



COMUNE DI PISA  
CONSIGLIO COMUNALE

**GRUPPO CONSILIARE**

**Diritti in comune: Una Città in comune- Rifondazione Comunista- Pisa Possibile**

Pisa, 11 settembre 2019

**ORDINE DEL GIORNO**

**OGGETTO: Per una mobilità dolce e senza consumo di suolo nel quartiere di Porta a Lucca**

**Tenuto conto** che la variante per la riqualificazione funzionale ed ambientale dell'Arena Garibaldi – Stadio Romeo Anconetani prevede l'ampliamento del parcheggio di v. Paparelli per ca. 360 stalli, la realizzazione di un'area di sosta in v. Rindi per ca. 160 stalli, l'ampliamento del parcheggio di v. Gello per ca. 160 stalli, l'ampliamento e utilizzo parcheggio esistente di v. Gabba;

**Considerato** che la proposta relativa alla gestione della mobilità della variante riguarda sostanzialmente le aree di sosta sunnominate;

**Evidenziato** che si stima che allo stato attuale l'80% degli spettatori locali per raggiungere lo stadio utilizzi l'auto e che solo il 20% adotti una modalità alternativa, segnalando la necessità di incentivare tali modalità alternative senza individuare però una chiara strategia;

**Considerato** che la disponibilità attuale di posti per la sosta costituisce un incentivo allo spostamento in auto e che, come riportato nel Rapporto Ambientale, *“la scelta di non consentire l'accessibilità di questi parcheggi alla domanda attratta dallo stadio costituisce pertanto un primo forte elemento di dissuasione che può invece incentivare e rendere più concorrenti modalità di trasporti più sostenibili, oltreché mitigare ovviamente i significativi impatti che ogni evento determina proprio sul quartiere, come evidenziato anche dalle specifiche indagini svolte”*;

**Tenuto conto** contestualmente che la stessa variante inserisce vasti spazi commerciali, che dovrebbero essere aperti durante la settimana costituendo attrattori di traffico;

**Valutato** che, in occasione dei momenti pubblici di discussione sulla variante, una parte della cittadinanza ha fatto presente le criticità dovute all'attrazione di nuovo traffico sottolineando come allo stato attuale non tutti i parcheggi già esistenti siano utilizzati al completo, mentre le strade prossime allo stadio subiscono una forte pressione dovuta a fenomeni di sosta selvaggia e abbiano rilevato che l'utilizzo di modalità alternative all'uso dell'auto per raggiungere lo stadio debbano essere non solo promosse ma anche in qualche forma spinte dall'amministrazione attraverso l'istituzione di zone ZTL;



**Considerato** inoltre che la realizzazione di nuovi parcheggi, oltre ad incentivare l'uso dell'auto, comporta l'impermeabilizzazione di nuove aree, in punti della città dove invece lo sviluppo e il recupero del verde avrebbero un ruolo ambientale e sociale rilevante;

**Tenuto** conto che anche a questo riguardo nelle occasioni di discussione pubblica diversi interventi hanno sottolineato l'importanza del verde e la contrarietà ad una sua riduzione.

### **Il Consiglio comunale impegna la Giunta e il Sindaco**

#### **in vista della approvazione della suddetta variante:**

- ad attivare gli uffici per approfondire l'analisi della domanda di mobilità che sarebbe generata non solo dallo stadio ma anche dalla struttura media di vendita che viene inserita nella previsione, mettendola chiaramente a confronto con la situazione attuale;
- a ritirare la previsione dei nuovi parcheggi o degli ampliamenti dei parcheggi già esistenti inseriti nella variante;
- a effettuare un nuovo studio volto a progettare l'aumento degli spazi destinati alla mobilità alternativa all'auto (pedonale, ciclabile, di trasporto pubblico) non solo in funzione dello stadio, ma di tutto il quartiere e quindi dell'intera città. Tale studio dovrà anche tenere in considerazione un'organizzazione complessiva della mobilità che indichi in dettaglio se e come identificare aree ZTL e come limitare la sosta, anche in relazione agli eventi sportivi;
- ad attivare un percorso partecipato che coinvolga innanzitutto il quartiere e la città nella definizione delle forme di mobilità;
- ad inserire gli studi e i progetti per il riordino della mobilità del quartiere nel contesto di un Piano urbano della mobilità sostenibile (PUMS).

Francesco Auletta

