

# LA CITTÀ ECOLOGICA



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

## **VERSO UNA CITTÀ SENZA AUTO**

### **1 OSSERVAZIONI AGLI OBIETTIVI STRATEGICI APPROVATI DALLA GIUNTA.**

**A)** Quelli riportati a pag 43 e seguenti non sono obiettivi strategici almeno di medio periodo ma obiettivi molto limitati di breve periodo, nell'ottica di un PUT non di un PUMS. Manca quella visione ampia e di lungo periodo che un PUMS richiede.

#### **Chiediamo**

di assumere la Visione da noi esposta in tutte le pagine precedenti.

**B)** In base alle argomentazioni esposte in Premessa si contesta la mancata previsione, nemmeno nel medio periodo, di una estensione della ZTL almeno ad aree del centro storico senza ragione oggettiva tenute oggi fuori. Si pensi all'area S. Francesco, S. Zeno, Porta a Lucca e via Roma.

#### **Chiediamo**

di inserire nel PUMS la previsione di estensione della ZTL a tutte le aree dentro le mura come esposto in precedenza.

**C)** Per i Lungarni si arriva a “valutare possibili ulteriori giornate di estensione” della ZTL. Misure così limitate e saltuarie non hanno nessuna efficacia sulla limitazione all’uso dell’auto e quindi, a parità di auto in circolazione, non hanno nessuna efficacia per gli obiettivi di un vero PUMS (riduzione dell’inquinamento atmosferico ed acustico, delle emissioni climalteranti, dello spreco energetico). Ma l’annuncio implicito che emerge da questo obiettivo è che non si pensa né per l’oggi né mai che sui Lungarni passi una linea di tram. Anche questa una scelta mai motivata e poco comprensibile razionalmente;

### **Chiediamo**

di inserire nel PUMS la scelta del passaggio del tram sui Lungarni come fondamentale per la mobilità cittadina e comunque l’inserimento dei lungarni in ZTL.

**D)** I parcheggi non servono per ridurre le auto in circolazione ma servono solo a favorire il loro moltiplicarsi attraverso la creazione di aspettativa di parcheggio. Questa è ormai una verità lapalissiana tanto che molte città europee in attuazione di veri PUMS vanno progressivamente ad una loro riduzione significativa dando lo spazio liberato ai pedoni, alle piste ciclabili alle linee tranviarie. Basta citare Parigi e Oslo, solo per fare due esempi. E si tratta di città che hanno ben altre dimensioni e ben altri problemi di mobilità. Alla luce di quanto detto va visto l’obiettivo della revisione del sistema tariffario della ZSC non sufficientemente esplicitato per poterne dare una valutazione compiuta. Comunque anche questo è un micro-obiettivo più adatto ad un PUT che a un PUMS;

**E)** L’obiettivo della riduzione dell’incidentalità è ovviamente giusto ma appare una mezza verità; dire che riguarda tutte le modalità di trasporto è vero e nello stesso tempo falso dal momento che è noto che in città le vittime sono oggi prevalentemente gli utenti deboli della strada, in primo luogo pedoni e ciclisti. Per ridurre l’incidentalità, oltre a imporre limiti di velocità inferiori (bene l’annuncio di zone 30) e controllarne il rispetto, è necessario ridurre il numero di auto in circolazione.

**F)** Il TPL, con i bus vecchi e scomodi intrappolati in un mare di auto, è pressoché agonizzante con una riduzione del 9% di passeggeri in 5 anni; ormai da tempo esso si avvia in una spirale riduzione dei passeggeri-aumento delle tariffe-riduzione dei passeggeri. Non viene riportato l’andamento negli anni della velocità commerciale. Senza una

mobilità che non sia incentrata sull'auto il destino del TPL sembra segnato. Solo un rilancio del Trasporto Pubblico collettivo elettrico in sede propria, frequente, efficiente e comodo, con più linee che formino una rete ampia e con bus non inquinanti e in sede riservata a servire le aree non direttamente servite dalle linee di tram, il TPL potrà avere un reale rilancio. Oltre tutto le linee attuali non servono poli di attrazione di grande impatto, uno tra tutti l'area CNR di via Moruzzi;

### **Chiediamo**

che sia istituita una fermata di bus di linea all'ingresso della citata Area di Ricerca.

**G)** Per la Rete ferroviaria le Linee Guida approvate dalla Giunta si **dimenticano della ferrovia Pisa-Collesalveti**, tuttora agibile e che potrebbe trovare una nuova vita come Linea Tranviaria Intercomunale al servizio di abitanti, lavoratori e studenti pendolari. Potrebbe essere la linea a servizio dello Stadio di Pisa, una volta che la previsione dello stesso fosse riportata nell'area dell'Inceneritore come La Città ecologica sostiene da tempo;

### **Chiediamo**

che la linea in questione sia inserita nei documenti del PUMS assegnandogli il ruolo che abbiamo sopra esposto

**H)** Sulla Linea Tranviaria Stazione - Cisanello si rimanda a specifica successiva Osservazione al PUMS adottato.

**I)** Come abbiamo già detto per la linea Pisa-Lucca il confronto con RFI dovrebbe incentrarsi sulla trasformazione della Linea ferroviaria in una Linea Tranviaria Interurbana sul modello della TEB di Bergamo (<http://www.teb.bergamo.it/it>) in funzione da oltre 10 anni. La modifica è possibile data la classificazione di "complementare" delle linea ferroviaria in questione. Questo risolverebbe anche tutti i problemi del passaggi a livello. Andrebbero progettate e realizzate un certo numero di nuove fermate. Si rimanda a specifica successiva Osservazione al PUMS adottato.

**J)** La Linea Pisa-Firenze necessita di un raddoppio. Non è possibile utilizzare la stessa linea per un traffico veloce e frequente tra Pisa e Firenze (e i centri principali sulla linea) e l'uso di tipo metropolitano, con maggiori frequenze e un numero maggiore di stazioni.

**K)** Per le motivazioni a più riprese espresse su ruolo dei parcheggi nella mobilità urbana:

## **Chiediamo**

Di introdurre tra gli obiettivi strategici del PUMS la riduzione dei parcheggi eliminandoli ogni volta che sia necessario per adeguare il marciapiedi o inserire una pista ciclabile, salvaguardando solo quelli per i residenti.

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