



Associazione per gli
studi sulla Mobilità
ed i Trasporti in
Toscana

Martedì 23 Gennaio 2018
Pisa - Palazzo Gambacorti - Sala Regia



**Politiche dei trasporti e delle infrastrutture
per una mobilità ecologica a Pisa e nell'area vasta.
Dal tram-treno alla mobilità dolce.**

A trent'anni dal Referendum sul traffico: per una mobilità ambientalmente sostenibile a Pisa

Prof. Pierluigi D'Amico

Già Presidente del Comitato Ambientalista promotore del Referendum



Associazione per gli studi
sulla Mobilità
ed i Trasporti in Toscana

**Politiche dei trasporti e delle infrastrutture per una mobilità ecologica a Pisa e
nell'area vasta.
Pisa. Palazzo Gambacorti. 23 Gennaio 2018**

Vertenza traffico a Pisa

Inizio 1983 con campagna Lega per l'Ambiente per eliminazione Pb dalla benzina.

1984 congresso ARCI approva la richiesta di tenere un Referendum consultivo

1985 battuta in Consiglio Comunale analoga richiesta della Lista Verde. Motivazione: manca un Regolamento per i Referendum Comunali.



Il Regolamento

Gli ambientalisti stilarono il Regolamento e lo presentarono in Consiglio Comunale.

La maggioranza PCI-PSI, dopo aver imposto l'aumento del numero minimo di firme autenticate necessarie (1500), approvò il Regolamento.



Il Comitato promotore ambientalista

Facevano parte del Comitato:

Lega per l'Ambiente

L.I.P.U.

W.W.F.

Lista Verde

Democrazia Proletaria

Partito Radicale

L'11 gennaio 1988 il Comitato depositò il quesito
in Comune



VENERDI' IL CONSIGLIO COMUNALE DISCUTERA' IL QUESITO

Chiusura al traffico: la città va alle urne

Un comitato promotore ambientalista ha già presentato la sua proposta per «chiudere» da mura a mura

C'è aria di referendum. Oggetto, come previsto, il traffico. Nella seduta del consiglio comunale di venerdì 15 gennaio sarà presentata dalla giunta la proposta di nomina della commissione consiliare che presiederà, come previsto dall'apposito regolamento tutte le operazioni inerenti alla indizione del referendum sul traffico nel centro storico. Come è noto, il regolamento prevede che la richiesta di referendum consultivi possa essere effettuata o da un comitato promotore che abbia raccolto almeno 1500 firme di cittadini iscritti nelle liste elettorali, o da almeno i 3/5 del consiglio comunale o, infine, dalla metà più uno dei consigli di circoscrizione. In caso di approvazione da parte del consiglio, è assai probabile che il referendum consultivo possa aver luogo nella prima parte della prossima primavera 1988, cioè a ridosso di Pasqua come aveva anticipato La Nazione negli scorsi giorni. Intanto si è già mosso un comitato promotore per il referendum sul traffico consegnando ieri al segretario comunale «il quesito» da proporsi. La composizione del comitato è la seguente: Pino Martini e Pierluigi D'Amico (Lega per l'ambiente), Pino Gallo e

Pino Lucchesi (Lipu), Antonietta Barsanti e Claudio Tozzi (W.W.F.), Fabrizio Bianchi e Fulberto Brandi (Democrazia proletaria), Paolo Feroci e Marco Salar-di (Lista Verde), Gianfranco Mannini (Partito Radicale).

Il quesito proposto da questo comitato è quello già noto — cioè con chiusura da mura a mura — e sarà preceduto da una «scheda» volta a giustificare la richiesta. Questo lo schema del quesito che verrà proposto alla cittadinanza: «L'obiettivo principale da raggiungere per la salvaguardia della salute dei cittadini ed il miglioramento della qualità della vita in città è una drastica riduzione di tutti i flussi di traffico e che tale obiettivo può essere raggiunto: allontanando dalla città il traffico pesante di attraversamento utilizzando prioritariamente la viabilità esistente o in via di completamento; fermando in parcheggi lontani dal centro storico e collegati con esso con frequenti bus navetta e piste ciclabili il traffico dovuto a pendolarismo; eliminando una parte del traffico che investe il centro storico attraverso un decentramento dei servizi, invertendo la tendenza attuale all'espulsione da esso degli abitanti ed all'accen-

to di servizi ed esercizi commerciali; chiudendo al traffico veicolare privato dei non residenti tutto il centro storico, privilegiando per la mobilità in città il mezzo pubblico reso efficace e non inquinante e la bicicletta favorendone l'uso attraverso la realizzazione di una rete di piste ciclabili che colleghino i quartieri con il centro; volete voli che l'amministrazione comunale stabilisca il divieto di transito per gli autoveicoli privati nel centro storico, che è l'area della città compresa entro il perimetro della cinta muraria, consentendo l'accesso alle autovetture dei residenti attraverso ingressi controllati e percorsi prefissati?».

Non pare peraltro probabile che questo quesito sia lo stesso che verrà adottato dal consiglio comunale il quale ha 20 giorni per decretarne l'ammissibilità, dopo di che il comitato procederà alla raccolta delle firme. Il consiglio comunale proporrà forse un suo quesito, probabilmente volto ad una chiusura più limitata del centro storico, ed in tal caso sarà possibile che in primavera i cittadini si trovino a dover votare su due diversi tipi di chiusura del centro storico al traffico.



Intanto c'è il quesito degli ambientalisti

12/1/88

IL comitato promotore per il referendum consultivo comunale sul traffico, in modo autonomo rispetto alla giunta, ha promosso un quesito tra i cittadini. Nelle premesse il comitato sostiene che l'obiettivo principale da raggiungere per la salvaguardia della salute dei cittadini ed il miglioramento della qualità della vita in città è una drastica riduzione di tutti i flussi di traffico e che tale obiettivo può essere raggiunto allontanando dalla città il traffico pesante di attraversamento utilizzando prioritariamente la viabilità esistente o in via di completamento; fermando in parcheggi lontani dal centro storico e collegati con esso con frequenti bus navetta e piste ciclabili il traffico dovuto a pendolarismo; eliminando una parte del traffico che investe il centro storico attraverso un decentramento dei servizi, invertendo la tendenza attuale all'espulsione da essa degli abitanti ed all'accen-

tramento di servizi ed esercizi commerciali; chiudendo al traffico veicolare privato dei non residenti tutto il centro storico. Del comitato promotore fanno parte Pino Martini e Pierluigi D'Amico della Lega per l'ambiente; Pino Gallo e Pino Puglisi per la Lipu; Antonietta Barsanti e Claudio Tozzi del Wwf; Fabrizio Bianchi e Fulberto Brandi di Democrazia Proletaria; Paolo Feroci e Marco Salar-di della Lista Verde e Gianfranco Mannini per il Partito Radicale. Presidente del comitato è stato eletto Pierluigi D'Amico. La sede è presso la Lipu e la Lista Verde, in piazza S. Omobono 18 (tel. 870649).



Associazione per gli studi
sulla Mobilità
ed i Trasporti in Toscana

Politiche dei trasporti e delle infrastrutture per una mobilità ecologica a Pisa e
nell'area vasta.
Pisa. Palazzo Gambacorti. 23 Gennaio 2018

La raccolta delle firme

Il 29 gennaio 1988 il Consiglio Comunale dichiara ammissibile il quesito ambientalista

In 5 settimane vengono raccolte 1800 firme autenticate di residenti nel Comune.

Il 3 giugno 1988 le firme vengono consegnate al Segretario Generale del Comune. Ormai lo svolgimento del Referendum è certo.



La Nazione e Il
Tirreno Pisa 04
giugno 1988

ORMAI è certo: il referendum ambientalista per la chiusura al traffico di tutto il centro storico di Pisa si farà. Oltre 1800 firme autentiche sono state raccolte in meno di due mesi e sono state consegnate ieri pomeriggio dal comitato promotore nelle mani del segretario generale del Comune di Pisa, Renato De Felice.

Ciò costringerà l'amministrazione comunale a proporre ai pisani un referendum alternativo, meno limitativo rispetto a quello degli ambientalisti. Insomma, forse già in autunno, i pisani andranno alle urne per scegliere il tipo di chiusura al traffico che ritengono più opportuna.

«Questo risultato straordinario raggiunto in mezzo a mille difficoltà organizzative ed economiche — sostiene il comitato promotore del referendum (Lega per l'ambiente, Lipu, Wwf, Democrazia Proletaria, Lista Verde e Partito Radicale) — è stato possibile solo grazie alla enorme rispondenza che il comitato promotore ha trovato tra i cittadini che non solo hanno firmato ma in tantissimi casi si sono trasformati in veri e propri organizzatori della raccolta. Per 5 settimane il punto di raccolta delle firme organizzato dal comitato promotore in Largo Ciro Menotti si è trasformato in luogo di discussione e di incontro, quasi un appuntamento settimanale presso il quale non solo formare ma far conoscere l'invivibilità della via in cui

si abita o rivendicare il diritto di portare a passeggio i bambini in città».

«La riproposizione della vecchia zona pedonale — afferma il comitato — messa in atto in modo contemporaneamente tardivo ed affrettato

Ambientalisti, raggiunto l'obiettivo

Chiusura al traffico

Il referendum si farà

4/6/88

Il comitato promotore ha raccolto 1800 firme che sono state consegnate al segretario generale del Comune. Si andrà alle urne probabilmente già in autunno

dalla giunta all'inizio della campagna di raccolta delle firme, nel tentativo forse di convincere i cittadini che la chiusura era già in atto e che quindi non sarebbe stato necessario nessun referendum, ha sortito il solo effetto di far toccare con mano ai cittadini la nuova vivibilità delle piccole zone liberate dal traffico, la necessità di una chiusura più estesa e l'adozione di provvedimenti atti a favorire l'uso di mezzi alternativi all'auto. Ricordiamo che le

forze ambientaliste si propongono non la chiusura di piccole aree del centro ma la drastica riduzione di tutti i flussi di traffico che investono la città».

«Il comitato promotore chiede che l'amministrazione

comunale prenda a questo punto atto che il referendum è ormai prossimo e si astenga dal portare avanti sul problema del traffico iniziative di rilievo anche economico che non vadano nella direzione indicata dal quesito ambien-

talista ma attenda l'esito della consultazione referendaria per conoscere l'opinione della città. Riteniamo che procedere alla realizzazione di parcheggi a ridosso delle mura o ristrutturare le linee dell'Apt prima di aver deciso l'area da chiudere ed utilizzando gli attuali enormi ed inquinanti autobus (o peggio acquisto di nuovi) siano entrambi provvedimenti che non rispettino quelle regole democratiche a cui tutti, a parole, dicono di ispirarsi».

REFERENDUM

Votano i residenti

Raccolte oltre 1800 firme

Al referendum sul traffico voteranno i residenti nel comune di Pisa e non i pendolari impegnati nei vari uffici e comunque interessati al problema. Ieri il comitato promotore per il referendum sulla chiusura ha presentato al segretario comunale le firme raccolte (oltre 1800). Il quesito che le forze ambientaliste proporranno alla città tende alla chiusura dell'intero perimetro delle mura con dislocazione di parcheggi decentrati e attivazione di bus-navetta e piste ciclabili.

In vista del referendum, il comitato chiede all'amministrazione comunale di astenersi dal portare avanti iniziative di tipo particolare che comportano anche un elevato costo economico. Il comitato promotore invita l'amministrazione a non procedere alla realizzazione di parcheggi a ridosso delle mura od alla ristrutturazione delle linee dell'Apt prima di aver deciso l'area da chiudere.

4/6/88



Associazione per gli studi
sulla Mobilità
ed i Trasporti in Toscana

Politiche dei trasporti e delle infrastrutture per una mobilità ecologica a Pisa e
nell'area vasta.
Pisa. Palazzo Gambacorti. 23 Gennaio 2018

La risposta della maggioranza in Consiglio Comunale

I consiglieri comunali di PCI, PSI e PRI, presentarono un altro quesito, di iniziativa consiliare quindi.

Era molto simile formalmente a quello ambientalista già depositato, ma con modifiche tali da stravolgerne il senso e tese a confermare le scelte fatte dall'Amministrazione.

Il 5 febbraio 1988 il Consiglio Comunale approva la Richiesta di Referendum di iniziativa consiliare.

Saranno due i quesiti sottoposti a Referendum!



Fissata la data

Il Referendum si terrà il 27 novembre 1988.

Ci saranno due schede:

**Una scheda GIALLA per il quesito
ambientalista**

**Una scheda AZZURRA per il quesito
del C.C.**



Il Comitato Ambientalista invita a votare **NO** al quesito del CC.

Traffico, interviene il Comitato promotore del referendum

9/11/88 'Due litri d'acqua non entrano in una bottiglia da un litro'

«Chi dice che votare è inutile non vuole il centro chiuso»



Il traffico in piazza Guerrazzi (Italfoto)

GIOVEDÌ 10 novembre alle ore 17.30 a palazzo Lanfranchi si terrà una assemblea dibattito sulla chiusura del centro al traffico promossa dal comitato promotore del referendum.

Parteciperanno Roberto Barale ordinario di citogenetica all'università di Ferrara autore delle ricerche sulla mutagenicità dell'aria di Pisa, Pierluigi D'Amico della Lega per l'ambiente e presidente del comitato promotore, Fabrizio Bianchi di Dp, Gianfranco Mannini del partito radicale e Marco Salardi consigliere comunale della Lista Verde.

L'assemblea è la prima delle iniziative che il comitato ambientalista ha in programma in vista del referendum di domenica 27 novembre.

«Consultare i cittadini — commenta il Comitato — su un problema che li riguarda direttamente: è una richiesta che tutto avremo do-

vuto accogliere senza timore, come uno strumento di quella democrazia tanto esaltata a parole. E invece no. Ci sono voluti 4 anni di battaglie e 1800 firme autenticate per arrivare a questa consultazione, a dimostrazione di quanto un tale pronunciamento sia importante per cambiare realmente le cose.

Non a caso le forze politiche ed economiche che oggi dicono che il referendum andava evitato sono le stesse forze che si sono sempre opposte a qualsiasi proposta di limitazione del traffico: chi oggi afferma che votare è inutile vuole in realtà che le cose non cambino.

L'obiettivo che noi, forze ambientaliste, ci poniamo è quello di una drastica riduzione di tutti i flussi di traffico che investono la città e quindi dell'inquinamento atmosferico.

Se non arriviamo a questo qual-

siasi provvedimento porterà solo a una redistribuzione del traffico, favorendo qualche quartiere a scapito di altri e l'inquinamento resterà invariato.

Non c'è uomo al mondo — dicono gli ambientalisti — che possa far entrare due litri d'acqua in una bottiglia da un litro.

E' stato questo il punto di contrasto tra l'area ambientalista che a promosso il referendum e le varie giunte che si sono succedute a palazzo Gambacorti.

Esse hanno tentato di razionalizzare il traffico senza fare niente per ridurlo, non offrendo risposte diverse alla necessità di mobilità dei cittadini.

La stessa riproposizione della vecchia zona pedonale, se ha fatto toccare con mano la nuova vivibilità delle aree liberate dal traffico, ha anche dimostrato che la chiusura di

piccole porzioni di città e la realizzazione di parcheggi a ridosso non disincentivano l'uso dell'auto e quindi aggravano la situazione nei quartieri esterni.

Tutte le scelte devono andare nella direzione di disincentivare l'uso dell'auto ed incentivare quello di mezzi di trasporto alternativi.

La chiusura al traffico del centro storico, se attuata insieme alle altre proposte, renderà più vivibile non solo il centro cittadino ma, provocando una drastica riduzione dell'uso dell'auto, porterà una notevole diminuzione del traffico.

Le forze politiche che governano la città, il Pci ed il Psi, con il sostegno determinante del Pri, hanno proposto un altro quesito, copiando letteralmente il nostro ed introducendovi cambiamenti tali da mutarne il senso complessivo. Un comportamento che tenta, nella confusione,

di avvalorare la tesi che saremmo tutti d'accordo; che l'unica diversità consisterebbe nella gradualità dei provvedimenti proposta dalla giunta e dall'impazienza irragionevole degli ambientalisti che vorrebbero tutto e subito.

L'obiettivo ci sembra chiaro: ottenere dai cittadini il consenso alle scelte operate in questi anni, per proseguire con la stessa gradualità a varare provvedimenti sbagliati perché dettato da un modo errato di affrontare il problema del traffico.

Invitiamo — conclude il Comitato promotore — a votare «sì» alla scheda gialla (domanda proposta dal comitato promotore) e «no» a quella azzurra (proposta del consiglio comunale).

Il Comitato promotore del referendum è un'iniziativa di Lega per l'ambiente, Lipu, Wwf, Dp, Lista verde, Partito radicale.

Il Tirreno Pisa
09 novembre 1988



Associazione per gli studi sulla Mobilità ed i Trasporti in Toscana

Politiche dei trasporti e delle infrastrutture per una mobilità ecologica a Pisa e nell'area vasta.
Pisa. Palazzo Gambacorti. 23 Gennaio 2018

La campagna elettorale. La posizione dei partiti

Verdi, DP, PR

SI **NO**

PCI, FGCI

SI **SI**

PSI, PRI

NO **SI**

DC, PLI, MSI

NON VOTO



E le associazioni dei commercianti?

In sostanza le due associazioni dei commercianti invitano a dare il «Sì» alla scheda azzurra. Respinte le azioni emotive e demagogiche. Una città vivibile

DOMENICA prossima i cittadini pisani sono chiamati alle urne per pronunciarsi sull'allargamento dell'attuale zona a traffico limitato. I quesiti a cui dovranno rispondere sono due. Un quesito dal Comitato promotore ed uno a firma di 30 consiglieri del Comune di Pisa.

Entrambe le iniziative referendarie si prefiggono l'obiettivo della chiusura del Centro storico entro il perimetro della cinta muraria della città.

Come Associazioni di categoria, pur in presenza di opportunità e strumentali interpretazioni delle nostre posizioni, non abbiamo mai rifiutato un confronto serio e una programmazione realistica per la limitazione del traffico nei centri storici della città della nostra provincia. Ne siano esempio i sondaggi «referendari» da noi effettuati in Comuni come Pontedera e Volterra.

Certo è che le Associazioni di categoria e i commercianti non possono sempre ad opporsi alle iniziative che modificano le abitudini di qualunque settore, non siano supportati da programmi e infrastrutture che ne garantiscono l'ottima riuscita. Le Associazioni hanno vespugliato con grande attenzione i contenuti dei due quesiti referendari e non possono non riconoscere le enormi differenze di fondo esistenti non tanto per gli obiettivi che si

REFERENDUM N. 2 (Iniziativa Consiliare)

«Premessa per i quesiti: che l'obiettivo da perseguire è una riduzione del Nesso al centro della città al fine di sanzionare la salute dei cittadini e di migliorare la qualità della vita.
Risultato che tale obiettivo può essere ottenuto:

- a - ALLONTANANDO IL TRAFFICO PESANTE DI ATTRAVERSAMENTO DELLA CITTÀ, CON L'USO DELLA VIABILITÀ ESISTENTE E DI QUELLA IN FASE DI COMPLETAMENTO;
- b - DIMINUENDO IL TRAFFICO DOVUTO A PENDOLARISMO MEDIANTE PARCHeggi FUORI DAL CENTRO STORICO E AD ESSO COLLEGATI CON BUS NAVETTA E PISTE CICLABILI E REALIZZANDO, A RIDOTTO DELL'AREA CHIUSA AL TRAFFICO, UN SISTEMA DI PARCHeggi, CUSTODITI E CONTROLLATI, IN MODO DA FAVORIRE UN AMPIO RICAMBIO DELLA SOSTA;
- c - RIDUCENDO LA PRESSIONE SUL CENTRO STORICO, MEDIANTE UN DECENTRAMENTO DI UFFICI E SERVIZI, INVERTENDO LA TENDENZA ALL'ESPULSIONE DEI RESIDENTI;
- d - CHIEDENDO AI VEICOLI PRIVATI DEI NON RESIDENTI TUTTO IL CENTRO STORICO, FAVORENDO E RENDENDO PIÙ EFFICIENTE IL MEZZO PUBBLICO E STRANGOLANDO L'USO DELLA BICICLETTA CON LA REALIZZAZIONE DI UNA RETE DI PISTE CICLABILI CHE COLLEGHERNO TUTTI I QUARTIERI CON IL CENTRO;
- e - PREVEDENDO UN'APPOSITA REGOLAMENTAZIONE PER I RIFORMAMENTI DEI SERVIZI E DELLE ATTIVITÀ ECONOMICHE E COMMERCIALI E PER L'ACCESSO DEI FLUSSI TURISTICI EXTRA REGIONALI.

VOLETE VOI?

LA CHIUSURA AL TRAFFICO PRIVATO DEL CENTRO STORICO, COMPRESO NEL PERIMETRO DELLA CINTA MURARIA, CON ESCLUSIONE DEI CITTADINI RESIDENTI DA REALIZZARE IN MODO PROGRESSIVO, CON LE OPPORTUNE SPERIMENTAZIONI E IN RAPPORTO ALLA RAZIONALIZZAZIONE E AL POTENZIAMENTO DEI PARCHeggi?



IL TIRRENO 24/11/88

Il voto consigliato dalle associazioni dei commercianti «Sì» alla scheda azzurra e «no» alla gialla

REFERENDUM N. 1 (Iniziativa del Comitato Promotore)

«PREMESSO CHE PER I PROPOSITI:

L'obiettivo proposto da raggiungere è la sanzionazione della salute dei cittadini ed il miglioramento della qualità della vita in città e una drastica riduzione di tutti i flussi di traffico e che tale obiettivo può essere raggiunto:

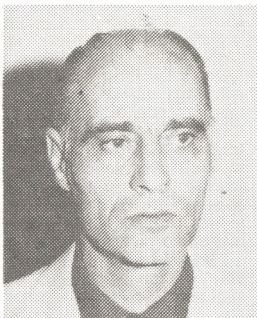
- ALLONTANANDO DALLA CITTÀ IL TRAFFICO PESANTE DI ATTRAVERSAMENTO UTILIZZANDO PRIORITARIAMENTE LA VIABILITÀ ESISTENTE O IN VIA DI COMPLETAMENTO;
- FERMANDO IN PARCHeggi LONTANI DAL CENTRO STORICO E COLLEGATI CON ESSO CON FREQUENTI BUS NAVETTA E PISTE CICLABILI IL TRAFFICO DOVUTO A PENDOLARISMO;
- ELIMINANDO UNA PARTE DEL TRAFFICO CHE INVIETE IL CENTRO STORICO ATTRAVERSO UN DECENTRAMENTO DEI SERVIZI, INVERTENDO LA TENDENZA ATTUALE ALL'ESPULSIONE DA ESSO DEGLI ABITANTI ED ALL'ACCENTRAMENTO DI SERVIZI ED ESERCIZI COMMERCIALI;
- CHIEDENDO AL TRAFFICO VEICOLARE PRIVATO DEI NON RESIDENTI TUTTO IL CENTRO STORICO, PRIVILEGIANDO PER LA MOBILITÀ IN CITTÀ IL MEZZO PUBBLICO RESO EFFICIENTE E NON INQUINANTE E LA BICICLETTA (FAVORENDO IL SUO UTILIZZO) E LA REALIZZAZIONE DI UNA RETE DI PISTE CICLABILI CHE COLLEGHERNO TUTTI I QUARTIERI CON IL CENTRO.

VOLETE VOI?

CHI L'AMMINISTRAZIONE COMUNALE STABILISCE IL QUESITO DI TRAFFICO PER GLI AUTOSVEICOLI PRIVATI NEL CENTRO STORICO, CHE È L'AREA DELLA CITTÀ COMPRESA ENTRO IL PERIMETRO DELLA CINTA MURARIA, CONSERVANDO L'ACCESSO ALLE ATTIVITÀ DEI RESIDENTI ATTRAVERSO INGRESSI CONTROLLATI E PERCORSI PREPARIATI?



Il voto secondo Confesercenti e Ascom Limitiamo il traffico ma solo con gradualità



Auro Rossi

presentano nella città e nel paese, si facciano coinvolgere in processi dannosi all'economia stessa. Così è stato con i provvedimenti attuati dell'attuale Z.T.L.

I correttivi apportati con la riduzione del periodo di divieto di accesso alla zona, con l'apertura al sabato pomeriggio e la domenica in contemporanea all'apertura dei negozi sono in contrasto e stanno in un rapporto che non è il giusto rapporto che deve essere servito tra la necessità di intervenire e la modificazione di interventi che le abitudini di qualunque settore, non siano supportati da programmi e infrastrutture che ne garantiscono l'ottima riuscita. Le Associazioni hanno vespugliato con grande attenzione i contenuti dei due quesiti referendari e non possono non riconoscere le enormi differenze di fondo esistenti non tanto per gli obiettivi che si

presentano nella città e nel paese, si facciano coinvolgere in processi dannosi all'economia stessa. Così è stato con i provvedimenti attuati dell'attuale Z.T.L.

presentano nella città e nel paese, si facciano coinvolgere in processi dannosi all'economia stessa. Così è stato con i provvedimenti attuati dell'attuale Z.T.L.

La nostra opinione è che il quesito presentato dai 30 consiglieri comunali sia più consona alla realtà della nostra città.

Una città priva della viabilità periferica e di circonvallazione, una città giornalmente attraversata da decine, centinaia di automezzi pesanti e da migliaia di autoveicoli. Una città strangolata da un flusso di traffico di attraversamento che non giova a nessuno.

Un traffico che, volenti o nolenti, purtroppo esiste. Ed allora le demagogiche affermazioni di difesa della salute diventano, allo stato attuale, solo velleitarie affermazioni per ottenere consensi verso una proposta che, comunque, anche se attuata non darebbe, nell'immediato, i risultati tanto decantati.

Anche noi commercianti vogliamo vivere in città «vivibili» dove la salute non sia messa a rischio continuo.

Anche noi richiediamo il pullman a metano, il disinquinamento delle acque. An-

che noi condividiamo la necessità del recupero delle pile. Anche noi, in una parola, vogliamo vivere.

Coerentemente con le nostre posizioni siamo quindi favorevoli alla limitazione del traffico all'interno dei Centri storici. La demagogia, però, non ci piace. Ecco perché invitiamo tutti i commercianti anche quelli delle periferie ad andare a votare domenica 27 novembre ed esprimere il voto «Sì» al quesito presentato dalla scheda Azzurra e «No» alla scheda Gialla. La nostra opinione è che il quesito presentato dai 30 consiglieri comunali sia più consona alla realtà della nostra città.

I commercianti che hanno la capacità di vivere le proposte poste nel concreto e non solo per schieramenti di parte, non possono che pensarla come noi.

I quesiti sono chiari: Quello dei consiglieri co-

muni (scheda Azzurra) propone l'allargamento della chiusura del Centro storico fino alla cinta muraria con gradualità in rapporto alla realizzazione delle infrastrutture di supporto, la realizzazione della viabilità periferica, i parcheggi a ridosso della zona pedonalizzata collegati con il centro con una rete capillare di mezzi pubblici, parcheggi destinati a favorire un ampio ricambio della sosta e parcheggi più decentrati destinati al pendolarismo tali da consentire una reale diminuzione del traffico. Il tutto supportato dalla necessità di sperimentare di volta in volta le soluzioni proposte.

Il quesito dei promotori (scheda Gialla) del referendum invece presuppone l'immediata chiusura della zona in assenza della realizzazione di tutte le infrastrutture necessarie a rendere veramente credibile un'eventuale limitazione di traffico. Il quesito dei promotori (scheda Gialla) del referendum invece presuppone l'immediata chiusura della zona in assenza della realizzazione di tutte le infrastrutture necessarie a rendere veramente credibile un'eventuale limitazione di traffico. Il quesito dei promotori (scheda Gialla) del referendum invece presuppone l'immediata chiusura della zona in assenza della realizzazione di tutte le infrastrutture necessarie a rendere veramente credibile un'eventuale limitazione di traffico.

Ascom-Confcommercio

Confesercenti

Il Tirreno Pisa
24 novembre
1988



Associazione per gli studi sulla Mobilità ed i Trasporti in Toscana

Politiche dei trasporti e delle infrastrutture per una mobilità ecologica a Pisa e nell'area vasta.
Pisa. Palazzo Gambacorti. 23 Gennaio 2018

...e senza badare a spese

La Nazione Pisa
26 novembre
1988

PROPAGANDA REFERENDARIA

ASCOM E CONFESERCENTI

domani VOTA COSÌ

REFERENDUM N. 1 (Iniziativa del Comitato Promotore)

*«PREMESSO CHE PER I PROPONENTI:
L'obiettivo principale da raggiungere per la salvaguardia della salute dei cittadini ed il miglioramento della qualità della vita in città e una drastica riduzione di tutti i flussi di traffico e che tale obiettivo può essere raggiunto:*

- ALLONTANANDO DALLA CITTA IL TRAFFICO PESANTE DI ATTRAVERSAMENTO UTILIZZANDO PRIORITARIAMENTE LA VIABILITA ESISTENTE O IN VIA DI COMPLETAMENTO;
- FERMANDO IN PARCHEGGI LONTANI DAL CENTRO STORICO E COLLEGATI CON ESSO CON FREQUENTI BUS NAVETTA E PISTE CICLABILI IL TRAFFICO DOVUTO A PENDOLARISMO;
- ELIMINANDO UNA PARTE DEL TRAFFICO CHE INVESTE IL CENTRO STORICO ATTRAVERSO UN DECENTRAMENTO DEI SERVIZI, INVERTENDO LA TENDENZA ATTUALE ALL'ESPULSIONE DA ESSO DEGLI ABITANTI ED ALL'ACCENTRAMENTO DI SERVIZI ED ESERCIZI COMMERCIALI;
- CHIUDENDO IL TRAFFICO VEICOLARE PRIVATO DEI NON RESIDENTI TUTTO IL CENTRO STORICO, PRIVILEGIANDO PER LA MOBILITA IN CITTA IL MEZZO PUBBLICO RESO EFFICIENTE E NON INQUINANTE E LA BICICLETTA FAVORENDO L'USO ATTRAVERSO LA REALIZZAZIONE DI UNA RETE DI PISTE CICLABILI CHE COLLEGHINO TUTTI I QUARTIERI CON IL CENTRO;

VOLETE VOI

CHE L'AMMINISTRAZIONE COMUNALE STABILISCA IL DIVIETO DI TRANSITO PER GLI AUTOVEICOLI PRIVATI NEL CENTRO STORICO, CHE È L'AREA DELLA CITTA COMPRESA ENTRO IL PERIMETRO DELLA CINTA MURARIA, CONSENTENDO L'ACCESSO ALLE AUTOVETTURE DEI RESIDENTI ATTRAVERSO INGRESSI CONTROLLATI E PERCORSI PREFISSATI?».

SI

NO

REFERENDUM N. 2 (Iniziativa consiliare)

«Premesso per i proponenti, che l'obiettivo da perseguire è una riduzione dei flussi di traffico nel centro della città al fine di salvaguardare la salute dei cittadini e di migliorare la qualità della vita:

Ritenuto che tale obiettivo può essere ottenuto:

- a) — ALLONTANANDO IL TRAFFICO PESANTE DI ATTRAVERSAMENTO DELLA CITTA CON L'USO DELLA VIABILITA ESISTENTE E DI QUELLA IN FASE DI COMPLETAMENTO;
- b) — DIMINUENDO IL TRAFFICO DOVUTO A PENDOLARISMO MEDIANTE PARCHEGGI FUORI DAL CENTRO STORICO E AD ESSO COLLEGATI CON BUS NAVETTA E PISTE CICLABILI E REALIZZANDO« A RIDOSSO DELL'AREA CHIUSA AL TRAFFICO, UN SISTEMA DI PARCHEGGI CUSTODITI E CONTROLLATI, IN MODO DA FAVORIRE UN AMPIO RICAMBIO DELLA SOSTA;
- c) — RIDUCENDO LA PRESSIONE SUL CENTRO STORICO, MEDIANTE UN DECENTRAMENTO DI UFFICI E SERVIZI, INVETRTENDO LA TENDENZA ALL'ESPULSIONE DEI RESIDENTI;
- d) — CHIUDENDO AI VEICOLI PRIVATI DEI NON RESIDENTI TUTTO IL CENTRO STORICO, FAVORENDO E RENDENDO PIU EFFICIENTE IL MEZZO PUBBLICO E STIMOLANDO L'USO DELLA BICICLETTA CON LA REALIZZAZIONE DI UNA RETE DI PISTE CICLABILI CHE COLLEGHINO TUTTI I QUARTIERI CON IL CENTRO;
- e) — PREVEDENDO UN'APPOSITA REGOLAMENTAZIONE PER I RIFORNIMENTI DEI SERVIZI E DELLE ATTIVITA ECONOMICHE E COMMERCIALI E PER L'ACCESSO DEI FLUSSI TURISTI EXTRAREGIONALI;

VOLETE VOI

LA CHIUSURA AL TRAFFICO PRIVATO DEL CENTRO STORICO, COMPRESO NEL PERIMETRO DELLA CINTA MURARIA, CON ESCLUSIONE DEI CITTADINI RESIDENTI, DA REALIZZARE IN MODO PROGRESSIVO. CON LE OPPORTUNE SPERIMENTAZIONI EIN RAPPORTO ALLA RAZIONALIZZAZIONE E AL POTENZIAMENTO DEI PARCHEGGI?».

SI

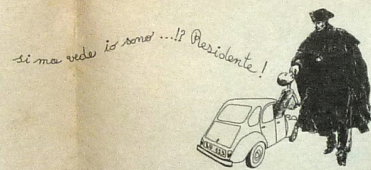
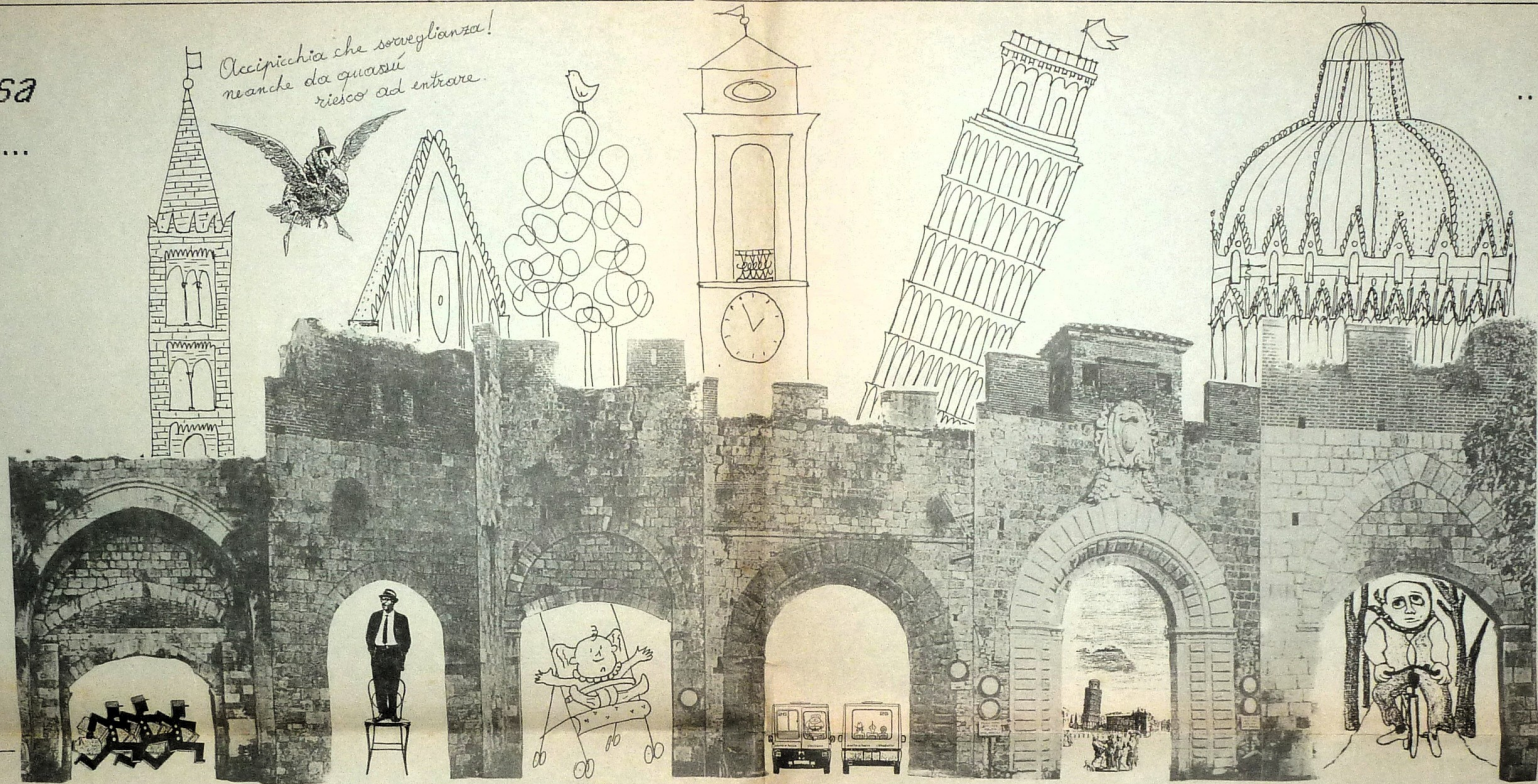
NO



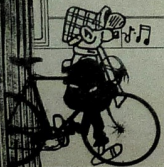
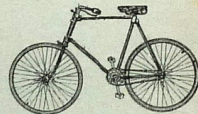
VOLANTONE DEL COMITATO PROMOTORE AMBIENTALISTA

Città di Pisa
nel 1991.....

.....dopo il 5
del 1988



MA TU DOVE CREDI DI ANDARE



"..... a Pisa vive un popolo glorioso e saggio. Una quinta parte entro le mura, il resto fuori in piu' di dodici borghi e villaggi. Esso si e' dato leggi per una vita serena. Nessuno puo' entrare nella vecchia citta' con automozzi, se non chi vi abita, ma lungo un definito percorso. L'andare dai borghi al cuore della citta' e' spedito: a piedi, coi variopinti velocipedi, con i bus frequenti e senza fumo. Anche venendo da lontano l'auto e' lasciata al parcheggio scambiatore ed il bus-navetta ti porta dentro senza indugio. Ogni giorno le genti entrano a lavorare, a vendere e comprare, a godere la dolce citta'. Si fanno feste nelle piazze, i bimbi giocano per le strade. Gli anziani sorridono seduti davanti a casa al tiepido sole d'inverno che tanti poeti invoglio' a Pisa e ora chiama ospiti e visitatori che ancora storditi dai miracoli della piazza si aggrano per i lungarni ridenti e criosi. Andare dentro le mura e' un piacere, ma anche nei borghi e nei villaggi verso il monte o sul mare non si va solo per dormire. Ogni borgo e' una citta', con i suoi negozi e i suoi uffici, la sua vita e le sue feste. Questa e' la citta' di Pisa ed il suo popolo....."

(ANDONIO DEL TARDIO XX SECL.)

PARCHEGGIO
SCAMBIATORE

4

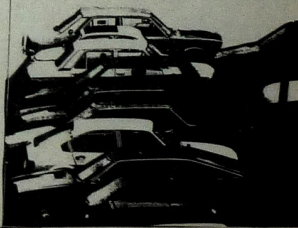
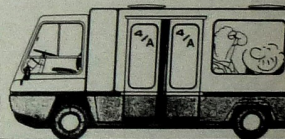
ZONA NORD-OVEST
VIALE DELLE CASCINE

BUS-NAVETTA 4/A

R.MANIN; V.RISORGIMENTO; R.SOLFERINO
ORARIO: OGNI 10 MINUTI 6-7:20 - 20-24
OGNI 5 MINUTI 7:20-20

BUS-NAVETTA 4/B

PORTA A LUCCA; V.S.APOLLONIA; P.BUONANICI



IL 27 NOVEMBRE
IL TUO VOTO CONTA:
FERMA IL TRAFFICO

26/11/88

*chiudi
il centro per davvero*

SÌ SULLA SCHEDA GIALLA
NO SULLA SCHEDA AZZURRA

LEGA AMBIENTE - LIPU - WWF - LISTA VERDE

PUBBLICITÀ POLITICA
CHI VA IN BICI HA PIU' AMICI

VOTATE SÌ SULLA SCHEDA GIALLA



PISA - 27 NOVEMBRE 1988

REFERENDUM PER LA CHIUSURA AL TRAFFICO
DEL CENTRO STORICO
NO SULLA SCHEDA AZZURRA



Lega per l'ambiente

LA NAZIONE ACCETTA PUBBLICITÀ POLITICA DI TUTTI I PARTITI IN PARLAMENTO. TALE INFORMAZIONE OVVIAMENTE NON COINVOLGE IN ALCUN MODO L'OPINIONE DEL GIORNALE.

26/11/88

CHI VA IN BICI HA PIÙ AMICI

28/11/88

VOTATE **SÌ** SULLA SCHEDA GIALLA



27 NOVEMBRE 1988

Referendum per la chiusura al traffico del centro storico

NO SULLA SCHEDA AZZURRA

LEGA AMBIENTE - LIPU - WWF - LISTA VERDE

**IL TUO VOTO
CONTA.**

Hai fermato
il nucleare,
ferma anche
il traffico.

Sì sulla
scheda gialla
NO sulla
scheda azzurra
LISTA VERDE

27/11/88

PUBBLICITÀ POLITICA

**IL TUO VOTO
CONTA.**

HAI FERMATO
IL NUCLEARE,
FERMA ANCHE
IL TRAFFICO.

Sì: Scheda gialla

NO: Scheda azzurra



La Nazione accetta pubblicità politica di tutti i partiti in Parlamento. Tale informazione ovviamente non coinvolge in alcun modo l'opinione del giornale.

28/11/88



Associazione per gli studi
sulla Mobilità
ed i Trasporti in Toscana

Politiche dei trasporti e delle infrastrutture per una mobilità ecologica a Pisa e
nell'area vasta.

Pisa. Palazzo Gambacorti. 23 Gennaio 2018

25/11/88

Referendum, appello in favore della chiusura «La gradualità della giunta: un passo avanti e due indietro»

OGGI E' l'ultimo giorno di campagna referendaria sulla chiusura del centro cittadino al traffico privato. Un gruppo di 28 docenti e ricercatori universitari hanno firmato un appello per il «sì» alla scheda gialla, cioè al quesito presentato dal Comitato promotore. Ecco il testo: «Il centro storico è per le città italiane il simbolo della continuità, la presenza del tempo così come la civiltà lo ha fermato e stratificato nei luoghi urbani per eccellenza: piazze, strade, edifici. Tale patrimonio subisce inevitabilmente il logorio del tempo e ciò che dobbiamo fare è rallentare il degrado, restaurare per far durare più a lungo le testimonianze della nostra storia, accrescere la conoscenza e l'apprezzamento da parte della collettività. Ma prima ancora, naturalmente e soprattutto, occorre non distruggere, non alterare, non accelerare noi stessi, per avidità o mera trascuratezza, l'opera distruttrice. Con l'avvento della società industriale l'opera distruttrice dell'uomo ha superato di gran lunga quella inevitabile del tempo. I centri storici, quando non sono oggetto di veri e propri attacchi speculativi, sono soggetti ad un lento svuotamento dall'interno. La progressiva



Manifestazione del Comitato promotore sotto la Torre (Italfoto)

espulsione degli abitanti e la loro sostituzione con uffici, banche, esercizi commerciali, nell'assenza di un'efficace controllo pubblico sulla destinazione d'uso degli immobili, costituisce oggi l'attacco più pericoloso all'identità dei centri storici, perché quotidiano, silenzioso, non contrastato. Contemporanea all'espulsione dei residenti, ed in qualche misura legata anche ad essa, è andata avanti in questi anni l'occupazione delle città da parte delle au-

tomobili. Quello del traffico è diventato uno dei problemi principali per quasi tutte le città italiane e si presenta in forma più grave in quelle come Pisa, la cui viabilità è stata pensata e realizzata in altre epoche. L'inquinamento da traffico, ai livelli di intensità raggiunti nei centri storici, costituisce un vero e proprio attentato alla salute della comunità. Sono centinaia le sostanze emesse dai veicoli: tutte nocive all'organismo umano e all'ecosistema. Ga-

rantire il respiro a uomini, piante e pietre è una condizione di sopravvivenza, prima e fondamentale. Ma sarebbe riduttivo considerare solo la nocività «fisica» del traffico. Siamo di fronte ad una invisibilità complessiva delle nostre città, forzate ad un uso esclusivo del mezzo privato, con risultati devastanti per i servizi sociali (in primo luogo il trasporto pubblico), per gli equilibri personali e collettivi. Auspichiamo che il 2000 veda dovunque città libere dal

traffico privato. Ci si accorgerà che non è crollato nulla e che si vive meglio. E' per queste ragioni che abbiamo apprezzato l'iniziativa di promuovere il referendum di domenica 27 novembre ed invitiamo i cittadini pisani a votare, come noi faremo, sì sul quesito del comitato promotore (scheda gialla).

Questi gli aderenti: Amedeo Alpi (agraria-Uni), Franco Angelini (fisica-Uni), Rita Balocchi (fisiologia cl.-Cnr), Roberto Barale (genetica-Uni), Alessandro Barbini (Ifam-Cnr), Carlo Bauer (fisiologia e biochimica-Uni), Paola Belcari (scienze ambiente-Uni), Fabrizio Bianchi (epidemiologia-Cnr), Giovanni Buffa (fisica-Cnr), Giovanni Cercignani (biochimica-Uni), Stefano De Rannieri (sc. ambiente-Uni), Franco Di Stefano (matematica-Uni), Carlo Gabbani (Ifam-Cnr), Fabio Garbari (botnica-Uni), Antonio Giulietti (Ifam-Cnr), Danilo Giulietti (fisica-Uni), Silvia Gozzini (Ifam-Cnr), Alessandra Lischi (storia dell'arte-Uni), Mariano Pracella (ingegneria-Cnr), Tiziano Raffaelli (filosofia-Uni), Giovanna Renzoni (botani-

Ambientalisti all'attacco nelle ultime ore di campagna, hanno raccolto ventotto adesioni nel mondo scientifico e lanciato pesanti accuse contro l'amministrazione

ca-Uni), Mauro Sampacchia (scienze politiche-Uni), Lucia Tomasi Tongiorgi (storia dell'arte-Uni), Guido Tonelli (fisica-Uni), Mariangela Viggotti (sanità -Uni), Angelica Vitiello (Coop. Antrophos).

«L'Ascom e la Confesercenti — si legge in un altro documento del Comitato promotore — invitano a votare no al quesito ambientalista e sì a quello della giunta. Il sindaco Granchi si adegua. Non ci aspettavamo un'indicazione diversa da parte della corporazione che in tutte le città si batte solo in difesa dei propri presunti interessi economici, disinteressandosi della salute di tutti e della vivibilità delle città. Non ci aspettavamo un'indicazione diversa da parte di chi guida da anni una giunta sempre subalterna a quegli interessi, che non ha fatto niente per rendere efficiente e non inquinante il mezzo pubblico. Una giunta che, dopo aver chiuso in maniera affrettata una piccola parte del centro una settimana dopo l'inizio della raccolta delle firme per il referendum, in occasione delle festività natalizie anticipa l'apertura di tale zona invitando i cittadini di usare l'auto. E' questa la gradualità della giunta: un passo avanti e due indietro».

Tiziano Raffaelli. Un ricordo.



I Risultati.

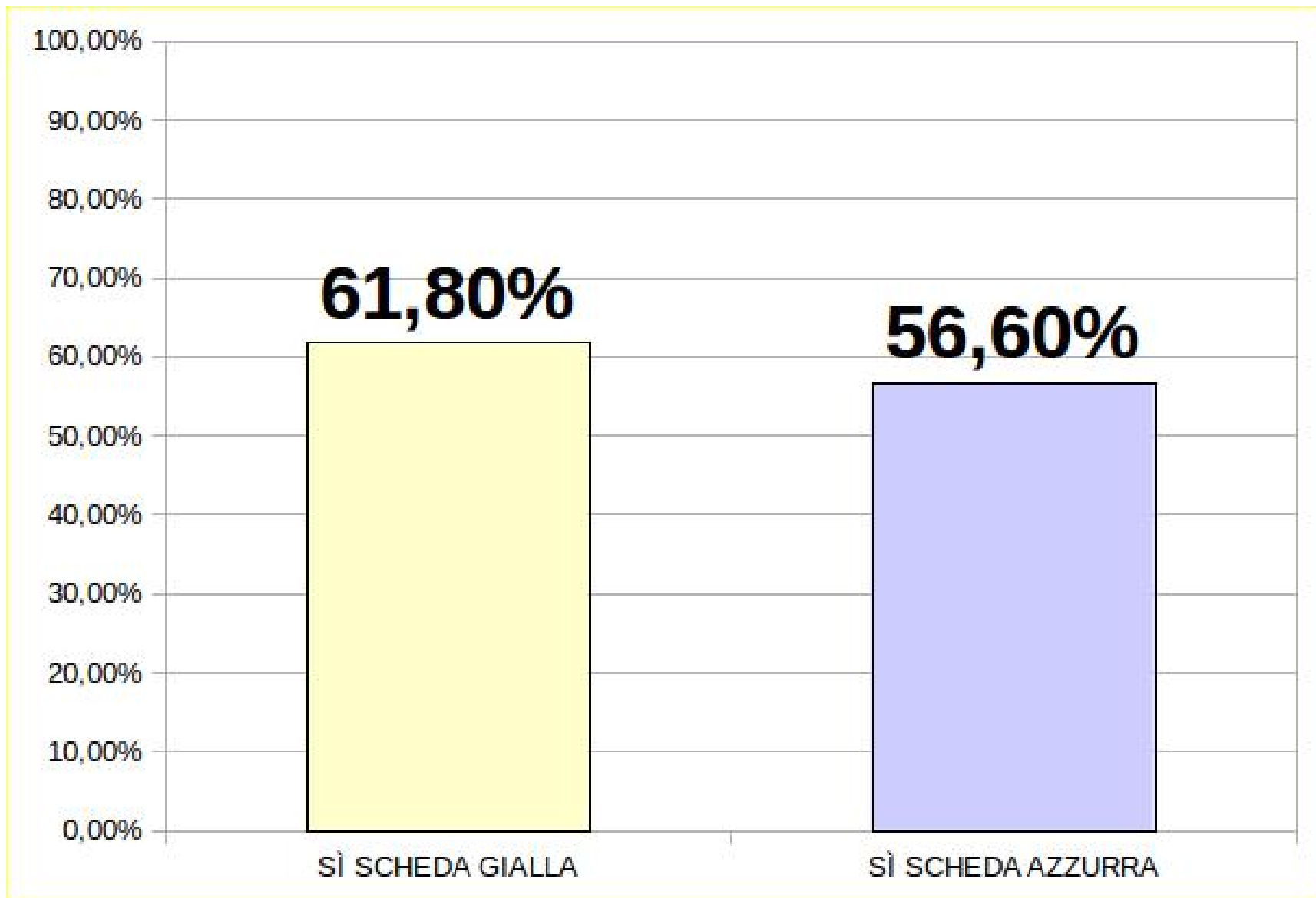
VOTANTI

35733

42,22%



PERCENTUALI DI SÌ



Le reazioni

Il Tirreno Pisa
29 novembre 1988

Il sindaco valuta i risultati «Lavoreremo per chiudere il centro storico in tempi più rapidi»

SINDACO è un referendum da interpretare o è tutto chiaro? Lei cosa dice?

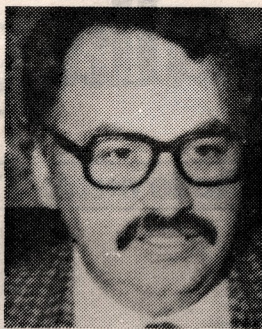
«Come tutte le espressioni di voto anche questo referendum è da interpretare. Intanto c'è da tenere di conto dell'affluenza alle urne, il 57% circa dei cittadini non ha ritenuto opportuno di esprimere la propria posizione che significa a mio avviso una delega al consiglio comunale. Invece da coloro che hanno votato, considerando che sono risultati maggioritari ambedue i referendum con un lieve scarto tra l'uno e l'altro, il che fa presupporre una larga convergenza di voto favorevoli all'uno e all'altro contemporaneamente, mi pare che emerga un sì alla chiusura del centro storico senza dubbi, senza tentennamenti, ma con gradualità rispetto alla realizzazione delle infrastrutture».

Come spiega il fatto che la maggior parte dei pisani ha disertato il voto?

«Credo insieme al dato che ricordavo prima, cioè la volontà di delegare il consiglio comunale, che abbia pesato anche la difficoltà su una materia complessa come questa a esaurire la propria posizione in un sì o in un no».

L'alto numero dei «no» lei come lo interpreta? Non avete pensato che può anche rappresentare chi rifiuta totalmente qualunque divieto contro le auto? Come si fa a scoprire quanti doppi no ci sono stati?

«Credo che nei no ci siano due «non» votati da numero. Una di chi ha votato contro la chiusura del centro storico



Giacomino Granchi

diversa posizione del Pci. Certo a vedere i risultati, credo che ci sia stato un contributo al sì del referendum ambientalista dei comunisti, dei socialisti, dei repubblicani e di altre forze politiche, dal momento che lo scarto tra i sì dei due referendum è piuttosto margi ale. Io credo che nella posizione pomunista ci sia stata solo una considerazione di opportunità politica e di volontà di rappresentare un'opinione pubblica ambientalista. Non mi pare che ci potesse essere una volontà di mettere in difficoltà la giunta. Semmai questo calcolo era di altre forze politiche che speravano in una bocciatura del quesito di iniziativa consiliare».

Onestamente, si aspettava questi risultati?

«Devo dire che avevo pervisto una posizione favorevole ai sì. Pensavo ad una maggioranza, «antane» in considerazione delle polemiche e dei dibattiti che si erano svolti nei mesi

Soddisfazione per il Comitato promotore del referendum

«La gente è per la chiusura e contro il gradualismo»

«E ora senza aspettare nuovi parcheggi e bus a metano»

LE forze ambientaliste che hanno dato vita al comitato promotore (Lega per l'ambiente, Lipu, Wwf, Dp, lista verde, Pr) esprimono la loro soddisfazione per l'esito della consultazione di domenica.

«Abbiamo promosso il referendum — si legge in un comunicato — perché potesse contare nelle scelte sul traffico l'opinione dei cittadini, e non solo i diktat delle corporazioni; perché tutta la città potesse esprimere il proprio giudizio sul modo in cui le varie giunte hanno affrontato in questi anni il problema.

Rispetto al tentativo portato avanti con la presentazione del secondo referendum di trasformare la consultazione in un generico pronunciamento sulla chiusura del centro storico, delegando di nuovo agli amministratori la scelta dei tempi e dei modi, abbiamo dato indicazione di votare 'no' sulla scheda azzurra, convinti che se i 'sì' a quel referendum avessero superato i 'sì' al referendum

ambientalista, le forze che hanno finora governato avrebbero tratto l'indicazione di un consenso alle scelte compiute e quindi nulla sarebbe cambiato. Proprio per questo il referendum è diventato importante e tutte le forze politiche ed economiche che si sono in questi anni opposte a ogni provvedimento di limitazione del traffico e di incentivazione di mezzi di trasporto alternativi, si sono mobilitate per depotenziare il significato del referendum, e comunque per la sconfitta del quesito ambientalista. Entrambi questi obiettivi sono falliti.

Ha votato una percentuale accettabile, ampiamente rappresentativa della totalità dei cittadini, simile a quella avuta a Firenze, nonostante si trattasse di referendum consultivi e che fosse la prima volta che si teneva una tale forma di consultazione.

I sì sulla scheda gialla sono stati intorno al 62 per cento, una percentuale notevole se si



Pierluigi D'Amico

considerano le forze che hanno dato indicazione di votare no al nostro referendum: le associazioni dei commercianti, il Psi con in testa il sindaco Granchi, il Pri, tutte forze che invece hanno dato indicazione di votare sì sulla scheda azzurra. Appare di conseguenza cocente la sconfitta delle forze che hanno promosso il referendum numero

due, che hanno raccolto un numero considerevolmente inferiore di consensi, nonostante l'ampio spiegamento di forze e di mezzi a loro sostegno.

È il segno di un giudizio negativo della città sulla politica di 'un passo avanti e due indietro' portata avanti dalla giunta in questi anni.

È il segno che occorre tenere in maggiore considerazione il problema dell'inquinamento, della salvaguardia della salute dei cittadini e dell'ambiente, della vivibilità della città.

È la richiesta — conclude il Comitato promotore — di procedere con decisione verso la riduzione di tutti i flussi di traffico, la creazione di mezzi di trasporto alternativi, efficienti e non inquinanti, di andare alla chiusura del centro storico senza realizzare parcheggi a ridosso delle mura ma lontani da esse e finalizzati ad assorbire il traffico pendolare».

Rossi e Carrozza chiedono 'strutture di supporto' e 'buon senso amministrativo'

«I commercianti non hanno perso»

Parola di Ascom e Confesercenti

«NON E' vero che abbiamo perso». Ecco il coro dei commenti dei commercianti dopo i risultati del referendum. Le più rappresentative è che da tempo lavorano in collaborazione. L'Ascom-Confesercenti



dovrebbe riflettere su questi dati. Infatti, data per scontata la chiusura, rimane quel 38 per cento di elettori che sicuramente di fronte all'alternativa si dovrebbe pronunciare per la chiusura graduale.



Associazione per gli studi sulla Mobilità ed i Trasporti in Toscana

Politiche dei trasporti e delle infrastrutture per una mobilità ecologica a Pisa e nell'area vasta.
Pisa. Palazzo Gambacorti. 23 Gennaio 2018

Il Tirreno Pisa
29 novembre 1988

E' i segno che occorre tenere in maggiore considerazione il problema dell'inquinamento, della salvaguardia della salute dei cittadini e dell'ambiente, della vivibilit  della citt .

E' la richiesta — conclude il Comitato promotore — di procedere con decisione verso la riduzione di tutti i flussi di traffico, la creazione di mezzi di trasporto alternativi, efficienti e non inquinanti, di andare alla chiusura del centro storico senza realizzare parcheggi a ridosso delle mura ma lontani da esse e finalizzati ad assorbire il traffico pendolare».



Due modi diversi e antitetici di affrontare il problema traffico:

Razionalizzare

Ridurre



Una mobilità ecologica

Punta a ridurre

→ emissioni di CO2

→ tutti gli inquinamenti



PER FARE CIÒ BISOGNA

- **Ridurre tutti i flussi di traffico motorizzato privato cioè ridurre drasticamente il numero di auto in circolazione.**
- **Incentivare l'uso di tutti i mezzi di trasporto a bassa emissione di CO2, realizzando per loro tutte le infrastrutture necessarie.**



Redistribuzione dello spazio urbano

Ridurre lo spazio fisico dedicato alle auto per far posto alle infrastrutture per la mobilità ecologica, piste ciclabili e tranvie, e per restituirlo alle persone attraverso percorsi, piazze e vie pedonalizzate.



DA QUI LA PROPOSTA DEL QUESITO AMBIENTALISTA

**CHIUSURA AL TRAFFICO PRIVATO
DI TUTTA L'AREA DELLA CITTÀ
COMPRESA ENTRO IL PERIMETRO
DELLA CINTA MURARIA,
CONSENTENDO L'ACCESSO ALLE
AUTOVETTURE DEI RESIDENTI
ATTRAVERSO INGRESSI
CONTROLLATI E PERCORSI
PREFISSATI**



I danni del traffico alla salute



Dalla trasmissione PRESA DIRETTA di Riccardo Iacona, Domenico Iannaccone, Francesca Barzini in onda su RAI3 8 gennaio 2018



Associazione per gli studi
sulla Mobilità
ed i Trasporti in Toscana

Politiche dei trasporti e delle infrastrutture per una mobilità ecologica a Pisa e
nell'area vasta.
Pisa. Palazzo Gambacorti. 23 Gennaio 2018

L'OMS STIMA

- Che il solo particolato più fine (PM 2,5) causa una perdita di **aspettativa di vita** di circa 8,6 mesi nell'Unione Europea.
- Che rispettando le Linee guida, si potrebbe arrivare a una **riduzione della mortalità** del 15%.
- Che riducendo i livelli di inquinamento, si registrerebbe una diminuzione dell'incidenza delle **malattie** dovute a infezioni respiratorie, delle malattie cardiache e dei tumori al polmone.
- Inoltre, azioni volte alla diminuzione dell'inquinamento atmosferico contribuirebbero a un calo nelle emissioni di gas che influiscono sui **cambiamenti climatici**, fornendo così altri enormi benefici ambientali ed economici.



L'inquinamento dell'aria a Pisa

Polveri sottili PM10:

Media annuale dei valori medi giornalieri in $\mu\text{gr}/\text{mc}$

Milano	36,3
Roma	28,8
Pisa	24,5
Firenze	22,3

Valore limite media annuale $40 \mu\text{gr}/\text{mc}$

Valore limite su 24h da non superare per più di 35gg all'anno $50 \mu\text{gr}/\text{mc}$

Valore guida OMS per salvaguardia salute umana media annuale $20 \mu\text{gr}/\text{mc}$

Valore guida OMS per salvaguardia salute umana media 24h $50 \mu\text{gr}/\text{mc}$

(Fonti ARPAT e Rapporto 2017 ecosistema urbano Legambiente)



L'inquinamento dell'aria a Pisa

Polveri sottili PM2,5

Media annuale dei valori medi su 24h in $\mu\text{gr}/\text{mc}$

Milano	26,5
Roma	16,4
Pisa	16,0
Firenze	15,0

Valore limite medio annuale $25\mu\text{gr}/\text{mc}$

Valore guida OMS per salvaguardia salute umana media annuale $10\mu\text{gr}/\text{mc}$

Valore guida OMS per salvaguardia salute umana media su 24H $25\mu\text{gr}/\text{mc}$

(Fonti ARPAT e Rapporto 2017 ecosistema urbano Legambiente)



ULTIMI SUPERAMENTI

DATE: 14 e 15 gennaio 2018

Parametro PM2,5

	14/1	15/1
Centralina ai Passi	28	28
Centralina Borghetto	32	30

(Fonte ARPAT)



Tasso di motorizzazione

Auto circolanti ogni 100 abitanti :

Roma	61
Pisa	59
Firenze	52
Milano	51

(fonte ACI 2016 in Rapporto 2017 ecosistema urbano Legambiente)



Tasso di incidentalità

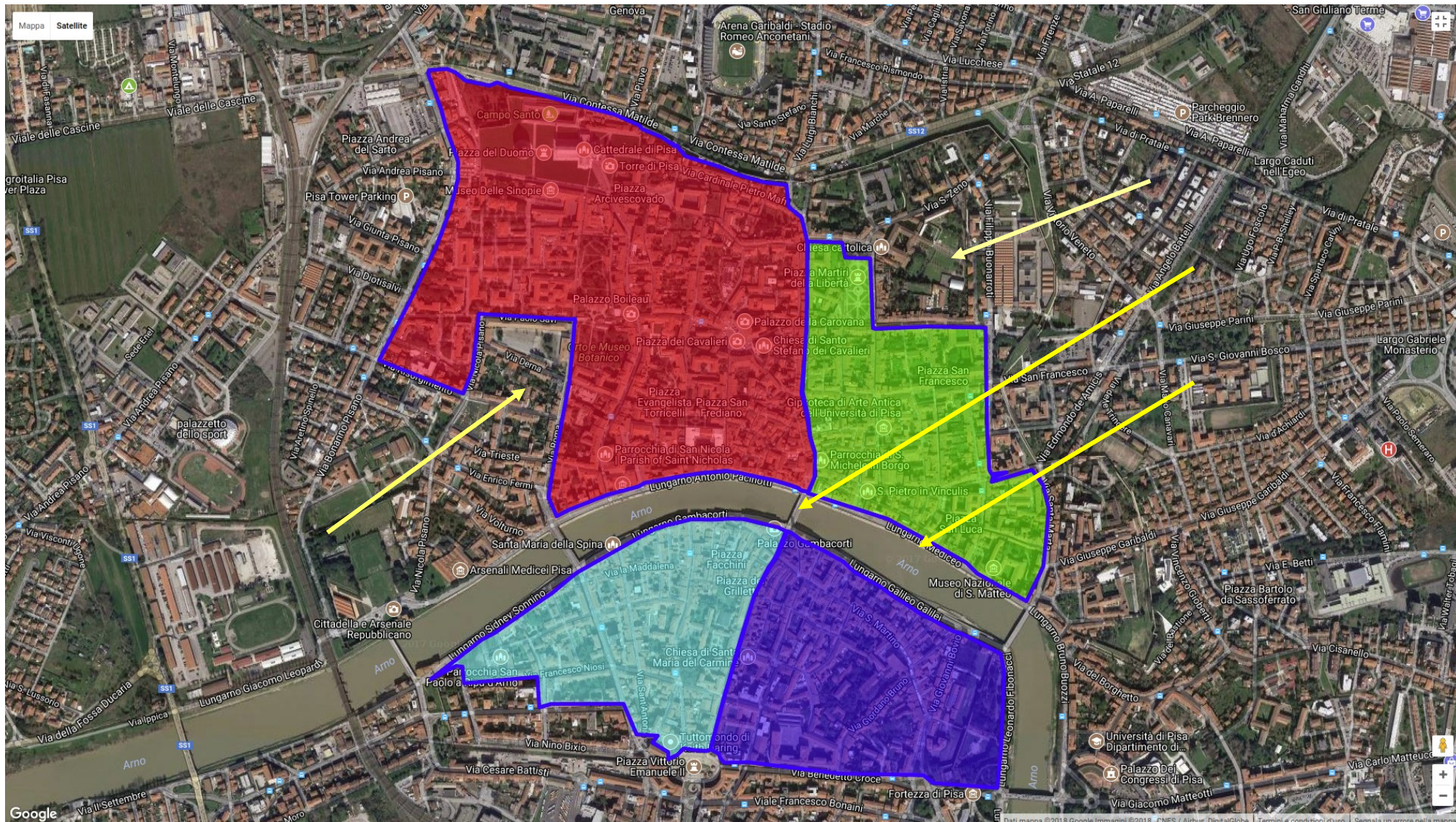
Numero di morti e feriti in incidenti stradali ogni 1000 abitanti :

Roma	6,05
Pisa	8,55
Firenze	8,09
Milano	8,56

Pisa è 97^a città d'Italia su 104 per tasso di incidentalità, ci sono solo 6 città con un tasso superiore!



ALLARGAMENTO ZTL



Associazione per gli studi
sulla Mobilità
ed i Trasporti in Toscana

Politiche dei trasporti e delle infrastrutture per una mobilità ecologica a Pisa e
nell'area vasta.
Pisa. Palazzo Gambacorti. 23 Gennaio 2018

Varchi elettronici



Associazione per gli studi
sulla Mobilità
ed i Trasporti in Toscana

Politiche dei trasporti e delle infrastrutture per una mobilità ecologica a Pisa e nell'area vasta.
Pisa. Palazzo Gambacorti. 23 Gennaio 2018

Scambiatore via Paparelli



Associazione per gli studi
sulla Mobilità
ed i Trasporti in Toscana

Politiche dei trasporti e delle infrastrutture per una mobilità ecologica a Pisa e
nell'area vasta.
Pisa. Palazzo Gambacorti. 23 Gennaio 2018



Associazione per gli studi
sulla Mobilità
ed i Trasporti in Toscana

Politiche dei trasporti e delle infrastrutture per una mobilità ecologica a Pisa e nell'area vasta.

Pisa. Palazzo Gambacorti. 23 Gennaio 2018

Scambiatore via Pietrasantina



Associazione per gli studi
sulla Mobilità
ed i Trasporti in Toscana

Politiche dei trasporti e delle infrastrutture per una mobilità ecologica a Pisa e
nell'area vasta.
Pisa. Palazzo Gambacorti. 23 Gennaio 2018



Associazione per gli studi
sulla Mobilità
ed i Trasporti in Toscana

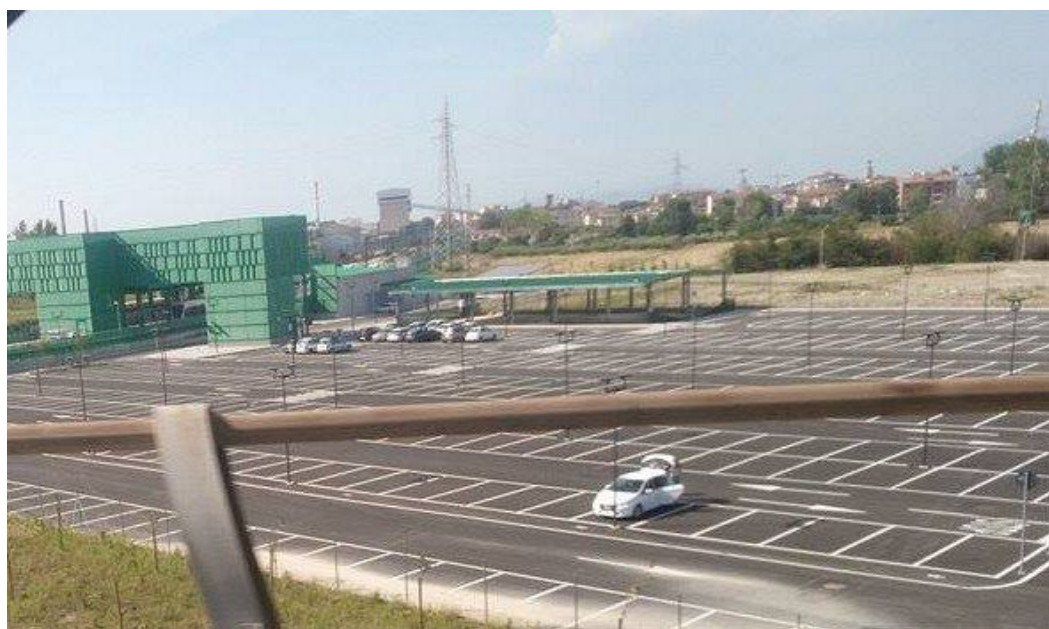
**Politiche dei trasporti e delle infrastrutture per una mobilità ecologica a Pisa e
nell'area vasta.
Pisa. Palazzo Gambacorti. 23 Gennaio 2018**

Scambiatori Pisa Sud



Associazione per gli studi
sulla Mobilità
ed i Trasporti in Toscana

**Politiche dei trasporti e delle infrastrutture per una mobilità ecologica a Pisa e
nell'area vasta.
Pisa. Palazzo Gambacorti. 23 Gennaio 2018**



Associazione per gli studi
sulla Mobilità
ed i Trasporti in Toscana

**Politiche dei trasporti e delle infrastrutture per una mobilità ecologica a Pisa e
nell'area vasta.
Pisa. Palazzo Gambacorti. 23 Gennaio 2018**

Traffico di pendolarismo

- ▶ Nel medio periodo si può ridurre se si realizza un sistema di Tram-Treno di area vasta.
- ▶ Nel breve periodo si può fermare nei parcheggi scambiatori esistenti ma occorre:
 - eliminare ogni possibilità di sosta per i non residenti in aree più vicine ai luoghi di attrazione (centro storico, università,...);
 - collegarli con i luoghi di attrazione con piste ciclabili dirette, dedicate e protette.



TRAFFICO DI ATTRAVERSAMENTO

C'è già una tangenziale di Pisa ed è la A12 tra le uscite di Pisa Nord e Coltano (oggi chiusa). Si può incentivare rendendo gratuito il tratto tra questi due caselli.

È insensato consumare nuovo suolo e spendere nuovi soldi pubblici per infrastrutture per le auto.

I soldi pubblici vanno spesi per le infrastrutture per la nuova mobilità ecologica, per piste ciclabili e linee tranviarie.



Piste Ciclabili

A Pisa ogni 100 abitanti ce ne sono

12,74km

**non poche,
quindi
ma.....**

(fonte Rapporto 2017 ecosistema urbano Legambiente)



- 1) Non costituiscono una vera rete di piste, non collegando i quartieri con il centro e tra loro
- 2) mancano ponti ciclopedonali
- 3) a volte partono e/o arrivano nel nulla
- 4) spesso a doppio senso di marcia e utilizzate anche dai pedoni
- 5) frequentemente limitate da una sola riga gialla.

Perché?

**realizzate in economia
prioritario non togliere spazio alle
auto, semmai ai pedoni.**



È NECESSARIO CAMBIARE CAMBIARE È POSSIBILE



Dalla trasmissione PRESA DIRETTA di Riccardo Iacona, Domenico Iannaccone, Francesca Barzini
in onda su RAI3 8 gennaio 2018



Associazione per gli studi
sulla Mobilità
ed i Trasporti in Toscana

Politiche dei trasporti e delle infrastrutture per una mobilità ecologica a Pisa e
nell'area vasta.
Pisa. Palazzo Gambacorti. 23 Gennaio 2018

La Bicipolitana di Pesaro



Gli itinerari ciclabili a Pesaro

Mappa aggiornata al mese di agosto 2013

- 1** **Linea 1 Centro**
Porto – Centro – Ple Libertà
- 2** **Linea 2 Mare**
Porto – Fosso Sejore
- 3** **Linea 3 Fiume**
Baia Flaminia – Borgo S. Maria
- 4** **Linea 4**
Centro – Muraglia
- 5** **Linea 5**
Mare – Campus
Santa Veneranda
- 6** **Linea 6**
Centro – Pantano
- 7** **Linea 7**
Centro – Villa Fastiggi
Pentagono
- 8** **Linea 8**
Centro – Villa San Martino
- 9** **Linea 9**
Centro – Villa San Martino
- 10** **Linea 10**
Quartiere Tombaccia
- 11** **Linea 11**
Centro – S.M. Fabbrecce – Cattabrighe
- Linee di raccordo**

Legenda

- Pista ciclabile
- Itinerario ciclabile (percorso consigliato)
- Pista o itinerario a senso unico
- Pista in progettazione/realizzazione
- Zona a Traffico Limitato (Centro Storico)
- Zona 30 (strade con velocità massima consentita di 30 km/h)



Bike Sharing "C'entro in bici" - Servizio gratuito bici pubbliche (vedere istruzioni sul retro)

- **Stazione dei treni e delle corriere**
Igo Falcone e Borsellino
- **Parcheggio scambiatore San Decenzio**
due postazioni: via Bondel/via Mirabelli
- **Parcheggio scambiatore v. dell'Acquedotto**
via dell'Acquedotto
- **P.le Matteotti**
vicino alle fermate bus
- **P.le Collenuccio**
a fianco di via Rossini
- **P.zza della Libertà**
Sfera Grande di Pomodoro
- **Parcheggio Centro Commerciale**
zona Adriatic Arena
- **Porto**
molo di levante



Servizio bici gratuite
per gli utenti dei parcheggi a pagamento

- parcheggio "Il Curvone"
- parcheggio "Marsala"
- parcheggio "Centro Benelli"



Parcheggio gratuito per bici private
• presso il sottopasso San Decenzio



Ciclofficine
Le ciclofficine dove puoi fare aggiustare la bici nelle varie zone di Pesaro.



Parcheggio custodito a pagamento per bici private

- parcheggio a fianco del Tribunale



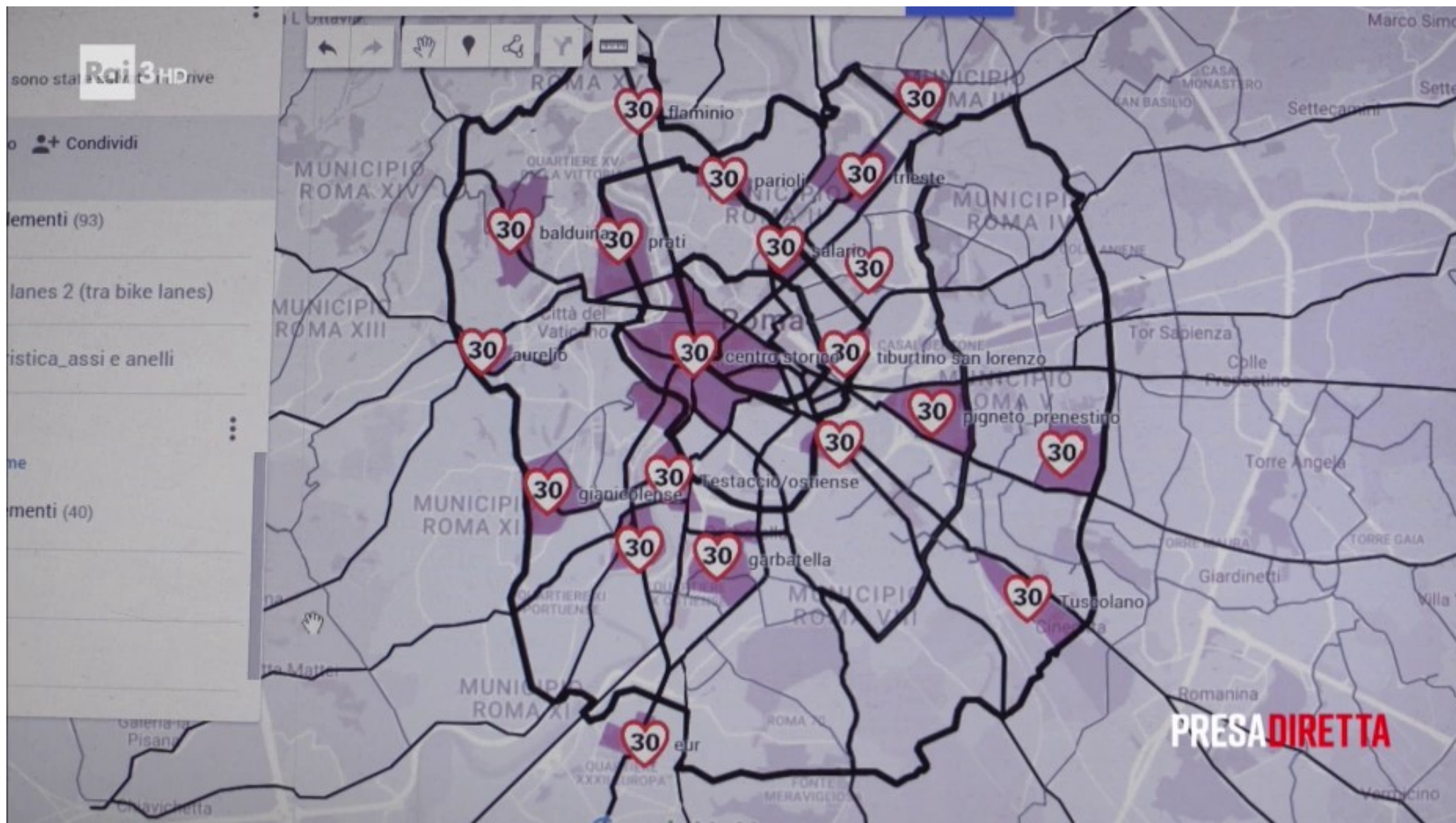
Punti SOS BICI
Devi gonfiare le ruote? Ti si è tolta la catena? Devi stringere il sellino? In tutti gli esercizi privati (hotel, bar, ecc.) dove troverai l'adesivo di "SOS Bici" mostrato qui a fianco troverai dei kit per il pronto soccorso della tua bicicletta.

2 Linea 2 Mare e pista ciclabile Pesaro-Fano

Con la Linea 2 puoi arrivare in bici dal porto di Pesaro fino a Fano. Dalla fine di via Trieste fino a Fosso Seiore puoi pedalare direttamente lungo la spiaggia, per poi continuare con la pista ciclabile che corre accanto alla Statale fino a Fano.



Progetto della Bicipolitana di Roma



Associazione per gli studi
sulla Mobilità
ed i Trasporti in Toscana

Politiche dei trasporti e delle infrastrutture per una mobilità ecologica a Pisa e
nell'area vasta.
Pisa. Palazzo Gambacorti. 23 Gennaio 2018

Facciamo la Bicipolitana di Pisa



Trasporto pubblico

Creato un parco bus a metano EEV

Realizzate corsie riservate

Unica soluzione per un Trasporto Pubblico efficiente e non inquinante è la trazione elettrica in sede propria.

I numeri dei passeggeri trasportati di tutte le città che hanno questi sistemi stanno lì a dimostrarlo.

Le proposte sono illustrate nelle altre relazioni svolte in questo Convegno.



**BICI E TRAM: QUESTA
È LA MOBILITÀ DEL
FUTURO.**

**LE PERSONE CHE
DICONO “NON È
POSSIBILE” SONO
PARTE DEL
PROBLEMA, ANZI
SONO IL PROBLEMA**