

# PIANO URBANO MOBILITA' SOSTENIBILE DELLA CITTA' DI PISA

## ESAME E CONTRODEDUZIONE DELLE OSSERVAZIONI PERVENUTE

### Sommario

1 – prot. n. 112048 -	. 3
2 - prot. n. 112049 -	. 3
3 - prot. n. 112050 -	. 4
4 - prot. n. 112051 -	. 4
5 - prot. n. 112534 -	. 5
6 - prot. n. 113590 -	. 5
7 - prot. n. 113701 -	. 5
8 - prot. n. 113895 -	. 6
9 - prot. n. 113905 -	. 7
10 - prot. n. 113922	. 7
11 - prot. n. 113923	. 8
12 - prot. n. 113924	. 8
13 – prot. n. 114333	. 8
14 – prot. 114341 –	14
15 – prot. 114417 –	15
16 – prot. 114837 –	17
17 – prot. n. 114911	18
18 - prot. n. 114913	27
19 – prot. n. 114914	28
20 – prot. n. 114917	39
21 – c.f.r. n. 13 .....	46
22 – prot. n. 115323	46
23 – prot. n. 115324	46
24 – prot. n. 115366	47
25 – prot. n. 115392	49
26 – prot. n. 115476	50
27 – prot. n. 115797	50
28 – prot. n. 115798	50
29 – prot. n. 115799	51
30 – prot. n. 115800	52
31 – prot. n. 115812	52
32 – prot. n. 115844	53

33 – prot. n. 115846 – P

.. 54

34 – prot. n. 115849 – C

.. 55

## 1 – prot. n. 112048 -

---

L'osservazione ha per oggetto l'azione 3.4.3 riguardante lo sviluppo della ZTL nell'area dello stadio e le misure collegate e propone fra gli interventi "la risistemazione delle aree di sosta lungo Via Rindi .. per ottimizzare circa 100 posti auto" e "l'utilizzo a regime del parcheggio esistente di Via Gabba". Premesso che gli interventi indicati dal PUMS non sono sempre riconducibili a previsioni urbanistiche già vigenti e a soluzioni progettuali già definite, occorre rilevare che nel caso in esame le proposte si riferiscono a opere oggetto di specifica Variante al Regolamento Urbanistico che prevede nelle disposizioni attuative sia interventi di riqualificazione di Via Rindi, sia la messa a dimora di alberature nelle aree di sosta. L'Ufficio propone, pertanto, di **ACCOGLIERE PARZIALMENTE** l'osservazione introducendo nel paragrafo 3.4.3 indicazioni finalizzate alla mitigazione dell'impatto dell'intervento sulle aree a verde spontaneo (come da elaborato proposto).

## 2 - prot. n. 112049 -

---

L'osservazione ha per oggetto l'azione 4.6 riguardante il recupero di aree di proprietà Rfi e propone di introdurre previsioni finalizzate alla realizzazione di parcheggi per la sosta dei veicoli a doppio piano e con aree a verde secondo le più moderne e utili Nature Based Solution (NBS).

Premesso che gli interventi indicati dal PUMS non sono sempre riconducibili a previsioni urbanistiche già vigenti e a soluzioni progettuali già definite, quanto proposto è coerente e compatibile con gli obiettivi e i contenuti dello stesso PUMS e del PSI in corso di formazione anche se le indicazioni del PUMS non costituiscono prescrizioni per eventuali soluzioni progettuali. L'Ufficio propone, pertanto, di **ACCOGLIERE PARZIALMENTE** l'osservazione precisando che è auspicabile introdurre idonee fasce alberate e aree a verde progettate nel rispetto delle NBS (come da elaborato proposto – paragrafo 3.4.6).

### 3 - prot. n. 112050 -

---

L'osservazione è riferita al parcheggio "di previsione" lungo il Viale delle Cascine e propone la realizzazione di un parcheggio per macchine a doppio piano a servizio degli eventi sportivi calcistici in modo da limitare il consumo di suolo in altre aree (es. parcheggio in Via Gabba).

Premesso che gli interventi indicati dal PUMS non sono sempre riconducibili a previsioni urbanistiche già vigenti e a soluzioni progettuali già definite, l'ufficio rileva la possibilità di introdurre anche in questo caso precisazioni in merito all'opportunità di adottare soluzioni progettuali che prevedano la contestuale messa in opera di alberature e la realizzazione di aree a verde. L'Ufficio propone pertanto di **ACCOGLIERE PARZIALMENTE** l'osservazione introducendo precisazioni nel paragrafo 3.4.11 come da elaborato allegato.

### 4 - prot. n. 112051 -

---

L'osservazione riguarda le piste ciclabili e in particolare le azioni sulla mobilità ciclopedonale e propone l'integrazione della rete esistente con tre percorsi finalizzati a collegare il centro della città con Coltano.

La realizzazione di idonei collegamenti ciclabili con il Parco Migliarino San Rossore è opportuna e auspicabile, ma necessita di azioni di pianificazione che non sono di competenza della sola Amministrazione Comunale così come l'adozione delle relative soluzioni progettuali. L'Ufficio propone pertanto di **ACCOGLIERE PARZIALMENTE** l'osservazione per il percorso urbano ossia passando da via Caligi e considerando utile il collegamento con Ospedaletto (potendosi considerare a uso promiscuo tutta la via Caligi): è opportuno sottolineare l'importanza dell'intervento proposto in relazione anche alla riqualificazione e valorizzazione del Centro Marconi. L'osservazione risulta pertanto parzialmente accolta e comporta l'adeguamento/aggiornamento dell'elaborato grafico così come da allegato.

**5 - prot. n. 112534 -**

---

L'osservazione è riferita all'opportunità di integrare gli elaborati del PUMS con i contenuti del Piano di Azione per l'Energia Sostenibile già adottato dal Comune di Pisa nel 2010.

Quanto proposto è coerente con le finalità del PUMS come peraltro già sottolineato nella Delibera di adozione e pertanto l'Ufficio propone di **ACCOGLIERE PARZIALMENTE** l'Osservazione introducendo nel Quadro Conoscitivo del PUMS adeguati e più precisi riferimenti alle azioni e ai contenuti del PAES come da proposta allegata (c.f.r introduzione Quadro Conoscitivo).

**6 - prot. n. 113590 -**

---

L'interessato rileva la rumorosità e le condizioni di manutenzione dei mezzi del TPL e propone il miglioramento delle performance energetiche del parco veicolare merci e passeggeri. In relazione poi, ai progetti di chiusura temporanea della viabilità prospiciente gli edifici scolastici richiede la disponibilità di permessi specifici per gli abitanti delle strade interessate (in particolare via Matteotti).

Premesso che la manutenzione e il rinnovo del parco mezzi TPL sono oggetto di piani di investimento regionali e aziendali e che il nuovo contratto del TPL prevede espressamente il rinnovo dei mezzi, l'Ufficio rileva che l'osservazione **NON E' PERTINENTE** rispetto ai contenuti del PUMS e non richiede specifiche modifiche agli elaborati proposti. L'osservazione risulta pertanto **NON ACCOLTA**.

**7 - prot. n. 113701 -**

---

L'osservazione è finalizzata a segnalare/ricordare le disposizioni di cui al DPR 753/1980 (inedificabilità fascia di rispetto linee ferroviarie).

Le disposizioni del PUMS non risultano in contrasto con la suddetta disposizione. L'osservazione non necessita di controdeduzione in quanto riferita a disposizioni comunque vigenti.

## 8 - prot. n. 113895 -

---

L'osservazione richiede l'eliminazione di alcuni dei parcheggi indicati negli elaborati del PUMS e di "renderne ecosostenibili altri" come da elaborati grafici e soluzioni progettuali allegati alla stessa osservazione; le proposte sono riferite in particolare alle aree di Via Rindi, Via Don Bosco, Via delle Trincere, Via Gabba.

Gli interventi indicati dal PUMS non sono sempre riconducibili a previsioni urbanistiche già vigenti e a soluzioni progettuali già definite; in particolare nel caso in esame l'osservazione è riferita a previsioni (Via Rindi, Via Gabba) oggetto di specifici atti di pianificazione e programmazione urbanistica le cui disposizioni attuative prevedono espressamente azioni di riqualificazione del contesto insediativo e del tessuto urbano e la messa a dimora di alberature. In altri casi il PUMS rileva la necessità e l'opportunità di realizzare nelle aree indicate (es. centro urbano) spazi a parcheggio con capienza indicata in relazione alle esigenze rilevate, tenuto conto della volontà (come auspicato anche nell'osservazione) di liberare le piazze esistenti dalle auto e di riqualificare la rete pedonale con la riduzione della sosta lungo strada. L'effettiva localizzazione di parcheggi non ancora previsti in specifici strumenti urbanistici (come nei casi in esame) sarà, pertanto, oggetto dei necessari approfondimenti tecnici e urbanistici con la conseguente precisazione e introduzione di eventuali prescrizioni per le soluzioni progettuali da adottare anche in considerazione delle caratteristiche del contesto insediativo interessato. L'Ufficio propone pertanto di **ACCOGLIERE PARZIALMENTE** l'osservazione proposta e in particolare **limitatamente** all'introduzione negli elaborati del PUMS di indicazioni finalizzate ad adeguare le soluzioni progettuali alle specifiche caratteristiche delle aree interessate, contenendo il consumo di suolo e limitando l'impermeabilizzazione delle superfici e la riduzione/alterazione di aree a verde di riconosciuto interesse paesaggistico e ambientale (paragrafo 3.4.3).

**9 - prot. n. 113905**

---

L'osservazione riguarda le azioni riferite alla logistica urbana e all'onerosità incrementale dell'accessibilità alla ZTL e rileva che le proposte del PUMS risultano limitate al centro storico e non porteranno giovamento né alla numerosità dei mezzi commerciali circolanti nella ZTL né allo sviluppo del commercio diffuso. L'interessata rileva, inoltre, criticità nel trasporto pubblico ritenuto "poco capillare, poco tempestivo e poco affidabile".

L'osservazione riporta considerazioni in merito alle azioni del PUMS e alla situazione del trasporto pubblico. ma non propone specifiche modifiche e integrazioni dei contenuti del PUMS. L'Ufficio propone pertanto di **NON ACCOGLIERE** l'osservazione proposta sottolineando che l'onerosità incrementale dell'accessibilità alla ZTL ha lo scopo di ridurre le richieste a favore di altre opportunità di accesso e servizio agli esercizi commerciali esistenti. E' opportuno rilevare che le azioni riferite alla logistica urbana riguardano in particolare il centro storico in quanto è l'area in cui sono rilevabili le maggiori criticità ai fini dell'accessibilità non solo degli utenti ma anche per l'approvvigionamento delle merci. Per evitare l'allontanamento degli esercizi commerciali dal centro storico è opportuno individuare idonee modalità e mezzi a garanzia dell'accessibilità, fermo restando l'obiettivo di ridurre la circolazione di mezzi in ambiti e viabilità critici anche in considerazione delle stesse dimensioni della sede carrabile.

**10 - prot. n. 113922 e prot. n. 113923 (rif. 11)** -

---

L'osservazione propone la realizzazione di parcheggi scambiatori sul Litorale al fine anche di promuovere la riqualificazione delle aree interessate e la valorizzazione delle piste ciclabili.

Come rilevato anche nel testo della stessa osservazione, la proposta è coerente con i contenuti e gli obiettivi del PSI in corso di formazione; considerato che il PUMS non riguarda la zona del litorale e considerato che le azioni e le strategie del PSI troveranno rispondenza con la stesura del Piano Operativo, l'Ufficio propone di **NON ACCOGLIERE** l'osservazione.

Per chiarezza anche ai fini della controdeduzione a altre osservazioni si ritiene opportuno precisare che il PUMS non riguarda le aree del litorale (è riferito al capoluogo) ed un eventuale Piano della Mobilità del Litorale dovrà essere coordinato ed integrato con il Piano di Gestione del Parco di S.Rossore; è, pertanto, opportuno per maggiore precisione rettificare il titolo dell'elaborato (che si chiamerà PUMS DELLA CITTA' DI PISA).

### **11 - prot. n. 113923 (vedi [10](#))**

### **12 - prot. n. 113924 -**

L'interessato richiamando espressamente i contenuti e gli elaborati della "Variante Stadio" compresa la controdeduzione all'osservazione n. 57A rileva incongruenze fra gli obiettivi del PUMS e l'intervento di realizzazione del parcheggio in Via Rindi e richiede che il PUMS specifichi con precisione il perimetro della zona a traffico limitato, includendo Via Rindi. Viene, inoltre, proposto di non realizzare il parcheggio in Via Rindi e nel caso in cui venisse realizzato che lo stesso non sia utilizzabile da chi si reca agli eventi sportivi.

Come già anticipato con la controdeduzione ad altre osservazioni, il PUMS non modifica previsioni urbanistiche già vigenti e non definisce specifiche soluzioni progettuali; non è compito del PUMS definire le modalità di utilizzo di un parcheggio ancora da realizzare (e che sarebbe utilizzato anche per accedere alla scuola esistente e accompagnare i bambini che la frequentano tenuto conto anche delle disposizioni del DM 18/12/1975), né precisare il perimetro e la gestione della ZTL.

L'Ufficio propone pertanto di **NON ACCOGLIERE** l'osservazione.

### **13 – prot. n. 114333 e prot. n. 115164 – Legambiente**

L'osservazione è articolata in 15 punti; alcuni di essi risultano a loro volta suddivisi in parti e contengono diverse proposte. Nel seguito sono, pertanto, sinteticamente illustrati i contenuti dei diversi paragrafi e

contributi e i relativi pareri; per un più compiuto ed esaustivo esame dell'osservazione si rinvia alla valutazione della stessa nel suo complesso.

Osservazione 13.1 (osservazione 1) – E' riferita alla mobilità ciclopedonale e propone (si tratta di un contributo) l'introduzione nel paragrafo 3.2 della Relazione del PUMS di precisazioni in merito all'opportunità di "corredare sistematicamente la progettazione dei percorsi pedonali a quella del verde urbano". L'Ufficio rileva la coerenza della proposta con gli obiettivi e i contenuti del PUMS e delle azioni già promosse e/o programmate dall'Amministrazione Comunale e pertanto propone di **ACCOGLIERE** la richiesta introducendo specifica norma di indirizzo per la progettazione degli interventi di mobilità pedonale e la loro programmazione/ pianificazione (paragrafo 3.2.14 – azione 2.14).

Osservazione 13.2 (osservazione 2) – E' riferita al completamento della rete delle piste ciclabili e rileva la necessità di sviluppare tali infrastrutture in maniera armonica ed integrata, rispettosa delle componenti biologiche e abiotiche del territorio in cui vengono inserite. A tal fine l'osservazione propone attraverso 2 contributi di prevedere una vera e propria rete (bicipolitana cittadina) e di progettare la ciclopista tirrenica e dell'Arno tenendo conto dei vincoli naturalistici e valutando la possibilità di altri percorsi. Alla luce degli obiettivi del PUMS e dei contenuti delle disposizioni vigenti, l'Ufficio rileva che i contributi proposti non rendono necessaria la modifica e/o l'integrazione degli elaborati (osservazione **NON ACCOLTA**).

Osservazione 13.3 (osservazione 3) – E' riferita alla previsione di percorsi protetti pedibus e bicibus e ne propone l'estensione a tutti gli edifici scolastici. L'attività di valutazione e verifica della fattibilità è già prevista ed estesa a tutti gli edifici scolastici senza distinzione e, pertanto, non è necessario introdurre modifiche negli elaborati del PUMS (osservazione **NON ACCOLTA**).

Osservazione 13.4 (osservazione 4) – Riguarda il sistema di e-bike sharing e propone (attraverso 2 contributi) l'introduzione di un ticket unico

elettronico per la mobilità condivisa e l'installazione di questi servizi anche nella zona del litorale.

Lo sviluppo di un sistema tariffario integrato dei servizi di mobilità è obiettivo espressamente indicato dal PUMS, mentre la loro gestione necessita di idonei strumenti attuativi che, fermi restando gli obiettivi e le azioni previsti dal PUMS, non sono espressamente riconducibili ai contenuti dello stesso. Come già anticipato nella controdeduzione alla precedente osservazione n. 9, il PUMS non riguarda le aree del litorale per le quali sono comunque auspicabili sistemi di mobilità dolce e sostenibile. L'Ufficio propone pertanto di **NON ACCOGLIERE** l'osservazione in esame precisando anche che su parte di SNAP4Pisa è stato inserito richiamo all'APP che potrà fungere da sistema unitario di pagamento dei servizi di mobilità.

Osservazione 13.5 (osservazione 5) – E' relativa alla realizzazione e implementazione della tramvia che secondo il proponente deve essere ritenuta sostitutiva e non aggiuntiva rispetto alla mobilità veicolare e non deve sacrificare spazi verdi o dedicati alla mobilità gentile. Inoltre il tratto finora proposto non risolve il problema degli spostamenti verso diverse parti della città e pertanto si richiede che il PUMS prefiguri l'uso della rotaia anche per altri spostamenti.

L'Ufficio rileva che il progetto proposto può costituire un primo importante intervento di percorsi estesi in futuro anche ad altre parti della città e sottolinea che con la realizzazione dell'intervento in esame potrebbero essere riorganizzati e rivisti i percorsi dei mezzi di TPL in modo da garantire l'ottimizzazione dell'intermodalità e la riduzione del traffico veicolare. I contributi proposti non risultano in contrasto con i contenuti del PUMS e pertanto non si rileva la necessità di modificarne gli elaborati (osservazione **NON ACCOLTA**).

Osservazione 13.6 (osservazione 6) – Rileva che il servizio di trasporto a chiamata secondo quanto riportato nel PUMS risulterebbe vincolato ad aziende di tipo commerciale e istituito solo a seguito di accordi con le stesse, mentre sarebbe auspicabile che il servizio fosse fruibile anche per

fini non strettamente commerciali. Il contenuto del contributo è condivisibile, ma negli elaborati del PUMS non sono rilevabili disposizioni in contrasto con la proposta e pertanto l'Ufficio propone di introdurre specifiche precisazioni nella Relazione – paragrafo 3.3.3 (Osservazione **ACCOLTA**).

Osservazione 13.7 (osservazione 7) - E' riferita alla previsione della ZTL nella zona dello stadio e richiede l'eliminazione dei parcheggi previsti in Via Rindi e Via di Gello. Come già anticipato il PUMS non interviene e non modifica previsioni urbanistiche già vigenti e pertanto l'Ufficio propone di **NON ACCOGLIERE** l'osservazione in esame.

Osservazione 13.8 (osservazione 8) - E' riferita al recupero delle aree di proprietà Rfi ai fini della realizzazione di un hub cittadino per la mobilità condivisa ed elettrica. Il contributo proposto è coerente con gli obiettivi e i contenuti del PUMS e del PSI in corso di formazione e pertanto l'Ufficio propone di **ACCOGLIERE** l'osservazione in esame introducendo adeguate precisazioni nella Relazione (come da elaborato allegato – PARAGRAFO 3.4.6).

Osservazione 13.9 (osservazione 9) - E' riferita alla previsione di un nuovo parcheggio in Via delle Cascine, ritenuto inutile data la presenza di servizi in concorrenza e della possibilità di prevedere una linea bus per il collegamento fra il parcheggio esistente e le aree di maggiore interesse turistico.

Anche in questo caso occorre innanzitutto rilevare che gli interventi indicati dal PUMS non sono sempre riconducibili a previsioni urbanistiche già vigenti e a soluzioni progettuali già definite; nel caso specifico, l'intervento è stato indicato come una delle possibili previsioni nell'area oggetto della Scheda SIT 1.a presentata alla Regione Toscana e agli enti competenti ai sensi dell'art. 25 della L.R. n. 65/2014 in fase di formazione del PSI e sottoposta alla Conferenza di Copianificazione.

Secondo le disposizioni vigenti la Conferenza di Copianificazione valuta la sostenibilità degli interventi che comportano consumo di suolo al di fuori

del perimetro del “Territorio urbanizzato” in relazione ai contenuti del PIT/PPR, alle esigenze rappresentate e alla possibilità di individuare soluzioni alternative. Alla Conferenza di Copianificazione sono sottoposti previsioni ritenute strategiche ai fini dello sviluppo del territorio interessato secondo dimensionamenti e valutazioni che ad esito della stessa Conferenza di Copianificazione, sono oggetto di specifica disciplina negli strumenti urbanistici; nel caso specifico l’intervento in esame risulta disciplinato dal PSI adottato (in particolare art. 64 “eventuale area a parcheggio”) e qualora confermato in fase di approvazione e previa valutazione delle osservazioni pervenute, potrà essere proposto con i necessari approfondimenti tecnici e dimensionali nel Piano Operativo. Il PUMS e Il Piano Strutturale non determinano la conformazione dell’uso dei suoli. L’Ufficio propone pertanto di **NON ACCOGLIERE** l’osservazione in esame.

Osservazione 13.10 (osservazione 10) – E’ riferita all’indicazione negli elaborati del PUMS di “parcheggi d’area all’interno del centro urbano” di cui viene richiesta l’eliminazione.

Anche in questo caso occorre rilevare che gli interventi indicati dal PUMS non sono sempre riconducibili a previsioni urbanistiche già vigenti e a soluzioni progettuali già definite; nel caso specifico i 2700 posti auto oggetto del contributo sono desumibili dalle esigenze rilevate e dalle possibili localizzazioni indicate (il PUMS non determina la conformazione dell’uso dei suoli) con lo scopo prioritario di riqualificare le piazze occupate da spazi a parcheggio e la viabilità cittadina a uso prevalentemente pedonale con l’eliminazione della sosta lungo strada. L’ufficio propone pertanto di **NON ACCOGLIERE** l’osservazione.

Osservazione 13.11 (osservazione 11) – E’ riferita alla realizzazione della variante Nord-Est che non compete all’Amministrazione Comunale ed è ubicata nel territorio del Comune di San Giuliano Terme tanto che nella stessa osservazione viene precisato che il proponente ha presentato contributi al processo di VAS avviato dal Comune di San Giuliano Terme. Secondo il contributo proposto l’Amministrazione Comunale di Pisa

dovrebbe adoperarsi per limitare l'opera alla risoluzione dei nodi critici esistenti. Il contributo non si configura espressamente come osservazione al PUMS; data l'importanza dell'opera e il prevedibile eventuale impatto sulla viabilità di collegamento, l'Amministrazione Comunale ha sottolineato in più occasioni l'opportunità di promuovere la realizzazione dell'intervento purchè "nel suo complesso" in modo da evitare alterazioni insostenibili del sistema della viabilità nel quartiere di Porta a Lucca.

L'Ufficio propone, quindi di **NON ACCOGLIERE** l'osservazione proposta.

Osservazione 13.12 (osservazione 12) – Propone itinerari turistici sull'Arno con battelli elettrici. Il contributo è condivisibile e coerente con le azioni del PUMS e gli interventi già programmati dall'Amministrazione Comunale. L'Ufficio propone, pertanto, di **ACCOGLIERE** l'osservazione introducendo adeguate precisazioni nella Relazione (come da elaborato allegato).

#### Osservazione 13.13 (osservazione 13)

In relazione alla richiesta di hub logistico, come evidenziato in altre realtà urbane (non per ultima la realtà di Lucca e l'esperienza LUCCAPORT, recentemente conclusasi per mancanza di risorse), un hub logistico che preveda la rottura del carico e i costi connessi verso mezzi di ultimo miglio più sostenibili sarebbe certamente da augurarsi ambientalmente, ma il problema sta nella sostenibilità economica dello stesso; tale problema ha portato alla conclusione di tutte le realtà italiane di Centri di Distribuzione Urbana Merci escluso i casi di vicinanza con un centro interportuale ed intermodale, come per Padova, dove sussiste una domanda indotta proprio da questi nodi logistici.

In relazione all'allargamento del sistema di sperimentazione cargo-bike anche al recupero di cibo invenduto, si ritiene di difficile applicazione, visti i costi indotti dal recupero del cibo in oggetto, costi che verrebbero ad essere maggiori rispetto ai vantaggi derivanti dall'attività stessa.

L'ufficio propone, pertanto, di **NON ACCOGLIERE** l'osservazione.

Osservazione 13.14 (osservazione 14) – E' riferita alla regolazione dell'accessibilità dei Lungarni e propone l'avvio di un percorso di studio e l'individuazione delle "scadenze per raggiungere" l'obiettivo di sottrarre ai Lungarni la funzione di attraversamento della città.

A tal proposito occorre rilevare che l'Amministrazione sta avviando specifiche attività di indagine e sperimentazione sulla fattibilità dell'operazione in quanto per sottrarre ai Lungarni la funzione di attraversamento della città, occorre accertare preventivamente i percorsi di effettiva origine e destinazione dei mezzi che utilizzano la viabilità in esame. Solo ad esito delle attività di studio e approfondimento programmate sarà possibile valutare la fattibilità dell'intervento e definire le modalità di attuazione e i tempi previsti. L'Ufficio propone pertanto di **NON ACCOGLIERE** l'osservazione.

Osservazione 13.15 (osservazione 15) – Affronta il tema della mobilità elettrica ritenendolo non presente nel PUMS adottato e quindi proponendo l'introduzione di specifiche integrazioni attraverso 2 contributi.

L'Ufficio ritiene di dover precisare che in diverse parti del PUMS sono affrontati e descritti interventi finalizzati alla realizzazione di centralina di ricarica per mezzi elettrici, all'attivazione del car-sharing elettrico, all'implementazione del parco veicoli elettrici, ecc. in relazione e limitatamente alle attività e alle azioni di competenza dell'Amministrazione Comunale.

Per maggiore chiarezza è comunque opportuno introdurre specifico paragrafo riepilogativo delle azioni previste e pertanto l'Ufficio propone di **ACCOGLIERE PARZIALMENTE** l'osservazione in esame con l'introduzione del "nuovo" paragrafo 3.4.15 (e nuova azione) sulla mobilità elettrica.

**14 – prot. 114341**

L'osservazione riguarda percorsi ciclabili non correttamente indicati e/o presenti, l'inserimento di percorsi per la valorizzazione turistica del

territorio e il potenziamento di parcheggi esistenti. Si tratta di osservazione particolarmente articolata per la cui disamina si rimanda al testo integrale.

L'Ufficio propone di integrare e modificare gli elaborati del PUMS in conformità alle indicazioni contenute nell'osservazione (errori materiali e precisazioni) come da elaborato allegato.

La valorizzazione turistica del territorio anche in virtù di nuovi percorsi ciclopedonali e la valorizzazione/riqualificazione delle aree di sosta esistenti sono obiettivi specifici del PUMS.

L'osservazione è da ritenersi **PARZIALMENTE ACCOLTA**.

E' doveroso precisare che su Via Benedetto Croce l'Amministrazione riconosce l'opportunità di inserire il prima possibile la segnaletica verticale di percorso ciclo-pedonale; su via di Pratale è presente sia segnaletica orizzontale che verticale mentre su via Paparelli manca la segnaletica verticale su cui il Comune intende presto intervenire.

## **15 – prot. 114417 – Italia Nostra**

---

L'osservazione affronta due temi principali (parti A e B) e in particolare il percorso delle piste ciclabili come opportunità di valorizzazione turistica e culturale del contesto urbano e le previsioni di parcheggi. Per quanto concerne il percorso delle piste ciclabili vengono proposte diverse variazioni che pur coerenti con gli obiettivi dell'Amministrazione non risultano in contrasto con i contenuti del PUMS in quanto i tracciati indicati sono quelli esistenti o di progetto ma non coincidono con soluzioni progettuali definitive né costituiscono "ostacolo" per la previsione e/o realizzazione di altri percorsi.

Per quanto riguarda le previsioni dei parcheggi il proponente riconosce l'importanza delle aree di sosta all'interno del centro urbano per il mantenimento e l'incremento delle attività economiche e culturali e auspica che le soluzioni progettuali adottate siano compatibili con il tessuto edilizio esistente. Il proponente manifesta il proprio parere

favorevole in merito all'ingrandimento del parcheggio di Via Emanuele Filiberto nell'area Ex Gea.

In relazione al tema parcheggi si riportano per chiarezza le considerazioni già illustrate nella controdeduzione a precedenti osservazioni sottolineando che il proponente segnala la necessità di valutare/rivedere le previsioni in relazione ai caratteri ambientali e paesaggistici delle aree interessate.

- Gli interventi indicati dal PUMS non sono sempre riconducibili a previsioni urbanistiche già vigenti e a soluzioni progettuali già definite.
- La previsione di un nuovo parcheggio in Via delle Cascine, è stato indicato come una delle possibili previsioni nell'area oggetto della Scheda SIT 1.a presentata alla Regione Toscana e agli enti competenti ai sensi dell'art. 25 della L.R. n. 65/2014 in fase di formazione del PSI e sottoposta alla Conferenza di Copianificazione. Secondo le disposizioni vigenti la Conferenza di Copianificazione valuta la sostenibilità degli interventi che comportano consumo di suolo al di fuori del perimetro del territorio urbanizzato in relazione ai contenuti del PIT/PPR, alle esigenze rappresentate e alla possibilità di individuare soluzioni alternative. Alla Conferenza di Copianificazione sono sottoposti previsioni ritenute strategiche ai fini dello sviluppo del territorio interessato secondo dimensionamenti e valutazioni che ad esito della stessa Conferenza di Copianificazione, sono oggetto di specifica disciplina negli strumenti urbanistici; nel caso specifico l'intervento in esame risulta disciplinato dal PSI adottato e qualora confermato in fase di approvazione e previa valutazione delle osservazioni pervenute, potrà essere proposto con i necessari approfondimenti tecnici e dimensionali nel Piano Operativo.
- Il PUMS e Il Piano Strutturale non determinano la conformazione dell'uso dei suoli.

- Le indicazioni riportate negli elaborati del PUMS (aree a parcheggio zona urbana) sono, talvolta, finalizzate a segnalare possibili localizzazioni in relazione alle esigenze rilevate e all'opportunità di riqualificare vie e piazze cittadine, ferme restando la necessità di adeguati approfondimenti tecnici e l'introduzione delle previsioni effettive negli atti di programmazione e pianificazione urbanistica.

L'Ufficio rileva che l'osservazione è in sostanza coerente con i contenuti del PUMS e non richiede la modifica di elaborati. Le precisazioni in merito all'opportunità di tenere conto delle specifiche valenze ambientali e paesaggistiche delle aree interessate sono state recepite con la controdeduzione ad altre osservazioni.

L'osservazione è, pertanto, da intendersi **PARZIALMENTE ACCOLTA**.

## **16 – prot. 114837 – Università di Pisa, Direzione gare, contratti e logistica**

---

L'osservazione evidenzia l'opportunità di adeguare e integrare il piano delle piste ciclabili in considerazione di iniziative già avviate e programmate in collaborazione con la Società Pisa.Mo e riguardanti anche il territorio del Comune di San Giuliano Terme. Inoltre viene rilevato come possibile refuso l'indicazione di spazi a parcheggio in aree di proprietà della stessa Università.

Per quanto riguarda l'adeguamento degli elaborati descrittivi delle piste ciclabili e fermi restando gli interventi di competenza dell'Amministrazione Comunale, l'Ufficio propone di **ACCOGLIERE** l'osservazione. Per quanto concerne invece, l'indicazione delle aree a parcheggio, occorre sottolineare che gli interventi indicati dal PUMS non sono sempre riconducibili a previsioni urbanistiche già vigenti e a soluzioni progettuali già definite e che lo stesso PUMS non determina la conformazione dell'uso dei suoli né vincoli preordinati all'esproprio.

Le indicazioni nel caso specifico sono finalizzate a segnalare possibili localizzazioni in relazione alle esigenze rilevate e all'opportunità di

riqualificare vie e piazze cittadine, ferme restando la necessità di adeguati approfondimenti tecnici e l'introduzione delle previsioni effettive negli atti di programmazione e pianificazione urbanistica.

L'Ufficio propone, pertanto, di **ACCOGLIERE PARZIALMENTE** l'osservazione (ossia limitatamente alle piste ciclabili, secondo quanto sopra riportato) con conseguente adeguamento degli elaborati del PUMS.

**17 – prot. n. 114911 –**

---

L'osservazione è articolata in 22 punti che nel seguito sono sinteticamente riepilogati rinviando all'osservazione per una completa disamina e valutazione della stessa.

1. Il primo punto riguarda le spese per la riparazione e manutenzione delle piste ciclabili; la cifra è ritenuta esigua e non risultano specificate le fonti di finanziamento.

L'Ufficio rileva che le fonti di finanziamento sono state specificate solo laddove già note e che non è compito del PUMS definire gli stanziamenti di bilancio afferenti i singoli interventi.

L'osservazione **NON** può pertanto essere **ACCOLTA**.

2. Il proponente richiede che l'introduzione delle case avanzate sia inserita nel Piano triennale di intervento delle opere pubbliche.

La richiesta non costituisce osservazione al PUMS in quanto espressamente riferita al Piano triennale delle opere pubbliche e pertanto **NON** può essere **ACCOLTA**.

3. L'osservazione è riferita all'introduzione/estensione del senso unico "eccetto bici": si tratta di una precisazione da introdurre nella Relazione illustrativa del PUMS ("introdotto/esteso" anziché solo "introdotto") che l'Ufficio propone di **ACCOGLIERE**.

4. L'osservazione riguarda i progetti di chiusura temporanea della viabilità prospiciente gli istituti scolastici e richiede l'introduzione nel PUMS delle cosiddette "strade scolastiche" in attuazione del Decreto Semplificazioni e la loro realizzazione "entro fine mandato".

L'ufficio rileva che il PUMS prevede specifiche azioni e iniziative per migliorare l'accessibilità agli istituti scolastici al fine di evitare congestioni del traffico e garantire idonee condizioni di sicurezza. La programmazione degli interventi e la realizzazione delle "strade sicure" entro fine mandato non compete al PUMS e pertanto l'Ufficio propone di **NON ACCOGLIERE** l'osservazione.

5. Il proponente richiede che la pedociclopedità casa/scuola e casa/lavoro sia opportunamente migliorata integrando il PUMS con politiche adeguate al tema ma non indica azioni e/o proposte.

L'Ufficio rileva la coerenza della richiesta con i contenuti del PUMS e non ritiene necessaria l'introduzione di precisazioni e rettifiche. L'osservazione è da ritenersi **NON ACCOLTA**.

6. Argomento indicato ma non trattato.

7. L'osservazione rileva che non sono indicati i finanziamenti degli interventi di realizzazione di 2 dei ponti ciclopeditali indicati.

Come già anticipato gli importi e le fonti di finanziamento sono stati indicati per chiarezza e completezza solo dove già noti in quanto non necessario e non previsto ai fini della stesura del PUMS. L'osservazione **NON** può essere **ACCOLTA**.

8. L'osservazione è riferita agli interventi da realizzare nelle aree di proprietà Rfi e richiede che la ciclostazione sia prevista entro il mandato amministrativo.

Come già programmato il PUMS si "limita" a individuare gli interventi auspicabili e/o necessari ai fini della mobilità sostenibile e stabilisce i tempi di attuazione previsti per la realizzazione dell'obiettivo programmato; in presenza di adeguati finanziamenti e in accordo con Rfi sarà comunque possibile anticipare la realizzazione di taluni interventi. In questa fase non è necessario introdurre modifiche negli elaborati del PUMS sottolineando, peraltro, che i tempi stimati per il raggiungimento degli obiettivi proposti non sono vincolanti e saranno oggetto di monitoraggio.

L'Ufficio propone di **NON ACCOGLIERE** l'osservazione.

9. Il proponente richiede che l'acquisto di auto elettriche o almeno ibride sia espressamente inserito fra gli obiettivi del PUMS (o che sia esplicitata la ragione del mancato inserimento) e che il servizio di car-sharing elettrico sia avviato entro la fine del mandato amministrativo. Iniziative come il car sharing sono fra gli obiettivi già previsti dal PUMS e l'Amministrazione Comunale sta operando per ottenere finanziamenti per scuolabus elettrici. Il cronoprogramma del PUMS è articolato in fasi temporali e periodi (anni) non collegati alle scadenze dei mandati amministrativi. L'Ufficio propone di **NON ACCOGLIERE** l'osservazione

10. Il proponente ritiene che la realizzazione della viabilità di collegamento fra il quartiere di Gagno e Porta a Lucca (prevista anche dal PSI in corso di formazione) non sia giustificata e richiede la cancellazione della previsione dalla scheda 4.14 del PUMS.

Come già anticipato nella controdeduzione a precedenti osservazioni:

- Gli interventi indicati dal PUMS non sono sempre riconducibili a previsioni urbanistiche già vigenti e a soluzioni progettuali già definite.
- La previsione della viabilità in esame, è oggetto di specifica scheda presentata alla Regione Toscana e agli enti competenti ai sensi dell'art. 25 della L.R. n. 65/2014 in fase di formazione del PSI e sottoposta alla Conferenza di Copianificazione. Secondo le disposizioni vigenti la Conferenza di Copianificazione valuta la sostenibilità degli interventi che comportano consumo di suolo al di fuori del perimetro del territorio urbanizzato in relazione ai contenuti del PIT/PPR, alle esigenze rappresentate e alla possibilità di individuare soluzioni alternative. Alla Conferenza di Copianificazione sono sottoposti previsioni ritenute strategiche ai fini dello sviluppo del territorio interessato secondo dimensionamenti e valutazioni che ad esito della stessa Conferenza di Copianificazione, sono oggetto di specifica disciplina negli strumenti urbanistici; nel caso specifico l'intervento in esame risulta disciplinato dal PSI adottato (art.

65) e qualora confermato in fase di approvazione e previa valutazione delle osservazioni pervenute, potrà essere proposto con i necessari approfondimenti tecnici e dimensionali nel Piano Operativo.

- Il PUMS non determina la conformazione dell'uso dei suoli né vincoli preordinati all'esproprio.

L'Ufficio propone pertanto di **NON ACCOGLIERE** l'osservazione in esame

11. L'osservazione riguarda i parcheggi all'interno del centro abitato e richiede che non sia incrementato il numero di posti e che gli stessi siano destinati solo ai residenti. Come anticipato nella controdeduzione a precedenti osservazioni gli interventi indicati dal PUMS non sono sempre riconducibili a previsioni urbanistiche già vigenti e a soluzioni progettuali già definite; i posti auto oggetto del contributo sono desumibili dalle esigenze rilevate e dalle possibili localizzazioni indicate (Il PUMS non determina la conformazione dell'uso dei suoli) con lo scopo prioritario di riqualificare le piazze occupate da spazi a parcheggio e la viabilità cittadina a uso prevalentemente pedonale con l'eliminazione della sosta lungo strada. Non è compito del PUMS precisare a chi siano destinati gli eventuali posti auto di nuova previsione. L'ufficio propone pertanto di **NON ACCOGLIERE** l'osservazione.
12. L'osservazione riguarda la regolazione dell'accessibilità dei Lungarni e richiede la redazione di un progetto organico di pedonalizzazione entro la fine del mandato e la sperimentazione di una navetta elettrica di circolazione. Le azioni proposte sono coerenti con i contenuti del PUMS e compatibili con le azioni e le iniziative già programmate visto che l'Amministrazione sta avviando specifiche attività di indagine e sperimentazione sulla fattibilità dell'operazione. Per sottrarre ai Lungarni la funzione di attraversamento della città, occorre accertare preventivamente i percorsi di effettiva origine e destinazione dei mezzi che utilizzano

la viabilità in esame. Solo ad esito delle attività di studio e approfondimento programmate sarà possibile valutare la fattibilità dell'intervento e definire le modalità di attuazione e i tempi previsti. L'Ufficio propone pertanto di **NON ACCOGLIERE** l'osservazione.

13. L'osservazione riguarda le previsioni di piste ciclabili e richiede l'aggiornamento dei tracciati al fine di costituire la "Bicipolitana" (come a Pesaro) e di adeguare e restaurare quelle esistenti in considerazione anche delle indicazioni della Consulta della Bici. Premesso che la Consulta della bici è un organo consultivo che viene convocato periodicamente sentito l'Assessore competente, l'Ufficio ribadisce che non è compito del PUMS programmare gli interventi di manutenzione e adeguamento della rete esistente. Si rileva comunque l'opportunità di aggiornare la cartografia e le relative indicazioni in **ACCOGLIMENTO PARZIALE** dell'osservazione in esame.
14. Il proponente richiede come si intenda finanziare alcuni degli interventi indicati nel Piano finanziario. Come già anticipato negli elaborati del PUMS sono indicate le risorse finanziarie laddove note; il PUMS impegna il Comune ad adoperarsi per reperire le risorse stimate e nel corso del tempo possono rendersi disponibili finanziamenti anche diversi da quelli previsti a seguito ad esempio di provvedimenti statali e/o regionali in favore della "mobilità dolce". Il piano di finanziamento entro la fine del mandato può prevedere solo una parte dei fondi necessari. L'osservazione **NON** può essere **ACCOLTA**.
15. Il tema dei finanziamenti viene riproposto anche in relazione alla riqualificazione dell'area della stazione centrale con recupero di spazi per pedonalità ed arredo urbano; il proponente richiede che siano indicati finanziamenti alternativi a quelli del progetto tramvia. L'Ufficio ritiene di dover precisare che la riqualificazione dell'area è prevista dal progetto "Binario 14" già approvato e finanziato e che sono tuttora in corso iniziative e accordi con Rfi per

la valorizzazione e il recupero urbanistico e funzionale del contesto insediativo. L'Ufficio propone pertanto di **NON ACCOGLIERE** l'osservazione in esame.

16. L'osservazione è riferita alla "zona 30" prevista a Riglione e ne è richiesta l'estensione a tutti i quartieri della città. L'Ufficio rileva che la zona 30 prevista a Riglione ha lo scopo di istituire una pista ciclabile promiscua dove non è possibile realizzare opere adeguate; analoghe iniziative sono attuate in tutta l'area ZTL della città. L'osservazione è da ritenersi **NON ACCOLTA**.
17. Il proponente richiede precisazioni in merito all'opportunità di ampliare i parcheggi scambiatori. L'inadeguatezza dei parcheggi scambiatori esistenti per accogliere i flussi di ingresso a Pisa è evidenziata dai dati raccolti dalla Società Pisamo (infatti questi parcheggi, come da Tabella 1.2, possono accogliere circa 6.500 auto che, per gli obiettivi di modal split del PUMS risultano nettamente insufficienti); occorre inoltre tenere conto che la capienza del parcheggio in Via Pietrasantina è destinata a diminuire con la realizzazione del sottopasso di Via Rindi. L'Ufficio propone di **NON ACCOGLIERE** l'osservazione.
18. L'osservazione rileva che il litorale è ignorato dal Piano con particolare riferimento alla linea 10 Pisa – Livorno di cui è richiesta la modifica del tracciato. Come già anticipato nella controdeduzione ad altre osservazioni il PUMS è riferito alle aree urbane e pertanto non è stato ritenuto opportuno introdurre riferimenti alle zone del litorale che non hanno caratteristiche assimilabili a quelle del centro urbano e in cui gli eventuali interventi devono essere attuati e gestiti nel rispetto del Piano di gestione del Parco. La linea 10 via litorale può rimanere a servizio del litorale o con interesse turistico ma non risolve il problema di un collegamento con mezzi pubblici con il centro di Livorno che sia preferibile all'uso del mezzo privato. E' attualmente in corso specifica interlocuzione con il Comune di Livorno per cercare una

soluzione al problema. L'Ufficio propone, pertanto, di **NON ACCOGLIERE** l'osservazione.

19. L'osservazione riguarda numerosi diversi interventi (ne è riportato l'elenco) e richiede l'indicazione delle fonti di finanziamento. Come già anticipato nel PUMS sono state indicate espressamente le fonti di finanziamento solo laddove già note; il PUMS impegna il Comune ad adoperarsi per reperire le risorse stimate e nel corso del tempo possono rendersi disponibili finanziamenti anche diversi da quelli previsti a seguito ad esempio di provvedimenti statali e/o regionali in favore della "mobilità dolce". L'Ufficio propone pertanto di **NON ACCOGLIERE** l'osservazione in esame.
20. L'osservazione riguarda il parcheggio di nuova "previsione" sul Viale delle Cascine e ne propone la cancellazione per la mancanza di motivazioni dal punto di vista dell'organizzazione della mobilità e per questioni di carattere paesaggistico e ambientale. In relazione a quanto sopra, l'Ufficio ribadisce quanto già illustrato nella controdeduzione ad altre osservazioni sullo stesso argomento: che gli interventi indicati dal PUMS non sono sempre riconducibili a previsioni urbanistiche già vigenti e a soluzioni progettuali già definite; nel caso specifico, l'intervento è stato indicato come una delle possibili previsioni nell'area oggetto della Scheda SIT 1.a presentata alla Regione Toscana e agli enti competenti ai sensi dell'art. 25 della L.R. n. 65/2014 in fase di formazione del PSI e sottoposta alla Conferenza di Copianificazione. Secondo le disposizioni vigenti la Conferenza di Copianificazione valuta la sostenibilità degli interventi che comportano consumo di suolo al di fuori del perimetro del territorio urbanizzato in relazione ai contenuti del PIT/PPR, alle esigenze rappresentate e alla possibilità di individuare soluzioni alternative. Alla Conferenza di Copianificazione sono sottoposti previsioni ritenute strategiche ai fini dello sviluppo del territorio interessato secondo dimensionamenti e valutazioni che ad esito della stessa Conferenza di Copianificazione, sono oggetto di specifica disciplina negli

strumenti urbanistici; nel caso specifico l'intervento in esame risulta disciplinato dal PSI adottato (in particolare art. 64) e qualora confermato in fase di approvazione e previa valutazione delle osservazioni pervenute, potrà essere proposto con i necessari approfondimenti tecnici e dimensionali nel Piano Operativo. Il PUMS e Il Piano Strutturale non determinano la conformazione dell'uso dei suoli. Fermo restando quanto sopra, occorre rilevare che la realizzazione di un parcheggio all'inizio del viale delle Cascine non comporta necessariamente la costruzione di servizi posti in posizione tale da limitare il cono visuale dalla via Aurelia verso piazza dei Miracoli. Inoltre, una volta realizzato il sottopasso per l'eliminazione del passaggio a livello di via Rindi, il parcheggio scambiatore di via Pietrasantina non solo subirà una riduzione di capienza a causa dell'accesso al sottopasso, ma diverrà tra i più utilizzati per chi si reca allo Stadio. Non è inoltre prevista alcuna nuova strada collegata alla realizzazione del parcheggio. In virtù delle considerazioni illustrate, l'Ufficio propone di **NON ACCOGLIERE** l'osservazione.

21. L'osservazione è riferita alle azioni sul trasporto pubblico locale e in particolare all'implementazione della tramvia, ritenendo che l'intervento non sia opportuno e consigliabile e che sia preferibile recuperare con eventuali adeguamenti il progetto della busvia in sede riservata. Il PUMS adottato si riferisce esplicitamente all'area urbana pisana, ma ciò non significa che ignori i problemi della mobilità connessi con i comuni vicini, tanto più che esso è costruito sul Piano Strutturale Intercomunale Pisa – Cascina. Un riferimento esplicito ai problemi d'area si trova in particolare nei contenuti dei punti 3.3, 3.4 e 3.5. Per quanto riguarda l'obiettivo di definire il masterplan di una nuova linea ferroviaria Pisa – Firenze si rimanda a quanto espresso nella Relazione Generale del Piano Strutturale Intercomunale (pag. 21 e pag.39, ricordando comunque che la Regione, in Conferenza di Copianificazione, ha sostenuto che la previsione di un nuovo tracciato ferroviario Pisa – Pontedera “non

*essendo di esclusiva competenza comunale, non può trovare rappresentazione grafica nel P.S.I. preliminarmente ad un confronto ed un accordo con gli Enti preposti".* Per quanto concerne lo studio di fattibilità della tramvia Stazione-Cisanello, il tracciato proposto risponde all'esigenza, verificata da un'approfondita analisi costi benefici, che solo il percorso previsto può rispondere ai requisiti di economicità richiesti dal Bando Ministeriale cui il Comune concorre. Il progetto presentato è ritenuto assolutamente adeguato proprio per rappresentare per Pisa un'infrastruttura di trasporto all'avanguardia, in grado, certamente molto più della Busvia in sede riservata che l'osservazione dichiara invece di preferire, di modificare alla radice le abitudini di chi finora ha dimostrato di non gradire l'uso di trasporti pubblici per muoversi in città. Anche i collegamenti che la tramvia avrà sia con le altre zone di Pisa, sia col territorio confinante sono evidenziati nel PUMS che non intende assolutamente favorire la mobilità privata e ad alto impatto di inquinamento. L'Ufficio propone pertanto di **NON ACCOGLIERE** l'osservazione in esame.

22. L'osservazione è riferita al tracciato della Variante Nord – Est e propone che sia contestualmente realizzata una pista ciclabile a doppia direzione di marcia in connessione con i percorsi già esistenti e che l'intervento sia accompagnato dalla certezza di poter progettare e realizzare l'intera opera fra Madonna dell'Acqua e l'Ospedale di Cisanello ferma restando la tutela del percorso monumentale dell'Acquedotto Mediceo. A parere dell'Amministrazione Comunale, per quanto riguarda la Variante Nord Est il Comune di Pisa deve principalmente assicurarsi:

- 1- che non vengano realizzati i lotti 1-3 e 3-5 senza la certezza che si prosegua immediatamente per i lotti successivi e che la tangenziale non venga mai aperta al traffico solo fino ai nodi 4 e 5. La realizzazione del solo tratto da Madonna dell'Acqua ai Passi provocherebbe infatti un flusso di traffico sulle vie S.Iacopo e XXIV Maggio

e sui quartieri di Gagno e di Porta a Lucca assolutamente insopportabile. Poiché allo stato attuale questa certezza non è possibile averla, è preferibile che i lavori si fermino al nodo 2c, posto sulla via Aurelia, o al nodo 3 (via Pietrasantina).

- 2- Per il completamento della tangenziale dal nodo 5 al nodo 10 (tratto di cui manca ancora il progetto definitivo) dovrà essere proposto un cambiamento del tracciato per attraversare l'Acquedotto Mediceo in corrispondenza del fosso della Vicinaia, dove mancano due arcate. Tale deviazione comporterebbe un allungamento di 500m, ma eviterebbe il costo elevatissimo di un lungo sottopasso a cielo aperto che costituirebbe una inaccettabile manomissione del paesaggio e metterebbe a serio rischio la stabilità dell'acquedotto da sottopassare.
- 3- Per quanto riguarda le piste ciclabili, si è giustamente rilevato che i flussi di traffico ciclabili sono principalmente radiali verso Pisa, per cui è da ritenere sufficiente lo studio della ciclabilità che accompagna il progetto della tangenziale, con potenziamento di tutti i collegamenti radiali e integrazione di una nuova ciclabile parallela alla tangenziale con tratti di strada già esistenti.

L'Ufficio propone pertanto di **NON ACCOGLIERE** l'osservazione.

**18 - prot. n. 114913 –**

L'osservazione è riferita al "Nuovo parcheggio in Via delle Cascine" con riferimento ad altre possibili localizzazioni e opportunità anche alla luce di vincoli di natura archeologica e idraulica e di pareri resi dagli uffici competenti e oggetto di contenzioso amministrativo su pratiche edilizie detenute in atti. Per una più attenta disamina dei contenuti dell'osservazione si rimanda alla valutazione della stessa nel suo complesso, data la specificità dei contenuti proposti.

L'Ufficio ripropone nella presente controdeduzione le considerazioni già illustrate per l'osservazione n. 13.9 e in particolare sottolinea che gli

interventi indicati dal PUMS non sono sempre riconducibili a previsioni urbanistiche già vigenti e a soluzioni progettuali già definite; nel caso specifico, l'intervento è stato indicato in fase di formazione del PSI e sottoposto alla Conferenza di Copianificazione come una delle possibili previsioni nell'area ai sensi dell'art. 25 della L.R. n. 65/2014.

Secondo le disposizioni vigenti la Conferenza di Copianificazione valuta la sostenibilità degli interventi che comportano consumo di suolo al di fuori del perimetro del territorio urbanizzato in relazione ai contenuti del PIT/PPR, alle esigenze rappresentate e alla possibilità di individuare soluzioni alternative. Alla Conferenza di Copianificazione sono sottoposti previsioni ritenute strategiche ai fini dello sviluppo del territorio interessato secondo dimensionamenti e valutazioni che ad esito della stessa Conferenza di Copianificazione, sono oggetto di specifica disciplina negli strumenti urbanistici; nel caso specifico l'intervento in esame risulta disciplinato dal PSI adottato e qualora confermato in fase di approvazione e previa valutazione delle osservazioni pervenute, potrà essere proposto con i necessari approfondimenti tecnici e dimensionali nel Piano Operativo. Il PUMS e Il Piano Strutturale non determinano la conformazione dell'uso dei suoli.

Fermo restando quanto sopra nel caso specifico è opportuno precisare anche che le considerazioni riferite alle situazioni di rischio idraulico saranno debitamente valutate sia in fase di stesura degli strumenti urbanistici sia in fase progettuale e che comunque le disposizioni e le normative descritte nell'osservazione sono superate da norme e piani sopravvenuti.

L'Ufficio propone pertanto di **NON ACCOGLIERE** l'osservazione in esame.

**19 – prot. n. 114914 –**

L'osservazione è articolata in diversi punti (c.f.r. pag 24 e seguenti) preceduti da ampia premessa finalizzata a illustrare e chiarire le motivazioni delle richieste nel seguito sinteticamente riepilogate. Il proponente "contesta" principalmente il mancato riferimento alle linee

guida europee, l'individuazione dell'area funzionale urbana, i dati utilizzati, il percorso del progetto tramvia, i contenuti della Variante stadio, l'inadeguatezza dei collegamenti con il litorale e della rete di piste ciclabili, ecc. Per una più compiuta valutazione dell'osservazione si rimanda alla consultazione della stessa sottolineando che è stato espressamente richiesto di non utilizzare (anche in Consiglio Comunale) la sintesi predisposta dall'Ufficio.

Per uniformità di comportamento e per chiarezza, l'Ufficio propone comunque una breve sintesi delle questioni affrontate, delle corrispondenti richieste e delle considerazioni tecniche necessarie.

1. Secondo quanto indicato nell'osservazione contraddistinta al n. 1 punto A, gli obiettivi indicati non possono essere considerati strategici perché manca una visione ampia e di lungo periodo. Il richiedente propone di assumere quale Visione del PUMS quella illustrata "in tutte le pagine precedenti". La mobilità urbana è composta di plurime componenti, differenziate per scopo, percorso, modalità ed altro e pertanto è necessario intervenire con azioni differenziate per poter incentivare in ciascuna la mobilità sostenibile. L'Ufficio ritiene che la ricerca della sostenibilità ambientale sia l'elemento unificante di un PUMS, precisando, inoltre, che la redazione del PUMS risulta coerente con le disposizioni nazionali vigenti, che è stato oggetto di un ampio processo di partecipazione e che non è possibile "costringere" o comunque coinvolgere nella redazione del PUMS Comuni e Enti che per disposizione normativa non sono tenuti alla redazione del PUMS. Alcune questioni di area vasta sono state comunque affrontate e discusse nei laboratori e tavoli tecnici organizzati dalla Società Simurg. L'Ufficio propone pertanto di **NON ACCOGLIERE** l'osservazione.
2. Il proponente contesta (Osservazione n. 1 punto B) la mancata previsione dell'estensione della ZTL, anche in aree esterne al centro storico. L'Ufficio rileva che sono previste misure finalizzate all'adeguamento e all'incremento delle ZTL e che la Relazione si

sofferma soprattutto sul centro storico laddove sono state rilevate maggiori criticità in relazione ai flussi turistici, alle attività commerciali e di servizio presenti, alle caratteristiche della viabilità interessata. Introdurre nuove ZTL vuol dire spostare il traffico attuale nelle aree circostanti, elemento che necessita di verifiche accurate. Tali previsioni di ampliamento ulteriore saranno, quindi, da validare mediante il modello di traffico in fase di predisposizione da parte del Comune e, in caso di verifica di assenza di conseguenze impattanti, potranno essere introdotte nelle fasi successive del PUMS. L'Ufficio propone pertanto di **NON ACCOGLIERE** l'osservazione.

3. Il punto C dell'osservazione n. 1 è riferito alla possibile chiusura e/o limitazione al transito dei Lungarni e propone il passaggio del tram sui Lungarni come fondamentale per la mobilità cittadina e comunque l'inserimento dei Lungarni in ZTL.

Come anticipato nella controdeduzione ad altre osservazioni sono in corso approfondimenti per verificare se sia effettivamente possibile disporre la chiusura dei Lungarni e in quali tempi. Per quanto concerne invece la linea tramviaria, si sottolinea che non è escluso in tempi successivi che si possa arrivare alla realizzazione di nuovi tratti, ma potrebbe essere più opportuno riorganizzare il sistema del TPL e i percorsi delle navette in modo da garantire l'intermodalità con il tratto di tramvia già progettato. L'Ufficio propone pertanto di **NON ACCOGLIERE** l'osservazione.

4. Il punto D dell'osservazione è riferito alla previsione di parcheggi che sono ritenuti inutili per ridurre le auto in circolazione; secondo il proponente sarebbe, inoltre, opportuno dettagliare più compiutamente la revisione del sistema tariffario della ZSC per poterne dare una valutazione.

Come anticipato nella controdeduzione ad altre osservazioni, le aree a parcheggio indicate sono talvolta localizzazioni ipotizzate in base alle esigenze stimate nelle diverse aree e le esigenze stimate tengono conto dell'opportunità e della volontà di liberare dalle auto vie e piazze che oggi non risultano adeguatamente valorizzate e fruibili. Il

PUMS prevede, inoltre, una serie di iniziative finalizzate a ridurre il numero dei mezzi in circolazione e l'accesso alle aree dove le situazioni di criticità sono più evidenti e rilevanti, ivi compreso l'aumento delle tariffe e l'introduzione di premialità. Attraverso le politiche tariffarie, che potranno riguardare tali nuove aree, sarà quindi gestita l'accessibilità al centro città potendo incentivare per i non residenti politiche di interscambio al cordone, sempre con la progressività che un PUMS di lungo periodo deve avere. L'Ufficio propone, pertanto, di **NON ACCOGLIERE** l'osservazione.

5. Con le considerazioni di cui al punto E il proponente sostiene che la riduzione dell'incidentalità deve essere prioritariamente ottenuta con la riduzione del numero di auto in circolazione. Non vengono illustrate specifiche richieste di modifica e adeguamento degli elaborati del PUMS; tenuto conto delle considerazioni già illustrate nei precedenti capoversi l'Ufficio propone di **NON ACCOGLIERE** l'osservazione.

6. Le considerazioni illustrate al punto F sono riferite alla necessità di rilanciare il servizio di TPL. Non sono comunque proposte specifiche richieste di modifica e adeguamento degli elaborati del PUMS, salvo l'istituzione di una fermata di bus di linea all'ingresso dell'area di ricerca CNR in Via Moruzzi.

L'Ufficio rileva che non è compito del PUMS prevedere l'istituzione di fermate bus e pertanto propone di **NON ACCOGLIERE** l'osservazione.

7. Il punto G dell'osservazione è riferito alla mancata considerazione della ferrovia Psa-Collesalvetti nelle Linee Guida del PUMS; questa infrastruttura potrebbe divenire una linea tramviaria intercomunale a servizio anche dello stadio, se lo stesso fosse riportato in Loc. Ospedaletto come sostenuto dal proponente.

Premesso che le Linee Guida sono state approvate con Delibera della Giunta Comunale n. 48 del 2/04/2020 e non sono un elaborato del PUMS in fase di formazione (come da Delibera n. 202/2020), occorre sottolineare che la localizzazione dello stadio è stata oggetto di specifica Variante al Piano Strutturale e al Regolamento Urbanistico

e che l'adeguamento e il riutilizzo del tracciato della linea ferroviaria in esame come linea tramviaria intercomunale non è demandata a specifiche competenze dell'Amministrazione Comunale. L'Ufficio propone pertanto di **NON ACCOGLIERE** l'osservazione in esame.

8. I successivi punti H, I, J, K sono riferiti alle linee tramviarie e alla possibilità di adeguare e trasformare le infrastrutture ferroviarie esistenti (es. raddoppio linea Pisa – Firenze, trasformazione linea Lucca – Pisa in linea tramviaria interurbana). Secondo il proponente dovrebbero inoltre essere ridotti i parcheggi.

L'Ufficio ritiene dover rilevare che l'adeguamento e il riutilizzo del tracciato della linea ferroviaria come linea tramviaria intercomunale non è demandata a specifiche competenze dell'Amministrazione Comunale, così come il raddoppio di linee ferroviarie esistenti (disciplinate da contratto di servizio regionale).

Come già anticipato nella controdeduzione ad altre osservazioni le aree a parcheggio indicate sono, inoltre, talvolta localizzazioni ipotizzate in base alle esigenze stimate nelle diverse aree e tenendo conto anche dell'opportunità e della volontà di liberare dalle auto vie e piazze che oggi non risultano adeguatamente valorizzate e fruibili. L'Ufficio propone pertanto di **NON ACCOGLIERE** le richieste in esame.

9. L'osservazione contraddistinta con il numero 2 (pag. 28 e seguenti) è riferita all'individuazione dell'Area Funzionale Urbana che a parere del proponente non risponde alle indicazioni delle Linee Guida europee per le motivazioni descritte nella premessa del documento e non permette di valutare adeguatamente temi e situazioni di area vasta. Il proponente ritiene pertanto che l'Amministrazione debba assumere l'impegno di avviare la revisione del PUMS (aggiornamento) coinvolgendo altri Comuni. Secondo gli estensori del PUMS, sono individuate, andando oltre le previsioni delle Linee Guida tre diverse aree funzionali, collegate a tre diversi tipi di mobilità che coinvolgono Pisa, ovvero la mobilità cittadina interna, la mobilità pendolare e la mobilità turistica (e per queste sono individuate tre diverse aree). Inoltre, nel PUMS sono presenti azioni

che vanno ad avere influenza proprio su queste aree, in coerenza con il quadro conoscitivo che ne delinea la perimetrazione. L'Ufficio ritiene, inoltre, doveroso sottolineare che ai fini della redazione del PUMS sono stati organizzati laboratori e tavoli tecnici cui hanno partecipato anche i rappresentanti di diversi altri Comuni e Enti non tenuti alla redazione del PUMS. Uno di questi Tavoli Tecnici è proprio relativo agli Enti extra-comunali che si trovano all'interno di tali Aree Funzionali. Non è peraltro, compito del PUMS imporre all'Amministrazione Comunale di assumere l'impegno alla revisione dello stesso PUMS (aggiornamento) coinvolgendo altri Comuni; in questo senso l'osservazione è da considerarsi **NON PERTINENTE** e l'Ufficio propone di **NON ACCOGLIERE** la stessa.

10. L'osservazione contraddistinta con il n. 3 rileva errori materiali e incongruenze che è opportuno correggere (es. riferimenti normativi), pur sottolineando che il PUMS è stato redatto utilizzando i dati ufficiali disponibili con particolare riferimento ai dati ISTAT 2011. In fase di monitoraggio potranno essere rivisti e aggiornati alcuni dati laddove gli stessi fossero ritenuti utili per una corretta valutazione e definizione degli indicatori di valutazione del raggiungimento dell'obiettivo proposto. L'Ufficio propone pertanto di **ACCOGLIERE PARZIALMENTE** l'osservazione in esame, precisando che la situazione di monitoraggio dello stato attuale sarà portata avanti nei passi successivi del PUMS e si baserà sui dati ISTAT relativi al 2021 comprendenti anche i dati iniziali relativi allo split modale.
11. L'osservazione contraddistinta con il numero 4 punto L (pag. 32) è riferito al tema dei parcheggi che secondo il proponente è estraneo alle finalità di un PUMS ed è basato sulla errata valutazione dei flussi dei pendolari (per le motivazioni illustrate nella premessa del Documento proposto).  
Il tema dei parcheggi è affrontato dal PUMS in relazione alle esigenze rilevate nelle diverse parti della città e alle previsioni/indicazioni degli strumenti urbanistici vigenti e in corso di formazione. L'indicazione di aree a parcheggio non determina conformazione dell'uso dei suoli e

pertanto la loro effettiva realizzazione resta subordinata a specifici approfondimenti tecnici e urbanistici. E' tuttavia doveroso sottolineare che le esigenze stimate in numero di posti auto necessari tengono conto delle diverse attività e iniziative proposte dal PUMS ivi compresa la realizzazione di opere che possono ridurre la capienza dei parcheggi esistenti e l'opportunità di liberare dalle auto piazze e vie ora occupati da diversi spazi di sosta e per questo non adeguatamente valorizzate e fruibili. La realizzazione di nuovi eventuali parcheggi non è pertanto da considerarsi finalizzata a incentivare l'uso del mezzo privato. L'Ufficio propone pertanto di **NON ACCOGLIERE** l'osservazione proposta.

12. Con l'osservazione M viene richiesto di incrementare nelle aree della stazione ferroviaria gli spazi sorvegliati e coperti per la sosta delle bici.

L'osservazione è coerente con i contenuti del PUMS in quanto lo stesso promuove alla luce anche delle controdeduzioni ad altre osservazioni, la realizzazione di una ciclostazione nelle aree in esame e non richiede modifiche degli elaborati. L'osservazione è da ritenersi **NON ACCOLTA**.

13. Per quanto concerne la proposta di eliminazione del Parcheggio in Viale delle Cascine, l'Ufficio ribadisce le considerazioni illustrate in precedenza e in particolare:

- gli interventi indicati dal PUMS non sono sempre riconducibili a previsioni urbanistiche già vigenti e a soluzioni progettuali già definite;
- l'intervento è stato indicato come una delle possibili previsioni nell'area oggetto della Scheda SIT 1.a presentata alla Regione Toscana e agli enti competenti ai sensi dell'art. 25 della L.R. n. 65/2014 in fase di formazione del PSI e sottoposta alla Conferenza di Copianificazione. Secondo le disposizioni vigenti la Conferenza di Copianificazione valuta la sostenibilità degli interventi che comportano consumo di suolo al di fuori del perimetro del "territorio urbanizzato" in relazione ai contenuti

del PIT/PPR, alle esigenze rappresentate e alla possibilità di individuare soluzioni alternative. Alla Conferenza di Copianificazione sono sottoposti previsioni ritenute strategiche ai fini dello sviluppo del territorio interessato secondo dimensionamenti e valutazioni che ad esito della stessa Conferenza di Copianificazione, sono oggetto di specifica disciplina negli strumenti urbanistici; nel caso specifico l'intervento in esame risulta disciplinato dal PSI adottato (in particolare art. 64) e qualora confermato in fase di approvazione e previa valutazione delle osservazioni pervenute, potrà essere proposto con i necessari approfondimenti tecnici e dimensionali nel Piano Operativo.

- Il PUMS e Il Piano Strutturale non determinano la conformazione dell'uso dei suoli

L'Ufficio propone pertanto di **NON ACCOGLIERE** l'osservazione in esame.

14. Analogamente per quanto riguarda le "previsioni" di parcheggio all'interno del centro urbano si ribadisce che le indicazioni riportate negli elaborati del PUMS (aree a parcheggio zona urbana) sono, talvolta, finalizzate a segnalare possibili localizzazioni in relazione alle esigenze rilevate e all'opportunità di riqualificare vie e piazze cittadine, ferme restando la necessità di adeguati approfondimenti tecnici e l'introduzione delle previsioni effettive negli atti di programmazione e pianificazione urbanistica.

L'Ufficio propone, pertanto, di **NON ACCOGLIERE** l'osservazione in esame.

15. L'osservazione contraddistinta al n. 5 (pag. 42) fa propria le richieste presentate da altre associazioni sul tema della mobilità ciclopedonale. Ai fini della controdeduzione si rimanda pertanto ai corrispondenti pareri.

16. L'osservazione n. 6 è riferita alla linea tramviaria stazione – Cisanello e propone che lo studio di fattibilità sia corredato da

documenti aggiuntivi finalizzati a inquadrare l'intervento oggetto di richiesta di finanziamento in un progetto più ampio.

Premesso che l'istanza presentata al Ministero è corredata da svariati e numerosi documenti ed elaborati, l'Ufficio rileva che l'osservazione non è riferita agli elaborati del PUMS e che pertanto **NON** può essere **ACCOLTA**.

17. Con l'osservazione 7 (pag. 44) viene richiesta la redazione di uno studio di fattibilità per la linea tramviaria di collegamento con il litorale e l'istituzione di un tavolo permanente di consultazione e confronto strategico e tecnico con il Comune di Livorno.

Anche in questo caso l'osservazione non è riferita agli elaborati del PUMS e pertanto non può essere accolta; è tuttavia doveroso sottolineare che sia in fase di formazione del PUMS sia attraverso altre iniziative che coinvolgono l'assessorato competente della Regione Toscana, sono già state avviate iniziative di confronto e concertazione con il Comune di Livorno. L'Ufficio propone pertanto di **NON ACCOGLIERE** l'osservazione.

18. Le considerazioni dei paragrafi P e Q sono riferite ai contenuti della "Variante Stadio"; viene, in particolare, richiesta la correzione di errori nel dimensionamento urbanistico dell'intervento e di eliminare le previsioni sul contenuto incremento di attrattività dell'intervento. Trattasi di valutazioni tecniche già oggetto di specifico procedimento urbanistico con contestuale VAS e controdeduzione alle osservazioni pervenute. L'Ufficio rileva che non spetta al PUMS intervenire su previsioni urbanistiche già approvate e pertanto propone di **NON ACCOGLIERE** l'osservazione.

19. Nel successivo punto R "stante la contrarietà del proponente .. alla Variante Stadio" viene proposta l'eliminazione di alcune delle previsioni ivi contenute.

Come già anticipato il PUMS non interviene e non modifica previsioni urbanistiche già vigenti e pertanto l'osservazione è da ritenersi **NON ACCOLTA**.

20. L'osservazione illustrata al punto 9 (pag. 45) riguarda la viabilità prospiciente gli edifici scolastici e propone l'istituzione delle zone scolastiche. Tale azione è già prevista nel PUMS e necessita di progetti attuativi locali che dovranno verificare la fattibilità in relazione a percorsi pedonali di accesso sicuri, alla presenza di aree di sosta dove lasciare o raccogliere gli studenti ed altri accorgimenti. L'osservazione è da ritenersi **NON ACCOLTA**.
21. Al successivo punto 10 riguardante il ponte di collegamento fra Riglione e Cisanello viene richiesto che la destinazione dello stesso "torni ad essere esclusivamente ciclopedonale". L'Ufficio sottolinea che il progetto prevede il transito dei soli mezzi di soccorso in situazioni di emergenza a seguito di specifica richiesta dell'AUOP che ha manifestato la disponibilità a cofinanziare l'intervento data l'importanza dello stesso. L'Ufficio propone pertanto di **NON ACCOGLIERE** l'osservazione.
22. L'osservazione n. 11 è finalizzata all'eliminazione della previsione contenuta nell'azione 3.4.10 per migliorare la connessione fra i quartieri di Gagno e Porta a Lucca e che la stessa sia sostituita con altre soluzioni progettuali per evitare consumo di suolo e sperpero di risorse pubbliche. Come già anticipato in precedenza, la previsione della viabilità in esame, è oggetto di specifica scheda presentata alla Regione Toscana e agli enti competenti ai sensi dell'art. 25 della L.R. n. 65/2014 in fase di formazione del PSI e sottoposta alla Conferenza di Copianificazione. Secondo le disposizioni vigenti la Conferenza di Copianificazione valuta la sostenibilità degli interventi che comportano consumo di suolo al di fuori del perimetro del territorio urbanizzato in relazione ai contenuti del PIT/PPR, alle esigenze rappresentate e alla possibilità di individuare soluzioni alternative. Alla Conferenza di Copianificazione sono sottoposti previsioni ritenute strategiche ai fini dello sviluppo del territorio interessato secondo dimensionamenti e valutazioni che ad esito della stessa Conferenza di Copianificazione, sono oggetto di specifica disciplina negli strumenti urbanistici; nel caso specifico

l'intervento in esame risulta disciplinato dal PSI adottato (art. 65) e qualora confermato in fase di approvazione e previa valutazione delle osservazioni pervenute, potrà essere proposto con i necessari approfondimenti tecnici e dimensionali nel Piano Operativo. L'Ufficio propone, pertanto, di **NON ACCOGLIERE** l'osservazione in esame.

23. L'osservazione n. 12 è riferita alla realizzazione della Variante Nord Est e richiede che il Comune di Pisa si impegni a dirottare i finanziamenti per la variante nella realizzazione di infrastrutture della mobilità sostenibile. L'osservazione non è riferita né a specifici elaborati del PUMS né ad attività di competenza dell'Amministrazione Comunale visto che la viabilità in esame interessa il territorio del Comune di San Giuliano Terme, fermo restando quanto anticipato nella controdeduzione all'osservazione n. 17. L'osservazione **NON** può pertanto essere **ACCOLTA**.

24. L'osservazione 13 ripropone il tema della ferrovia metropolitana richiedendo l'inserimento della proposta avanzata nel confronto con Rfi. L'osservazione non è riferita a specifici elaborati del PUMS e lo studio di fattibilità non compete all'Amministrazione Comunale. L'osservazione **NON** può pertanto essere **ACCOLTA**.

25. L'osservazione n. 14 richiede un chiarimento sui contenuti dell'azione descritta nella figura 3.4.9 con riferimento alla realizzazione della connessione fra la SS1 Aurelia e Lungarno Cosimo dei Medici.

L'osservazione è coerente con i contenuti del PUMS e qualora accolta consente di rendere più chiara e comprensibile la Relazione. L'Ufficio propone pertanto di **ACCOGLIERE** la proposta.

26. L'osservazione n. 15 ritorna su errori materiali già rilevati nei riferimenti normativi e propone di assumere l'impegno ad elaborare entro due anni un aggiornamento del PUMS "che diventi un PUMS di tutta l'Area Funzionale".

L'osservazione non è riferita a specifici elaborati del PUMS cui peraltro, non compete la possibilità di imporre all'Amministrazione Comunale l'aggiornamento e la revisione dello stesso PUMS nel senso

proposto. Si rileva tuttavia che al paragrafo 3.7.5 è sviluppato il tema del trasporto sostenibile delle merci in relazione alle esigenze evidenziate dall’Autorità Portuale tramite i tavoli tecnici e alle iniziative avviate dalla Regione Toscana per l’individuazione delle Zone Logistiche Semplificate (ZLS). L’osservazione è da ritenersi **NON ACCOLTA**.

**20 – prot. n. 114917 –**

---

L’osservazione è articolata in diverse parti; per una più completa valutazione si rimanda al testo dell’osservazione nella sua interezza. Nel seguito sono riportate per comodità brevi note di sintesi e relative considerazioni tecniche.

Nella prima parte sono richieste integrazioni agli elaborati del PUMS in relazione ai servizi di TPL tenendo conto delle modalità con cui lo stesso servizio è espletato e con analisi delle esigenze di spostamento e delle motivazioni che inducono a preferire un mezzo piuttosto che un altro. In considerazione degli esiti degli approfondimenti richiesti dovrebbero essere rivisti e ridefiniti gli obiettivi e le azioni del PUMS.

A parere dell’Ufficio gli approfondimenti richiesti non sono necessari in quanto nel Quadro Conoscitivo sono state fatte analisi puntuali in riferimento proprio alle esigenze di spostamento casa-scuola e casa-lavoro ed ai rispettivi orari, partendo dal servizio reale programmato del TPL, sia in riferimento ai percorsi che agli orari delle corse.

L’Ufficio propone di **NON ACCOGLIERE** l’osservazione.

Nella seconda parte dell’osservazioni i proponenti sostengono che le basi conoscitive del PUMS non sono adeguate in quanto non risultano trattati tutti gli argomenti indicati nelle Linee guida e non sempre sono indicate le fonti dei dati. Gli obiettivi del piano dovrebbero, inoltre, discendere dall’effettiva declinazione dei contenuti previsti dalle Linee guida e dall’analisi puntuale e specifica del quadro conoscitivo costruito nel rispetto delle stesse.

L'Ufficio ritiene di **NON ACCOGLIERE** le osservazioni in quanto le Linee guida sono riferite alla generalità dei casi. Non hanno carattere prescrittivo e devono essere valutate tenendo conto delle specificità delle aree di interesse dove il PUMS viene attuato. La situazione attuale di emergenza ha reso impossibile fare rilevazioni e raccolta dati e ai fini della redazione del PUMS sono stati utilizzati i dati "storici" a disposizione; in fase di monitoraggio potranno essere fatti opportuni approfondimenti e disposti i necessari aggiornamenti.

La necessità di analisi approfondite delle esigenze di mobilità è riproposta nell'osservazione n. 3 e n. 4 e pertanto sono in gran parte riproponibili le considerazioni riferite alla prima parte dell'osservazione. Inoltre, la programmazione del TPL è già stata fatta per mettere il nuovo servizio di TPL d'Area Vasta all'interno della Gara Unica Regionale, per la quale siamo in attesa dei risultati. L'Ufficio propone di **NON ACCOGLIERE** l'osservazione sottolineando che l'implementazione delle piste ciclabili è obiettivo specifico del PUMS.

Come già anticipato nella controdeduzione ad altre osservazioni la progettazione e la realizzazione della tangenziale Nord Est non è di competenza dell'Amministrazione Comunale (vedere controdeduzione osservazione 17). L'osservazione **NON** può pertanto essere **ACCOLTA**.

L'osservazione n. 6 è riferita alla necessità di rivedere il progetto di PUMS prevedendo l'integrazione fra i diversi sistemi della mobilità, integrando il progetto della tramvia con la progettazione delle fermate e dei nodi di interscambio (punto b) per il collegamento anche con i comuni limitrofi (punto c), la realizzazione di interventi di riqualificazione urbana a Cisanello e Pisanova e la ricomposizione delle reti di trasporto sostenibile in forma gerarchica e sinergica.

I contenuti dell'osservazione sono in gran parte condivisibili e coerenti con quanto già illustrato negli elaborati del PUMS e pertanto non è rilevabile la necessità di particolari modifiche e integrazioni. L'osservazione **NON** è pertanto **ACCOLTA**.

La necessità di analisi approfondite delle esigenze di mobilità e dell'efficienza del trasporto pubblico urbano e extraurbano è riproposta nell'osservazione n. 7 e pertanto sono in gran parte riproponibili le considerazioni riferite alla prima parte dell'osservazione. L'Ufficio propone di **NON ACCOGLIERE** l'osservazione.

Con l'osservazione n. 8 riferita alla mobilità pedonale e ciclistica viene proposta l'adozione di accorgimenti tecnici e soluzioni progettuali che pur riconducibili a specifiche disposizioni normative non competono al PUMS. L'integrazione dei diversi sistemi di trasporto, il miglioramento dei percorsi pedonali e ciclistici e la realizzazione dei servizi accessori (es. ciclostazione) e degli arredi urbani più congrui e opportuni sono obiettivi espressamente previsti dal PUMS e ai fini del loro recepimento non si rendono necessarie specifiche integrazioni e/o modifiche degli elaborati. I percorsi pedibus e bicibus risultano già previsti e attivati per gli itinerari casa – scuola ma non permettono di risolvere tutte le esigenze e le criticità rilevate per l'accesso agli edifici scolastici e per evitare il congestionamento del traffico.

L'Ufficio propone di **NON ACCOGLIERE** l'osservazione.

L'osservazione contraddistinta al n. 9 ha per oggetto i “Nuovi parcheggi”: i proponenti richiedono l'eliminazione delle previsioni, la riqualificazione dei parcheggi esistenti, la verifica del livello di intermodalità e alcune integrazioni ai contenuti della relazione per la cui valutazione si rimanda al testo dell'osservazione a pag. 19 punti d), e), f), g).

Alla luce delle considerazioni già illustrate per la controdeduzione alle precedenti osservazioni, l'Ufficio ritiene di **NON ACCOGLIERE** le proposte relative alle previsioni di “nuovi parcheggi” (punti h) e i) ribadendo che:

- Gli interventi indicati dal PUMS non sono sempre riconducibili a previsioni urbanistiche già vigenti e a soluzioni progettuali già definite.
- La previsione di un nuovo parcheggio in Via delle Cascine, è stato indicato come una delle possibili previsioni nell'area oggetto di specifica Scheda presentata alla Regione Toscana e

agli enti competenti ai sensi dell'art. 25 della L.R. n. 65/2014 in fase di formazione del PSI e sottoposta alla Conferenza di Copianificazione. Secondo le disposizioni vigenti la Conferenza di Copianificazione valuta la sostenibilità degli interventi che comportano consumo di suolo al di fuori del perimetro del territorio urbanizzato in relazione ai contenuti del PIT/PPR, alle esigenze rappresentate e alla possibilità di individuare soluzioni alternative. Alla Conferenza di Copianificazione sono sottoposti previsioni ritenute strategiche ai fini dello sviluppo del territorio interessato secondo dimensionamenti e valutazioni che ad esito della stessa Conferenza di Copianificazione, sono oggetto di specifica disciplina negli strumenti urbanistici; nel caso specifico l'intervento in esame risulta disciplinato dal PSI adottato e qualora confermato in fase di approvazione e previa valutazione delle osservazioni pervenute, potrà essere proposto con i necessari approfondimenti tecnici e dimensionali nel Piano Operativo.

- Le indicazioni riportate negli elaborati del PUMS (aree a parcheggio zona urbana) sono, talvolta, finalizzate a segnalare possibili localizzazioni in relazione alle esigenze rilevate e all'opportunità di riqualificare vie e piazze cittadine, ferme restando la necessità di adeguati approfondimenti tecnici e l'introduzione delle previsioni effettive negli atti di programmazione e pianificazione urbanistica.
- Il PUMS non determina la conformazione dell'uso dei suoli né vincoli preordinati all'esproprio.

Per quanto concerne invece le integrazioni alla Relazione Tecnica illustrate ai punti d), e), f), g), l'Ufficio propone:

- di **ACCOGLIERE** l'integrazione d) aggiungendo la frase indicata a pag. 99 della Relazione, in quanto coerente con obiettivi e contenuti del PUMS,

- di **ACCOGLIERE** l'integrazione e) aggiungendo la frase indicata a pag. 171 della Relazione, in quanto coerente con obiettivi e contenuti del PUMS,
- di **NON ACCOGLIERE** l'integrazione/rettifica f) in quanto la pubblicizzazione dei parcheggi esistenti non può sostituire l'individuazione di nuove aree a parcheggio alla luce dei contenuti della Variante Stadio che ha espressamente assunto fra gli obiettivi la riqualificazione del quartiere di Porta a Lucca;
- di **ACCOGLIERE PARZIALMENTE** l'integrazione illustrata al punto g) e riferita alla pag. 176 della Relazione, ossia senza la specificazione "privati per i residenti" in quanto la proposta è coerente con i contenuti del PUMS ma non spetta allo stesso PUMS disciplinare le modalità di utilizzo dei posti auto previsti

L'osservazione contraddistinta al numero 10) riguarda il quartiere di Porta a Lucca e il nuovo stadio e ripropone questioni già affrontate in fase di redazione della stessa Variante e nella controdeduzione a precedenti osservazioni.

L'Ufficio ribadisce in questa sede che il PUMS non interviene su previsioni urbanistiche già vigenti e che le disposizioni normative della "Variante Stadio" prevedono espressamente interventi di riqualificazione del contesto insediativo e la messa a dimora di alberature. I contenuti della "Variante Stadio" sono stati definiti previa valutazione di specifico studio sulla mobilità e pertanto non si ritengono necessari ulteriori approfondimenti da inserire nel PUMS. L'Ufficio propone pertanto di **NON ACCOGLIERE** l'osservazione in esame.

L'osservazione n. 11 è riferita alla logistica urbana e propone l'integrazione del PUMS con l'individuazione fra l'altro di azioni per favorire il commercio di prossimità, la consegna a domicilio con mobilità elettrica e leggera, ecc.

Le questioni risultano trattate nel PUMS per il quale sono adottate le azioni realmente realizzabili senza introdurre Centri di Distribuzione Urbana delle Merci o altri interventi che risultano poco sostenibili.

L'osservazione è pertanto da ritenersi **NON ACCOLTA**.

L'osservazione n. 12 riguarda le azioni a favore dell'accessibilità e della mobilità dell'utenza debole e propone l'integrazione del PUMS.

A questo proposito, l'Ufficio ritiene dover sottolineare che i contenuti del PUMS sono stati illustrati al Tavolo sull'accessibilità e come già anticipato anche nella Delibera di adozione del PUMS, risultano recepite e precisate le sollecitazioni e le segnalazioni pervenute.

E' inoltre opportuno precisare che con la formazione del PSI sono state introdotte specifiche disposizioni finalizzate alla cosiddetta "accessibilità inclusiva" e che la Regione Toscana nel contributo/osservazione pervenuta dopo l'adozione del PSI ha sottolineato positivamente tale previsione.

L'Ufficio tenuto conto delle misure previste dalle disposizioni vigenti e di quanto già contenuto nel PUMS e nel PSI, ritiene di **NON ACCOGLIERE** l'osservazione proposta.

L'osservazione 13 segnala la "mancata rispondenza alla normativa di settore" e l'integrazione con altri strumenti di governo del territorio con riferimento ai contenuti dei decreti ministeriali di disciplina dei contenuti e dei procedimenti di formazione del PUMS, alle indicazioni del PSI, alle previsioni urbanistiche dei Comuni contermini e del Comune di Pisa e al masterplan del Verde pubblico.

Fermo restando l'errore materiale già rilevato in altre osservazioni nei riferimenti normativi, l'Ufficio ritiene di riproporre le considerazioni già illustrate in precedenza per quanto concerne l'individuazione e la declinazione dei Macro-obiettivi precisando che risulta recepita la struttura derivante dal DM 28/08/2019.

Per quanto concerne la coerenza con le previsioni dei piani urbanistici e di settore, l'Ufficio ritiene il PUMS già coerente con le previsioni in esame per quanto di competenza del Comune di Pisa.

In virtù di quanto sopra, l'Ufficio propone di **ACCOGLIERE PARZIALMENTE** l'osservazione in esame.

L'osservazione 14 sul tema attrattori e percorsi casa – scuola propone l'integrazione del PUMS con un'analisi completa dei poli attrattori e la ridefinizione degli obiettivi alla luce dei risultati delle suddette analisi.

L'Ufficio rileva che gli estensori del PUMS hanno diffuso diversi questionari e raccolto dati ai fini dell'individuazione e caratterizzazione delle attività e dei servizi che costituiscono poli attrattori di utenti e quindi influiscono sulle condizioni di accessibilità e sulla congestione del traffico.

Le attività di raccolta e valutazione dei dati continueranno anche dopo l'approvazione del PUMS ai fini anche del monitoraggio e pertanto non si ritiene necessario in questa fase modificare o integrare gli elaborati del PUMS.

Per quanto concerne il servizio Pedibus, occorre precisare che l'azione partirà già nel 2021 con 11 servizi, come scritto nel PUMS e che, a livello strategico, i target di piano prefiggono ulteriori sviluppi degli stessi sulle altre scuole.

In virtù di quanto sopra, l'Ufficio propone di **NON ACCOGLIERE** l'osservazione.

L'osservazione contraddistinta al n. 15 ripropone il tema della diffusione della cultura della sicurezza della mobilità e della mobilità sostenibile ritenendo che il PUMS adottato sia carente di misure finalizzate a promuovere la cultura della mobilità sostenibile e propone di elaborare specifiche strategie di comunicazione, informazione e formazione.

Quanto proposto non è in contrasto con i contenuti del PUMS e trova rispondenza in diverse iniziative già attivate dall'Amministrazione Comunale e da promuovere anche in attuazione degli obiettivi del PSI in tema di mobilità dolce e mobilità sostenibile.

Il PUMS prevede inoltre specifiche premialità per coloro che si muovono in modo sostenibile, indicando nell'APP GOODGO i costi della propria mobilità differenziati per modo di trasporto, l'impatto della stessa sulla salute individuale e sulle emissioni evitate in atmosfera; tutto questo per

cambiare la cultura della mobilità. Il Comune potrà prevedere ulteriori premi per i cittadini per diffondere la cultura della mobilità sostenibile.

In virtù di quanto sopra l'Ufficio propone di **NON ACCOGLIERE** l'osservazione.

L'osservazione n. 16 ha per oggetto le misure per la lotta al cambiamento climatico e propone l'inserimento di Macro-obiettivi e indicatori finalizzati a quantificare gli effetti di ogni misura prevista dal PUMS in termini di efficacia nella riduzione delle emissioni climalteranti.

Si ritiene di accogliere la richiesta di incrementare il Target sulle emissioni da un valore del -20% al -50% in relazione anche alle modifiche apportate agli altri Target di Piano e alle precedenti indicazioni in merito al recepimento del PAES. L'osservazione è da ritenersi **PARZIALMENTE ACCOLTA**.

#### **21 – c.f.r. n. 13**

#### **22 – prot. n. 115323 –**

---

L'osservazione propone di rafforzare i risultati attesi sotto il profilo della sostenibilità ambientale attraverso l'incremento di specifici indicatori illustrati nelle tabelle riportate nell'osservazione

L'Ufficio valutati i contenuti e gli obiettivi del PUMS ritiene di **ACCOGLIERE PARZIALMENTE** l'osservazione secondo la proposta descritta nell'elaborato allegato poiché lo stato attuale di utilizzo del TPL e della mobilità ciclabile risulta piuttosto basso e, quindi, si ritengono fattibili, nei dieci anni di validità del PUMS, alcuni degli incrementi di indicatori suggeriti.

#### **23 – prot. n. 115324 –**

---

L'osservazione è finalizzata per le motivazioni illustrate in ampia premessa (cui si rimanda per una completa valutazione) a inserire nel PUMS un progetto di rilancio del PISAMOVER.

L'Ufficio rileva che il PUMS prevede incentivi per l'utilizzo dei parcheggi scambiatori e che pertanto "contribuisce" per quanto di competenza alla valorizzazione dell'infrastruttura esistente. Non è di specifica competenza del PUMS il richiesto progetto di rilancio del PISAMOVER.

L'Ufficio propone pertanto di **NON ACCOGLIERE** l'osservazione.

#### **24 – prot. n. 115366 – WWF Alta Toscana**

---

L'osservazione è articolata in diverse parti di cui si riportano una breve sintesi e le considerazioni tecniche necessarie.

Con il punto 1 dell'osservazione viene segnalata la mancanza di marciapiedi e/o la loro sconnessione lungo le direttrici principali e pertanto viene richiesto che il PUMS garantisca la soluzione di queste criticità.

L'Ufficio rileva che il PUMS pur auspicando la realizzazione di percorsi protetti e la loro adeguata manutenzione non può prevedere garanzie in questo senso e pertanto propone di **NON ACCOGLIERE** l'osservazione ferma restando l'opportunità di promuovere ogni azione finalizzata al miglioramento della situazione.

Con il successivo punto 2 il proponente richiede l'adozione di idonee soluzioni per evitare la sosta delle auto sui marciapiedi e garantire la percorribilità degli stessi.

A tal proposito occorre rilevare che il PUMS assume l'obiettivo di promuovere la riqualificazione di piazze e strade con l'individuazione di aree a parcheggio che possano consentire la sosta delle auto al di fuori degli spazi da restituire alla fruizione pubblica e sociale. Non è compito del PUMS individuare ulteriori misure per garantire che la sosta dei mezzi sia in forme corrette e rispondenti alle disposizioni vigenti e alla segnaletica presente nelle diverse aree. L'osservazione **NON** può quindi essere **ACCOLTA**.

La posa in opera di rastrelliere oggetto dell'osservazione 3 è già in corso e il numero delle rastrelliere disponibili è in continuo aumento; non si

rendono necessarie specifiche integrazioni e precisazioni negli elaborati del PUMS. L'Ufficio propone di **NON ACCOGLIERE** l'osservazione.

La posa in opera di alberature lungo le ciclovie richiesta con l'osservazione n. 4 non è oggetto specifico del PUMS che come già anticipato non interviene sulle soluzioni progettuali adottate. L'Ufficio propone di **NON ACCOGLIERE** l'osservazione, precisando che con la controdeduzione ad altre osservazioni sono stati inseriti negli elaborati del PUMS specifiche direttive in materia.

La ciclabilità dei Lungarni in piena sicurezza e con una regolamentazione chiara richiesta con l'osservazione n. 5 è auspicabile e la fruibilità dell'infrastruttura potrà essere garantita anche utilizzando i fondi ministeriali recentemente assegnati al Comune di Pisa per le piste ciclabili in area urbana; occorre, tuttavia, precisare che in alcune situazioni non è possibile prevedere e realizzare corsie protette e separate e che l'uso di alcuni tratti dovrà necessariamente rimanere promiscuo.

L'osservazione non richiede specifiche modifiche agli elaborati del PUMS e pertanto è da ritenersi **NON ACCOLTA**.

Con l'osservazione descritta al punto 6 viene richiesta la realizzazione di un percorso ciclopedonale o quantomeno pedonale continuativo lungo la Via Livornese. La richiesta è coerente con gli obiettivi e i contenuti del PUMS e quindi, ferme restando eventuali criticità tecniche, l'Ufficio propone di **ACCOGLIERE** l'osservazione modificando l'elaborato grafico.

La seconda parte dell'osservazione affronta il tema dei parcheggi e ripropone considerazioni già illustrate in altre osservazioni richiedendo la cancellazione di alcune "previsioni" e/o l'adeguamento delle soluzioni progettuali adottate e delle previsioni urbanistiche.

Fermo restando quanto anticipato nelle precedenti considerazioni e controdeduzioni, occorre rilevare che alcune proposte e in particolare quelle riferite all'opportunità di procedere a interventi di riqualificazione nella zona di Porta a Mare e dei Navicelli e all'opportunità di adottare soluzioni progettuali coerenti con il contesto insediativo e i vincoli

sovraordinati sono già state recepite come proposta di controdeduzione ad altre osservazioni.

L'osservazione è pertanto da ritenersi **PARZIALMENTE ACCOLTA**.

L'argomento affrontato nella terza parte dell'osservazione (Tramvia) propone l'inserimento lungo il percorso di spazi di relazione e di zone verdi e l'integrazione della linea proposta con altri tratti. Le azioni proposte non sono in contrasto con il PUMS e potranno essere opportunamente valutate in fase di progettazione esecutiva e di messa in esercizio con la riorganizzazione del sistema di trasporto pubblico.

L'Ufficio propone pertanto di **NON ACCOGLIERE** l'osservazione.

Le considerazioni riferite infine alla zona del litorale e alla progettazione della tangenziale Nord Est non sono propriamente attinenti i contenuti del PUMS alla luce di quanto già illustrato nelle controdeduzioni a precedenti illustrazioni. Resta ferma l'opportunità di incentivare forme di mobilità sostenibile e di adottare soluzioni progettuali coerenti e compatibili con il contesto paesaggistico e con le specifiche valenze naturalistiche ampiamente documentate nell'osservazione.

L'Ufficio propone pertanto di **NON ACCOGLIERE** l'osservazione.

## **25 – prot. n. 115392 – Osservazione ufficio**

---

Con la presente osservazione sono stati segnalati errori materiali che è opportuno correggere.

Per quanto concerne il tema dei taxi gli estensori del PUMS hanno rilevato che i dati raccolti evidenziano la necessità di incrementare il trasporto a domanda e che in occasione della riunione del Tavolo dell'accessibilità è emersa la difficoltà legata alla necessità di prenotazione obbligatoria visto che tale modalità non sempre risponde alle esigenze dell'utenza debole.

L'osservazione può pertanto essere **ACCOLTA**.

## **26 – prot. n. 115476 – WWF Alta Toscana**

---

L'osservazione è riferita al tracciato delle piste ciclabili nella zona del litorale e evidenzia il possibile impatto sulle specificità ed emergenze naturalistiche e ambientali della Zona Speciale di Conservazione Selva Pisana.

Come già rilevato il PUMS non interviene sulle scelte e sulle soluzioni progettuali adottate nei singoli interventi, salvo raccomandare il rispetto di specifici obiettivi di inserimento nel contesto paesaggistico e insediativo. Nel caso specifico gli interventi in esame non sono di competenza del PUMS (che non riguarda come già precisato le aree del litorale) ma le opere dovranno necessariamente essere realizzate nel rispetto delle specifiche valenze paesaggistiche e ambientali e previa acquisizione dei pareri e nulla – osta previsti dalle disposizioni vigenti.

L'Ufficio ritiene di **NON ACCOGLIERE** l'osservazione.

## **27 – prot. n. 115797 –**

---

Il proponente ritiene che lo sviluppo di una zona 30 nell'area urbana di Riglione sia insufficiente per raggiungere l'obiettivo indicato dal PUMS (Scheda attività 4.4) e pertanto richiede un progetto complessivo di riordino della viabilità nel centro abitato di Riglione.

L'Ufficio precisa che il progetto di riordino della viabilità nel centro abitato di Riglione è previsto e sarà realizzato contestualmente alla costruzione e messa in esercizio del nuovo ponte ciclo – pedonale anche per consentire il transito delle ambulanze in caso di emergenza. Non si rileva pertanto la necessità di modificare e integrare gli elaborati del PUMS; l'Ufficio propone di **NON ACCOGLIERE** l'osservazione pur condividendone il contenuto.

## **28 – prot. n. 115798 –**

---

L'osservazione è riferita al tema del superamento delle barriere architettoniche e sottolinea l'opportunità, data l'importanza degli interventi necessari, di definire nel PUMS obiettivi e strategie dettagliati per la tutela dell'utenza debole.

Quanto richiesto è coerente con gli obiettivi del PUMS e le iniziative promosse anche in fase di stesura dello stesso visto che è stato organizzato specifico incontro di presentazione e discussione con il Tavolo sull'accessibilità. L'Ufficio propone di **ACCOGLIERE** l'osservazione rendendo più chiaro ed evidente l'interesse per la tutela dell'utenza debole e inserendo espressamente obiettivi e strategie dettagliati per la tutela dell'utenza debole (come da elaborato allegato).

**29 – prot. n. 115799 –**

---

L'osservazione è riferita al parcheggio sul Viale delle Cascine; la previsione è ritenuta errata per la presenza di altri parcheggi scambiatori.

L'Ufficio ribadisce quanto già illustrato nella controdeduzione ad altre osservazioni sullo stesso argomento:

- gli interventi indicati dal PUMS non sono sempre riconducibili a previsioni urbanistiche già vigenti e a soluzioni progettuali già definite;
- alcuni degli interventi previsti e/o programmati possono ridurre le capacità dei parcheggi esistenti;
- nel caso specifico, l'intervento è stato indicato come una delle possibili previsioni nell'area oggetto in fase di formazione del PSI, di specifica Scheda presentata alla Regione Toscana e agli enti competenti ai sensi dell'art. 25 della L.R. n. 65/2014 e sottoposta alla Conferenza di Copianificazione. Secondo le disposizioni vigenti la Conferenza di Copianificazione valuta la sostenibilità degli interventi che comportano consumo di suolo al di fuori del perimetro del territorio urbanizzato in relazione ai contenuti del PIT/PPR, alle esigenze rappresentate e alla possibilità di individuare soluzioni alternative. Alla Conferenza di Copianificazione sono sottoposti previsioni ritenute strategiche ai fini dello sviluppo del territorio interessato secondo dimensionamenti e valutazioni che ad esito della stessa Conferenza di Copianificazione, sono oggetto di specifica disciplina negli strumenti urbanistici; nel caso specifico l'intervento in

esame risulta disciplinato dal PSI adottato e qualora confermato in fase di approvazione e previa valutazione delle osservazioni pervenute, potrà essere proposto con i necessari approfondimenti tecnici e dimensionali nel Piano Operativo.

- Il PUMS e Il Piano Strutturale non determinano la conformazione dell'uso dei suoli.

L'Ufficio propone pertanto di **NON ACCOGLIERE** l'osservazione in esame.

**30 – prot. n. 115800 –**

---

L'osservazione è riferita ai parcheggi del centro urbano e richiede che gli stessi siano destinati esclusivamente ai residenti al fine di togliere dalle piazze e dagli spazi pubblici le auto e riconsegnare queste aree alla primaria funzione sociale.

Come anticipato nella controdeduzione a precedenti osservazioni gli interventi indicati dal PUMS non sono sempre riconducibili a previsioni urbanistiche già vigenti e a soluzioni progettuali già definite; i posti auto oggetto del contributo sono desumibili dalle esigenze rilevate e dalle possibili localizzazioni indicate (Il PUMS non determina la conformazione dell'uso dei suoli) con lo scopo prioritario di riqualificare le piazze occupate da spazi a parcheggio e la viabilità cittadina a uso prevalentemente pedonale con l'eliminazione della sosta lungo strada. Non è compito del PUMS precisare a chi siano destinati gli eventuali posti auto di nuova previsione. L'Ufficio propone pertanto di **NON ACCOGLIERE** l'osservazione

**31 – prot. n. 115812 –**

---

L'osservazione evidenzia alcuni errori materiali negli elaborati del PUMS e richiede lo svolgimento di un'analisi/studio indipendente di fattibilità tecnico - economica del progetto tramvia per valutare in alternativa la realizzazione di una busvia con alimentazione elettrica.

Ferma restando l'opportunità di correggere gli errori materiali evidenziati, l'Ufficio precisa che l'istanza di finanziamento trasmessa al Ministero Infrastrutture e Trasporti per il progetto tramvia è corredato da specifici

elaborati (analisi costi benefici, analisi alternative, elaborati VIA/VAS, ecc.) che contengono valutazioni in ordine alla sostenibilità delle alternative. L'Ufficio propone pertanto di **ACCOGLIERE PARZIALMENTE** l'osservazione in esame.

**32 – prot. n. 115844 -**

L'interessato rileva la mancanza di adeguato confronto con i Comuni dell'area pisana, l'assenza di idonea visione della città e del rapporto fra l'auto privata e i servizi del TPL, la mancata valutazione dell'opportunità di realizzare la busvia in luogo della linea tramviaria, assai più costosa, l'inadeguatezza della proposta di chiusura temporanea dei Lungarni, la previsione di parcheggi nel centro urbano senza promuovere contestualmente il recupero alla vita di quartiere di piazze e strade, il mancato aggiornamento del tracciato della variante a Nord. In virtù di queste considerazioni vengono richieste modifiche al PUMS che l'Ufficio non ritiene opportune o necessarie alla luce di quanto nel seguito descritto:

- I comuni dell'area pisana non sono tenuti per disposizione normativa alla stesura del PUMS;
- In fase di formazione del PUMS in esame sono stati organizzati laboratori tematici e tali tecnici cui hanno partecipato diversi rappresentanti dei comuni interessati;
- Non compete al PUMS del Comune di Pisa indurre altri Comuni e Enti a redigere e approvare il PUMS;
- La visione della città è ritenuta coerente e adeguata agli obiettivi assunti ferma restando la possibilità anche in fase di monitoraggio di precisare e integrare obiettivi e strategie, tenuto conto delle competenze dell'Amministrazione Comunale;
- Le zone 30 saranno previste e implementate laddove ritenuto necessario, come nel caso di Riglione dove la nuova zona 30 permette di collegare la pista ciclabile cittadina alla pista proveniente dal Comune di Cascina;

- Le busvie potranno essere previste anche a supporto della linea tramviaria di cui è proposta la realizzazione al fine di favorire l'intermodalità e l'interscambio fra i diversi mezzi di trasporto, opportunamente organizzati;
- La verifica della fattibilità della chiusura dei Lungarni è già oggetto di specifiche iniziative avviate dall'Amministrazione Comunale;
- La realizzazione di un nuovo tratto di viabilità di collegamento con il quartiere de I Passi è oggetto di specifica scheda di intervento redatta in fase di formazione del PSI e sottoposta alla Conferenza di Copianificazione di cui all'art. 25 della L.R. n. 65/2014;
- L'eventuale realizzazione di un nuovo parcheggio fra l'Aurelia e il Viale delle Cascine sarà necessariamente sottoposta alla preventiva valutazione degli enti e uffici competenti ai fini anche della verifica del corretto inserimento paesaggistico e dei vincoli di natura archeologica;
- La revisione del progetto della viabilità di collegamento a Nord pur auspicata almeno in parte, dall'Amministrazione Comunale non è di competenza della stessa.

In virtù di quanto sopra, l'Ufficio propone di **NON ACCOGLIERE** l'osservazione in esame.

**33 – prot. n. 115846 –**

L'osservazione è riferita alla distribuzione degli spazi di mobilità con l'obiettivo di "togliere spazio alle auto per darlo alle persone" e propone l'integrazione del PUMS con considerazioni sul tema della riqualificazione della rete viaria nel contesto urbano tenendo conto dei seguenti obiettivi:

- Moderare la velocità del traffico veicolare,
- Mettere in sicurezza le utenze pedonali e ciclabili,
- Rendere maggiormente fruibile la strada come spazio di relazioni fra luoghi e funzioni.

L'Ufficio rileva la coerenza di quanto proposto con obiettivi e contenuti del PUMS e pertanto ritiene di **ACCOGLIERE** l'osservazione introducendo

precisazioni e considerazioni specifiche come da elaborato allegato (paragrafo 3.4.3 della Relazione).

### **34 – prot. n. 115849 – Greenpeace Italia**

---

L'osservazione è articolata in 6 parti; la prima richiesta è riferita al Quadro Conoscitivo e relativa alla mancata considerazione del pendolarismo legato a servizi e aziende e del notevole impatto dei flussi turistici. A parere del proponente ciò impedisce di comprendere le reali necessità di spostamento e di avvicinare le persone al TPL.

La raccolta nel dettaglio dei dati per il PUMS, adesso non possibile per la situazione emergenziale 'poco rappresentativa', è già stata avviata nella fase iniziale (per es. con questionari casa-lavoro e casa-scuola) ed interrotta ma sarà ripresa nei prossimi mesi in modo da avere un quadro generale per dettagliare puntualmente le azioni già inserite nel PUMS e modificarne/aggiornarne i contenuti in fase di monitoraggio.

L'Ufficio propone, pertanto, di **NON ACCOGLIERE** l'osservazione in esame.

Con la seconda parte dell'osservazione viene richiesta una maggiore trasparenza nell'individuazione degli indicatori utili alla misurazione del raggiungimento degli obiettivi. Gli indicatori sono quelli previsti dalle disposizioni vigenti; in fase di monitoraggio saranno eseguiti gli opportuni approfondimenti consultabili sul sito appositamente costruito ai fini della partecipazione e pubblicizzazione dei contenuti del PUMS (il sito è espressamente indicato a pag. 95 della Relazione nella descrizione delle "Strategie di comunicazione" e segnalato con apposito link nel sito web dell'Ente). L'Ufficio propone, pertanto, di **NON ACCOGLIERE** l'osservazione in esame.

Le misure finalizzate all'ampliamento dei parcheggi sono ritenute non idonee (punto 3) in quanto questi sono considerati attrattori di traffico e comportano consumo di suolo.

I parcheggi d'area serviranno a liberare spazi ad uso cittadino lungo le strade urbane e non comporteranno necessariamente aumento delle

superfici permeabili in quanto dovranno essere pavimentati con superfici permeabili idonee.

L'Ufficio propone, pertanto, di **NON ACCOGLIERE** l'osservazione in esame.

La quarta parte è riferita alle reti ciclabili e all'opportunità di incrementare le stazioni di bike sharing e di altre forme di mobilità sostenibile (e-bike, monopattini) prevedendo collegamento con i quartieri periferici, il litorale e il Parco di San Rossore.

Il PUMS prevede piste ciclabili di collegamento con S.Rossore, con il litorale e con l'area di Coltano oltre che verso altri quartieri periferici. L'Ufficio propone, pertanto, di **NON ACCOGLIERE** l'osservazione in esame.

Con l'osservazione 5 sono proposti nuovi collegamenti e nuove fermate nel servizio di trasporto pubblico locale, oltre che l'incremento degli orari e dei servizi.

La nuova programmazione dei servizi è stata inserita nella Gara Regionale. Prima della sua assegnazione risulta difficile intervenire sul servizio di TPL che si sta svolgendo in obbligo di esercizio. Inoltre il dettaglio delle fermate e delle corse è modificabile all'interno del Contratto di Servizio mentre nel PUMS devono essere disegnati lineamenti di percorsi-frequenze e valutati altri aspetti di livello più strategico. L'Ufficio propone, pertanto, di **NON ACCOGLIERE** l'osservazione in esame.

Infine con il punto 6 in relazione al trasporto logistico delle merci si sostiene che la tariffazione incrementale non è una misura idonea in quanto non disincentiva a sufficienza il trasporto delle merci in città. Il trasporto delle merci in città non potrà mai essere disincentivato, a meno di non bloccare la domanda di merci. Le azioni previste servono a renderlo più sostenibile, in una visione realistica e a limitarne l'impatto sull'ambiente urbano. Al paragrafo 3.7.5 è sviluppato il tema del trasporto sostenibile delle merci in relazione alle esigenze evidenziate dall'Autorità Portuale tramite i tavoli tecnici e alle iniziative avviate dalla Regione Toscana per l'individuazione delle Zone Logistiche Semplificate (ZLS).

L'osservazione è da ritenersi **PARZIALMENTE ACCOLTA**.