



ELEZIONI AMMINISTRATIVE 2023

DALLA CITTÀ PER LE AUTO

ALLA CITTÀ PER LE PERSONE

Proposte per una mobilità ecologica a Pisa

I paesi dell'UE si sono impegnati a ridurre entro il 2030 le emissioni nette di gas climalteranti di almeno il 55% rispetto ai livelli del 1990 e a diventare il primo continente climaticamente neutro entro il 2050.

Un impegno è urgente e necessario per il bene di tutti noi e delle generazioni future.

I trasporti sono responsabili per circa un quarto delle emissioni globali, di conseguenza le scelte nel campo della mobilità hanno un ruolo determinante ai fini del raggiungimento di quell'obiettivo. Per un sistema dei trasporti che sia al contempo sostenibile ed efficiente è indispensabile ridurre drasticamente l'utilizzo dell'auto privata: è necessario che, in tempi relativamente brevi, questa modalità di spostamento diventi marginale in un sistema incardinato sulle alternative sostenibili quali il trasporto pubblico non inquinante e la mobilità attiva (ciclistica e pedonale).

È necessario passare presto dalla città per le auto alla città per le persone, ribaltando il modello centrato sull'auto: le risorse non devono andare in nuove strade e parcheggi ma verso misure che riducano il numero di auto in circolazione, dando deciso impulso a tutte le alternative sostenibili. Un cambiamento radicale è raggiungibile accoppiando i disincentivi all'uso dell'auto con un ampio ventaglio di opzioni ecologiche e convenienti; sarà quindi necessario da un lato favorire in tutti i modi la mobilità ciclistica e quella pedonale, dall'altro realizzare una rete tranviaria che costituisca la spina

dorsale di un sistema di trasporto pubblico moderno e efficiente, in grado di movimentare ogni giorno decine di migliaia di persone.

La scelta della mobilità sostenibile richiede anche un radicale ripensamento della distribuzione dello spazio urbano, con l'ampliamento della ZTL a tutta l'area interna alle mura, la riduzione della larghezza delle carreggiate stradali riservate alle auto per fare spazio alle infrastrutture del trasporto pubblico (tranvia e corsie riservate ai bus elettrici), a marciapiedi spaziosi e privi di qualsivoglia barriera architettonica, a piste ciclabili in sede protetta e a parcheggi bici. Sarà indispensabile anche ridurre progressivamente i parcheggi per i non residenti, facendo funzionare a pieno regime quelli scambiatori, resi fruibili tutti i giorni della settimana e ben collegati al centro mediante percorsi ciclopedonali e frequenti corse del trasporto pubblico. Occorre ridurre l'incidentalità urbana attraverso la moderazione del traffico e la realizzazione diffusa di zone 30, al fine di garantire la sicurezza di pedoni e ciclisti anche nelle zone dove non è ipotizzabile la separazione dei flussi con percorsi protetti in sede separata.

A differenza di 100 città europee, di cui 9 italiane, che hanno ottenuto finanziamenti per raggiungere la neutralità climatica entro il 2030 aderendo al programma europeo Mission on Climate Neutral and Smart Cities, Pisa è rimasta ferma, e solo agendo in maniera coerente e risoluta può recuperare il tempo perduto. Le associazioni Fiab Pisa, La città ecologica e Legambiente Pisa chiedono ai candidati sindaco di impegnarsi a rimodellare la mobilità cittadina con azioni adeguate ad azzerare l'impatto climatico della città entro il 2033, e di concretizzare questo impegno anche partecipando ai bandi europei previsti per tale traguardo.

In questa prospettiva è necessario andare all'elaborazione di un **nuovo PUMS** che persegua la **neutralità climatica al 2033** e coinvolga l'**intera area funzionale urbana**.

Occorre subordinare qualsiasi scelta urbanistica alla sua agevole raggiungibilità con mobilità attiva e/o trasporto pubblico.

La distribuzione delle merci nella ZTL e nelle zone della città a maggiore densità commerciale, deve essere consentita solo in determinate fasce orarie ed effettuata, progressivamente, solo con mezzi elettrici di dimensione contenuta. Per questo è necessario realizzare una piattaforma logistica cittadina che permetta il trasbordo.

L'amministrazione deve perseguire una crescita anche culturale in materia di mobilità e quindi deve promuovere un'ampia campagna informativa sui

benefici dell'abbandono dell'auto e della mobilità attiva per la sicurezza, la salute personale e del pianeta.

Il tram: un trasporto pubblico efficiente e non inquinante.

Il **trasporto pubblico** deve rimpiazzare la gran parte degli spostamenti attualmente effettuati con l'auto privata; per questo motivo deve garantire un'alta capacità, oltre a essere comodo e efficiente. L'unico sistema di trasporto di massa in grado di costituire un'alternativa realmente competitiva al mezzo privato è il tram.

Quindi è essenziale progettare e cominciare a realizzare una **vera rete tranviaria urbana** che connetta i principali poli attrattori cittadini: le stazioni, l'ospedale, il centro storico, la piazza del Duomo, i parcheggi scambiatori. Per questo il passaggio del tram dai Lungarni appare fondamentale anche in relazione alla maggiore domanda di traffico su questo asse e quindi alla maggiore sostenibilità economica dell'investimento.

La rete tranviaria urbana va integrata, per le zone non servite direttamente dalla tranvia, con linee urbane di bus elettrici in sede propria.

L'attuale mobilità **verso il litorale** centrata sull'uso dell'auto privata appare non più proponibile. Occorre impegnarsi a non realizzare nuova viabilità verso il litorale, né nuovi parcheggi. Occorre verificare la fattibilità tecnico-economica di una linea tranviaria che raggiunga Livorno via Marina-Tirrenia-Calambrone, unica soluzione che garantirebbe una soluzione sostenibile alla mobilità verso il litorale e un nuovo turismo sostenibile.

Per incrementare la competitività del trasporto pubblico sulle medie distanze è necessario il **raddoppio della linea ferroviaria per Firenze** dedicando la nuova linea al traffico veloce tra i principali centri sulla linea e la linea esistente al traffico locale ed alla tranvia interurbana.

Bisogna inoltre progettare d'intesa con gli altri comuni dell'area, una **rete tranviaria d'area vasta** che colleghi sui binari esistenti e senza rottura di carico attraverso la scelta del Tram-Treno le linee urbane di Pisa con le previste linee urbane di Livorno, e con i centri delle città di Lucca, Viareggio, Cascina-Pontedera, Collesalveti.

Pisa in Bici

Solo una rete ciclabile connessa e capillare può far sì che mobilità ciclistica (e micromobilità) possano assorbire gran parte degli spostamenti a breve e medio raggio. Inoltre sulle strade urbane la sicurezza di ciclisti (e pedoni) deve essere

garantita mediante efficaci misure di moderazione del traffico, che obblighino i veicoli a rispettare il limite di 30km/h. A tale scopo appare necessario anche inserire nelle strade più a rischio gli Autovelox urbani.

Bisogna quindi provvedere a integrare il PUMS con un biciplan che individui le direttrici principali (ovvero tutte le strade da dotare di pista ciclabile), mentre la ZTL e il resto della viabilità urbana dovrà essere “zona 30”.

Ultimo, ma non per importanza, è necessario che in ZTL tutti i sensi unici siano “eccetto bici”: questa misura è al contempo un incentivo all’uso del mezzo ecologico e un elemento di moderazione del traffico.

A chi sceglie la bici bisogna garantire la possibilità di trovare sempre un parcheggio sicuro, di conseguenza le rastrelliere bloccatelaio devono essere ben visibili e distribuite capillarmente in città.

Bisogna inoltre inserire nel Regolamento urbanistico una prescrizione che obblighi gli edifici di nuova costruzione (o prodotto di rigenerazione urbana) a prevedere un adeguato numero di parcheggi bici in locali chiusi e coperti.

I principali nodi di interscambio come stazioni e parcheggi scambiatori devono essere dotati di ciclo stazioni, adeguando l’offerta di parcheggio sicuro alla quantità di utenti che utilizzano il nodo.

L’amministrazione dovrà accordarsi coi Comuni limitrofi (Vecchiano, San Giuliano, Cascina, Calci) per progettare infrastrutture per la mobilità sostenibile, come la realizzazione di collegamenti ciclabili tra Pisa e le frazioni dei comuni dell’area metropolitana.

La nuova amministrazione dovrà procedere speditamente verso la manutenzione e il completamento della rete ciclabile cittadina. E’ essenziale inoltre che si impegni a applicare in maniera rigorosa la legge 366/98 (ora incorporata negli art. 13 e 14 del CdS), che prescrive di inserire un percorso ciclabile in occasione di ogni intervento di manutenzione straordinaria (o di costruzione) di una infrastruttura stradale.

A questo scopo è essenziale potenziare l’Ufficio bici, investendolo del compito di suggerire le soluzioni più adeguate per tener conto della mobilità ciclistica. L’Ufficio bici dovrà anche occuparsi della manutenzione, programmazione e progettazione di nuove infrastrutture specifiche dedicate alla mobilità ciclistica.

È inoltre auspicabile che venga rilanciato il ruolo della Consulta della bicicletta: in passato la concertazione in sede di Consulta ha permesso di ottenere ottimi risultati sul fronte della mobilità ciclistica, purtroppo negli ultimi anni molte delibere della Consulta sono rimaste lettera morta.

La sosta abusiva di auto e moto su strada, sui marciapiedi, sulle radici degli alberi va eliminata dando spazio alle persone e alla mobilità attiva e superando per sempre la politica di tolleranza attuale.

Per disincentivare l'uso dell'auto e dare spazio alla mobilità ecologica è utile ricorrere a limitazioni del traffico e tariffazione della sosta come:

- ◆ estensione della zona a traffico limitato a tutta la zona racchiusa all'interno della cerchia delle mura, lungarni compresi;
- ◆ ampliamento delle zone pedonali esistenti e creazione di nuove zone pedonali anche nei quartieri;
- ◆ Istituzione di strade scolastiche (pedonali) davanti a tutte le scuole dell'infanzia, primarie e secondarie di primo grado;
- ◆ ZTL temporanee in tutte le aree scolastiche cittadine per garantire la sicurezza all'entrata e uscita;
- ◆ estensione delle strisce blu;
- ◆ estensione del pagamento anche nelle ore notturne sugli stalli blu delle aree a ridosso della ZTL;
- ◆ revisione dei criteri di autorizzazione all'accesso in ZTL puntando ad una decisa riduzione del numero dei permessi, anche attraverso la disincentivazione delle seconde e terze auto per nucleo familiare.

Andiamo a piedi

La diffusione del mezzo privato a motore ha consentito la crescente occupazione del territorio da parte delle città e, viceversa, la forma della città impone in molti casi l'uso dell'auto privata. La città diffusa con le sue strutture per la mobilità, la distribuzione dei centri di lavoro, servizi, studio, cultura e socialità, commercio, impone consumo di risorse e di tempo, ostacola le relazioni tra le persone e lo spazio fisico e sociale della città.

Per passare presto dalla città per le auto alla città per le persone è necessario ridurre il numero delle auto e favorire la "mobilità attiva" e il trasporto pubblico.

Tra gli obiettivi necessari e prioritari indichiamo la "pedonalità": per una città amichevole, che assuma gli spostamenti a piedi come una forma riconosciuta di mobilità, la più importante e naturale, e la consideri in ogni previsione urbanistica. Gli spostamenti pedonali riducono il numero di auto in circolazione, sono salutari, non inquinano, spesso raggiungono la destinazione in minor tempo, favoriscono rapporti sociali e creano legami con gli spazi cittadini.

Alcune proposte:

- ◆ Riconoscere la mobilità pedonale come una delle modalità di spostamento nella pianificazione della città.
- ◆ Escludere attrattori di traffico (come nuovi parcheggi per non residenti in prossimità del centro storico) nelle previsioni urbanistiche del nuovo edificato (uso abitativo, commerciale, luoghi di lavoro, studio e socialità) e nel recupero/riqualificazione di strutture e quartieri.
- ◆ Estendere gli spazi dedicati alla mobilità pedonale (es.: allargare i marciapiedi, realizzare isole pedonali anche in periferia ...).
- ◆ Connettere con percorsi pedonali il centro alle periferie, e tra loro i siti con servizi di particolare interesse nello stesso quartiere.
- ◆ Realizzare percorsi pedonali sicuri e piacevoli in un'ottica di "città amichevole". Dotare i percorsi pedonali di luoghi di sosta e riposo.
- ◆ Curare costantemente la manutenzione ordinaria e straordinaria dei marciapiedi.
- ◆ Curare la sicurezza dei percorsi pedonali (es.: assicurare un numero sufficiente di attraversamenti pedonali, garantire una adeguata illuminazione serale).
- ◆ Integrare i percorsi pedonali nel verde cittadino.
- ◆ Predisporre utili indicazioni per percorsi pedonali per cittadini e turisti.
- ◆ Realizzare percorsi pedonali sicuri per l'accesso alle scuole di ogni ordine e grado; per gli alunni delle scuole dell'obbligo organizzare "pedibus" per ogni plesso scolastico.

Luoghi particolarmente critici dal punto di vista della camminabilità:

- ➔ Piazza Guerrazzi: si tratta di una piazza che ha completamente perso la sua identità urbanistica ed è diventata una grandissima rotonda. In particolare, i flussi di pedoni che partono dalla stazione ferroviaria e da quella dell'autobus per raggiungere le facoltà del Polo Piagge, oltre che di Economia e Agraria si trovano costrette a percorrerla tutta nella sua circonferenza creando intasamento del traffico veicolare. L'organizzazione dei flussi è inefficiente sia dal punto di vista veicolare, sia da quello pedonale e ciclabile.
- ➔ Area Porta Fiorentina: le vie Fiorentina ed Emilia nonostante siano densamente abitate sono percorse dalle automobili come se fossero strade extraurbane, determinando una alta pericolosità per i pedoni. La rotonda posta all'ingresso della città non obbliga ad alcun rallentamento veicolare ed è percorsa da autobus extraurbani che procedono a velocità

sostenuta: questa difficoltà nel poter percorrere a piedi soprattutto da parte di anziani e bambini queste aree aumenta il livello di degrado sociale già noto nell'area.

- Area via Garibaldi CNR: i flussi pedonali legati al raggiungimento dell'Area della ricerca, dei dipartimenti universitari da poco realizzati, oltre che dei centri polivalenti, non trovano sbocco sicuro nella direzione della Stazione: non è in alcun modo possibile per un pedone entrare in sicurezza in via Garibaldi.

Pisa 27 gennaio 2023

