



VERSO UNA CITTÀ SENZA AUTO

OSSERVAZIONI

A PUMS ADOTTATO DALLA GIUNTA

CON DELIBERAZIONE N. 202 DEL 12 NOVEMBRE 2020.

Le osservazioni che seguono si inquadrano alla luce degli obiettivi e delle azioni per perseguirli enunciati nelle pagine che precedono.

La Città ecologica, come dovrebbe essere evidente dalle argomentazioni e dalle proposte esposte fino ad ora, ritiene che la cosa più opportuna da fare sarebbe riscrivere completamente il PUMS dal momento che giudica che quello adottato non persegua realmente gli obiettivi indicati né dai

Decreti Ministeriali del MIT del 2017 e del 2019 né, ancor meno, le GUIDELINES for Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan (2nd Edition) di ELTIS del 2019.

Tuttavia cerchiamo di dare il nostro contributo al miglioramento del PUMS, oltre che con le osservazioni già formulate alle Linee Guida approvate dalla Giunta, con le seguenti osservazioni al PUMS adottato.

1 OSSERVAZIONE: Non è il PUMS dell'intera Area Funzionale Urbana Urbana.

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

“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.”

Sempre per le Linee guida europee il primo passo verso il PUMS è “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 compresa nel PUMS.”

L'Area Funzionale Urbana in cui ricade il Comune di Pisa non può che comprendere i comuni limitrofi: Pisa, San Giuliano Terme, Cascina, Vecchiano e Calci.

Infatti Pisa è come è noto al centro di un'Area Funzionale Urbana più ampia ed è il forte polo attrattore di spostamenti pendolari e occasionali quotidiani.

L'Area Funzionale Urbana come definita precedentemente conta oggi oltre 186000 abitanti di cui circa il 50% risiedono nel Capoluogo.

Che sia così non lo diciamo solo noi ma abbiamo scoperto che è l'Unione Europea a farlo.

Infatti a pag. 53 delle Linee Guida per i PUMS più volte citate in un riquadro si legge: “**Functional urban areas in EU Member States.** The OECD and the European Commission have jointly developed a methodology to define functional urban areas (FUAs) in a consistent way across countries.”. Ovviamente tra questi paesi c'è l'Italia e alle URL <http://www.oecd.org> e <chrome-extension://ohfgljldgelakfkefopgkllcohadegdpjf/https://www.oecd.o>

rg/cfe/regionaldevelopment/Italy.pdf c'è l'individuazione della FUAs relativa a Pisa, IT041, Medium-Sized FUAs, popolazione al 2015 di 186.000 abitanti, con il 45% degli abitanti che vivono nella "city" definita a livello europeo in base alla densità di abitanti per kmq di superficie. (si allega il documento citato ALL 1 che fa parte integrante e sostanziale delle presenti Osservazioni).

Il PUMS adottato, anche se le sue "Linee Guida" riportano alcuni dati dei comuni limitrofi, e se le strutture tecniche degli altri comuni sono state consultate, non individua esplicitamente l'"Area Funzionale Urbana urbana" da pianificare e di fatto è il PUMS del Comune di Pisa, e non il PUMS dell'intera Area Funzionale Urbana Urbana, **in questo mancando palesemente quello che viene richiesto dalle Linee guida europee.**

Scelta palesemente assurda se poi non si può che riconoscere che sul totale degli spostamenti sistematici che investono il Capoluogo oltre il 55% sono attratti/generati dagli altri Comuni confinanti.

Da tale scelta errata ne conseguono a cascata effetti che investono anche le parti più condivisibili del Piano, come, ad esempio la previsione dell'aumento dell'estensione delle piste ciclabili. Infatti non si affronta, e non si può affrontare, la pianificazione delle piste nei territori dei comuni limitrofi e quindi non si affronta il tema di spostare utenti dall'auto alla bici negli spostamenti tra i vari comuni ed il Capoluogo, il problema prioritario che un PUMS doveva porsi.

Occorreva realizzare una Associazione che comprendesse tutti i 6 Comuni dell'Area Funzionale Urbana Urbana e andare alla stesura di un vero PUMS. Una tale Associazione, prevista dal comma 1 dell'Art. 3 del D.M. del 4 agosto 2017, con un PUMS d'Area approvato, avrebbe dato molto più peso anche alla richiesta di finanziamenti statali per i nuovi interventi per il trasporto rapido di massa, quali la nuova Linea Tranviaria urbana Stazione-Cisanello.

Chiediamo

Che l'Amministrazione assuma l'impegno di avviare le procedure per arrivare alla stesura di un aggiornamento del PUMS di Pisa che coinvolga tutti i Comuni ricompresi nella FUAs di Pisa.

2 OSSERVAZIONI : Macrobiettivi di Piano. Pag. 30 e seguenti.

1. Il riferimento alla normativa riportato a pag 30 (D.M.4/8/17 n.257) è errato. Non esiste nessun D.M.4/8/17 n.257. Forse ci si voleva riferire al DECRETO del MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI del 4 agosto 2017: “Individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile, ai sensi dell’articolo 3, comma 7, del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257”.

2. La Tabella riportata alle pagine 30 e 31 appare non essere quella corretta. Infatti è la tabella 1 Macroobiettivi dell’allegato 2 al Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 4 agosto 2017. Ma tale Tabella è stata sostituita dall’Art. 5 del Decreto ministeriale sempre del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 396 del 28/08/2019 con la Tabella riportata nell’Allegato 1 allo stesso decreto n. 396.

3. In tutta la Tabella a pagg. 30-31 occorre a nostro avviso rispettare nel TARGET le unità di misura riportate nella specifica colonna. Come conseguenza di ciò tutta la tabella deve essere a nostro avviso aggiornata, in particolare almeno per quanto riguarda i dati su consumi di carburanti, Inquinamenti da mobilità non sostenibile, Incidentalità.

4. Per quanto riguarda il Macroobiettivo a.2 della Tabella corretta (il B della Tabella presente nel PUMS che presenta indicatori sia in numero che in descrizione diversi da quelli della Tabella oggi in vigore), **“Riequilibrio modale della mobilità”**, vengono riportati dei TARGET diversi da quelli che entrambe le Tabelle ministeriali richiedono. Infatti le Tabelle ministeriali richiedono, come la stessa dizione del Macroobiettivo esplicita, la distribuzione modale degli spostamenti previsti al 2030 e non di quanto si preveda di aumentare o diminuire percentualmente la singola modalità di spostamento rispetto all’attuale. Cioè richiede, esemplificando, la percentuale di spostamenti per ciascuna modalità (autovettura, TPL, bici,...) che si vuol raggiungere nel 2030 rispetto alle percentuali attuali. Il TARGET utilizzato nel PUMS adottato è non solo **errato rispetto ai Decreti Ministeriali** ma anche non verificabile se non si parte dal numero di spostamenti per ciascun modo odierno. Del resto è ovvio che non si possa partire per progettare il futuro che dalla situazione attuale.

5. Il problema ulteriore del PUMS adottato è che non è stata fatta una nuova analisi di distribuzione modale degli spostamenti giornalieri, stagionali, orari, di provenienza, ecc. e si sono riportati i dati ISTAT del Censimento 2011 sugli spostamenti sistematici e quelli dell’Indagine campionaria della Regione Toscana sui Comportamenti di Mobilità dei

cittadini Toscani, svolta nel 2009. Per uno strumento di Pianificazione le cui Linee Guida erano state già varate nel 2017 con Delibera n. 188 del 9 Novembre 2017 ed anche illustrate dall'Assessore Forte al Convegno "Politiche dei trasporti e delle infrastrutture per una mobilità ecologica a Pisa e nell'area vasta" organizzato a gennaio 2018 in Palazzo Gambacorti.

Dopo 3 anni l'Amministrazione non ha prodotto dei nuovi rilevamenti, che oggi sarebbero stati agevolati da tecnologie molto più efficienti rispetto al 2011. Tale assenza è particolarmente grave dal momento che le più volte citate Linee Guida europee prevedono che al termine della prima (!!!) fase sia "Analizzata la situazione della mobilità dal punto di vista di tutte le modalità di trasporto e relativi aspetti di sostenibilità utilizzando un insieme appropriato di fonti di **dati correnti.**"

In assenza, colpevole, di nuovi dati era necessario partire da quelli disponibili, semmai argomentando sulle relativamente modeste variazioni sulle auto in circolazione nel Capoluogo e nell'Area Funzionale Urbana e su affinità e differenze tra spostamenti sistematici e spostamenti occasionali.

Partendo dai dati del 2011 sulla sola componente sistematica degli spostamenti e applicando i Target previsti da PUMS adottato a ciascuna componente modale si ha la tabella riportata di seguito:

PUMS		TRENO	TRAM-BUS	AUTO	MOTO	BICI PIEDI ALTRO	SHARING POOLING	TOTALE	% SOST.
OBBIETTIVI AL 2030	VARIAZIONE %		30,00%	-30,00%	30,00%	30,00%			
	N. SPOSTAM.	15643	10779,6	35144,9	11011	14966,9		87545,4	
	% MODALE	17,87%	12,31%	40,14%	12,58%	17,10%		100,00%	47,28%
		TRENO	TRAM-BUS	AUTO	MOTO	BICI PIEDI ALTRO	SHARING POOLING	TOTALE	% SOST.

Come era facile prevedere il numero complessivo degli spostamenti, con i Target assegnati in quel modo, non è controllabile ed infatti viene sensibilmente minore ai 94124 misurati nel 2011.

Una gran confusione, purtroppo.

Con i Target riportati nel PUMS la percentuale degli spostamenti utilizzando il TPL (Tram+Bus) passerebbe solo dal 8,8% al 12,31%, gli spostamenti in bici o a piedi passerebbero solo dal 12,2% al 17,1%, gli

spostamenti in autovettura diminuirebbe solo dal 53,3 al 40,1%. Il complesso di spostamenti in modalità sostenibile passerebbe solo dal 37,7% al 47,3%. Poca cosa se si considera che per realizzare tale risultato si realizzerebbe una tranvia, che dovrebbe avere ben altri risultati nell'incremento degli spostamenti in TPL e non solo.

Chiediamo

Che tutti gli errori evidenziati siano corretti

Che che la tabella complessiva venga sostituita con quella oggi in vigore e che i target per il riequilibrio modale vengano cambiati.

Che vengano assunti per la distribuzione modale gli obiettivi riportati di seguito:

		TRENO	TRAM-BUS	AUTO	MOTO	BICI PIEDI ALTRO	TOTALE	% SOST.	
OBBIETTIVI AL 2030	OBBIETTIVI AL 2030	% MODALE	20,00%	22,00%	26,00%	7,00%	25,00%	100,00%	67,00%
		N. SPOSTAM.	18825	20707,5	24472,5	6588,75	23531,25	94125	
		VARIAZIONE %	20,34%	149,73%	-51,26%	-22,21%	104,39%		
		TRENO	TRAM-BUS	AUTO	MOTO	BICI PIEDI ALTRO	TOTALE	% SOST.	

3 OSSERVAZIONE: LA QUESTIONE PARCHEGGI.

B) Il PUMS adottato affronta la questione dei parcheggi, in tutto il suo sviluppo, in un modo che a nostro giudizio è estraneo alle finalità di un PUMS.

I parcheggi non servono per ridurre le auto in circolazione ma servono solo a favorire il loro moltiplicarsi attraverso la creazione di aspettativa di sosta. Un PUMS ha l'obiettivo di muoversi verso una mobilità sostenibile e quindi verso una mobilità che punti a ridurre le auto in circolazione, è questo il suo scopo primario. Dovrebbe essere inutile persino ricordarlo. Un PUMS non può costruirsi con la vetero illusione di affrontare la mobilità in termini di razionalizzazione dei flussi di traffico, dati per scontati ed immutabili.

Purtroppo è quest'ultima l'impostazione che, al di là di alcune affermazioni, emerge nell'affrontare la questione dei parcheggi, in tutto il PUMS adottato.

Già partendo dall'individuazione delle "criticità" a pag. 5 ci si muove in quest'ottica.

I Parcheggi scambiatori esistenti non sarebbero in grado per la loro collocazione di intercettare i flussi di spostamenti provenienti dall'Aurelia Nord, dal viale D'Annunzio, dalla via Fiorentina.

Sono affermazioni palesemente non vere, in particolare quella relativa ai flussi da nord dal momento che quei flussi trovano nel parcheggio scambiatore di via Pietrasantina ampia accoglienza. Questa affermazione sembra finalizzata a cercare di giustificare la creazione di un nuovo parcheggio sul viale delle Cascine, in area Scheibler, un'area verde, di valenza archeologica.

Anche le altre due provenienze potrebbero già trovare parcheggi scambiatori. Da Marina sono utilizzabili i parcheggi del People Mover e Via Fiorentina avrebbe i parcheggi dell'Ospedale attraversando il ponte delle Bocchette e poi il Tram. Certo sono parcheggi che non saranno mai utilizzati se si consente la sosta gratuita in aree più vicine ai luoghi d'interesse (il caso di Lungarno Leopardi è il più eclatante ma ce ne sono altri) o addirittura dove essa sarebbe vietata.

Ma anche la seconda criticità individuata a pag. 5 evidenzia lo stesso metodo di affrontare la questione parcheggi. I flussi veicolari privati dovuti a pendolarismo sono superiori ai parcheggi "a cordone" (scambiatori? Mah)? Bene, occorre aumentare i parcheggi. Questa è la vetero risposta di chi non ragiona con una visione sostenibile.

La risposta in una visione congruente con un PUMS è: dobbiamo diminuire i flussi sistematici pendolari dai comuni limitrofi e quindi dobbiamo offrire alternative modali sostenibili ai tanti lavoratori, studenti, cittadini che quotidianamente vengono in città. Quindi dobbiamo puntare a realizzare **soprattutto a partire dai territori dei comuni limitrofi** nuovi strumenti di mobilità sostenibile: nuove corsie e piste ciclabili, nuove linee tranviarie interurbane, un servizio ferroviario con cadenza e fermate metropolitane, ecc. Tutte le risorse pubbliche devono andare lì non nel realizzare nuove strade che creano nuovo traffico veicolare privato. Ma per fare questo i Comuni limitrofi facenti parte della nostra Area Funzionale Urbana avrebbero dovuto progettare e approvare anch'essi lo stesso PUMS.

Chiediamo

di eliminare le due "criticità" così come individuate a pag. 5.

C) Azione 3.4.6 Recupero aree di proprietà di RFI.

Riteniamo che sia prioritario incentivare in tutti i modi il recarsi anche alla Stazione Centrale in modo sostenibile.

Chiediamo

Che sia nelle vicinanze della Stazione Ferroviaria siano incrementate le aree sorvegliate e coperte dove lasciare le biciclette al sicuro dai furti e dalle intemperie.

D) Azione 3.4.11 Nuovo parcheggio di via delle Cascine.

Abbiamo già argomentato come sia non giustificabile con la necessità di parcheggi scambiatori per i flussi da Aurelia Nord data la vicina presenza del grande Parcheggio Scambiatore di via Pietrasantina, utilizzabile anche come interscambio con un'eventuale fermata nei pressi di Via Tino di Camaino sull'auspicata Linea Tranviaria Interurbana Pisa-Lucca.

Chiediamo

Di eliminare la previsione del parcheggio in via delle Cascine.

E) Azione 3.4.12 Nuovi parcheggi d'area all'interno del centro urbano.

Già il titolo è tutto un programma dal momento che non si trova una definizione tecnica per i "parcheggi d'area".

In buona sostanza si prevede di realizzare per lo più nuovi parcheggi tout court per complessivi circa 2700 posti auto, circa 67.500 mq, per lo più in aree attualmente a verde, con ciò in aperta contraddizione con una delle priorità che dovrebbe avere un PUMS, dovendo essere noto l'effetto benefico delle aree a verde, alberate, sulla mitigazione dell'inquinamento atmosferico e il miglioramento della qualità dell'aria.

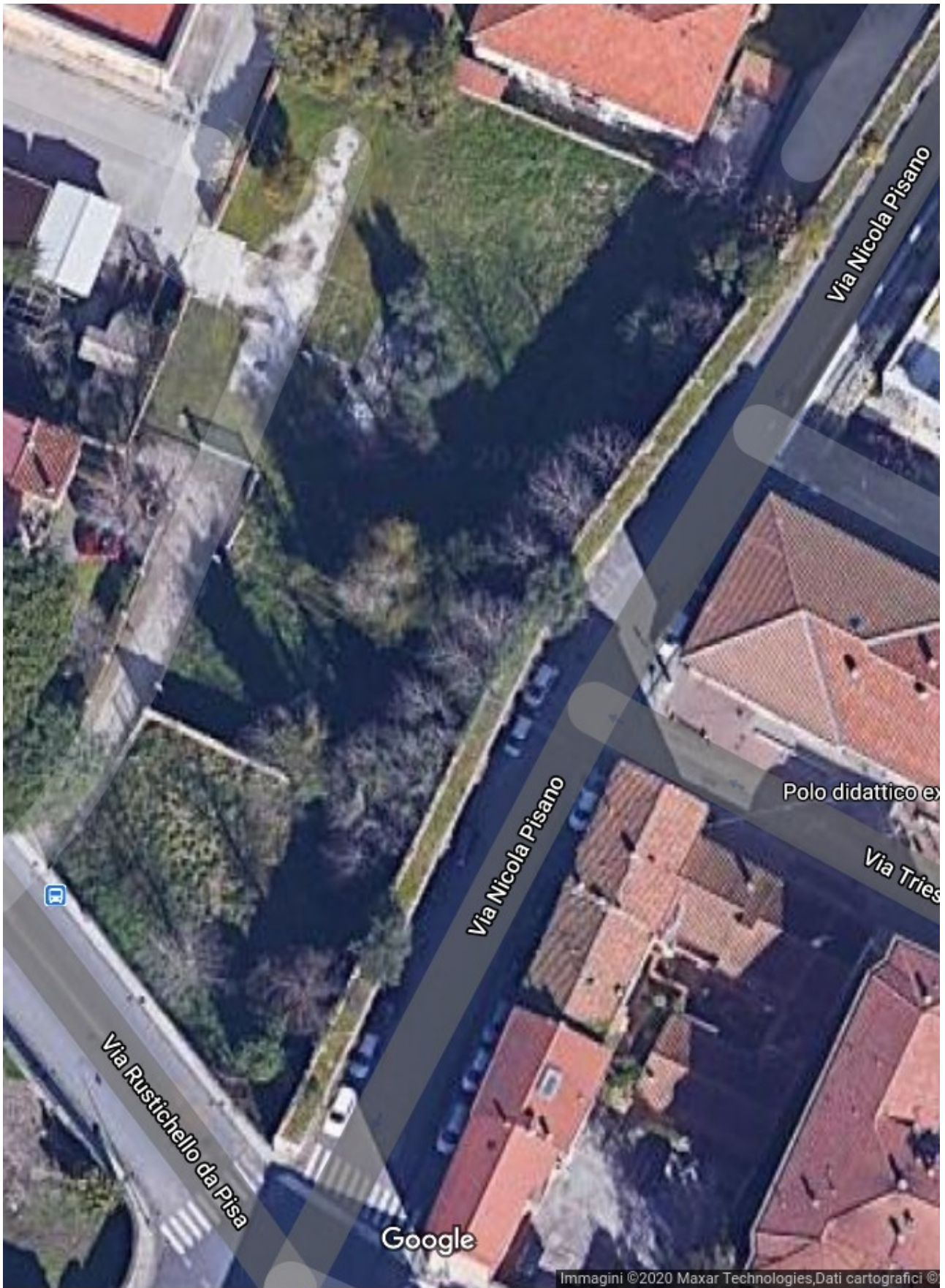
La motivazione è, se possibile, peggiore della scelta stessa. Infatti si dice: "avviare una riqualificazione della rete pedonale attraverso la riduzione della sosta lungo la rete stradale adiacente alle aree oggetto di intervento e l'ampliamento della larghezza dei percorsi pedonali per agevolare gli utenti a ridotta capacità motoria e l'eliminazione delle barriere architettoniche (PEBA)." Insomma pedoni e utenti a ridotta capacità motoria se vogliono poter camminare per la città, essendo tollerati dalle auto le vere padroni dello spazio urbano, devono rinunciare pure a qualcosa, che diamine, non possono avere tutto. Se rinunciano a qualche spazio verde potranno, forse, camminare in città.

Non ci si rende conto di quel che si dice, evidentemente.

Via Bonanno, in prossimità di un tratto di Mura Urbane:



Via Rustichello da Pisa - Via Nicola Pisano adiacente ad un tratto di



Mura Urbane:

Via Rindi:



Via delle Trincere:



Via Don Bosco:



Via del Bastione - Via Gioberti in prossimità delle Mura Urbane:



Via Emanuele Filiberto adiacente a tratto mura urbane:



Chiediamo

Che sia eliminata la previsione di tutti i parcheggi riportati sopra.

4 OSSERVAZIONE: AZIONI SULLA MOBILITÀ CICLO PEDONALE 3.2

La Città ecologica, per quanto riguarda la Mobilità ciclopedonale, oltre le osservazioni già presenti in premessa, fa proprie le osservazioni e le richieste presentate su queste azioni dalle altre Associazioni Ambientaliste FIAB Pisa e Legambiente Pisa.

5 OSSERVAZIONE: AZIONE 3.3.1. LA LINEA TRANVIARIA OSPEDALE - CISANELLO.

La Città ecologica già prima della sua nascita attraverso l'azione di molti dei suoi dirigenti attuali (senza voler addirittura tornare agli anni "90 quando la giunta Floriani affidò alla Società SISTRA la progettazione della prima linea tranviaria urbana, la "circolare dei Lungarni", per la quale ottenne i finanziamenti, ma oltre il termine del suo mandato) si è battuta perché fosse fatta anche a Pisa la scelta del trasporto pubblico a trazione elettrica in sede propria, il Tram. La Città ecologica si è battuta, spesso isolata, contro tutte le scelte diverse che si sono proposte o, purtroppo, realizzate in questi anni: dal People Mover alle varie Busvie, più o meno veloci. Quindi La Città ecologica non può che **valutare positivamente** il fatto che finalmente si imbrocchi la strada del Tram e valuta questa scelta anche una propria vittoria.

Ma purtroppo le note positive si fermano qui.

La Città ecologica ritiene che il tracciato proposto sia troppo esterno al centro del centro storico e lambisca soltanto il quartiere di Cisanello.

L'ostinazione nel non aver voluto neanche prendere in considerazione il passaggio di questa prima linea dai lungarni è incomprensibile. Infatti tutte le mappe presenti o nelle Linee Guida approvate dalla Giunta o nel PUMS adottato sull'individuazione delle Attività e Servizi attrattori di utenza in città (dalla Fig. 1.7 a pag 15 delle Linee Guida Localizzazione Istituti Universitari, Centri di ricerca, Istituti Superiori; alla Fig. 1.8 a pag 17 stesso documento Localizzazione Ospedali e servizi sanitari; alla 1.9 stessa pagina e documento Localizzazione altri servizi; alla Figura 1.1 pag 2 del PUMS Localizzazione Istituti Universitari, Centri di ricerca; alla figura 1.4 a pag. 4 stesso documento Aziende con più di 100 addetti tra

cui il Comune stesso) dimostrano quello che tutti i pisani sanno. Che la grande maggioranza delle attività attrattive di utenti per lavoro o per studio o semplici fruitori della città si trovano al centro del centro storico. E quindi lì la prima Linea del Tram doveva passare.

Il secondo errore è non inquadrare la linea proposta in un quadro più ampio e di più lungo periodo, quindi non inquadrarla come solo la prima di una rete di linee tranviarie cittadine e di area vasta. Come La Città ecologica abbiamo fatto in premessa le nostre proposte.

Le opzioni appena dette avrebbero secondo noi anche dato più forza alla richiesta dei finanziamenti al MIT.

Infine, considerato che il 10 dicembre 2020 sul sito del Ministero è stato pubblicato un chiarimento circa le modalità di stanziamento dei finanziamenti delle opere pubbliche e in particolare di quelle relative a metropolitane, tram, filobus e bus elettrici.

Considerato che nel chiarimento si specifica che il fondo nazionale dedicato al Trasporto rapido di massa a impianto fisso sarà integrato dal contributo del RecoveryPlan fino a un plateau di circa 30 miliardi. Che quindi le risorse per il finanziamento per il Trasporto rapido di massa sono sensibilmente ampliate.

Condizione sine qua non, come da vincolo UE, è che le opere siano cantierabili entro il 31 dicembre 2022 e che avvenga la realizzazione entro il 2026 di lotti funzionali efficaci per la mobilità e che siano completati entro il 2030.

Ormai è tardi per modificare il progetto nella direzione da noi indicata. Tuttavia:

Chiediamo

che il progetto che sarà inviato al MIT sia corredato di un documento aggiuntivo nel quale

- si preveda l'avvio dello studio di fattibilità di una derivazione della Linea per la quale si chiede il finanziamento che attraversando i Lungarni torni alla stazione;
- si inquadri il progetto della prima linea in un quadro di più ampio sviluppo della mobilità su ferro che comprenda altre linee urbane e verso il litorale e abbracci una prospettiva di mobilità tranviaria di area vasta.

6 OSSERVAZIONE MOBILITÀ SOSTENIBILE VERSO IL LITORALE. IL TRAM.

Considerato che il PUMS adottato prevede per la mobilità verso il litorale solo il completamento della rete ciclabile con la ciclovia dell'Arno e la il tratto comunale della ciclovia tirrenica, oltre ad altri tratti di piste ciclabili.

Considerato che queste infrastrutture della mobilità sostenibile sono per noi molto importanti soprattutto in chiave turistica dal momento che il cicloturismo trova sempre più ampio gradimento non solo in Europa ma anche in Italia e nella nostra città e va sostenuto ed incoraggiato in tutti i modi possibili.

Considerato però che soprattutto nei mesi estivi le ciclovie daranno un contributo alla soluzione del problema della mobilità verso il litorale importante ma non risolutivo.

Considerato che l'unico mezzo che può assicurare una mobilità sostenibile verso il litorale è una linea tranviaria che congiunga il centro di Pisa con le frazioni di la Vettola e San Piero a Grado per arrivare a Marina di Pisa, Tirrenia, Calambrone e Livorno.

Chiediamo

che l'Amministrazione si impegni ad avviare uno studio di fattibilità per la realizzazione di tale linea tranviaria:

che l'Amministrazione si impegni a istituire un tavolo permanente di consultazione e di confronto strategico e tecnico con il Comune di Livorno per arrivare alla stesura del progetto di massima dell'opera.

7 OSSERVAZIONI SU: AZIONE 3.4.3 SVILUPPO DELLA ZTL IN AREA STADIO ED AZIONI COLLEGATE.

F) Premesso che La Città ecologico ritiene sbagliata la Variante approvata dal Consiglio Comunale (la cui delibera di adozione è stata annullata in parte o in tutto dal TAR) che riporta a Porta a Lucca la previsione del nuovo stadio cittadino, in questa sede evidenziamo la contraddittorietà di prevedere tra le azioni collegate allo sviluppo della ZTL in occasione degli eventi sportivi la realizzazione di un parcheggio per circa 160 stalli in via Rindi, a 250 m dallo Stadio, in un area a verde. Dove si pensa di far cominciare la ZTL? Che ZTL sarebbe?

Chiediamo

di eliminare la previsione della realizzazione del parcheggio di via Rindi

G) Si afferma a pag 65 che la “ristrutturazione funzionale” (il termine urbanisticamente corretto è Ristrutturazione Urbanistica) dello Stadio prevederebbe la “realizzazione di un’attività di ristorazione ed esercizi commerciali per circa 3500mq”. In realtà la Ristrutturazione Urbanistica dello stadio prevederebbe (il condizionale è d’obbligo) esercizi commerciali per 3.650mq oltre esercizi di somministrazione di alimenti e bevande per 1.200mq, oltre 350mq di spazi espositivi. Quindi i numeri sono abbastanza diversi. Si afferma inoltre: “Le stime effettuate mostrano come tale incremento di attrattività porterà ad un aumento dei flussi del 3% nel giorno feriale, valore molto contenuto”. Se la precisione nei conteggi è quella seguita nei calcoli urbanistici tali previsioni sono del tutto inaffidabili oltre a non essere verificabili.

Chiediamo

di correggere gli errori nel dimensionamento urbanistico dell’intervento e di eliminare le previsioni sul contenuto incremento di attrattività dell’intervento.

H) Stante la contrarietà de La Città ecologica alla Variante Stadio

Chiediamo

di eliminare la previsione dei seguenti Interventi:

Ampliamento del parcheggio di via Paparelli per circa 360 stalli, potrà essere preso in considerazione solo una volta dimostrata la saturazione del parcheggio scambiatore esistente, liberato dal mercato bisettimanale;

Realizzazione di un’area di sosta in via Rindi per circa 160 stalli;

Ampliamento del parcheggio di via di Gello per circa 160 stalli;

Ampliamento e utilizzo parcheggio esistente di via Gabba;

8 OSSERVAZIONE SU AZIONE 3.4.5 CHIUSURA TEMPORANEA DELLA VIABILITÀ PROSPICIENTE GLI EDIFICI SCOLASTICI.

Se il fine è condivisibile (anche a scuola si va in modalità sostenibile) la descrizione della sua attuazione appare disastrosa. Infatti pensare di attuare: “la progressiva chiusura delle strade prospicienti le scuole negli orari di ingresso ed uscita delle scuole. Saranno verificati, nella fase di progettazione, i luoghi sicuri di sosta temporanea delle auto in fase di

accesso degli studenti e di uscita degli stessi.”. Cioè alla lettera si pensa di chiudere l’accesso, gradualmente ovviamente (10m al giorno?) solo alle “strade prospicienti” le scuole e, beninteso, solo se si riesce a trovare lì vicino adeguate aree di sosta, è una previsione che rasenta il ridicolo.

L’unico metodo per raggiungere quel giusto obiettivo è individuare in tutta la città le **Zone scolastiche** come definite dall’Art 3 comma 1 n. 58 del Codice della Strada (zona urbana in prossimità della quale si trovano edifici adibiti ad uso scolastico, in cui è garantita una particolare protezione dei pedoni e dell’ambiente, delimitata lungo le vie di accesso dagli appositi segnali di inizio e di fine) e istituire ZTL temporanee che non consentano ai non residenti e non lavoratori della scuola di accedere alle aree dove si trovano gli Istituti scolastici. Non bisogna andare troppo lontano al Villaggio Scolastico di Pontedera è già da un anno realizzata una ZTL di questo tipo.

Chiediamo

Di sostituire la modalità di attuazione di questa azione con “In tutte le Zone scolastiche saranno progettate e implementate ZTL temporanee che non consentano l’accesso con auto privata a non residenti ed a non lavoratori della scuola nelle aree dove si trovano gli edifici scolastici, con le necessarie deroghe nei casi di impedimento fisico a raggiungere la scuola”.

9 OSSERVAZIONE SU AZIONE 3.4.8 REALIZZAZIONE DI UN NUOVO PONTE CARRABILE E CICLO PEDONALE.

Il nuovo ponte inizialmente proposto come ciclopedonale e come tale condivisibile è stato poi proposto come utilizzabile anche dalle Ambulanze. Ora diventa tout-court carrabile, con evidenti aggravii di costi e senza neanche verificare se le viabilità di qua e di là del fiume sono adeguate a supportare il carico di traffico veicolare derivato.

Chiediamo

che la destinazione del ponte torni ad essere esclusivamente ciclo pedonale.

10 OSSERVAZIONE SU AZIONE 3.4.10 NUOVO RACCORDO VIARIO TRA VIA XXIV MAGGIO E VIA SAN JACOPO.

Nell’Azione in questione si prevede “la realizzazione di un nuovo raccordo viario tra via XXIV Maggio e v. S.Jacopo **per migliorare la connessione tra i due quartieri interessati** (Gagno e Porta a Lucca) e **potenziare il livello di accessibilità al centro città**, anche in previsione della soppressione dei Passaggi a livello posti sulla linea ferroviaria Pisa-Lucca”.

La motivazione di questo nuovo grave consumo di suolo e di questo nuovo sperpero di risorse pubbliche per la mobilità insostenibile, sono totalmente prive di fondamento logico.

Sarebbe interessante conoscere l’entità dei flussi di traffico che quotidianamente necessitano di spostarsi tra i quartieri di Gagno e i Passi. Ovviamente questi dati non vengono forniti e dubitiamo che esistano dal momento che tali flussi non hanno mai costituito il benchè minimo problema.

Ancora meno credibile la seconda motivazione. Con tale nuova strada l’accessibilità verso il centro città, che è quello che interessa i cittadini dei Passi e di Gagno non migliorerebbe in nulla dal momento che la strada, dopo un lungo percorso, porterebbe ad un altro passaggio a livello per accedere alla città. Quanto poi si afferma che la strada servirebbe “anche in previsione della soppressione dei Passaggi a livello” si rasenta il ridicolo.

L’unica soluzione per migliorare la mobilità verso la città, in primo luogo pedonale e ciclabile, ma anche veicolare, è risolvere la questione dei passaggi a livello.

Come abbiamo già detto per La Città ecologica bisognerebbe lavorare per trasformare la linea ferroviaria Pisa-Lucca in una Linea Tranviaria Interurbana [sul modello della TEB di Bergamo (<http://www.teb.bergamo.it/it>)]. Questo risolverebbe anche tutti i problemi dei passaggi a livello in città che sarebbero sostituiti da impianti semaforici, come a volte si fa anche per i tram urbani.

In subordine se il sottopasso non è fisicamente fattibile in via XXIV Maggio si potrebbe realizzare verso Est e collegarlo ad una delle vie tra via XXIV Maggio e via di Gello.

Per i motivi espressi

Chiediamo

che sia eliminata la previsione contenuta nell’Azione 3.4.10 e che sia sostituita da una delle proposte da noi avanzate o da altra che risolvendo il problema del passaggio a livello di via XXIV Maggio non preveda la nuova strada verso via San Jacopo.

11 OSSERVAZIONE SU AZIONE 3.4.13 REALIZZAZIONE DELLA VARIANTE A NORD EST.

Inserire nel PUMS una nuova strada extraurbana come la Variante a Nord Est, pensata e progettata praticamente in un’altra epoca storica, quando i concetti di sostenibilità, contenimento delle emissioni inquinanti e climalteranti, contenimento dei consumi energetici da combustibili fossili erano ancora riservati a relativamente piccoli gruppi di ambientalisti, appare anacronistico oggi che quegli obiettivi sono quelli informatori delle LINEE GUIDA EUROPEE per la stesura dei PUMS.

Oltre tutto si definisce l’opera “uno degli interventi più importanti per decongestionare la viabilità interna cittadina dal traffico veicolare” senza ovviamente fornire dati a supporto di un’affermazione tanto azzardata.

L’unico flusso di traffico che allontanerebbe dal centro urbano potrebbe essere quello di attraversamento. Ma quant’è oggi questa componente del traffico? Non viene detto e forse neanche si sa.

Comunque ci potrebbero essere soluzioni diverse per quella componente del traffico veicolare, risparmiando così territorio e anche grossi investimenti pubblici che potrebbero essere dirottati verso la mobilità sostenibile. Una soluzione potrebbe essere la rottura degli assi di attraversamento cittadino. Quella componente di traffico verrebbe così dirottata verso le circonvallazioni già esistenti, superstrada FI-PI-LI e Autostrada A12, che potrebbe essere resa gratuita per i residenti nella provincia.

Oltre tutto si finanzia il primo lotto della Variante senza neanche avere il progetto definitivo dell’intera opera e senza sapere se essa si potrà completare stante la mancata soluzione del superamento dell’Acquedotto Mediceo.

Infine a quanto ci risulta per le strade di categoria extraurbana C1 il limite massimo è di 90km/h e quindi non crediamo possibile che la velocità di progetto sulla Variante possa essere “compresa tra 60 e 100 km/h”.

Chiediamo

Che venga modificata radicalmente l'Azione in questione assumendo le valutazioni sopra riportate e che il Comune di Pisa si impegni a dirottare tutti i finanziamenti per la Variante nella realizzazione di infrastrutture della mobilità sostenibile.

12 OSSERVAZIONE AD AZIONE 3.4.14 REALIZZAZIONE FERROVIA METROPOLITANA.

La Città ecologica valuta positivamente questa azione.

Tuttavia come abbiamo già detto riteniamo che la soluzione proposta non sia pienamente funzionale se lo scopo che si prefigge è quello di spostare quote consistenti di mobilità pendolare e occasionale dall'auto privata a quella pubblica su ferro.

Come abbiamo già detto per La Città ecologica bisognerebbe lavorare per trasformare la linea ferroviaria Pisa-Lucca in una Linea Tranviaria Interurbana [sul modello della TEB di Bergamo (<http://www.teb.bergamo.it/it>)]. Questo risolverebbe anche tutti i problemi dei passaggi a livello in città che sarebbero sostituiti da impianti semaforici, come a volte si fa anche per i tram urbani. Una tale linea potrebbe avere avrebbe un numero maggiore di fermate in città (almeno via Tino da Camaino e i Passi oltre alla già proposta Arsenale Repubblicani) e forse anche nel resto del tratto fino a Lucca.

Una tale linea, come anche la soluzione diversa presente nel PUMS, avrebbe comunque bisogno di parcheggi scambiatori auto-tram sicuramente alla stazione di San Giuliano ma probabilmente anche in altre stazioni/fermate sulla linea fuori dal comune di Pisa.

Anche qui si verifica l'assurdità di non aver elaborato un PUMS di tutta l'Area Funzionale Urbana pisana.

Chiediamo

di inserire la proposta da noi avanzata nel confronto con RFI corredandola da uno studio preliminare di fattibilità.

Di aprire un confronto con tutte le Amministrazioni sulla linea per coinvolgerle nella proposta e individuare le soluzioni migliori per realizzare l'interscambio tra mobilità veicolare privata e mobilità pubblica su ferro.

13 OSSERVAZIONE SU AZIONE 3.4.9 Miglioramento della connessione fra Lungarno Cosimo dei Medici e la Via SS1. Aurelia.

Chiediamo

Di chiarire meglio l’Azione che dalla Figura 3.4.9 che riportiamo di seguito non appare comprensibile.



14 OSSERVAZIONE SU PIANO DI MONITORAGGIO DEL PUMS.

Il monitoraggio biennale è uno degli obblighi del PUMS.

Ancora errato ci sembra il riferimento al DM del MIT del 2017.

Ma come si riesce a monitorare l’efficacia delle azioni, in particolare per quello che è l’obiettivo più importante del PUMS il riequilibrio modale a favore delle modalità sostenibili se in partenza non si conosce qual’è la distribuzione modale, come è il caso del PUMS adottato?

Come è possibile indicare sempre per quel Macroobiettivo indicare che il metodo di monitoraggio è “Fonte ISTAT” quando l’ISTAT non ha mai, a quanto ci risulta, fornito dati sulla mobilità occasionale e anche su quella sistemica non fornisce più dati con distribuzione modale dal Censimento del 2011?

Chiediamo

Che l'Amministrazione si impegni ad elaborare entro due anni un aggiornamento del PUMS che diventi un PUMS di tutta l'Area Funzionale Urbana e che parta da dati certi ed aggiornati sulla distribuzione modale di tutti gli spostamenti sistematici ed occasionali relativi ad almeno tutta l'Area Funzionale Urbana (meglio se esteso anche a Livorno, Lucca, la Versilia) e che preveda un sistema tecnologicamente avanzato per il rilevamento automatico di tutti gli spostamenti e su quella base costruisca un sistema di monitoraggio credibile degli obiettivi del PUMS stesso.

ALL. 1 OECD (Organisation for Economic Co-operation and Development) **Functional Urban Areas - Italy. November 2020**

Pisa 16/12/20