



**COMUNE DI PISA**

# **PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO**

**Gennaio 2002**

**COMUNE DI PISA**

**PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO**

**Rapporto Finale**

Sindaco  
**Paolo Fontanelli**

Assessore alla Mobilità  
**Massima Baldocchi**

**Gruppo di lavoro**

*Consulenti*

ing. Alfredo Drufuca, Polinomia Srl, responsabile del progetto  
arch. Alberto Cometti, Polinomia Srl, collaboratore  
ing. Simone Borghi, Polinomia Srl, collaboratore

*Comune di Pisa*

coordinamento:  
ing.arch. Riccardo Ciuti, dirigente Servizio Mobilità e Qualità della Città

gruppo operativo:  
ing. Gilda Greco, responsabile Servizio Urbanizzazioni Primarie  
arch. Cristiana Cristiani  
ing. Luana Bilìa

collaborazioni:  
arch. Giorgi Mauro, funzionario Servizio Progetti Speciali  
geom. Costa Pierluigi, istruttore tecnico Servizio Decentramento  
geom. Marina Bonfanti, funzionario SIT  
Emanuela Atzori  
Sabrina Verani, ufficio di segreteria

Si ringraziano per la cortese collaborazione prestata l'ufficio incidenti della Polizia Municipale, della Polizia Stradale e dei Carabinieri.

## Premessa

Il presente rapporto, che conclude l'*iter* di redazione del Piano Generale del Traffico di Pisa, è costituito da due parti fondamentali.

La prima riporta i principali elementi di diagnosi emersi dalle analisi e dalle discussioni condotte nella prima fase del lavoro, formula il quadro degli obiettivi del Piano e ne definisce le strategie di intervento.

Si tratta sostanzialmente del documento già prodotto nel Maggio 2000, riveduto ed integrato sulla base della discussione che ne ha accompagnato la diffusione, e che si è ritenuto essenziale riportare qui integralmente in quanto descrive le finalità cui il Piano deve tendere e le modalità generali attraverso le quali intende arrivarci.

Esso rappresenta cioè il documento fondativo del Piano, documento che è indispensabile tenere presente non solo per comprendere e valutare le proposte di intervento avanzate per il primo periodo attuativo<sup>1</sup> più oltre riportate ma, soprattutto, per orientare la successiva progettazione delle parti ancora non sviluppate e per supportare nel tempo la più generale attività di governo della mobilità da parte dell'Amministrazione.

La seconda parte 'inizia' dunque a tradurre le strategie del Piano in una serie di proposte di intervento.

Si tratta evidentemente -e non sarebbe potuto essere altrimenti- di proposte tutt'altro che esaustive, che non sviluppano tutti gli argomenti citati nelle strategie, a cominciare dai progetti di riqualificazione e riorganizzazione delle strade e degli spazi pubblici urbani cui tanta importanza è stata attribuita, e che dovranno pertanto essere ripresi all'interno di specifici piani attuativi, cioè i Piani Particolareggiati.

Essa inoltre contiene gli elaborati fondamentali alle scale e nelle forme previste dalla vigente normativa, così da consentire di avviare l'*iter* formale di approvazione del PGTU.

---

<sup>1</sup> Secondo le *Direttive* ministeriali per la redazione dei Piani del Traffico, il PGTU è un piano di breve periodo, che si limita a considerare gli interventi esauribili in un biennio, al termine del quale deve essere aggiornato.

In realtà, tale periodo va inteso come orizzonte entro il quale collocare gli interventi prioritari.

Ben più pregnante risulta invece il significato della scadenza biennale rispetto ad una altra prescrizione introdotta dalle stesse *Direttive*, ed in genere del tutto disattesa, che consiste nell'obbligo di pubblicare il riepilogo dei risultati del sistema di monitoraggio del traffico al termine di tale biennio.

E' infatti sulla base di tale riepilogo che si dovrebbe procedere alla verifica, aggiornamento ed, eventualmente, alla revisione generale del PGTU.

La fondamentale importanza di tale prescrizione risiede nello spostamento che impone della centralità del Piano dal mezzo al fine, dalle proposte di intervento agli obiettivi che tali proposte devono consentire di raggiungere.

Secondo tale logica, il Piano va quindi inteso come un vero e proprio sistema di obiettivi, puntualmente articolati nel tempo e nello spazio, la cui misura quantitativa è posta alla base della identificazione prima e della verifica dopo degli interventi.