



Associazione ambientalista

LA CITTÀ ECOLOGICA APS

www.lacittaecologica.it
info@lacittaecologica.it
info@pec.lacittaecologica.it

AL SINDACO DI PISA AL DIRIGENTE DIREZIONE 12 - MOBILITÀ DEL COMUNE DI PISA

OSSERVAZIONE

Osservazione alla deliberazione della Giunta municipale n. 276 del 07/11/2024 OGGETTO: PIANO URBANO MOBILITA' SOSTENIBILE DEL COMUNE DI PISA AI SENSI DEL D.M. 04/08/2017 E S.M.I.: APPROVAZIONE RELAZIONE DI MONITORAGGIO 2024 E ADOZIONE DI VARIANTE PUNTUALE AL TRACCIATO "TRAMVIA". **LA TRANVIA A PISA E NELL'AREA VASTA: UNA SCELTA INDISPENSABILE PER REALIZZARE UNA MOBILITÀ ECOLOGICA. PROPOSTE SULLE MODIFICHE AI TRACCIATI ADOTTATE CON LA DELIBERA.**

Il sottoscritto PIERLUIGI D'AMICO,

vista la deliberazione di cui all'oggetto, osserva quanto segue:

L'Associazione ambientalista La Città ecologica, anche prima che si costituisse come associazione e agiva come singoli esponenti ambientalisti in città, è sempre stata favorevole a dotare Pisa di una estesa rete tranviaria. Sosteniamo la realizzazione di una rete tranviaria in città fin dai tempi del progetto della Systra (1997) con la sua "Circolare dei Lungarni".

Infatti per migliorare la qualità della vita e dell'aria riducendo nel contempo le emissioni climalteranti occorre realizzare azioni che puntino tutte a ridurre drasticamente il numero di auto in circolazione, cominciando con il togliere a questa modalità di trasporto anche una parte consistente dello spazio fisico che oggi gli è riservato per darlo all'uso pedonale e alle infrastrutture della mobilità sostenibile: piste ciclabili e linee tranviarie.

Non c'è discussione sul fatto che il Tram sia il mezzo di trasporto collettivo:

- Più ecologico;
- Più attrattivo per l'utenza;
- Più accessibile;
- Facilmente integrabile con il sistema ferroviario con tutti i vantaggi che ne conseguono;
- Con minore occupazione di spazio stradale;
- Che meglio si inserisce anche nelle aree storiche;
- Che risulta anche strumento per interventi di riqualificazione dello spazio urbano.

Non a caso in Europa sono 43 le città con meno di 150.000 abitanti che hanno almeno una linea tranviaria attiva, mentre sono 39 quelle con meno di 130.000 abitanti e 21 quelle con meno di 100.000 abitanti.

Quindi questa **non è una osservazione di contestazione ma un contributo** a un progetto che giudichiamo molto positivo per la città e che **auspichiamo che vada, comunque, avanti.**

Lo scopo del tram, proprio per togliere utenti al mezzo privato, è quello di intercettare il maggior numero di passeggeri possibile. Il tram per essere efficace e capillare deve quindi poter servire le zone centrali della città in quanto esse sono grandi poli di attrazione. La domanda di mobilità con origine e/o destinazione centro storico è alta: il tram deve quindi servire tale domanda, in quanto qualunque deviazione o peggio l'assenza del servizio farebbe perdere una quota consistente di questa domanda.

Perciò La Città ecologica ritiene che il principale limite del progetto comunale, in tutte le varie versioni sia quelle precedenti che in quella attuale, sia avere disegnato un tracciato troppo esterno al centro storico, principale generatore a livello urbano di domanda di spostamenti, cosa che riduce l'attrattività della tranvia.

Riportiamo l'ultima versione dei tracciati proposti dall'Amministrazione comunale con la delibera in oggetto.



Figura 3.3.9 – Planimetria ultima versione percorso approvato tramvia

Riportiamo di seguito la versione precedente.



Quindi:

- 1) Viene confermato il tracciato della linea tra la Stazione centrale e l'Ospedale di Cisanello, con costruzione di un nuovo Ponte della Vittoria:
- 2) Il tracciato che collega la stazione centrale a Piazza Manin - Piazza dei Miracoli, è stato modificato inserendo un anello unidirezionale sui lungarni Ranieri Simonelli e Sonnino. Il primo in prosecuzione di Via

Francesco Crispi scavalcando il Ponte Solferino e il secondo da Via Bonanno, scavalcando il Ponte della Cittadella.

- 3) Il nuovo ramo della linea per l'Ospedale che la connette al CNR-Praticelli non passa più da Via Nenni, ma dalla nuova viabilità del CNR (Via Ferruccio Giovannini), quindi più esternamente all'abitato di Cisanello.

In merito al punto 2), giudichiamo positivamente il nuovo anello previsto sui lungarni occidentali che supera l'infondato tabù della amministrazione comunale sull'attraversamento dei lungarni da parte del tram. Riteniamo incomprensibile (almeno da quanto risulta dalla scarsa documentazione fornita) l'eliminazione del prolungamento, precedentemente previsto, del tratto tranviario da Piazza Manin alla Stazione di San Rossore, indispensabile per connettere il progetto tranviario urbano con quello della ferrovia metropolitana (tram-treno) verso San Giuliano.

In merito al punto 3) riteniamo che tale soluzione escluderebbe dal servizio tranviario il polo scolastico e parte del "secondo centro" di Pisa: il quartiere di Cisanello. È necessario trovare una soluzione che, magari con una nuova "circuitazione", eviti questo grave inconveniente. Una possibile soluzione potrebbe essere che il tram, dal Comune di San Giuliano, tornasse verso il centro passando ancora da via Nenni, come in una delle ipotesi precedenti. Ma sono possibili anche altre soluzioni che affrontino il problema.

Ma il limite maggiore rimane sempre l'esclusione del centro storico dal percorso delle linee tranviarie.

Per questo proponiamo che il tram passi sul lungarno di Tramontana, con un tratto da Ponte Solferino a Ponte della Vittoria, che consenta di coprire la domanda generata dal centro storico e garantisca alla tranvia un collegamento anche est-ovest della città.

Ma il passaggio del tram sui Lungarni è necessario anche per valorizzare uno dei luoghi architettonicamente e storicamente più significativi della città fino a renderlo un vero "parco urbano" con valenze museale, attrattivo per i turisti. Non è concepibile pensare i lungarni come "assi di attraversamento" cittadini, soffocati dalle auto: a poco servirebbe in questo contesto la stessa "circolare dei lungarni" con bus su gomma. I Lungarni devono essere inseriti in ZTL e percorsi dal tram, come era in passato.

Riportiamo di seguito una nostra ipotesi che esclude la necessità di rifacimento del ponte della Vittoria servendo l'area scolastica di via Benedetto Croce con l'arrivo del tram alla stazione ed il passaggio del tram dal lungarno di tramontana.



Proposta n. 1 de La Città ecologica

In questa proposta il tratto sul Lungarno nord sarebbe a doppio binario.

Inseriamo anche una seconda proposta che risponderebbe comunque alle esigenze da noi espresse.



Proposta n. 2 de La Città ecologica

Qui si realizzerebbe una splendida circolare dei lungarni ciascuno percorso a singolo binario e in un verso dal tram, con previsione di rifacimento del ponte della Vittoria.

Ciò detto è fondamentale che la progettazione e la predisposizione della documentazione vada avanti con celerità.

La scadenza del 31 gennaio si avvicina e mancano ancora importanti adempimenti.

Il primo è l'elaborazione e approvazione del PFTE (Progetto di Fattibilità Tecnica-Economica) dell'intera rete tranviaria che ancora non c'è.

Poi ancora:

- Una Convenzione con il Comune di San Giuliano, approvata da entrambi i Consigli Comunali, indispensabile per superare la soglia dei 100.000 abitanti e poter partecipare al bando;
- La Ricerca di cofinanziamenti per la realizzazione della tranvia impegnandosi in prima persona come Comune di Pisa e richiedendo alla Regione Toscana, che finanzia giustamente con 223milioni l'estensione della bella tranvia fiorentina fino a Sesto, analogo impegno.

Inoltre nel progetto da presentare al MIT le linee urbane pisane dovrebbero, a nostro avviso, essere inserite in un contesto di area vasta costiera e quindi collegate con:

- Livorno via Litorale, verificandone la fattibilità tecnico-economica;
- Lucca via Stazione S. Rossore e trasformazione linea RFI con cadenza e segnalazione tranviarie, puntando con un primo stralcio alla Pisa-San Giuliano;
- Cascina-Pontedera via linea attuale con cadenza e segnalazione tranviarie previo raddoppio linea per traffico veloce PI-FI;
- Collesalveti-Vada con cadenza e segnalazione tranviarie attraverso la linea attuale.

Il tutto SENZA ROTTURA DI CARICO, cioè senza cambio di mezzo di trasporto attraverso la tecnologia del TRAM-TRENO.

RIASSUMENDO SI PROPONE

1. Reintroduzione dell'anello a binario unico Via Bonanno - Via Andrea Pisano - Via Diotisalvi per collegare la stazione di San Rossore nella prospettiva contenuta nel Pums di collegamento con San Giuliano tramite ferrovia metropolitana e nella prospettiva della connessione via tram-treno con Lucca;

2. Maggiore copertura della richiesta di mobilità da e verso il centro storico attraverso il passaggio del tram dal/dai Lungarni secondo una delle due proposte presentate;
3. Maggiore copertura domanda Cisanello Pisanova introducendo un nuovo anello di circuitazione che serva il polo scolastico e quello abitativo - direzionale;
4. Inquadramento del progetto della rete urbana in un contesto di Area Vasta costiera.

Infine una raccomandazione ai progettisti della tranvia: ferma restando la priorità dell'efficacia trasportistica delle scelte, si tenga conto di preservare quanto più possibile le alberature di grandi dimensioni esistenti e si scelga di togliere spazio alle auto piuttosto che a pedoni e/o ciclisti. Questo sia perché è giusto sia per prevenire opposizioni che potrebbero rallentare la realizzazione dell'opera.

Auspichiamo che **tutta la città si ritrovi unita nel sostenere il tram** come unico mezzo di trasporto collettivo in grado di portare ad una drastica riduzione delle auto in circolazione e quindi di rendere la città più vivibile e ecologica.

Pisa 6 dicembre 2024.

Per l'Associazione ambientalista
LA CITTÀ ECOLOGICA
Il Presidente
(Pierluigi D'Amico)
firmato digitalmente