

Riccardo Ciuti¹

Il Pisa-Mover - cronaca di un fiasco annunciato



Il comune di Pisa si è dotato di un Piano Generale del Traffico Urbano nell'ormai lontano 2002, Piano che postulava periodici aggiornamenti e verifiche dei provvedimenti assunti. Nessun aggiornamento è stato mai fatto e il comune ha preferito procedere, mediante lo strumento operativo della PISAMO, con provvedimenti singoli, non del tutto verificati nella coerenza con la cornice generale costituita dal PGTU.

Tra le strategie indicate dal PGTU vi era quella dei parcheggi scambiatori, vale a dire aree destinate alla sosta di medio periodo (mezza giornata) a tariffa zero, destinati ai city-users, in particolare i pendolari per ragioni di lavoro o di studio, serviti da linee bus (non necessariamente navette) di agevole collegamento con le aree centrali di destinazione.

Nella relazione del PGTU si legge, al riguardo:

Per quanto riguarda la localizzazione di tali parcheggi il più importante, ed anche il più problematico da concretizzare, resta senza dubbio quella nella zona sud, fondamentale per garantire l'accessibilità alla stazione e consentire il riordino del sistema della sosta in un quartiere tra i più critici sotto questo aspetto.

Si tenga inoltre conto che una localizzazione ubicata in adiacenza all'attuale fascio di binari di stazione sarebbe in grado di coprire, come area di diretta influenza pedonale, l'intera area centrale a sud dell'Arno.

L'ipotesi alternativa di realizzare tale struttura in corrispondenza dell'Aeroporto implica la realizzazione di un sistema 'navetta' dedicato su ferro, sistema per il quale è necessario affrontare **un più che attento esame di fattibilità tecnico-economica e finanziaria.**

¹ Ingegnere, architetto, già dirigente del servizio Mobilità del comune di Pisa

Nella realtà l'amministrazione ha operato proprio questa ultima scelta , entrata in esercizio il 27 marzo u.s. e che noi siamo andati a verificare.

Occorre aggiungere che dall'epoca dell'approvazione del Piano del Traffico ci sono state le seguenti evoluzioni di scenario:

- Uno sviluppo deciso dell'aeroporto Galilei in termini di voli e di passeggeri, che si è portato dietro un forte sviluppo dell'offerta di sosta a breve e lungo termine;
- La decisione recente di privatizzare la SAT (acquisto della maggioranza delle azioni da parte della Corporacion America Italia) e di fonderla con la società dell'aeroporto fiorentino, con nascita della società Toscana Aeroporti Spa che in prospettiva ridimensiona le ipotesi di sviluppo dello scalo pisano² a favore di quello fiorentino.
- Un'accentuarsi del pendolarismo verso Pisa sui versanti territoriali nord e soprattutto est, in conseguenza delle politiche di sviluppo urbano dei comuni di S. Giuliano Terme e Cascina;
- Lo sviluppo dell'ospedale di Cisanello, con il ridursi del peso attrattivo delle funzioni di servizio insediate nel centro storico di Pisa;
- Lo sviluppo del turismo di massa con approdo allo scambiatore di via Pietrasantina;
- La istituzione di linee bus dirette Pisa-Firenze sul percorso della Fi-Pi-Li.

Per converso, ha segnato il passo una delle ipotesi strategiche dell'epoca, vale a dire il progetto di dismissione delle caserme militari e il riuso per altre finalità dei loro terreni o immobili.

In questo quadro, il comune ha deciso, ormai dal 2010, di puntare su un mezzo sostitutivo del collegamento ferroviario sulla linea da e per Firenze, che nacque quando si pensava a Pisa come l'aeroporto unico regionale. Il fatto che la linea ferroviaria impattasse pesantemente sul quartiere, per i passaggi a livello con periodi di chiusura notevole fu una considerazione aggiuntiva nella scelta della sua eliminazione e sostituzione con un mezzo veloce, sicuro e che costituisse una minore barriera fisica, il cui principale requisito è quello di rivolgersi a tutta l'utenza afferente la stazione ferroviaria, e dunque non solo quelli diretti a, o provenienti da Firenze.

² Già nel 2015, lo sviluppo dei passeggeri è stato, per la società AT del 4.2% inferiore al 4.5% nazionale, ma di questo lo sviluppo del movimento su Pisa è stato solo del 2.6%.

La navetta stazione-aeroporto



Fig.1 - il percorso con le tre fermate

Si tratta di un mezzo gradevole, come gradevole è il design di tutte le infrastrutture connesse, di capacità tripla di quella di un bus, veloce, e a quanto risulta, affidabile. Ho effettuato alcuni viaggi di prova per testarlo.



Fig.2 - I varchi di accesso sul binario in stazione

Il biglietto di sola andata costa 2,70€ (che non è poco, per 1,7 km di viaggio) ma si può acquistare solo al binario (in stazione che all'aeroporto) a condizione che si disponga di contanti e più precisamente di monete o di banconote da 5 o da 10 €. Tagli più grandi non sono accettati per impossibilità di fare resti. Bancomat e carte di credito nemmeno (non sappiamo il motivo).

Il viaggio in navetta dura 5 minuti, ma in aeroporto si arriva in quota e si deve utilizzare l'ascensore ovvero una scala a quattro rampe per scendere al piano terreno e poi percorrere circa 200 m per entrare nell'aerostazione, il che comporta almeno altri 5 minuti in più. Questo rende il confronto con il precedente bus-navetta dai Cappuccini all'Aeroporto sfavorevole per il mover.

Viaggiatori. Ho contato al massimo 10 viaggiatori, e al minimo (dall'aeroporto alla stazione ferroviaria) nessun viaggiatore, oltre me. Poiché il funzionamento della navetta è in continuo, temo che le corse a vuoto siano decisamente preponderanti. Almeno agli inizi, siamo dunque ben lontani dall'obiettivo assunto (nel piano finanziario) di circa 2.000.000 di viaggiatori/ anno, pari ad oltre 5000 viaggiatori/giorno.



Fig.3 - Interno del vagone

Il doppio parcheggio scambiatore



Fig.4 – Planimetria del doppio parcheggio

Subito dopo l'apertura al pubblico del mover e dei due parcheggi di scambio si è scoperto da parte degli amministratori, con grande sorpresa, che nessuno, dico nessuno intende parcheggiarvi. Nel dibattito politico-amministrativo prevale l'idea che questo dipenda da insufficienze di comunicazione.

Purtroppo non credo che sia solo questo il punto, in quanto mi pare che il parcheggio – inteso come uno dei parcheggi del sistema degli scambiatori a servizio del centro urbano – sia nella peggiore collocazione possibile rispetto alla funzione attribuita.

Infatti, come ampiamente noto – e misurato – la gran parte del flusso di accesso alla città è dovuto principalmente ai pendolari che risiedono nelle aree poste a nord e ad est della città, e non certo a sud, e a ovest, che sono zone prive di abitanti. Il flusso da Livorno è modesto.

Chi viene da nord sa che per arrivare in quella zona utilizzando l'Aurelia deve mettere in conto 10-15 minuti di tempo perso per attraversamento di una tratta quasi sempre congestionata; chi viene da est, che quindi può utilizzare la Fi-Pi-Li, se accettasse di non uscire, come verrebbe spontaneo, nella periferia orientale della città, e percorresse la superstrada fino all'uscita dell'Aurelia verrebbe indirizzato verso nord – oltre l'ingresso al parcheggio, e dovrebbe prendere l'uscita per Livorno; se invece, volesse raggiungere il parcheggio di via di Goletta, dovrebbe uscire allo svincolo dell'aeroporto, e

attraversare un pezzo di quartiere di san Giusto anche se la nuova viabilità locale appositamente realizzata ha reso assai più semplice il percorso.

In conclusione: poiché il doppio parcheggio non è collocato su una radiale di accesso principale alla città, l'utenza va convinta ad andarci, ma con le difficoltà oggettive sopra indicate.

A questo fine sicuramente era diretta la politica tariffaria istituita, con una spesa per la sosta+navetta di 2.50 €, certamente molto concorrenziale rispetto alla sosta a pagamento negli stalli blu, che però non viene usata dai pendolari ma solo dagli utenti occasionali e temporanei del centro.

Ma un altro e ancor più importante ostacolo si frappone alla ipotesi di funzionamento del doppio parcheggio come scambiatore ed è quella che in gergo si chiama "rottura di carico" e che qui è particolarmente rilevante.

In sostanza dal doppio parcheggio, usando il mover, si arriva solo alla stazione centrale, o meglio al binario più lontano dalla piazza della stazione. Solo chi ha interessi in un ambito diciamo di 4/500 m da questa piazza può proseguire a piedi; chi invece è diretto oltre (centro storico nord, zona di Cisanello) deve necessariamente cercarsi un bus. Questo comporta una spesa ulteriore di 2,40 € (andata e ritorno) e soprattutto un tempo di trasporto come minimo di mezzora da quando uno è entrato nel doppio parcheggio. A meno che non opti per la bicicletta.

La domanda che si pone adesso è:

Come si può rimediare questa situazione?

Anche l'integrazione tariffaria, che semplifichi l'uso di più mezzi pubblici diversi, da più parti suggerita, difficilmente potrà costituire uno stimolo decisivo all'utilizzo di un'area di sosta dalla localizzazione decisamente sfortunata.

L'ipotesi di dotare il parcheggio di via di Goletta di un grande parco di biciclette pubbliche del servizio CICLOPI (che porterebbe a non utilizzare il mover e che comunque ha un costo) si scontra con il fatto che la rete ciclabile nel quartiere di San Giusto è minima e che occorre superare l'ostacolo della passerella; dunque per incentivare la funzione di parcheggio di scambio parrebbe meritevole di una riflessione l'ipotesi di incrementare fortemente l'offerta di bici CICLOPI presso la stazione ferroviaria.

In ogni caso, la questione che preoccupa di più i pisani è che per garantire l'equilibrio finanziario di questo investimento, la Pisamo ricorra a rincari progressivi della sosta a pagamento in città, come già fatto poco prima della inaugurazione.

In realtà si sono già raggiunti livelli da grande città, che non appaiono francamente superabili, pena reazioni molto brutte da parte della cittadinanza.

Probabilmente il destino di questo doppio parcheggio sarà, prima o poi, quello di essere destinato alla sosta lunga aeroportuale, anche se questo certamente presenti problemi

non semplici di tipo finanziario o anche di essere considerato come parcheggio a servizio del polo congressuale che il comune ha previsto a ridosso dell'aeroporto.



Fig.5 - Il parcheggio di via di Goletta con la struttura di sovrappasso della ferrovia.

Alcuni dati sull'opera

Il tracciato è lungo complessivamente 1,78 chilometri, ha 3 fermate (più una predisposizione) e ricalca esattamente il percorso della precedente ferrovia Pisa Centrale-Pisa Aeroporto .

I lavori sono iniziati il 3 giugno 2014: la conclusione, inizialmente annunciata per la fine del 2015, è avvenuta il 30 settembre 2016, Nei mesi seguenti, è stato completato l'attrezzaggio, ed il Pisa Mover è stato inaugurato il 18 marzo 2017.

L'impianto è costato 77,7 milioni di euro, di cui 21 milioni di euro coperti da finanziamento pubblico e i restanti 56,7 milioni di euro a carico dell'associazione di imprese³ che ha realizzato l'opera e che la gestirà per 35 anni e 8 mesi.

Convogli in esercizio: 2

Capacità di ciascun convoglio: tra i 100 e i 190 passeggeri, 24 posti a sedere, una postazione disabile, una postazione bicicletta.

Velocità massima: 40 km/h.

Tempo di corsa: 5 minuti (inclusa sosta presso la stazione intermedia).

Frequenza: un convoglio ogni 5 minuti per direzione.

Potenzialità di trasporto: 1.134 persone/h per direzione.

Orario di servizio: 18 ore dalle 6 alle 24.

³ Pisamover S.p.A., Associazione temporanea di imprese formata dalle società Leitner (Capogruppo), Condotte d'Acqua, Inso e Agudio.