



PREMESSA - OSSERVAZIONI A LINEE GUIDA E OBIETTIVI STRATEGICI approvati dalla Giunta.

VERSO UNA CITTÀ SENZA AUTO

→ IL PUMS.

Riteniamo necessario richiamare le Linee Guida Europee che dettano i fini, i contenuti e le procedure per la stesura e l'approvazione di un PUMS.

Nelle GUIDELINES for Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan (2nd Edition) - 2019 si legge:

“Working together for better health

Air pollution contributes to more than 400,000 premature deaths per year in the EU, 14 making the social and economic advantages of improving air quality obvious. In addition, the need to reduce emissions to tackle the climate crisis is universally acknowledged, and road transport is the second biggest source of CO₂ emissions in the EU. Despite all of this, many European cities exceed European air quality standards.”

Migliorare questa situazione, che viene descritta in modo così drammatico nelle LINEE GUIDA EUROPEE, è il fine ultimo di un PUMS.

Tale fine si può raggiungere solo con una drastica riduzione in primo luogo del numero delle auto in circolazione.

Sempre nelle LINEE GUIDA EUROPEE si hanno indicazioni sul come costruire un PUMS:

“Il PUMS deve avere una visione di lungo periodo, un obiettivo chiaro da perseguire a lungo termine.”

“Il PUMS deve affrontare la pianificazione di un’intera Area Funzionale Urbana coinvolta nella mobilità urbana, non limitandosi all’interno dei confini amministrativi del singolo comune.”

La Città ecologica ritiene che il PUMS adottato non persegua gli obiettivi indicati dalle LINEE GUIDA EUROPEE, né abbia seguito le indicazioni procedurali ivi indicate.

→ **I passi per arrivare al PUMS. Quadro conoscitivo.**

Sempre per le Linee guida europee il primo passo verso il PUMS è “Analyse traffic flows to determine the geographic scope of the plan – and ensure that neighbouring authorities and stakeholders are ‘on board’ (“analizzare i flussi di traffico per determinare l’ambito geografico del piano - e garantire che le autorità confinanti e le parti interessate siano ‘a bordo’”, cioè primo passo è “definire l’Area Funzionale Urbana urbana compresa nel PUMS.” e “A key task for decision makers at this point is to ensure that the ‘functional urban area’ serves as the planning area for the SUMP.” (“Un compito chiave per i decisori a questo punto è garantire che l’“area urbana funzionale” diventi l’area di pianificazione per il PUMS”) Vedi PHASE 1 pag 18 delle GUIDELINES for Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan (2nd Edition) – 2019.

Del resto è ovvio che se si vuole affrontare il problema della mobilità in un'area, e farlo in modo sostenibile, non si può che affrontare e rimuovere i problemi dove gli stessi si creano. Se una componente grande della mobilità "non sostenibile" è di tipo pendolare il problema si può affrontare solo se si danno risposte là dove quella componente di spostamenti, sistematici o occasionali, si generano.

L'Area Funzionale Urbana in cui ricade il Comune di Pisa non può che essere data almeno dai comuni limitrofi e quindi un'area comprendente Pisa, San Giuliano Terme, Cascina, Vecchiano e Calci. Vedremo più avanti che questa individuazione non è solo nostra.

Rimandiamo a dopo la formulazione di una vera e propria OSSERVAZIONE su come il PUMS adottato dalla Giunta ha affrontato, (meglio sarebbe dire non ha affrontato) il punto fondamentale e strategico dell'individuazione dell'"Area Funzionale Urbana" sulla quale costruire il PUMS stesso.

Qui si contesta quanto riportato a pagina 3 delle Linee Guida approvate dalla Giunta dove si pretenderebbe di individuare 4 Aree Funzionali Urbane dando all'ambito, definito dalle LINEE GUIDA europee, un'interpretazione inappropriata che ne stravolge il senso. E questo è uno dei primi adempimenti da assolvere per pianificare un PUMS, quello che viene subito dopo la scelta politica di andare alla stesura di un PUMS.

L'Area Funzionale Urbana come da noi definita precedentemente conta poco più di 186.000 abitanti di cui circa il 49% risiedono nel Capoluogo.

Sul problema dei dati presenteremo una specifica Osservazione. Qui utilizziamo quelli disponibili a oggi.

Partiamo dalla popolazione residente.

Dataset: Popolazione residente al 1° gennaio

Tipo di indicatore demografico		popolazione al 1° gennaio									Var. % 2012 2020
Età		totale									
Stato civile		totale									
Selezione periodo	Sesso	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	
Territorio		totale									
Calci		6407	6428	6494	6500	6426	6396	6418 ^(p)	6405 ^(p)	6322	-1,33%
Cascina		43719	43961	44901	45102	45257	45361	45212 ^(p)	45059 ^(p)	45448	3,95%
Pisa		85517	86263	88627	89523	89158	90488	90118 ^(p)	88880 ^(p)	91393	6,87%
San Giuliano Terme		31090	31066	31315	31410	31399	31480	31447 ^(p)	31195 ^(p)	31232	0,46%
Vecchiano		12352	12341	12302	12260	12189	12094	12082 ^(p)	12068 ^(p)	12034	-2,57%
TOTALE		179085	180059	183639	184795	184429	185819	185277	183607	186429	4,10%
Variaz. % da anno prec.			0,54%	1,99%	0,63%	-0,20%	0,75%	-0,29%	-0,90%	1,54%	

49,02%

Dati estratti il 20 nov 2020 09:09 UTC (GMT) da I.Stat

Nei 9 anni dal 2011 al 2019 (dati provvisori) si registra un aumento della popolazione residente consistente a Pisa, sensibile a Cascina mentre rimane stabile a San Giuliano Terme ed è in diminuzione a Calci e, ancor più, a Vecchiano. L'aumento complessivo nell'Area Funzionale Urbana è del 4,1%.

In questa sede vogliamo sottolineare solo la necessità di aggiornare almeno i dati sulla demografia presenti nelle Linee Guida approvate dalla Giunta che portano ad affermazioni oggi solo parzialmente vere (pagg 10 e 11), come si può verificare consultando la tabella sopra riportata. In particolare andrebbe considerato il dato della popolazione del Capoluogo del gennaio 2020 che, pur provvisorio, si riporta sopra il valore del gennaio 2017.