per la Sharing Mobility"**, un tavolo regionale che coinvolga le Istituzioni regionali, Autolinee Toscane, Ferrovie dello Stato, Anci, i principali gestori di servizi di Sharing Mobility e le associazioni di categoria, con l'obiettivo di raggiungere una maggiore integrazione e complementarità tra modalità di trasporto, di linea e non. Questo passa inevitabilmente per il riconoscimento del ruolo di pubblica utilità della Sharing Mobility, che potrebbe essere "messa a sistema" con dei contratti di servizio che comportino un sostegno economico a fronte di tariffe concordate e garanzie sul numero di veicoli e sull'ampiezza delle aree operative. Solo raggiungendo una massa critica adeguata di offerta, tra bici, e-bike, monopattini, scooter, moto, auto e furgoni elettrici, si potranno migliorare efficienza e capillarità del sistema e vincere la diffidenza di molti, rendendo obsoleta la proprietà di molti veicoli, con vantaggi evidenti per ciascuno degli attori della mobilità coinvolti.
- **Tra le innovazioni il c.d. "parking sharing"** permetterebbe di ottimizzare la sosta pubblica e privata, riducendo il consumo di suolo per la costruzione di nuovi parcheggi e la mobilità erratica, e favorendo l'implementazione di infrastrutture di ricarica per veicoli elettrici; il tutto nel quadro più ampio della Smart Road del futuro, con sensori che dialogano con i veicoli, monitorando e regolando i flussi del traffico, così come gli spazi di sosta riservati.
- È indispensabile che la Toscana si uniformi rapidamente agli standard del centro-nord Europa o almeno agli obiettivi fissati dal PNIRE sulle varie tipologie di **ricariche per veicoli elettrici** (per velocità di ricarica e standard/classe di veicoli). Ad oggi la nostra regione non è all'anno zero, ma la rete presenta un'eterogeneità inaccettabile, anche in relazione all'importanza dei flussi turistici. L'occasione è propizia per predisporre le reti urbane alla tecnologia V2G (Vehicle-to-Grid) che promette di unire all'elettrificazione della mobilità, un supporto locale capillare alla produzione di energia rinnovabile (e alle CER), attraverso accumulo e restituzione alla rete. Accanto alla rete pubblica si devono applicare i vincoli – già in parte esistenti – per le ricariche in centri commerciali e distributori. Particolare attenzione andrebbe rivolta alle ricariche ultraveloci sulle principali arterie: A1, A11, A12, A15, SGC Fi-Pi-Li, RA3 Firenze-Siena, SS1 Aurelia, E80.
Anche il turismo escursionistico sempre più si avvale di e-bike con servizi di sostituzione delle batterie (battery-swap).
- Riteniamo giusto proseguire con gli incentivi, anche regionali e comunali, alla **rottamazione dei veicoli più inquinanti**, ma senza consentire l'acquisto agevolato di veicoli termici Euro 6: le opzioni dovrebbero essere veicoli full electric o Plug-in Hybrid, o in alternativa la possibilità di convertire l'incentivo in abbonamenti ai servizi pubblici e di sharing, e buoni per l'acquisto di bici, e-bike, monopattini, scooter elettrici.

- Queste misure e il **necessario potenziamento del TPL sono il viatico per le urgenti politiche di limitazione del traffico privato**, a partire dai mezzi più inquinanti (sia del trasporto persone che merci) specie nelle aree metropolitane maggiormente afflitte da elevate concentrazioni di NOx e particolato fine, come Firenze e Lucca. Dunque, **sì al Road Pricing, sul modello dell'Area B milanese** o della “congestion charge” di Londra e di altre città europee, sì ai progetti come lo “Scudo Verde”, preferibilmente da estendere a livello metropolitano, che non possono però essere procrastinati sine die solo perché impopolari, spostando sempre in avanti l’asticella di un presunto completamento della rete dei mezzi pubblici.
- Nelle città portuali (Livorno, Piombino, Portoferraio, Marina di Carrara etc.) urge **accelerare l’elettrificazione delle banchine – cold ironing** – per non sottoporre la cittadinanza a inaccettabili livelli di inquinanti da parte delle navi ancorate in porto.
- Nel trasporto merci serve **spostare una quota crescente dal trasporto su gomma a quello su ferro**, potenziando e sfruttando in modo più intensivo la rete esistente, e valutare la promozione delle c.d. “autostrade del mare”. Nelle principali città e aree metropolitane si dovrebbe prevedere un sistema logistico di Transit Point periferico per lo smistamento delle merci e la distribuzione di “ultimo miglio”, da effettuarsi preferibilmente con veicoli a zero emissioni. Sia per le merci che per i passeggeri, crediamo sia arrivato il momento di riattivare le molte ferrovie dismesse, e di effettuare i necessari raddoppi di linea (es. Pistoia-Lucca) e – ove manchi - l’elettrificazione, come nella linea Empoli Siena
- A completamento e integrazione del trasporto pubblico di linea, promuovere anche con accordi su base provinciale/metropolitana (come da DCRT 131/1995) il **Taxi collettivo**, per ottimizzare e razionalizzare, abbassando al contempo i costi all’utenza, quello che dovrebbe essere a tutti gli effetti un servizio pubblico non elitario.
- Il diritto universale alla mobilità riguarda anche l’accessibilità, dai mezzi pubblici ai marciapiedi a tutti i luoghi di pubblica utilità, di cultura ed intrattenimento. L’abbattimento reale delle barriere architettoniche dev’essere una priorità, in modo che ogni persona diversamente abile possa usufruire in pieno dei propri diritti.
- **Con grande chiarezza diciamo NO agli aeroporti nei centri abitati:** no al Masterplan per il nuovo aeroporto di Peretola, mentre l’aeroporto attuale presenta gravi irregolarità e violazioni inaccettabili che devono essere sanate in fretta. Sì invece al collegamento ferroviario veloce e frequente tra Firenze e Pisa. In tutto il mondo i *city airports* vengono smantellati o almeno ridimensionati, la realizzazione di un nuovo scalo di dimensioni maggiori è irricevibile, non bastasse la chiara sentenza del Consiglio di Stato, a maggior ragione alla luce delle evidenti irregolarità e inadempienze sullo scalo esistente.
- Tutti questi provvedimenti dovrebbero essere supportati da un’adeguata **informazione ed una partecipazione attiva della cittadinanza**, pur mantenendo come prioritario il diritto alla salute e la necessità della tutela ambientale.