

LA CITTÀ ECOLOGICA



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

VERSO UNA CITTÀ SENZA AUTO

→ Per arrivare ad UNA CITTÀ SENZA AUTO.

Per raggiungere questi obiettivi di medio e di medio-lungo periodo, occorre realizzare azioni che puntino tutte a ridurre il numero di auto in circolazione, togliendo a questo modo di trasporto una parte consistente dello spazio fisico che oggi gli è riservato per darlo all'uso pedonale e alle infrastrutture della mobilità sostenibile: piste ciclabili e Linee Tranviarie.

Quindi:

→ Realizzare Linee Tranviarie Urbane, Interurbane 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, Cascina, Pontedera, Vecchiano, Calci, Collesalvetti 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 coinvolti si possa raggiungere il centro di ciascuno degli altri comuni, senza rotture di carico.

Una tale rete potrebbe essere costituita da almeno due linee urbane a Pisa, una **linea Pisa-Marina-Tirrenia-Calambrone-Livorno**, almeno una Linea urbana a Livorno, più le linee ferroviarie esistenti usate come **LINEE DI AREA METROPOLITANA** da Pisa a Livorno, da Pisa a Viareggio, da Pisa a Cascina-Pontedera, da Pisa a Collesalveti e da **QUELLA PER LUCCA TRASFORMATA IN LINEA TRANVIARIA INTERURBANA.**

Tale rete integrata potrebbe contare su più di 35milioni di passeggeri annui, più di 110.000 passeggeri per giorno feriale e 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 progettata 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 capolinea, Stazione ferroviaria e Ospedale di Cisanello,

- **percorrano trasversalmente il centro storico, utilizzando i lungarni;**
- **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.

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 trasformata in **Linea Tranviaria Interurbana**.

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 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 altresì essere utilizzata per recarsi allo **Stadio Arena Garibaldi-Romeo Anconetani che si propone di confermare a Ospedaletto**, 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 de TPL**.

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

Nei 10 anni l'impegno del Comune di Pisa dovrà essere quello 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.

Dovrà essere favorito l'uso dei mezzi a due ruote a trazione totale o parziale elettrica, regolamentandone l'uso in strada e la sosta.

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, con Livorno.

La realizzazione di una fitta ed interconnessa rete di piste ciclabili deve coniugarsi, per essere anch'essa sostenibile, con un'altra priorità: non consumare nuovo suolo. E anche, in linea di principio, salvaguardare i sedimi di ferrovie e/o linee tranviarie dismesse che possono essere riattivate. I percorsi per le bici non devono in linea di principio togliere spazio a aree verdi o a pedoni o a sedimi ferrotranviari. Non devono togliere spazio al poco disponibile a modalità sostenibili di mobilità ma lo devono togliere alla modalità che occupa quasi tutto lo spazio disponibile che è la modalità ormai insostenibile: l'auto privata. Occorre togliere corsie alle auto e darle a pedoni e ciclisti.

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 una delle 5 vie sia 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, in questo o altro modo che risolva però in tempi brevi il problema.

Il Comune di Pisa si deve impegnare 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.

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

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

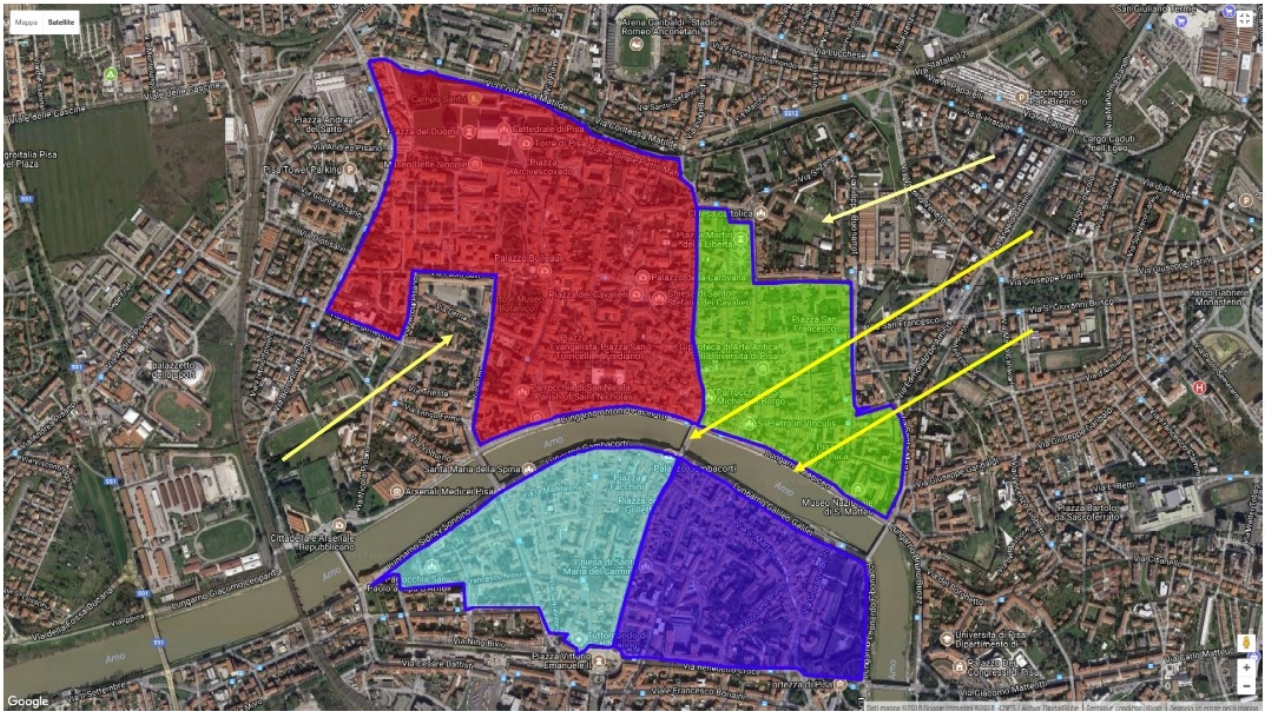
→ Ampliare la ZTL , realizzare ZTL nei quartieri, norme sul traffico e sulla sosta, parcheggi scambiatori.

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 le vie laterali, via Derna via Savi, ecc.

ALLARGAMENTO ZTL



Verranno studiate ZTL nei quartieri esterni al centro storico 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'imbrunire il limite di velocità dovrà diventare ovunque di 30Km/h.

Si punterà a ridurre i parcheggi eliminandoli ogni volta che sia necessario per adeguare il marciapiedi o inserire una pista ciclabile, salvaguardando solo quelli per i residenti.

L'obbiettivo nei 10 anni di attuazione del primo PUMS sarà di ridurre del 30% il numero degli stalli dei parcheggi esterni al centro storico e con esclusione dal calcolo di quelli scambiatori.

Si elimineranno tendenzialmente completamente quelli gratuiti per i non residenti in tutta la città. I parcheggi saranno 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.

Verranno 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.

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

I parcheggi del Pisa Mover saranno utilizzati come scambiatori con una politica tariffaria che ne incentivi l'utilizzo. Come già detto sarà eliminata qualsiasi altra possibilità di sosta gratuita in città e perseguiti con inflessibilità i trasgressori. Parte dei ricavi dei parcheggi a pagamento saranno utilizzati per finanziare l'incentivazione all'uso di tali parcheggi scambiatori.

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