

MOBILITA' SOSTENIBILE E QUALITA' DI VITA URBANA

L'inquinamento acustico può causare nel tempo problemi psicologici, di pressione e di stress alle persone che ne sono continuamente sottoposte. Il problema dei suoni elevati è un fatto risaputo fin dall'antichità, quando alcune civiltà allontanavano le professioni particolarmente rumorose dalla città. La legge n. 447/1995 fornisce all'art. 2 la definizione di inquinamento acustico: "l'introduzione di rumore nell'ambiente abitativo o nell'ambiente esterno tale da provocare fastidio o disturbo al riposo e alle attività umane, pericolo per la salute umana, deterioramento degli ecosistemi, dei beni materiali, dei monumenti, dell'ambiente abitativo o dell'ambiente esterno o tale da interferire con le legittime fruizioni degli ambienti stessi".

Riguardo l'inquinamento dell'aria, un recente studio dell'Organizzazione mondiale della sanità (OMS), commissionato dall'Agenzia per la protezione dell'ambiente, ha preso in considerazione le principali città italiane, da Milano a Roma, da Napoli a Firenze, da Genova e Palermo, da Trieste a Bologna, per giungere ad una drammatica conclusione. L'eccessiva concentrazione di polveri sottili (Pm 10) nell'aria è causa di un vero e proprio "allarme sociale", considerando infatti le malattie croniche come asma e bronchiti che colpiscono bambini, anziani e adulti ed i costi sanitari ad esse legati. Quasi il 10% delle morti che si verificano nella fascia di popolazione di età superiore ai trent'anni sono dovute all'inquinamento. E' stato calcolato che in tre anni (dal 2002 al 2004) in Italia, ci sono stati dagli 8 ai 9 mila morti per malattie causate dallo smog e dall'ozono di bassa quota (che si forma d'estate con la miscela esplosiva di caldo, luce e gas di scarico), quali il cancro ai polmoni, l'infarto e l'ictus.

L'obiettivo principale è quello di ridurre, dunque, la quantità di veicoli privati attualmente circolanti nell'area urbana di Pisa, che dovranno essere tenuti il più possibile lontani dalle zone centrali della città e convogliati in appositi "parcheggi scambiatori".

Il problema di perseguire questo obiettivo risiede nell'opposizione dell'opinione pubblica, contraria a causa del consolidamento di uno stile di vita che si basa su un concetto di mobilità privata "a tutti i costi".

Anche la percezione di lontananza delle istituzioni da parte della popolazione favorisce la resistenza ai nuovi provvedimenti, per cui è necessario un coinvolgimento attivo dei cittadini ai quali vanno evidenziati gli aspetti positivi del cambiamento e gli aspetti negativi legati al mantenimento dello status quo.

► GOVERNO DEL TRAFFICO

La precedente Giunta ha lavorato molto e concretamente (dalle piste ciclabili alle zone 30, dalle LAM ai bus navetta, dalle zone a traffico limitato alla chiusura serale dei Lungarni in estate) al fine di preparare la città ad una svolta innovativa, come la chiusura totale del Centro Storico.

Va continuato il potenziamento delle **piste ciclabili** con l'obiettivo di renderle sempre più numerose e sicure, separandole dal resto della strada con cordoli, in modo da rendere la bicicletta un mezzo veramente alternativo per gli spostamenti in tutta la città: in quest'ottica bisogna sperimentare il "**bike sharing**" presso i parcheggi scambiatori, dove lasciando la propria auto si possa noleggiare una bicicletta per raggiungere le zone più centrali della città. Per motivi di sicurezza e prevenzione i parcheggi scambiatori vanno dotati di sistemi di video-sorveglianza e devono essere sempre ben illuminati.

Sarà utile che oltre ai **2 Parcheggi Scambiatori** già presenti in via Pietrasantina e in via Paparelli, si preveda la realizzazione di uno a Pisa sud, possibilmente vicino alla ferrovia che collega l'aeroporto a Pisa centro, ed un altro a Pisa sud-est, per il collegamento con la zona Cascina.

Anche i Comuni limitrofi devono farsi carico della realizzazione di parcheggi in prossimità delle stazioni e delle fermate bus, in modo da permettere ai loro cittadini-utenti di prendere il mezzo pubblico fin dall'origine. Uno di questi sarà la realizzazione di parcheggi in prossimità delle stazioni

e delle fermate bus, in modo da permettere agli utenti di prendere il mezzo pubblico fin dall'origine, in modo da evitare l'afflusso di auto in Pisa.

Il rafforzamento del servizio di trasporto pubblico locale è una massima priorità fondamentale per il futuro di Pisa e molto è stato fatto con l'istituzione delle **3 Linee ad Alta Mobilità (LAM)**:

LAM BLU → Ospedale Cisanello - Centro

LAM ROSSA → Aeroporto - Parcheggio di via Pietrasantina (passando dal centro)

LAM VERDE → Centro - Via di Pratole - Park Brennero

L'aumento del **21%** dei passeggeri dimostra la presenza a Pisa di una forte domanda di trasporto pubblico moderno e di qualità, nel passato inespressa a causa di un livello del servizio obsoleto e deficitario.

1. Va aumentato il numero delle corse e protratto l'orario del servizio delle LAM, in modo che le ultime corse coincidano con gli orari degli ultimi treni in arrivo alla Stazione di Pisa.
2. Va istituita una quarta LAM "circolare" di raccordo con le altre tre, per evitare di convergere verso il centro cittadino per lo scambio e riducendo, così, la durata degli spostamenti.
3. I bus vanno dotati di sistema di controllo satellitare del posizionamento (GPS) che consenta di riversare, in tempo reale, le informazioni sui tempi di attesa in display installati alle fermate.
4. Vanno valutate con favore politiche dei prezzi che incentivino gli abbonamenti (annuali, mensili, settimanali e week-end) e disincentivino l'acquisto del biglietto singolo.
5. Infine nel centro storico, identificato come area interna alle vecchie mura, va organizzato un servizio di Bus Navetta elettrici gratuiti (a carico della fiscalità generale) ad alta frequenza con orario di servizio fino alle 22:00 nei giorni lavorativi e fino alle 24:00 nei giorni festivi.

Pisa è dotata di un tracciato su rotaie, che fino ad oggi risulta poco sfruttato: il territorio del Comune è, infatti, attraversato da diverse **Linee Ferroviarie** sia in direzione sud-nord che est-ovest. Va rilanciata, dunque, l'idea di una moderna **Tramvia** a servizio dell'Area Vasta, sfruttando l'attuale tecnologia che permette l'intermodalità tra rete ferroviaria e tranviaria.

Tale opera, per quanto ambiziosa e per la quale risulta fondamentale il coinvolgimento di capitali privati, può essere realizzata per stralci, ripristinando prioritariamente, nel quadriennio 2008-2012, il vecchio collegamento **Pisa – Marina – Tirrenia – Calambrone**, coinvolgendo il Comune di Livorno per un suo eventuale prolungamento fin dentro la città labronica.

Tale linea potrà poi essere connessa alla rete ferroviaria, in modo da prolungare il suo tracciato fino a Collesalvetti e proseguendo poi per Ospedaletto, dove andrà ad intersecarsi su una seconda linea tranviaria a servizio della direttrice **San Giuliano – Pisa – Navacchio – Cascina**, che sfrutterà l'attuale rete ferroviaria esistente.

Qualora venisse a mancare l'indispensabile apporto di capitali privati per finanziare il progetto della Tramvia, va comunque realizzato in alternativa un servizio di **filobus** che colleghi Pisa con il suo litorale, sfruttando sempre il tracciato del vecchio trammino.

Va valutata, infine, la possibilità di istituire un servizio di **trasporto passeggeri fluviale** che colleghi il parcheggio scambiatore di Ospedaletto con il Ponte delle Bocchette fino al CEP, e prolungando il tracciato, nei mesi estivi, fino a Marina di Pisa.

Siamo favorevoli alla chiusura totale per i non residenti dell'area delimitata in linea di massima dalle vecchie mura, escludendo però un ulteriore incremento degli stalli blu a pagamento per recuperare i posti perduti e nessuna traslazione delle fasce tariffarie ed orarie, poiché già ora la

pressione esercitata sui cittadini riguardo la sosta è arrivata ai massimi livelli di oggettiva sostenibilità¹.

Bisogna iniziare una polemica attiva e graduale di contrasto verso i mezzi più inquinanti nell'ottica del principio "**CHI PIU' INQUINA, PIU' PAGA**".

L'area interna alle mura deve diventare una "**LOW EMISSION ZONE**", per cui va introdotto un pedaggio a quota fissa per i veicoli commerciali a gasolio non EURO 4 e/o privi di filtro antiparticolato (fap).

Se venisse chiuso il centro storico, si registrerebbero miglioramenti non solo sul piano della salute, ma anche dal punto di vista del turismo e della fruizione degli spazi urbani della città. Potrebbero essere promosse varie iniziative interessanti per incrementare il turismo e per rendere più piacevole alle persone la vita in città (ad es. artisti di strada lungo corso Italia che intrattengono le persone, come succede già in molte capitali europee con molto successo, consentire ai bar di esporre tavolini dove le persone possono sostare, inserire delle attività commerciali particolari magari che possano vendere prodotti alimentari biologici, ecc.).

Tutto ciò accompagnato dal recupero e dal risanamento di alcune vie laterali Corso Italia e Borgo Stretto e la pedonalizzazione di Piazza Carrara.

Inoltre va seriamente valutata l'opportunità di sperimentare una forma di **ECO-PASS** (annuale e mensile)², tassando ogni grammo di CO₂ eccedente un valore soglia a chilometro, che penalizzi l'ingresso e la circolazione in città dei veicoli più ingombranti, pesanti, energivori ed inquinanti, da identificare tramite studio di un'apposita commissione tecnica.

Un'altra scelta interessante da proseguire è l'istituzione delle cosiddette **ZONE 30** Amministrazione ovvero le Zone a Traffico Residenziale (ZTR).

Nelle zone di **Pratale** (via Battelli – Via Veneto, Via di Pratale), **Cisanello** (comparto urbano compreso tra via Don Bosco, via di Pratale, canale demaniale e aree comprese nel quartiere Cisanello) e **Porta a Lucca** l'accesso alle auto avviene attraverso il superamento di varchi particolari o di restringimenti della carreggiata, in modo da rendere chiaro all'automobilista che sta entrando in una zona residenziale dove occorre prestare la massima attenzione, soprattutto nel rispetto del limite massimo di velocità.

E' importante anche lo spostamento degli uffici pubblici, compresi alcuni uffici comunali, in zone decentrate (ad es. Cisanello e Ghezzeno) nelle quali permettere ai dipendenti di arrivare comodamente con i mezzi pubblici, ma anche in casi particolari, con l'auto.

Con l'elevata e rapida crescita del volume passeggeri dell'Aeroporto Internazionale Galilei, soprattutto nei mesi primaverili ed estivi, è emerso chiaramente il problema del numero esiguo di taxi disponibili sul territorio, per cui va valutata positivamente l'opportunità di rilasciare un numero cospicuo di nuove licenze che permetta di adeguare l'offerta al nuovo volume della domanda.

► **PERIFERIE**

L'arrivo di tanti pendolari dai Comuni limitrofi è punto di forza, ma anche fonte di tanti problemi, nonché spese, per il Comune di Pisa e i suoi cittadini. Il loro passaggio, specie nelle ore di punta, congestionano la città e la rende di difficile vivibilità a chi vi abita. I passi da compiere sono chiari a tutti.

Migliorare ancora il sistema dei trasporti urbani e continuare sulla strada del rafforzamento di un sistema di trasporto pubblico di Area Vasta che sia in grado di spostare efficacemente sul mezzo pubblico quote rilevanti di passeggeri, riducendo nettamente gli attuali ed insostenibili flussi privati.

¹ A tal riguardo, qualora il mercato del sabato continui ad essere svolto nel parcheggio scambiatore di via Paparelli, la sosta nell'attiguo parcheggio di via Battelli, attualmente a pagamento anche il sabato fino alle 14:00, va reso gratuito in quella giornata, con l'adozione del disco orario per permettere la rotazione degli stalli.

² Al quale affiancare un ECO-PASS giornaliero forfettario di €. 5,00.

A tal fine risulterebbe essenziale chiudere gli accessi alla città ai non residenti nella **fascia oraria 7:30-9:30**, non solo rafforzando il sistema dei parcheggi scambiatori, ma anche la connettività tra bus extra-urbani ed urbani.

Nelle periferie vanno creati maggiori luoghi di aggregazione come piazze e strutture sportive da strada totalmente libere, dotate però di sistemi di video-sorveglianza che prevengano fenomeni di illegalità, devianza sociale e vandalismo.

► **CITTA' DEI BAMBINI**

Il tema della mobilità autonoma dei bambini si rivela cruciale nella nostra epoca per diversi motivi. Alcuni dati tratti da inchieste sulla mobilità svolte in maniera comparativa in Europa in periodi e località diverse, mostrano come ad un dodicenne di oggi sia accordata la stessa libertà di movimento di un bambino di sette anni degli anni '70. Le ragioni di queste restrizioni vengono imputate principalmente al traffico.

Le città sono diventate quelle che uno psicologo del CNR ha definito il luogo “delle mamme-taxi e dei bambini-criceti” ovvero mamme che accompagnano il bambino da un luogo all'altro della città: la scuola, la palestra, casa di un amico, luoghi che diventano contenitori senza un'apparente legame spaziale, attività di socializzazione forzata, dove tutto è supervisionato dall'adulto. Le possibilità di gioco spontaneo, così come quelle di svolgere una qualunque altra attività che non sia preordinata sia spazialmente che temporalmente e sotto il controllo degli adulti, sono praticamente annullate per i bambini di oggi. Per questo motivo in molte città italiane sull'esempio di altre esperienze all'estero sono stati avviati dei progetti per favorire la mobilità autonoma dei bambini a partire proprio dal percorso casa-scuola.

Nella Circoscrizione 5, si è avviato dal 2001 un progetto che ha coinvolto la Scuola Elementare “Parmini” e che ha portato negli anni scolastici successivi un coinvolgimento sempre più ampio di insegnanti, alunni e genitori. Lo scopo principale del **Progetto “A scuola da soli”** è quello di attivare un processo di progressiva **automizzazione** della mobilità dei bambini che frequentano le scuole del quartiere San Biagio - Piagge che si estenda progressivamente a tutte le scuole del territorio della Circoscrizione n. 5.

Non è da sottovalutare i benefici anche in termini di benessere motorio che possono essere ottenuti dai bambini grazie ad un'azione quotidiana di mobilità dolce (passeggiata, bicicletta).

Si tratta cioè di costruire un percorso che coinvolga prima di tutto i bambini stessi e a partire dalle loro volizioni, osservazioni, desideri e bisogni, coinvolgere insegnanti, genitori, amministratori, tecnici e politici per sviluppare insieme una proposta di mobilità alternativa che incrementi con opportune misure la sicurezza e la piacevolezza della mobilità pedonale intorno alla scuola, per consentire ai bambini del quartiere di riconquistare questa importantissima dimensione dell'autonomia costituita dalla possibilità di andare “a scuola da soli”.

Le attività svolte hanno visto il coinvolgimento oltre che dell'Amministrazione Comunale e della scuola, anche di genitori, cittadini e volontari in un percorso di “progettazione partecipata” che ha teso a spostare il problema dal quartiere alla città attraverso l'attivazione di tavoli di lavoro e di richieste di contributi a livello regionale ed europeo.

Il progetto va dunque proseguito con l'obiettivo di creare una vera e propria rete che si estenda a tutta la città.

► **POLITICA DELLA CASA**

Bisogna bloccare l'emorragia lieve ma costante di residenti della città di Pisa che si ripercuote in flussi veicolari sempre più consistenti, in entrata ed in uscita, dai comuni limitrofi per motivi lavorativi.

Tale fenomeno causato da un mercato delle locazioni e degli acquisti di immobili completamente “impazzito” a causa dell'elemento destabilizzante degli studenti e delle locazioni in nero o elusive del fisco nel quantum, costringe le giovani coppie ad abbandonare Pisa a favore di Comuni vicini, ma progressivamente sempre meno limitrofi, dove le case e gli affitti risultano meno

esosi. In questa maniera la città assiste passivamente all'impoverimento del suo tessuto sociale ed alla perdita progressiva dell'identità municipale, divenendo un dormitorio temporaneo per giovani, tollerati e non amati lo stesso momento, che non si radicano sul territorio e vivono costantemente in uno stato di precarietà e disinteresse verso le problematiche della città.

Riequilibrare la composizione sociale della città attuando un **incisivo** piano di edilizia residenziale pubblica (trilocali per famiglie e bilocali per single) a canoni fortemente agevolati che aumenti l'offerta di case, calmierando i prezzi di mercato. Ovviamente tale piano deve seguire una logica totalmente nuova rispetto al vecchio concetto di edilizia popolare che creava grandi quartieri ghetto privi di servizi. Piuttosto vanno promosse piccole realizzazioni diffuse a macchia di leopardo in ogni quartiere della città, recuperando anche vecchie strutture (ad es. completamento della MATTONAIA).

► VERDE PUBBLICO

Il **viale delle Piagge** deve diventare un vero e proprio parco urbano, inibendone l'accesso ai veicoli a motore, in modo da renderlo pienamente fruibile senza pericoli per gli sportivi, i bambini e gli anziani.

Il verde pubblico va salvaguardato, sorvegliato nel suo decoro e nella pulizia, potenziato per mitigare il microclima cittadino, migliorando così la vivibilità generale della città e riducendo le esigenze di raffreddamento artificiale durante i mesi estivi che aumentano i consumi energetici e contribuiscono all'aumento dell'inquinamento globale e locale .

Pisa necessita di polmoni verdi, pertanto va valutata in caso di costruzione di un nuovo stadio, la realizzazione di un grande parco urbano nell'area attualmente occupata dall'Arena Garibaldi.

Va superato l'attuale "modus operandi" nella realizzazione dei parcheggi che vede il coinvolgimento degli agronomi soltanto alla fine dell'opera quando c'è da allestire il verde, considerato più un abbellimento che una componente fondamentale per il micro-clima urbano.

Gli agronomi devono essere coinvolti nella fase di progettazione tecnica dell'opera durante la quale, una volta decisa la specie arborea, vanno lasciati adeguate spazi di terra e superfici attorno alle aiuole in materiali diversi dall'asfalto che permettano la ventilazione del terreno: questo per consentire un rapido e rigoglioso sviluppo degli alberi che con la loro ombra contribuiscono, nei mesi estivi, a mantenere freschi il suolo ed i veicoli posteggiati, evitando l'utilizzo al massimo della potenza dei climatizzatori per raffreddare l'abitacolo che si traduce in un minore consumo di carburante e, di conseguenza, in minor emissioni di CO₂ ed inquinanti.