



## COMUNE DI PISA

<b>TIPO ATTO <i>ORDINANZE DIRIGENTE</i></b>	
<b>N. atto DD-10 / 244</b>	<b>del 06/02/2018</b>
<b>Codice identificativo 1545168</b>	

**PROPONENTE *Urbanistica - Mobilità - Programmazione OOPP***

<b>OGGETTO</b>	<b>REGOLAMENTAZIONE DELLA CIRCOLAZIONE DEGLI AUTOBUS NELLA CITTA' DI PISA - QUARTIERE SAN GIUSTO SAN MARCO - INTEGRAZIONE DELL'ORDINANZA N° 505 DEL 18/12/2012.</b>
----------------	---

<b>Dirigente della Direzione</b>	<b><i>FRANCHINI DARIO</i></b>
----------------------------------	-------------------------------



## COMUNE DI PISA

### **DD-10 Urbanistica - Mobilità - Programmazione, monitoraggio e rendicontazione OOPP - Coordinamento delle strutture tecniche**

**Id 1545168**

**Oggetto: Regolamentazione della circolazione degli autobus nella città di Pisa – Quartiere San Giusto San Marco - Integrazione dell'ordinanza n° 505 del 18/12/2012**

#### **IL DIRIGENTE**

#### **PREMESSO:**

-che con ordinanza dirigenziale n° 505 del 18.12.12 è stata dettata la regolamentazione della circolazione degli autobus nella città di Pisa, regolamentazione che, peraltro, non ha compiutamente disciplinato il traffico degli autobus nel quartiere San Giusto-San Marco;

-che in tale quartiere, nel tempo, anche per effetto del traffico derivante dall'attraversamento degli autobus, si è venuta a creare una situazione di grave congestionamento e inquinamento in un quartiere che già subiva la presenza della superstrada e della stazione ferroviaria;

-che il quartiere risente negativamente del passaggio e della permanenza degli autobus (spesso a motore acceso), nel numero successivamente indicato, che sono responsabili di emissioni di fumi e di rumore che causano un livello di inquinamento insostenibile per i suoi abitanti,

-che il sistema insediativo del quartiere è eterogeneo per la presenza di preesistenze rurali e fenomeni insediativi di scarsa qualità, con caratteristiche morfologiche che hanno comportato, nel corso del tempo, una grave e persistente riduzione dei requisiti di qualità ambientale;

-che il quartiere risente anche di condizioni di particolare “chiusura” in quanto, come già riportato, collocato tra varie “barriere infrastrutturali” (ferroviario, superstrada FI-PI-LI, aeroporto Galilei), con una generale insufficienza di parcheggi e con difficoltà della circolazione veicolare;

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

-che la questione della diminuzione dell'inquinamento acustico ed ambientale ed il generale decongestionamento del quartiere ha costituito uno degli obiettivi dell'”Accordo di Programma per la realizzazione di un sistema di collegamento (People Mover) fra l'aeroporto Galileo Galilei di Pisa e la Stazione ferroviaria di Pisa Centrale” stipulato in data 13.04.2011 fra la Regione Toscana, il Comune di Pisa, la Provincia di Pisa, la S.A.T. SpA, Rete Ferroviaria Italiana SpA e FS Sistemi Urbani” che vede, quale soggetto proponente, la Regione Toscana, quale soggetto beneficiario il Comune di Pisa e soggetto attuatore la società Pisamo srl;

-che, in particolare, tra gli obiettivi dell'Accordo di Programma citato, figurano anche quelli di alleggerire la pressione del traffico sul quartiere, di migliorare così la qualità urbana e insediativa dell'area circostante la nuova infrastruttura, nonché di razionalizzare la viabilità locale; obiettivi da conseguire anche attraverso la realizzazione di nuove strade destinate a raggiungere più agevolmente la rete stradale primaria, la creazione di aree a parcheggio e la diminuzione della circolazione dei veicoli e, in particolare, degli autobus, nel quartiere;

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

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

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

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

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

**CONSIDERATO** che, ad oggi, sono stati realizzati sia l'opera infrastrutturale People Mover (metropolitana leggera che collega l'Aeroporto di Pisa con la stazione ferroviaria Pisa- Centrale) che i due parcheggi di scambio in prossimità della fermata intermedia del People Mover, a cavallo della linea, e, quindi, uno accessibile da Via di Goletta e uno dall'Aurelia;

**VISTO** che, allo scopo di raggiungere gli obiettivi prefissati, come sopra meglio precisati, e di razionalizzare il sistema dei trasporti nell'area, a seguito dell'attivazione del People Mover, il tratto del percorso della LAM ROSSA che interessa il quartiere è già stato eliminato, poiché coperto dal percorso del People Mover ed ha il suo capolinea alla stazione FS;

**RILEVATO** che da studi recenti (TAGES - Interventi di riordino dell'accessibilità e del traffico veicolare con l'avvio del nuovo servizio del People Mover – 2017) emerge che, per concorrere più efficacemente al decongestionamento dello svincolo della SGC FI-PI-LI in corrispondenza dell'aeroporto, la fermata intermedia del People Mover può divenire il nodo di interscambio su cui

convogliare le autolinee regionali che collegano l'aeroporto con diverse città (Firenze, Lucca, Viareggio, ecc.), nonché delle linee nazionali di autobus afferenti a Pisa,;

**DATO ATTO CHE** nel parcheggio scambiatore dei Via Aurelia è possibile accogliere gli autobus che escono dalla superstrada o si immettono nella stessa, che invece sinora hanno utilizzato lo svincolo di Pisa Aeroporto, con tutte le ricadute negative sulla situazione ambientale e di traffico del quartiere;

**RILEVATO che**, come si ricava dai sopra citati studi, gli interventi sopra menzionati consentono una riduzione complessiva dei veicoli in transito sulla viabilità che interessa lo svincolo della SGC FI-PI-LI pari a circa 639.000 veicoli/anno di cui 70% sono auto e il 30% bus; valutando questo flusso in veicoli equivalenti (1 bus = 2 auto), la riduzione può essere ritenuta pari a n. 828.000 veic.eq./anno: sulla base dei veicoli in transito (ingresso/uscita) dallo svincolo SGC FI-PI -LI di Pisa, si può stimare, in termini percentuali, su base annua, un possibile decremento del carico veicolare sulla rete stradale oggetto di studio pari a circa 8%;

**VISTI** in materia gli specifici atti di indirizzo adottati dalla Giunta Comunale con deliberazioni n. 16 del 18.02.2017 ,esecutiva, n. 44 dell'08.03.2017,esecutiva, e n.8 del 23.01.2018, dichiarata immediatamente eseguibile, che raccomandano l'adozione di misure di governo locale conseguenti all' entrata in funzione del sistema People Mover, con particolare riferimento al quartiere San Giusto San Marco per le specifiche motivazioni nelle stesse definite;

**RITENUTO** opportuno, per le motivazioni sopra riportate, ed in particolare allo scopo di preservare la qualità della vita degli abitanti del quartiere e di garantire gli obiettivi che con realizzazione del People Mover erano stati definiti( riduzione passaggio veicolare su gomma a vantaggio dell'infrastruttura ferroviaria), **di istituire il divieto di circolazione per gli autobus**, salvo le eccezioni previste agli articoli 2 e 4 dell'ordinanza n° 505 del 18/12/2012, non solo in tutte le strade del centro abitato del Comune di Pisa, individuato con deliberazione GC n.152 del 13.10.2009 e successive modifiche ed integrazioni, ma anche nelle seguenti vie esterne al centro abitato ma strettamente connesse ad esso e, soprattutto, ai quartieri S. Giusto e S. Marco, in particolare dopo la realizzazione del People Mover (con soppressione dei passaggi a livello di Via S. Agostino e di Via di Goletta) e delle opere pubbliche complementari, e di competenza del Comune di Pisa:

- Rotatoria recentemente realizzata all'intersezione tra Via Caduti nei Lager Nazisti, Via Pier Giorgio Ballini, Via Pasquale Pardi e svincolo S.G.C. Fi-Pi-Li (ordinanza n°219 del 13/05/2016),
- Via Eugenio III,

e **quindi il divieto per tutti gli autobus**, salve le eccezioni previste dagli articoli 2 e 4 dell'ordinanza n° 505 del 18/12/2012, **di utilizzare gli svincoli di Pisa Aeroporto sia in ingresso che in uscita dalla FI-PI-LI;**

**SENTITI** gli Enti e le Aziende interessate, individuate sulla base delle comunicazioni della Regione Toscana trasmesse a questa Amministrazione in data 09.03.2017, in sede di apposita consultazione avvenuta in data 24 marzo 2017, in occasione della quale Toscana Aeroporti ha presentato puntuali osservazioni

**VALUTATO**, anche sulle base delle osservazioni presentate in sede di consultazione, che:

- il parcheggio scambiatore di Via Aurelia non diventa, come paventato da Toscana Aeroporti (nella nota 22.3.2017, prot. n. 940/A3, inviata al Comune nel quadro della consultazione) un parcheggio a servizio dell'aeroporto, in pretesa violazione degli "atti in base ai quali è stato approvato il complesso degli interventi relativi al People Mover"; esso rimane comunque ad uso cittadino anche con la sosta degli autobus: difatti, da un lato l'intero parcheggio realizzato resta disponibile per le auto; dall'altra, gli autobus rappresentano comunque veicoli su gomma che transitano nelle strade della Città. Quanto alla pretesa violazione degli accordi, già a pag 37 dell'accordo di Programma sottoscritto anche da Sat (ora Toscana Aeroporti) si afferma espressamente che "... gli spostamenti che si prevede di attrarre all'uso del People Mover e dei parcheggi scambiatori provengono in grande maggioranza dall'utenza aeroportuale, incentivata a sostituire le modalità di trasporto utilizzate dalla maggiore rapidità e costo del servizio";

-secondo Toscana Aeroporti (*ibidem*) questa azione del Comune violerebbe il Protocollo d'intesa del 12.03.2004; in realtà il Protocollo d'intesa del 12.03.2004 deve ritenersi ormai superato ed assorbito nel sopravvenuto Accordo di Programma stipulato il 13.04.2011, con la conseguenza che le clausole ivi previste devono ritenersi ad oggi prive di qualsiasi preteso carattere vincolante, avendo rilievo solo gli impegni reciprocamente assunti dalle parti nell'Accordo di Programma del 2011; in quest'ultimo non è prevista alcuna procedura che contempra uno "specifico accordo" circa la regolamentazione della sosta nel parcheggio scambiatore e, pertanto, l'Amministrazione Comunale non è tenuta ad alcuna concertazione con la Società concessionaria dell'Aeroporto Galileo Galilei in ordine alla sosta degli autobus in area aeroportuale;

-con l'emanazione della presente ordinanza vengono spesi poteri ordinariamente riconducibili a competenze proprie del Comune in materia di mobilità e viabilità urbana, nel prevalente interesse pubblico al decongestionamento possibile del traffico nei quartieri S. Giusto - S. Marco, peraltro in assoluta conformità agli impegni assunti dalle parti con il ridetto Accordo di Programma;

-per quanto concerne la pretesa maggiore onerosità del percorso, merita evidenziare che il tragitto Aeroporto di Pisa - Stazione Pisa Centro - Stazione Santa Maria Novella svolto con il People Mover e treno risulta attualmente più economico del corrispondente percorso effettuato con l'autobus;

-il Piano di Sviluppo Aeroportuale 2014-2028, di aggiornamento del precedente PSA 2002-2010, che secondo Toscana Aeroporti prevederebbe il mantenimento degli autobus nella loro attuale collocazione e anzi l'aumento degli stalli, al contrario, non solo richiama ed enfatizza il sistema del People Mover, ma prevede espressamente, tra gli interventi *land-side*, la definizione dello schema generale delle infrastrutture di accessibilità all'area aeroportuale e della sosta (ampliamento del sistema dei parcheggi), con il contestuale potenziamento della connessione con la stazione ferroviaria di Pisa centrale mediante il sistema del People Mover (pag. 5, punto 2), nn. 3 e 4); in ogni caso, è opportuno precisare che l'Amministrazione Comunale si è espressa sul PSA in questione, limitatamente alla conformità urbanistica, prescindendo da valutazioni su aspetti ulteriori, non di competenza dell'amministrazione;

-nessun disservizio è generato dal presente provvedimento, né, come sopra evidenziato, in termini di onerosità dei costi, né in termini di scomodità per i viaggiatori e gli utenti dell'aeroporto, né di funzionalità complessiva; in ogni caso, eventuali possibili disagi per i viaggiatori (ammesso e non concesso che inizialmente possano verificarsi) rappresenterebbero un interesse recessivo, nella comparazione degli interessi, rispetto a quello, pubblico, della salute degli abitanti del quartiere;

**DATO ATTO**, rispetto alla nota fatta pervenire da ENAC –Direzione Aeroportuale Toscana (PEC n 9699 del 30.01.2018 ), che tutte le strade e le viabilità interessate dalla presente ordinanza risultano fuori dal demanio aeronautico civile dello Stato e dal sedime aeroportuale e, pertanto, la relativa disciplina rientra nella piena competenza del Comune;

**DATO ATTO che** il tempo intercorso dalla consultazione svolta è risultato necessario, oltre che ad approfondire i contributi istruttori pervenuti, anche alla circostanza che i soggetti coinvolti hanno proposto misure diverse che hanno costituito oggetto di attento approfondimento;

**CONSIDERATO pertanto**, alla luce di quanto esposto, che appaiono confermate le ragioni di interesse pubblico che inducono ad adottare la presente ordinanza come naturale conseguenza dell'avvenuta realizzazione ed effettiva operatività del People Mover, nel rispetto degli impegni reciprocamente assunti dalle parti nell'Accordo di Programma più volte citato, anche al fine di sostenere l'efficacia del nuovo sistema di trasporto per le finalità tutte evidenziate nel presente provvedimento e nella documentazione esaminata;

**CONTEMPERATI** l'interesse pubblico alla tutela della qualità della vita degli abitanti del quartiere San Giusto-San Marco nonché ad una razionale ed efficiente organizzazione della mobilità del quartiere, in coerenza con le finalità che hanno portato alla realizzazione del People Mover, da un lato con l'interesse dei passeggeri a veder garantita la qualità dei servizi offerti, dall'altro con l'interesse economico dei titolari di licenze di autobus, e ritenuto possano trovare adeguato soddisfacimento con le misure alternative individuate (sosta gratuita nel parcheggio scambiatore di Via Aurelia);

**RITENUTA** la necessità di trasmettere il presente atto:

- alla Direzione Polizia Municipale del Comune di Pisa per gli atti attuativi di competenza;
- alla Pisamo S.p.A. per gli atti attuativi di competenza;
- alla Pisamover SpA in quanto concessionario gestore del People Mover;
- alla Regione Toscana per gli atti conseguenti di sua competenza, e segnatamente il recepimento della presente ordinanza nelle autorizzazioni rilasciate e rilasciande per l'esercizio dei bus extraurbani ai sensi dell'art. 14 della L.R. n. 42 del 1998;  
agli Enti ed Aziende interessate;

**VISTI** gli artt. 3, 5, 7 e 37 del Nuovo Codice della Strada D.Lgs 30.4.1992, n. 285 e successive modifiche;

**VISTO** l'art 107 del T.U. delle leggi sull'ordinamento degli Enti Locali approvato con D.Lgs n. 267 del 18.8.2000;

**VISTO** il provvedimento n. 39 del 26.05.2016 con il quale il Sindaco ha conferito al sottoscritto l'incarico di Dirigente della Direzione "Pianificazione Urbanistica- Mobilità- Programmazione, monitoraggio e rendicontazione OO.PP., Coordinamento delle strutture Tecniche";

**ORDINA**

- 1) Di istituire, ad integrazione dell'ordinanza n° 505 del 18/12/2012, ed a far data dal 19.04.2018, il divieto di circolazione per gli autobus, salve le eccezioni previste dagli articoli 2 e 4 dell'ordinanza n° 505 del 18/12/2012, non solo in tutte le strade del centro abitato del Comune di Pisa ma anche nelle seguenti vie esterne al centro abitato ma strettamente connesse ad esso e soprattutto ai quartieri S. Giusto e S. Marco e di stretta competenza comunale:
- rotatoria recentemente realizzata all'intersezione tra Via Caduti nei Lager Nazisti, Via Pier Giorgio Ballini, Via Pasquale Pardi e svincolo S.G.C. Fi-Pi-Li (ordinanza n°219 del 13/05/2016),
  - Via Eugenio III.
- 2) Di disporre che gli autobus diretti nella zona oggetto del divieto imposto dall'ordinanza sostino presso il parcheggio scambiatore posto sulla Via Aurelia Sud, in adiacenza alla fermata intermedia del People Mover appositamente attrezzato e segnalato.

### **DISPONE**

- Che la presente ordinanza sia resa nota mediante :
  - pubblicazione all'Albo Pretorio;
  - pubblicazione sul sito internet dell'amministrazione comunale
  - apposizione di idonea segnaletica in loco e di preavviso, secondo le norme del Codice della strada;
- Che, entro la data di entrata in vigore della presente ordinanza, sia installata la segnaletica orizzontale e verticale occorrente.

### **AVVISA**

Che contro la presente ordinanza può essere opposto ricorso, entro 60 giorni dalla pubblicazione all'albo pretorio, al T.A.R. della Toscana ed entro 120 giorni al Presidente della Repubblica.

La Polizia Municipale, gli Ufficiali ed Agenti della Forza Pubblica sono incaricati di far osservare la presente ordinanza. I trasgressori saranno puniti a norma di legge.

**Il Dirigente**

**Dott. Arch. Dario Franchini**