



5 ADEMPIMENTI URGENTI E PUNTI CRITICI.

RIEPILOGO AVVISI MIT

Avviso n. 1 del 1/03/2018, con scadenza 31 dicembre 2018.

Avviso n.2 del 16/05/2019, scadenza 1/06/2020 posticipata al 30/10/2020 e ulteriormente prorogata al 15/01/2021.

Avviso n. 3 del 09/02/2024 per la presentazione di istanze **ai fini della programmazione** degli interventi finanziabili dallo Stato in via ordinaria nel settore del Trasporto Rapido di Massa.

A differenza degli altri 2, si tratta di un avviso di sola programmazione, cioè non sono previsti finanziamenti dal momento che la legge finanziaria 2024 non stanziava fondi per la progettazione e la realizzazione di interventi di infrastrutture per la mobilità ecologica e la ciclabilità, spostando le risorse sulla realizzazione del Ponte sullo Stretto.

Il nuovo Avviso ministeriale serve a stilare una lista di priorità tra i progetti meritevoli - in termini di efficacia ed efficienza secondo criteri specificati dal MIMS - che saranno finanziati nel prossimo biennio man mano che saranno resi disponibili rifinanziamenti (al momento non previsti) del Fondo nazionale.

Consegna delle domande entro la data del 31/10/2024.

Le considerazioni che seguono sono tratte dalle **LINEE GUIDA OPERATIVE PER LA VALUTAZIONE DEGLI INVESTIMENTI** allegate all'Avviso n. 3 del 09 febbraio 2024. Sono stilate sulla base dell'Addendum all'Avviso n.2 e ricalcano pressoché l'Appendice dell'Avviso n.2. Quindi erano note da tempo, almeno dal 2019.

I Sistemi di trasporto ammissibili sono Sistemi di Trasporto ad Impianti Fissi (**STIF**) destinati al Trasporto Rapido di Massa (**TRM**) cioè metropolitane, tranvie, filovie e sistemi assimilabili nonché tutti i sistemi ad impianti fissi caratterizzati da:

- un'infrastruttura ove si esplica il servizio;

- un parco rotabile (dedicato oppure utilizzato in maniera promiscua al resto della rete eventualmente presente);
- impianti tecnologici di linea e centralizzati necessari ad alimentare il sistema della trazione dei rotabili in linea e a garantire le comunicazioni tra il parco circolante e il posto centrale di controllo preposto alla supervisione ed alla gestione dell'esercizio.

Descrizione Filovie e Busvie.

Localizzazione degli interventi

Gli interventi oggetto di valutazione devono essere localizzati:

.....

in territori di più comuni contermini che, complessivamente, abbiano oltre 100.000 abitanti.

Quindi Pisa con il suo progetto che coinvolge anche San Giuliano è ricompresa tra i soggetti che possono presentare la domanda, superando i 100.000 abitanti. Lo può fare solo in questa veste.

Nel caso di Pisa "proponente sarà il "**comune capofila**" identificato nella **Convenzione** che regola i rapporti tra i Comuni ai fini della realizzazione dell'intervento."

→ **Primo punto critico:** la Convenzione non c'è e, a quanto se ne sa, deve ancora essere stilata ed approvata dai due Consigli Comunali. Con San Giuliano che va alle elezioni per l'elezione del Sindaco ed il rinnovo del Consiglio Comunale l'8 e 9 giugno c.a., i tempi sembrano molto stretti.

DOCUMENTI NECESSARI AI FINI DELLA VALUTAZIONE

.....

- PUMS redatto con riferimento al D.M. 397/2017 e s.m.i..
- Relazione di Coerenza dell'intervento proposto con il PUMS.
- Relazione sul Cronoprogramma deve contenere un "elenco di tutti gli atti di assenso già acquisiti" con gli estremi degli stessi a supporto delle giustificazioni esposte.

→ **Secondo punto critico:** il PUMS di Pisa approvato 11/05/2021 prevede solo la linea Stazione Centrale-Ospedale Cisanello. Non

prevede la diramazione verso il CNR e il Comune di San Giuliano, né la linea Stazione Centrale-Piazza Manin-Stazione San Rossore. L'assenza in particolare della prima diramazione appare particolarmente grave dato che è quella che consente al Comune di Pisa di avere la possibilità di presentare la domanda per concorrere al finanziamento. Sarebbe necessario procedere entro la scadenza del 31/10/2024 ad elaborare ed approvare un aggiornamento del PUMS.

Documentazione specifica

- PFTE (Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica) ...gli elaborati di carattere tecnico-economico sono parte integrante del progetto e indispensabili affinché lo stesso sia ritenuto completo ai fini della valutazione.
- Analisi Trasportistica a supporto delle scelte progettuali rispetto alle previsioni di domanda.
- Analisi Costi-Benefici
- Note Metodologiche
- Tabelle di sintesi dell'analisi della mobilità urbana/ACE/ACB

In caso di **lotto funzionale di un più esteso sistema di Trasporto Rapido di Massa in progettazione**, la documentazione da predisporre ai fini della valutazione, dovrà essere **relativa al lotto funzionale in argomento**; risulta comunque opportuno che venga presentato un documento che inquadri il lotto all'interno **dell'intero intervento**.

→ **Terzo punto critico**: a noi risulta che il PFTE esista (approvato col il PSI di Pisa e Cascina) ancora solo per il tratto Stazione Centrale-Ospedale Cisanello. Per la diramazione verso il CNR e il Comune di San Giuliano esisterebbe solo un progetto preliminare approvato. Mentre per la linea Stazione Centrale-Piazza Manin-Stazione San Rossore non esisterebbe nessun atto approvato. Sarebbe secondo noi opportuno per avere una valutazione positiva in sede di verifica da parte del MIMS presentare il PFTE dell'intera rete tranviaria proposta. Indispensabile sarebbe comunque elaborare ed approvare il PFTE almeno della diramazione verso il CNR e il Comune di San Giuliano che è quella che consente al Comune di Pisa di avere la possibilità di presentare la domanda per concorrere al finanziamento. Anche qui i tempi sono stretti.

ELEMENTI PER LA VALUTAZIONE DELLE PROPOSTE

Tra gli elementi di valutazione delle proposte c'è sostenibilità finanziaria dell'investimento **in riferimento alla disponibilità di cofinanziamenti a fondo perduto** o con finanza di progetto.

→ **Quarto punto critico:** la disponibilità di cofinanziamenti è tra gli elementi che vengono presi in considerazione nell'ambito della valutazione del progetto. In questo contesto appare importante che il **Comune di Pisa si impegni** fin dalla presentazione del progetto ad **investire risorse proprie**. Appare in questo contesto fondamentale che **anche la Regione Toscana assuma analogo impegno**.

ANALISI DELLA MOBILITÀ URBANA ANALISI COSTI-EFFICACIA - **ACE** ANALISI COSTI-BENEFICI - **ACB**

Le istanze di finanziamento dovranno includere una relazione di accompagnamento che comprenderà tra gli altri elementi: le note metodologiche n.1: (**Analisi della mobilità**) e n.2 (**Previsione della domanda nell'area di studio e nell'area di influenza dell'intervento**).

Tutti i riferimenti temporali dovranno fare riferimento all'anno precedente a quello di presentazione dell'istanza, cioè al 2023: quindi gli studi e le analisi dovranno essere molto recenti.

→ **Quinto punto critico:** ha il Comune di Pisa delle analisi così aggiornate relative alla mobilità **nell'area di studio e nell'area di influenza dell'intervento?**

In particolare la Nota metodologica n.1: Analisi della mobilità dovrà consistere in un'analisi trasportistica nell'area di studio basata su una Indagine O/D **non anteriore ai 5 anni precedenti l'anno di presentazione dell'istanza** quindi non anteriore al 2019!

Inoltre l'**area di studio** sarà definita come il territorio sul quale è prevedibile che si esaurisca la maggior parte dei fenomeni di mobilità sistemica. Un possibile esempio è costituito dalle **griglie territoriali** di cui alla definizione **ISTAT** dei **Sistemi Territoriali del Lavoro**. In tali griglie territoriali il Sistema Locale del Lavoro (SLL) di Pisa è composto da 5 Comuni (Pisa, Cascina, San Giuliano, Vecchiano e Calci) per una

superficie di 448,2693kmq e una popolazione residente di 183.898 abitanti.

Non è altro che L'Area Funzionale Urbana [functional urban areas (FUAs)] individuata dalle *GUIDELINES for Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan (2nd Edition) - 2019*, cioè le Linee Guida europee per la stesura dei PUMS, dove 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", cioè la città di Pisa. La Città ecologica fece presente ciò a suo tempo con l'Osservazione n. 2 al PUMS presentata in data 15 dicembre 2020.

→ Ovviamente l'Osservazione non fu accolta. Il PUMS non ricomprende nemmeno tutto il territorio del Comune di Pisa (il litorale è escluso) e oggi questo costituisce **il sesto punto critico, che appare difficile da sanare.**

LA SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE

→ **Settimo punto critico:** svolgere tutte le analisi ambientali in modo da valutare il Contributo sostanziale dell'opera nell'intero ciclo di vita all'obiettivo di mitigazione degli effetti del cambiamento climatico (CC-M) ed a quello di adattamento agli effetti del cambiamento climatico (CC-A).

LA SOSTENIBILITÀ SOCIALE E DI GOVERNANCE

→ **Ottavo punto critico:** svolgere tutte le analisi per dimostrare come l'infrastruttura, generando maggiore accessibilità, costituisce uno strumento che favorisce l'integrazione, il rafforzamento del senso di appartenenza alla comunità, l'equità e la coesione sociale.

Pisa, 13 marzo 2024

Associazione ambientalista

La Città Ecologica APS