

Lavorare per garantire a tutti il diritto ad un mobilità veloce e sicura

Il diritto alla mobilità è centrale nella nostra società. È promosso e tutelato dalla Costituzione e rappresenta di fatto un elemento di riferimento per tanti cittadini, lavoratori, studenti per poter esprimere una piena cittadinanza ed una piena partecipazione alla **vita sociale e lavorativa**.

Il Censis, rendendo noti i propri dati a metà di quest'anno, afferma che sono più di tredici milioni i pendolari in Italia, pari al 22,2% della popolazione totale. Un dato in crescita negli ultimi anni e con un incremento fra il 2001 ed il 2007 del 35,8%, pari a 3 milioni e mezzo di cittadini. Anni di crescita ininterrotta per la domanda di mobilità per i diversi scopi (lavoro, gestione familiare, tempo libero) in un quadro congiunturale contrassegnato dalla contrazione del potere di acquisto delle famiglie, dall'aumento del costo dei carburanti e dal forte arretramento del mercato dell'automobile.

Tutto ciò comporta un cambiamento negli stili di vita e nei consumi dei cittadini, che probabilmente è destinato a durare nel tempo. Infatti i dati dell'Osservatorio **sui comportamenti di mobilità degli italiani (vedi www.isfort.it)**, se da una parte registrano un lieve arretramento nel mese di settembre 2008 rispetto all'anno prima, in termini di chilometri percorsi, dall'altra testimoniano come gli italiani che fanno ricorso ai mezzi pubblici siano in aumento (+7,8% nell'ultimo anno), facendo crescere di un punto percentuale la quota di mercato del trasporto pubblico (dal 12 al 13%) e sostanzialmente gradiscano un cambio "modale". Infatti il 34,6% vorrebbe diminuire l'uso dell'auto (contro il 7,5% che vorrebbe aumentarlo) ed il 40% vorrebbe accrescere l'uso dei mezzi pubblici. Una percentuale in aumento di circa due punti rispetto al 2007.

Quindi, siamo di fronte all' affermarsi di elementi, di atteggiamenti, di stili di vita, spesso indotti dal variare delle condizioni economiche, che mutano **la domanda di mobilità**. Ma si devono osservare le statistiche e soprattutto le domande che percepiamo dai cittadini, con un atteggiamento problematico e di maggiore approfondimento. Infatti, il **minore utilizzo dell'automobile è circoscritto alle grandi aree urbane**, mentre sostanzialmente cambia poco per i piccoli centri e per i profili socio-economici che fanno ricorso al mezzo pubblico con maggiore frequenza che è quello a più basso consumo di mobilità (anziani, disoccupati, pensionati, studenti). Su questo ultimo aspetto un caso particolare riveste la Città di Siena che ripete i numeri

e le tendenze dei grandi centri: un uso stabile dell'auto stabile ed un incremento della domanda di servizi per il trasporto pubblico.

Nei centri minori restano ancora molte contraddizioni: un aumento dei tempi di percorrenza nel trasporto ferroviario locale ed un offerta di mezzi obsoleta; indici di percorrenza ed una velocità commerciale dei mezzi pubblici su gomma sotto la media degli standard previsti nei **centri urbani, dovuta essenzialmente all'aumento del traffico privato ed alla** mancanza di spazi per la costruzione di corsie preferenziali; un'offerta tariffaria per il trasporto e per la sosta da riportare a maggiore coerenza; in fondo ma non ultimo, il bisogno di un ammodernamento delle infrastrutture e dei mezzi da dedicare al trasporto pubblico.

Per promuovere uno sviluppo del territorio equilibrato e sostenibile, che corrisponda alle esigenze di avere un ambiente preservato ma non imm modificabile; una politica abitativa orientata socialmente, che renda più competitivo il mercato immobiliare; **uno** sviluppo economico che attragga aziende e ricerca, **serve una programmazione che si ponga il tema dell'adeguamento delle infrastrutture viarie; delle previsioni degli effetti che si creano con lo sviluppo; che renda** possibile l'accesso ai servizi di trasporto pubblico senza incidere negativamente nel costo degli stessi. Per questo sarebbe utile la costruzione, su base locale, di un vero e proprio Osservatorio della mobilità che costituisca un misuratore sensibile dei mutamenti, supportando le scelte politiche ed amministrative.

Puntiamo ad una programmazione urbanistica che consenta al governo locale, e quindi ai cittadini, di pianificare lo sviluppo verificando le compatibilità e le convenienze per il territorio. Così come è stato previsto nella discussione al riguardo dell'adeguamento dello scalo aeroportuale di Ampugnano per il quale il Consiglio Provinciale e quello comunale di Sovicille **hanno approvato un importante documento che sancisce la volontà e la responsabilità degli enti locali senesi di** "verificare, indicare ed approfondire tutte le tematiche ambientali connesse alla presenza dell'infrastruttura sul territorio per garantire la costante compatibilità ambientale ed individuare la soglia dimensionale sostenibile".

Per quanto riguarda la viabilità stradale un lavoro di lungo periodo (che si è realizzato durante le esperienze dei Governi di Centrosinistra e de L'Unione, **poichè nel periodo dei Governi Berlusconi non sono arrivate risorse al territorio senese**) ha consentito di portare a compimento sostanziale i progetti di ammodernamento della "Due mari" con i finanziamenti Cipe dei lotti 5-6-7-8 e9 della stessa strada, mentre resta da definire la progettazione del lotto 4 e l'attenzione che si sta facendo sul cosiddetto "lotto 0", consentirà di risolvere problemi inerenti l'accessibilità al capoluogo in relazione con i comuni vicini.

Un forte impegno, anche integrando le risorse economiche nazionali con quelle locali, dovrà essere indirizzato verso l'ammodernamento del tratto Siena Poggibonsi, per ottenere un sensibile miglioramento della Siena-Firenze. In questo caso si dovrà cogliere **le necessità di connessione dei centri urbani con i servizi ospedalieri, come nel caso di Campostaggia, nonché lo sviluppo della progettazione della nuova viabilità Siena-Nord che fa parte di un accordo tra Anas**, Regione Toscana, Provincia di Siena ed i comuni di Siena e Monteriggioni. Nell'ottica dell'adeguamento della viabilità esistente e "dell'aggiramento" dei centri abitati va sostenuto lo sviluppo del progetto per la variante relativa al popoloso centro abitato di Staggia Senese.

Inoltre una particolare riflessione va posta sull'adeguamento della S.R. 68, nel tratto Colle Val d'Elsa-Volterra, favorendo l'importante relazione esistente per i pendolari attratti per lavoro verso l'area senese o per i turisti. Si può ricordare, inoltre, l'approssimarsi dell'appalto della S.P. 429 Poggibonsi- Certaldo e quello per **l'ammodernamento della Cassia tra More di Cuna e Monsindoli**. La capacità realizzativa ed operativa di tali ammodernamenti consentiranno di mostrare l'efficienza di un disegno complessivo che ha unito impegno per la ricerca di finanziamenti sulla viabilità nazionale ad esigenza di forte miglioramento sulla viabilità provinciale. Disegno che dovrà trovare completamento con la variante della S.P. 326 tra Sinalunga e Chiusi per il superamento dei centri urbani e per il collegamento veloce con l'ospedale di Nottola.

Emerge poi la prospettiva futura di una variante che colleghi Amiata e Valdichiana "by-passando" la stazione termale di Chianciano e consentendo il collegamento veloce con il casello dell'A1 di Chiusi- Chianciano e la rettifica di parti del tracciato stradale della Cassia tra la frazione di Gallina – nel comune di Castiglion d'Orcia e Monteroni d'Arbia con una particolare attenzione nel tratto Torrenieri-Monteroni. Inoltre, emerge la necessità di risolvere definitivamente i problemi inerenti la strada di Castelluccio che al momento non consente il passaggio dei mezzi di soccorso. Tale risoluzione **consentirà il collegamento rapido dei comuni dell'Amiata con l'ospedale di Nottola**.

Altre esigenze, manifestate dai territori e diventate impegno di lavoro politico ed istituzionale, sono rappresentate dall'esigenza di un **collegamento diretto tra la Cassia e la strada provinciale Colligiana, funzionale alle aree produttive dei comuni** di Monteriggioni e Colle val d'Elsa e connessa con lo scalo merci di Castellina Scalo e la possibile apertura di un casello autostradale a Montepulciano ed a Ponticelli (nel comune di Città della Pieve), per servire le località dei comuni di Cetona e San Casciano, distanti circa un'ora dall'ospedale di Nottola.

Una nuova attenzione andrà posta ai progetti locali che riguardano la sicurezza stradale e dei pedoni: superamento di bivi e sostituzioni con "rotonde"; costruzione di marciapiedi nei centri urbani; piste ciclabili

turistiche e laddove possibile all'interno dei centri urbani o di collegamento fra quartieri. Interventi, questi, che vanno visti in una logica non occasionale, ma programmata e degna di attenzione verso i cittadini, dedicandovi risorse economiche. Il tema della sicurezza resta di grande interesse sociale ed economico. Per quanto riguarda il trasporto ferroviario siamo di fronte ad una vera e propria rivoluzione che interessa il sistema-Paese in una logica europea.

L'avvio dell'Alta velocità- Alta capacità, consente di abbattere i tempi di percorrenza fra Roma e Milano, ammodernare la linea, pensare a nuovi **progetti urbanistici attorno alle nuove stazioni. Ma senza un progetto coerente fatto di investimenti suoi mezzi e sui servizi i territori** conosceranno un arretramento della qualità dei loro viaggi e dei tempi di percorrenza. L'alta velocità attuata adesso, mentre gli investimenti per migliorare le linee veloci termineranno nel 2011, "scaricherà" sulla linea lenta tutto il restante traffico ferroviario. In pratica i treni intercity saranno allineati agli interregionali con uno scadimento dei servizi per i pendolari ed un aumento notevole dei tempi di percorrenza. Serve un progetto nazionale diverso, che apra il mercato della mobilità ferroviaria assicurando ai territori servizi di collegamento **veloci con le stazioni eurostar. Un progetto nazionale che necessita di risorse pubbliche mentre la legge Finanziaria 2009 prevede tagli di risorse per le ferrovie del 32,5%, risorse che passano da 3500 a 2363 mln di euro.**

È anche il momento di ridisegnare alcuni servizi in una logica interregionale per valorizzare il ruolo della stazione di Chiusi e offrire al **territorio la possibilità di collegamenti con Roma e Firenze. Servono cioè dei treni veloci che viaggino sulla Direttissima e che fermino in alcune stazioni intermedie. Oggi il progetto Alta velocità, slegato da una logica di servizio ai territori intermedi, crea una dimensione di abbandono gestionale di molte linee e per il territorio senese un maggiore isolamento. Avremo cioè il paradosso che si andrà in treno, con l'alta velocità, da Firenze a Milano in un'ora e mezzo che rappresenta, all'incirca, lo stesso tempo che oggi occorre per andare da Siena a Firenze.**

Anche sulla linea Chiusi- Siena- Empoli la situazione è controversa. Nel mentre gli investimenti sostenuti dagli enti locali senesi, previsti nell'Accordo di programma del 1999, hanno prodotto migliorie sulla linea, e la recente introduzione del sistema "memorario" ha dato certezza di servizi ed accresciuto il numero dei treni tra Siena e Firenze, non sono migliorati i tempi di percorrenza. Mentre nella tratta Chiusi- Siena, negli ultimi anni i tempi di percorrenza si sono **addirittura allungati. Occorre un progetto innovativo di gestione locale dei servizi ferroviari con la nascita di gestori di scala regionale o interprovinciale che migliorino l'efficienza e creino un sistema di alta integrazione fra treno e gomma.** Dobbiamo arrivare ad avere servizi ferroviari che ridisegnati permettano di raggiungere Firenze e Chiusi da Siena in un 'ora circa.Va, quindi, verificato un nuovo progetto gestionale e di esercizio ferroviario che colleghi la città capoluogo con i comuni

dello schema metropolitano che sono sulla linea Chiusi-Siena-Empoli e Grosseto-Siena creando una metropolitana di superficie fino alle stazioni di Asciano e Buonconvento. In questa logica si può inserire anche l'obiettivo di pensare ad alcuni treni che negli orari più favorevoli ai pendolari possano collegare i comuni della Valdichiana a Siena riducendo le fermate intermedie e quindi i tempi di percorrenza.

Pensare a questo nuovo servizio, con la necessità di eventuali adeguamenti infrastrutturali (punti di incrocio), serve a dare una risposta **moderna allo sviluppo che conseguentemente porterà alla nascita della Città dello sport, alla Città dell'Arbia ed alla necessità di dare risposta agli utenti provenienti dai comuni dello schema metropolitano. Pensando ad un futuro** dove si ampliano le funzioni nel nostro territorio. Un discorso tutto particolare deve essere fatto sul trasporto delle merci: ancora le aziende soffrono di una offerta inadeguata di "carri-merci" e manca un disegno generale del traffico che crei una dimensione di vera intermodalità tra gomma e ferro ed in relazione coi porti e gli aeroporti. In questo senso è opportuno sostenere, con risorse economiche e con azioni di marketing, lo sviluppo del centro logistico di Chiusi e la realizzazione di uno scalo merci a servizio delle aree industriali di Poggibonsi, San Gimignano e Barberino Val d'Elsa.

Il nostro sistema locale di trasporto e mobilità **deve trovare un livello ottimale di efficienza e di capacità di rispondere alle domande dei cittadini-utenti attraverso un sistema di integrazione tra i diversi vettori facendo viaggiare** autobus e treni a seconda della convenienza economica, della sostenibilità sociale, dell'utilità per i pendolari, razionalizzando, riorganizzando, ampliando l'offerta dal punto di vista dei mezzi e di quello qualitativo.

Il trasporto deve essere un servizio universale.

Anche i privati possono contribuire al miglioramento delle politiche della mobilità e della sosta. Ad esempio, le maggiori aziende potrebbero –anche in collaborazione con gli enti locali e proponendo incentivi di natura fiscale- sperimentare sistemi incentivanti di "**car-pooling**", **favorendo il viaggio collettivo dei loro dipendenti e diminuendo l'uso individuale dell'automobile. Si devono** progettare e sperimentare modalità innovative di servizio per quanto riguarda il trasporto su gomma. Prendendo spunto da esperienze già avviate, come l'utilizzo dei servizi a chiamata (già utilizzati con successo nel Buxi di Siena), e delle sub-concessioni per continuare a servire i territori a domanda debole, le utenze disagiate, recuperando risorse da reimmettere nel sistema dando risposte ai picchi di frequentazione negli orari di punta.

Servono parcheggi scambiatori utili ad incentivare l'uso dei mezzi pubblici, abbattere l'afflusso dei mezzi privati soprattutto nel centro del capoluogo, consentire una maggiore velocità **commerciale per gli autobus**. **Serve inoltre una riflessione sull'incremento di servizi fra la stazione ferroviaria di Siena e gli attuali grandi centri della città, cioè il centro storico, il Policlinico e l'area di Torre Fiorentina, attraverso il costruendo impianto di risalita per il centro e tramite un accrescimento dei servizi non escludendo in futuro di pensare a collegamenti fissi con mezzi automatizzati.**

Utile poi incentivare l'utilizzo dei mezzi pubblici attraverso politiche tariffarie che ne promuovano per le famiglie, i gruppi di lavoratori che viaggiano insieme. Oggi molte tariffe, se rendono conveniente l'uso del treno o dell'autobus per il singolo viaggiatore nella lunga percorrenza, non sono convenienti per le famiglie o per gruppi che condividono lo **stesso interesse di viaggio, facendo preferire l'uso del mezzo privato**. **Nelle politiche tariffarie si deve proseguire nel sistema incentivante di cui si è dotata l'Amministrazione provinciale di Siena a favore delle persone anziane (ampliando quanto già stabilito dalla Regione), abbattendo il costo degli abbonamenti e dando incentivi agli studenti che provengono da famiglie numerose, creando le condizioni per trasformare l'utenza da occasionale a stabile.**

Anche le tariffe della sosta possono rendere conveniente l'uso dei mezzi pubblici in una logica che deve vedere ridisegnare l'offerta di **servizi per i lavoratori e gli studenti**. **Una indagine di Cispel Toscana, svolta nel maggio scorso, dimostra ad esempio che coloro che utilizzano l'autobus sono in maggioranza donne, studenti, pensionati e lavoratori dipendenti e la motivazione dell'uso è dovuta al fatto che gli utenti dichiarano di avere difficoltà ad usare altri mezzi o di non avere la possibilità di usarne altri.** Serve di puntare ad una maggiore efficienza anche attraverso una proposta gestionale che veda con favore la nascita di un gestore per la gomma della Toscana meridionale. Inoltre, una maggiore integrazione di fattori nel trasporto pubblico può incidere favorevolmente nella promozione dell'uso dei mezzi pubblici, rendendo conveniente, utile e facile il loro uso.