

Osservazione N. 9 de LA CITTÀ ECOLOGICA: PER UNA MOBILITÀ REALMENTE SOSTENIBILE.

RILEVATO

Che a più riprese nel PSI adottato si enuncia la volontà di andare verso una mobilità sostenibile ma poi non si fanno tutti i passi conseguenti che questa scelta comporterebbe. Certo qualcosa rispetto al passato si muove. La prima linea tranviaria proposta, pur errata nel suo tracciato, potrebbe essere un primo passo nella direzione giusta dopo decenni di scelte errate dal People Mover (al posto di una linea ferroviaria facilmente trasformabile in una linea di tram-treno) alle varie ipotesi di busvie più o meno veloci.

Ma purtroppo ci si ferma lì ed il tema della mobilità sostenibile è marginale nel PSI adottato che prevede tante opere invece finalizzate alla vecchia mobilità auto-centrica. Soprattutto non si parte dalla soluzione dei problemi della mobilità sostenibile delle persone per arrivare alla pianificazione urbanistica ma si fa quest'ultima su altre e vecchie priorità e richieste e, come sempre è stato, gli effetti sulla mobilità non vengono presi in considerazione.

In un piano di lungo periodo occorre porsi obiettivi ambiziosi e di lungo periodo. L'obiettivo deve essere MUOVERSI IN MODO SOSTENIBILE NELL'AREA VASTA puntando nel medio periodo ad UNA CITTÀ SENZA AUTO.

L'unica mobilità sostenibile in ambito urbano in città delle dimensioni di Pisa e Cascina è una mobilità che non prevede, se non marginalmente e come eccezione per casi particolari, l'uso di automobili.

Per raggiungere questo, che non può che essere un obiettivo di medio periodo, occorre porsi degli obiettivi intermedi e individuare le opere e le azioni necessarie per raggiungerli.

La Città ecologica ritiene che gli obiettivi da porsi al 2030, tra 10 anni cioè, siano i seguenti, (ci si riferisce al totale degli spostamenti giornalieri che investono la città, cioè quelli pendolari generati o attratti dalla città e quelli interni alla città):

Treno dal 16,6% al 20%

Trasporto Pubblico da 8,8% al 22%

Auto dal 53,3% al 26%

Motocicli dal 9% al 7%

Bici e Piedi dal 12,2 al 25%-

Cioè passare dal 37,7% al 67% di mobilità sostenibile.

Per raggiungere questi obiettivi occorre:

La Realizzazione di Linee Tranviarie Urbane e d'Area Vasta

Il Comune di Pisa promuova una conferenza dei servizi permanente tra i Sindaci dell'Area Vasta coinvolgendo i Comuni di Livorno, Lucca, Viareggio, San Giuliano, Cascina, Pontedera, Vecchiano, Calci, Collesalveti con l'obiettivo di arrivare alla progettazione di una tranvia d'area vasta, con diramazioni in linee urbane nei comuni capoluogo e con l'utilizzo della tecnologia del Tram-treno in modo che dal centro di ciascuno dei comuni capoluogo coinvolti si possa raggiungere il centro di ciascuno degli altri comuni, senza rotture di carico.

Una tale rete integrata con due linee urbane a Pisa, una linea Pisa-Marina-Tirrenia-Calambrone-Livorno, almeno una Linea a Livorno, più le linee ferroviarie esistenti e/o nuove da realizzare o ripristinare usate come linee metropolitane da Pisa a Livorno, da Pisa a Lucca, da Pisa a Viareggio, da Pisa a Cascina-Pontedera, da Pisa a Collesalveti, potrebbe

contare su più di 35milioni di passeggeri annui, più di 110.000 passeggeri per giorno feriale e quindi sarebbe un investimento efficace dal punto di vista trasportistico, sostenibile dal punto di vista economico e ideale dal punto di vista ambientale.

Le Linee urbane di Pisa devono rispondere efficacemente ai bisogni di mobilità dei cittadini e quindi avere uno sviluppo interno al centro storico, che è l'area cittadina origine/destinazione della maggior numero degli spostamenti.

Bene quindi la progettanda prima linea dalla Stazione all'Ospedale di Cisanello ma con un tracciato diverso, non più esterno al centro storico e periferico rispetto al quartiere di Pisanova-Cisanello, importante bacino di potenziale utenza della nuova infrastruttura.

La Città ecologica propone di valutare e confrontare, in termini di fattibilità tecnico-economica, tracciati alternativi che, fermo restando la localizzazione dei capilinea, Stazione ferroviaria e Ospedale di Cisanello,

- percorrano trasversalmente il centro storico, utilizzando i lungarni dal ponte Solferino al ponte della Vittoria;
- attraversino il quartiere di Pisanova, intercettando una maggiore quota di passeggeri.

La Città Ecologica ritiene che già questa prima linea tranviaria (la LINEA 1) debba porsi lo scopo di ridurre drasticamente il **traffico di pendolarismo** che assedia la città attraverso grandi parcheggi scambiatori all'Ospedale collegati dal tram al centro del centro storico, destinazione del grosso di quel traffico. Per questo il passaggio per i lungarni è fondamentale. Tale linea dovrà essere direttamente essere collegata con la linea ferroviaria Pisa-Livorno e formare la LINEA 1+ e con la Linea ferroviaria Pisa-Cascina-Pontedera.

Una seconda linea urbana (LINEA 2) dalla stazione porti alla Piazza dei Miracoli, al Parcheggio scambiatore di via Pietrasantina, per collegarsi alla ferrovia Pisa-Lucca e formare la LINEA 2+.

Si preveda il ripristino del tram per il litorale, su un tracciato che passi il più possibile internamente ai centri abitati di La Vettola, San Piero a Grado, Marina, Tirrenia e Calambrone.

In prospettiva di medio periodo occorrerà prevedere che il tram raggiunga anche l'interno del quartiere di Porta a Lucca, il CEP-Barbaricina, San Marco-San Giusto.

Occorre che le linee urbane siano pensate collegate con i binari ferroviari in modo da utilizzare la linea per Cascina-Pontedera, quella per San Giuliano-Lucca, quella per Viareggio, quella per Livorno, quella per Collesalveti come una rete metropolitana d'area vasta.

A tale proposito la progettazione in corso della prima linea tranviaria urbana deve tenere conto della compatibilità tecnica con i sistemi ferroviari esistenti, scegliendo la tecnologia del tram-treno.

La Linea ferroviaria esistente da Pisa a Collesalveti in quest'ottica può essere utilizzata come tranvia urbana per i tanti lavoratori della zona di Ospedaletto, oltre che dai residenti della zona. Può essere altresì essere utilizzata per recarsi allo **Stadio Arena Garibaldi-Romeo Anconetani** la cui previsione **si propone di riportare a Ospedaletto** ma nella zona dove attualmente è l'inceneritore dei rifiuti ormai non più utilizzabile.

Occorre inoltre prevedere il Collegamento della Linea ferroviaria-metropolitana per Collesalveti con la Linea Ferroviaria da Pisa a Firenze, utilizzando allo scopo il corridoio a terra lasciato libero allo scopo dagli strumenti urbanistici.

Completare almeno la linea 1 e collegarla direttamente alla linea ferroviaria per Livorno e a quella per Cascina e Pontedera, attivare quella per Collesalveti, potrebbe essere sufficiente per riuscire nei 10 anni di passare da 8,8% al 22% di utilizzo del TPL.

Realizzazione di una vera rete di Piste Ciclabili, realizzare marciapiedi ed aree pedonalizzate.

Nei 10 anni l'impegno del Comune di Pisa dovrà essere di completare una vera rete cittadina di piste ciclabili protette ed in sede propria separata da auto e pedoni.

Occorre partire da una scelta di fondo. Togliere spazio anche fisico alle auto per darlo alle infrastrutture per la mobilità sostenibile, tranvie, piste ciclabili, marciapiedi ed aree pedonalizzate.

Tutte le piste ciclabili esistenti ora sui marciapiedi devono essere portate sulla strada, protette ed a norma.

Occorre realizzare il collegamento ciclabile di tutti i quartieri tra loro e con il centro storico.

Occorre garantire il collegamento ciclabile protetto ed a norma con le varie frazioni del comune di San Giuliano Terme, con Vecchiano e con Cascina.

In particolare con San Giuliano terme ci sono attualmente almeno 5 strade a doppio senso di marcia che collegano la cittadina termale al capoluogo: via San Jacopo, Via Lenin-via XXIV Maggio, via di Gello, Via del Brennero, via dei Condotti. Realizzare collegamenti ciclabili protetti è indispensabile, considerando il volume di auto che entrano giornalmente in città provenienti dal comune di San Giuliano. Nel frattempo che si realizzino nuove piste ciclabili è necessario che almeno due delle 5 vie siano a senso unico destinando la corsia liberata alla mobilità ciclabile. Il

Comune di Pisa deve fare i passi necessari con il Comune Termale per arrivare a risolvere un problema non più eludibile.

Il Comune di Pisa si impegni nei 10 anni a rendere tutti marciapiedi nel Comune sicuri ed di larghezza a norma anche per la mobilità di disabili e persone con ridotta capacità motoria. Gli ampliamenti necessari saranno fatti lato strada, istituendo eventualmente nuovi sensi unici.

Dovranno essere estese le zone pedonalizzate. In particolare la piazza dei Cavalieri e le vie in essa confluenti da Borgo Stretto e Borgo Largo, dal Lungarno Pacinotti compresa tutta l'area della piazza delle Vettovaglie e vicoli adiacenti, da via santa Maria. In tutti gli altri quadranti del centro storico a Tramontana ed a Mezzogiorno dovranno essere studiate ampie zone da pedonalizzare.

Dovrà essere pedonalizzato il Ponte di Mezzo, con due corsie ciclabili protette.

Tutti questi provvedimenti permetteranno nei 10 anni di passare dal 12,2% al 25% la quota degli spostamenti a piedi o in bicicletta.

Ampliamento della ZTL , ZTL nei quartieri, norme sul traffico e sulla sosta, parcheggi scambiatori.

Va scoraggiato in tutti i modi possibili lo spostarsi in auto in città-

La ZTL dovrà essere estesa a tutta l'area dentro le mura urbane e quindi saranno inseriti in ZTL:

- i Lungarni;
- tutta la zona che parte da Porta san Zeno compresa tutta via San Francesco e fino a Lungarno Mediceo da un lato e via San Zeno-Piazza Santa Caterina-Largo del Parlascio dall'altro:
- tutta la zona dall'inizio di via Roma fino a piazza del Duomo comprese la vie laterali, via Derna via Savi, ecc.

Verranno studiate ZTL nei quartieri periferici per limitare l'uso dell'auto anche internamente ai quartieri.

In tutte le ZTL verrà istituito il limite di velocità di 30Km/h.

In tutta la città dopo l'imbrunite il limite di velocità diventi ovunque di 30Km/h.

In tutta la città i parcheggi dovranno essere a pagamento sempre, con permesso gratuito per i soli residenti nelle vie adiacenti.

Saranno aumentate le strade a senso unico per dedicare la corsia liberata e protetta alle sole biciclette.

Dovranno essere ampliati i parcheggi scambiatori di via Paparelli e Via Pietrasantina e dotati di collegamenti con frequenti bus elettrici con il centro cittadino e ampie postazioni di bike sharing.

Dovranno essere realizzati parcheggi scambiatori gratuiti nel punto di arrivo della linea 1 di tram all'ospedale di Cisanello.

I parcheggi del Pisa Mover saranno resi gratuiti e il costo della corsa della navetta sarà reso poco più che simbolico per chi lascia l'auto in quei parcheggi. Come già detto sarà eliminata qualsiasi altra possibilità di sosta gratuita in città e perseguiti con inflessibilità i trasgressori. Parte sei ricavi dei parcheggi a pagamento saranno utilizzati per finanziare la gratuità di tali parcheggi scambiatori.

L'insieme di questi provvedimenti sarà in grado di ridurre nei 10 anni l'uso dell'Auto dal 53,3% al 26% e quello dei Motocicli dal 9% al 7%.

Considerato che la Città ecologica ha presentato quanto riportato sopra come proprio contributo nella fase di informazione e partecipazione alla elaborazione del PSI ma non è stato recepito dal Piano senza darne motivazione.

SI CHIEDE

Che quanto esposto in premessa sia assunto all'interno del PSI di Pisa e Cascina e che le sue previsioni siano tradotte all'interno di tutti gli elaborati del Piano.