Al Comune di Pisa Ufficio Urbanistica e Ufficio Ambiente - Nucleo Comunale per le Valutazioni Ambientali

OGGETTO: ***OSSERVAZIONI ALLA VARIANTE:*** *“**Riqualificazione funzionale ed ambientale dell’Arena Garibaldi - stadio Romeo Anconetani** - adozione, ai sensi dell’art. 19 della L.R. n. 65/2014 della Variante al Piano Strutturale e al Regolamento Urbanistico e contestuale adozione, ai sensi dell'art. 8-comma 6 della L.R. n. 10/2010 del Rapporto Ambientale e della sintesi non tecnica.”.*

N. 7: MOBILITÀ

I sottoscritti

.....

vista la variante urbanistica di cui all’oggetto, osservano quanto segue:

1) L’Allegato F9 – Valutazione Ambientale Strategica – Rapporto Ambientale – Sintesi non tecnica, a pag 182, facendo riferimento allo Studio della Mobilità redatto da PISAMO e TAGES, parte da una Tabella in cui risulta un totale di aree di sosta (“capacità di sosta complessiva”) di 6.544 posti auto. In tale tabella vengono inseriti i Parcheggi dell’Ospedale di Cisanello (per complessivi 2.463 posti auto) distanti oltre 5Km dallo stadio e che nulla hanno a che vedere con la mobilità legata alla Variante in questione, tanto che il loro utilizzo non è preso in considerazione nel citato Studio. Il loro inserimento rende errati tutti i valori su sosta residua e percentuale di occupazione nelle diverse circostanze. **Si chiede di cassare tali parcheggi da tutti gli elaborati di variante, anche perché tali parcheggi, oltre che a servizio dell’ospedale, dovranno essere utilizzati almeno in parte come parcheggi di scambio con la linea tranviaria in via di progettazione**.

2) Lo Studio della Mobilità redatto da PISAMO e TAGES (le cui pagine non sono numerate e quindi di difficile citazione) illustra correttamente la situazione attuale della sosta nel quartiere di Porta a Lucca, con una disponibilità di oltre 5.000 stalli, ampiamente sufficiente per le esigenze del quartiere. Evidenzia le criticità legate alle dimensioni ridotte della piattaforma stradale che, in circa il 30% delle strade del quartiere, "non consentono di mantenere tutte le funzioni attualmente presenti" con grave disagio in particolare per pedoni e ciclisti. **Si chiede di inserire quali e quanti stalli si prevede di eliminare per superare le criticità evidenziate che penalizzano ed espongono a rischi l'utenza debole, pedoni e ciclisti.**

3) Viene evidenziato inoltre, pur in presenza di un numero di stalli superiori al necessario, una diffusa tendenza alla **sosta abusiva**, in particolare in alcune aree e giorni della settimana. Tale fenomeno si accentua in concomitanza degli eventi sportivi, quando, "in tutta la zona nel raggio di 700-800m attorno allo stadio il parcheggio è selvaggio, ma soprattutto crea insicurezza e disagio ai residenti e alla utenza debole". Questo mentre i parcheggi scambiatori di via Pietrasantina e via Paparelli sono occupati solo per una minima parte. Ci sono già oggi tutte le possibilità per riqualificare il quartiere, istituendo da subito una ZTL in occasione degli eventi, unica scelta in grado di ridare un minimo di vivibilità al quartiere e anche per essere credibili nel proporre le scelte sulla mobilità presenti nella Variante. **Si chiede di sperimentare, fin dalle prossime partite del campionato in corso, un'ampia ZTL intorno allo stadio in modo da dare maggiore concretezza alle scelte previste in Variante.**

4) Nel Cap. 2 dello Studio (Il progetto – Gli eventi sportivi) si calcola il fabbisogno degli stalli partendo dalla stima ritenuta prudenziale e in

linea con la realtà attuale che l'80% degli spettatori locali si rechino allo stadio in auto. Su tale 80% viene applicata la norma del CONI che prevede un'occupazione di 3 persone/auto. Se ciò sembra soddisfare le norme del CONI, sicuramente **non soddisfa il R.U. del Comune di Pisa** che al punto 04.12 Parcheggi per "impianti per lo spettacolo sportivo, quali stadi, palasport e simili..." prevede "0,50 posti auto per ogni posto a sedere per spettatori". Quindi per 16.500 spettatori prevede 8.250 posti auto. **Si chiede che vengano rispettate le Norme del Comune di Pisa e quindi che sia modificato il numero di stalli da reperire, partendo dal presupposto che chi pensa di poter raddoppiare la capienza di uno stadio tra le case debba dimostrare che ciò si possa fare rispettando le norme o modificandole a fronte dell'attuazione di un PUMS che tendenzialmente realizzi una "città senz'auto".**

5) All'ultima pagina dello Studio della Mobilità redatto da PISAMO e TAGES si riporta la previsione di nuovi percorsi ciclabili nel quartiere per una lunghezza di 5Km. Per incentivare l'uso della bicicletta per recarsi allo stadio non sono sufficienti percorsi interni al quartiere. È necessaria una rete cittadina di percorsi ed estesi parcheggi per biciclette vicini agli ingressi dello stadio, che attualmente non sono previsti nella variante. **Si chiede di superare queste lacune integrando i documenti di variante.**

6) Mancano anche parcheggi per ciclomotori e motocicli, attualmente abbandonati un po' ovunque, soprattutto sui marciapiedi, in occasione degli eventi sportivi. **Si chiede di superare queste lacune integrando i documenti di variante.**

7) Al punto 2.2 dello Studio si afferma che nel calcolo degli stalli disponibili "sono stati esclusi dalla valutazione i parcheggi del

quartiere in quanto per quest'area si prevede l'adozione di interventi di protezione (sosta solo residenti) finalizzati a mitigare gli effetti generati dagli eventi nel quartiere stesso". Bene. Di che "interventi" si parla? Si prevede una ZTL? **Si chiede che la ZTL venga esplicitata nei documenti di variante.**

8) Gli "interventi" di cui al punto precedente come si coniugano con la realizzazione di un parcheggio ex novo in via Rindi (anche multipiano) e con la previsione dell'utilizzo del parcheggio di via Tino da Camaino, entrambi dentro il quartiere di Porta a Lucca e quindi dentro l'area protetta? **Si chiede di escludere dalla variante la realizzazione del nuovo parcheggio di via Rindi e comunque non considerare né quello né quello in via Tino da Camaino come "al servizio dello Stadio" e quindi non conteggiarli nel computo degli stalli disponibili.**

9) Il Parcheggio PAM risulta privato, a pagamento ed al servizio del Supermercato. Com'è possibile pensare di utilizzarlo per gli spettatori locali? **Si chiede di non considerarlo come "al servizio dello Stadio" e quindi non conteggiarlo nel computo degli stalli disponibili.**

10) Anche il parcheggio del People Mover è a pagamento e gestito da società privata. Come si pensa di poterlo utilizzare? **Si chiede di non considerarlo come "al servizio dello Stadio" e quindi non conteggiarlo nel computo degli stalli disponibili.**

11) Anche il parcheggio di via Cammeo è a pagamento. Diventerà gratuito in concomitanza degli eventi? **Si chiede di esplicitarlo nei documenti di variante o non considerarlo come "al servizio dello Stadio" e quindi non conteggiarlo nel computo degli stalli disponibili.**

12) Come si pensa di superare, per il Parcheggio di Via Pietrasantina, la “criticità in corrispondenza del passaggio a livello” sulla linea Pisa-Lucca e “nella dotazione di percorsi pedonali” in via Rindi fino allo stadio? **Si chiede che in Variante si prenda l’impegno di subordinare l’agibilità dello stadio alla realizzazione di un collegamento pedonale e ciclabile agevole e sicuro col parcheggio di via Pietrasantina, comprensivo di un superamento pedonale-ciclabile sicuro della linea ferroviaria.**

13) Se si crede nella scelta di confermare lo stadio nella posizione attuale, scelta che non condividiamo, perché non prevedere di realizzare una fermata di una tranvia di Area Vasta in via Tino da Camaino o aree adiacenti? **Visto che sarebbe comunque utile si chiede di prevedere una tale stazione-fermata nei documenti di variante.**

14) La maggior parte dei parcheggi riportati nella Tabella 2.3 dello Studio della Mobilità redatto da PISAMO e TAGES sono distanti dai 3 ai 5 km dallo stadio e necessitano di bus navetta per portare gli spettatori. Compresi quelli per gli ospiti, sono previsti 10 bus navetta a evento. **Chi sarà chiamato a coprire i costi? Si chiede di dare risposta a tale quesito in variante.**

15) Per un tratto di via Aurelia e per via delle Cascine le Navette degli spettatori locali e di quelli ospiti fanno lo stesso percorso. Siamo sicuri che sia un’idea praticabile? È stato ottenuto l’assenso del Comitato per la sicurezza e l’ordine pubblico e/o Prefetto/Questore? **Si chiede di modificare tale previsione.**

16) Come si pensa di convincere gli spettatori locali a utilizzare parcheggi distanti 5km dallo stadio? Si pensa di far pagare loro

insieme al biglietto un posto auto riservato? **Si chiede di esplicitare in variante tale eventuale previsione.**

17) In tutto lo Studio della Mobilità redatto da PISAMO e TAGES non si citano gli spazi a parcheggio che sono previsti nei documenti urbanistici di variante in via del Brennero (EX SCHEDA 10.1), mentre nei documenti urbanistici non si cita l'estensione del parcheggio di via Paparelli, parte sterrata previsto nello dello Studio della Mobilità redatto da PISAMO e TAGES, area a quanto ci risulta privata, e che solo in parte della sua estensione ha destinazione a parcheggio. **Si chiede che vengano eliminate queste incongruenze.**

18) I nuovi parcheggi, in particolare quelli di via Rindi, estensione via di Gello e Via Gabba, via del Brennero portano (presumibilmente dato che in tutti i documenti di variante manca la descrizione anche quantitativa dello stato dei luoghi attuale) ad un consumo di suolo attualmente a verde di oltre 20.000mq. **Si chiede di dare atto di questa previsione in variante o comunque di dimensionare l'aumento di consumo di suolo prodotto dalla variante a Porta a Lucca.**

19) Per alcuni nuovi parcheggi si dice contemporaneamente che dovranno essere piantumati e che potranno essere anche multipiano! **Si chiede di giustificare l'incongruenza.**

20) Nel plastico esposto nell'atrio del Comune nonché nello Studio di Fattibilità 2) Relazione illustrativa Riqualificazione e valorizzazione dello Stadio di Pisa "Arena Garibaldi - Stadio Romeo Anconetani" a pag 63, viene riportata via Rindi sdoppiata nel tratto terminale verso via Luigi Bianchi, con un tratto che va ad occupare l'attuale parcheggio. Tale cambiamento non sembra essere presente nella cartografia di variante nel fascicolo F5. **Si chiede di**

precisare i contenuti della variante in merito, risolvendo l’incongruenza.

Si chiede di modificare la Variante adottata in modo da eliminare le criticità evidenziate.

Pisa lì, 15 novembre 2019

IN FEDE

FIRME