

Indirizzi integrativi e specifici per il miglioramento della mobilità nel quartiere San Giusto- San Marco in corrispondenza con l'avvio del People Mover

Con ordinanza dirigenziale n° 505 del 18.12.12 è stata dettata la regolamentazione della circolazione degli autobus nella città di Pisa, senza compiutamente disciplinare la grave situazione che nel tempo si è determinata per il quartiere San Giusto San Marco per effetto dell'attraversamento degli autobus, il cui traffico è divenuto negli anni sempre più insostenibile.

Il sistema insediativo del quartiere risulta assai eterogeneo per la presenza di preesistenze rurali e fenomeni insediativi di scarsa qualità, con caratteristiche morfologiche che hanno comportato nel tempo una grave e persistente riduzione dei requisiti di qualità ambientale, a maggior ragione in considerazione delle condizioni di particolare “chiusura” del quartiere stesso tra varie barriere infrastrutturali (impianti ferroviari, superstrada, aeroporto), e per la generale insufficienza dei parcheggi, unita alla difficoltà della circolazione veicolare.

Il suddetto quartiere oggi risente peraltro negativamente del passaggio e della permanenza di autobus (in genere a motore acceso), con la conseguenza di emissioni di fumi e di rumore che producono un inquinamento insostenibile per i suoi abitanti.

Già nella Relazione al Regolamento Urbanistico del 2001 (Delibera C.C. n. 43 del 28.07.01 - Approvazione definitiva) per il quartiere San Giusto San Marco si affermava che “...Per superare l'attuale condizione di intasamento di ogni spazio in conseguenza della sosta pendolare diretta al centro è stato previsto un parcheggio scambiatore in adiacenza all'Aurelia (e al relativo svincolo della Fi-Pi-Li) ad ovest della ferrovia ma con possibilità di realizzare una fermata del treno stazione-aeroporto, che porterebbe i pendolari in stazione e di qui alle altre future fermate del sistema ferroviario locale in corso di studio...”, in conformità con il Piano Strutturale approvato nel 1998 (Deliberazione C.C. n. 103 del 02.10.98 – Approvazione definitiva).

La questione è stata puntualmente esaminata anche in occasione della stipula dell'Accordo di Programma per la realizzazione del People Mover (che vede quale soggetto proponente la Regione Toscana, soggetto beneficiario il Comune di Pisa e soggetto attuatore la società Pisamo), avvenuta in data 13.04.2011, al fine di diminuire l'inquinamento acustico ed ambientale ed il generale congestionamento del quartiere.

In particolare, tra gli obiettivi dell'Accordo di Programma di cui sopra figurano l'alleggerimento del quartiere dalla pressione del traffico, con conseguente miglioramento della qualità urbana e insediativa dell'area circostante alla nuova infrastruttura, nonché la razionalizzazione della viabilità locale, prevedendo nuove strade per raggiungere più agevolmente la rete stradale primaria, le aree a parcheggio e per alleggerire la circolazione dei veicoli, e segnatamente degli autobus, nel quartiere.

Anche il PRIIM (Piano Regionale Integrato delle Infrastrutture e della Mobilità), approvato con deliberazione del Consiglio Regionale n. 18 del 12.02.14, indica come azione prioritaria, nell'intera Regione ed in quartieri del genere, l'incremento delle azioni volte allo spostamento dei traffici da gomma su ferro.

Nello Studio della domanda del sistema di trasporto per il collegamento Aeroporto Galilei-Stazione Fs, posto a base dell'Accordo di Programma, e allegato al successivo bando di gara per l'assegnazione della concessione di costruzione e gestione del People Mover, si prevede nell'area interessata la diminuzione dei passeggeri con mezzi propri (auto propria, auto con accompagnatore e auto a noleggio), e dei passeggeri che utilizzano gli autobus (quelli autorizzati ai sensi dell'articolo 14 della Legge Regione Toscana n. 42 del 1998, quelli extraurbani e quelli urbani, in servizio di Trasporto Pubblico Locale, tra i quali la LAM Rossa, che negli atti di pianificazione regionale trovano capolinea non più all'aeroporto ma alla Stazione Fs, a maggior ragione in vista dell'imminente entrata in esercizio del People Mover).

Alle medesime risultanze perviene anche il documento Analisi del Rapporto Costi Benefici, Appendice II della Domanda di Conferma del Sostegno a norma degli artt. 39-41 del Regolamento CE 1083/2006, allegato all'istanza presentata dalla proponente dell'Accordo di Programma per l'assegnazione di finanziamenti per la realizzazione del People Mover;

Nell'ALLEGATO XXI alla domanda di sostegno alla Commissione Europea per il Grande Progetto People Mover, tra le opportunità di riqualificazione urbana, si indica chiaramente la maggiore sostenibilità ambientale del sistema della mobilità nell'area d'intervento, dato che il People Mover attrarrà quote rilevanti di traffico attualmente svolto su gomma, sia su mezzi privati sia su mezzi pubblici, determinando una riduzione del carico inquinante prodotto da questa modalità di trasporto;

La scelta secondo la quale "...Il potenziamento dell'aeroporto e delle funzioni urbane, a esso collegate, sono state inquadrare in una logica di pianificazione e progettazione più ampia, in cui sono previste forme di compensazione ambientale e sociale per il quartiere di San Giusto-San Marco, con un incremento qualitativo e quantitativo di standard." è stata ribadita dal documento preliminare d'indirizzo per la formazione del Piano Strutturale dei Comuni dell'Area Pisana (Delibera Giunta Comunale n. 61 del 26.05.15);

Ad oggi risultano realizzati il People Mover e due parcheggi di scambio in prossimità della fermata intermedia del People Mover, a cavallo della linea, e quindi uno accessibile da Via di Goletta e uno dall'Aurelia e gli studi recenti ritengono che, per concorrere più efficacemente al decongestionamento dello svincolo della SGC FI-PI-LI in corrispondenza dell'aeroporto, la fermata intermedia del People Mover può divenire il nodo di interscambio su cui attestare le autolinee regionali che collegano l'aeroporto con diverse città (Firenze, Lucca, Viareggio, ecc.);

In tale ottica ed in vista dell'imminente attivazione del People Mover, l'Amministrazione ha già espresso l'indirizzo di eliminare la LAM ROSSA nel tratto che interessa il quartiere; occorre al presente porre in essere ulteriori interventi necessari a garantire il più ampio utilizzo possibile dell'infrastruttura al fine di assicurarne il massimo efficientamento in coerenza con il complessivo assetto infrastrutturale e della mobilità alla base dell'Accordo di Programma e con il Piano Economico Finanziario che sta alla base della sua realizzazione.

In considerazione di quanto sopra, si ritiene necessario che, in concomitanza con l'entrata in esercizio del People Mover, siano da subito adottate in ambito di governo locale tutte le specifiche e puntuali misure atte a dar seguito alle determinazioni assunte in sede di Accordo di Programma nell'intento specifico di proteggere il quartiere San Giusto - San Marco non solo dalla sosta di pendolari e utenti delle infrastrutture presenti, ma anche dal traffico di attraversamento da parte degli autobus.