



CRITICITA' E POSSIBILI INTEGRAZIONI

BANDO MASE

1- Disallineamento degli interventi rispetto agli obiettivi primari del decreto MASE

Alcune perplessità emergono con riferimento alle opere infrastrutturali che interessano la zona di Calambrone, tra cui il **parcheggio scambiatore**, cui sono destinati 2 milioni di euro. Ad oggi non sono stati presentati elementi conoscitivi o analisi che consentano di valutarne l'effettiva efficacia ambientale. Risulta pertanto difficile comprendere in che misura un'infrastruttura collocata a circa 20 chilometri dal centro di Pisa, seppur collegata a una pista ciclabile, possa contribuire in modo significativo alla riduzione dell'inquinamento atmosferico urbano.

Va osservato infatti che gli eventuali effetti positivi dell'intervento si manifesterebbero prevalentemente in un contesto territoriale *diverso e distante* da quello in cui si concentrano le maggiori criticità ambientali della città e sarebbero limitati a una fruizione essenzialmente stagionale, concentrata nei mesi estivi. Al contrario, è ragionevole ritenere che i livelli più elevati di traffico e di inquinamento urbano siano associati ai periodi di maggiore intensità delle attività lavorative, di studio o di altre attività, nelle stagioni non estive. Ne consegue che l'intervento appai scarsamente allineato rispetto all'obiettivo prioritario di riduzione delle emissioni generate dalla mobilità quotidiana e sistematica nell'area urbana pisana.

Per gli stessi motivi, anche per quanto riguarda il **completamento della pista ciclabile del Trammino fino a Calambrone**, pur condividendo l'obiettivo di rafforzare la mobilità ciclabile sul litorale, risulta difficile capire in che modo questo intervento possa migliorare la qualità dell'aria a Pisa. A margine, notiamo che non è stato chiarito quali siano stati i criteri che hanno portato a stimare un investimento di tale entità (4 milioni di euro), considerato che lungo parte della direttrice esiste già un percorso ciclabile le cui principali criticità riguardano alcuni collegamenti mancanti e specifici interventi di messa in sicurezza.

Similmente, mentre crediamo che intervento di adeguamento delle fermate del trasporto pubblico per migliorarne l'**accessibilità alle persone con disabilità** (1 milione di euro) rappresenti una misura urgente, doverosa e condivisibile sul piano dell'inclusione e dei diritti, non si evince dalla proposta come questo tipo di intervento sia direttamente legato alla riduzione dell'inquinamento traffico-correlato, ritenendo di non poter ascrivere alle persone con disabilità la responsabilità primaria del traffico urbano con auto privata, ed il

relativo inquinamento. Ci preoccupa in particolare che, non essendo questo obiettivo allineato con le finalità del bando MASE, si possa veder negato questo finanziamento che invece meriterebbe attenzione di essere finanziato, possibilmente su bandi dedicati a questo importante aspetto.

Appare poi significativa l'assenza nel piano comunale di investimenti dedicati al sostegno alla logistica urbana sostenibile e alla sicurezza della mobilità urbana. Le strade a velocità ridotta (**Zone 30**), *non a caso esplicitamente richiamate dal decreto MASE nell'azione E.5*, rappresentano oggi una delle misure maggiormente raccomandate a livello nazionale ed europeo per ridurre gli incidenti gravi in ambito urbano e aumentare così la sicurezza reale e percepita dagli utenti deboli della strada. *Sappiamo che la sicurezza costituisce un incentivo allo shift modale, ovvero al passaggio dall'auto privata verso la mobilità ciclistica e pedonale, che a sua volta porta a una riduzione del traffico e quindi delle emissioni* e del rumore. Eppure, nonostante siano richiamate anche dal PUMS del Comune, la realizzazione di Zone 30 non trova spazio nel progetto illustrato alla Commissione Consiliare.

2- Infrastrutture vs. comportamenti

La distribuzione complessiva delle risorse evidenzia una marcata prevalenza di interventi di natura infrastrutturale (8,5 milioni su 9), mentre risultano largamente assenti le misure volte a incidere direttamente sui comportamenti di mobilità quotidiana della cittadinanza e quelle per il sostegno della logistica urbana sostenibile (Linea C).

3- Indicatori di valutazione del perseguimento degli obiettivi

Un secondo elemento di ravvisata criticità riguarda la valutazione dell'efficacia ambientale degli interventi proposti. **Il finanziamento MASE richiede che ogni intervento sia accompagnato da indicatori capaci di stimarne gli effetti attesi.** Nella proposta elaborata dall'Università erano infatti stati individuati specifici indicatori, tra cui riduzione delle emissioni di CO₂; la riduzione delle emissioni di NO₂ e PM10; la diminuzione dei veicoli-km percorsi; la riduzione della quota di spostamenti in auto privata; l'incremento dell'uso di trasporto pubblico, bicicletta e servizi condivisi ed il miglioramento degli indicatori di sicurezza stradale. Dall'illustrazione effettuata in Commissione non è invece emerso alcun quadro analogo di obiettivi misurabili, né è stato spiegato in che modo i singoli interventi contribuiranno alla riduzione degli inquinanti atmosferici che hanno motivato l'assegnazione del finanziamento.

In assenza di analisi di dati oggettivi, di stime di traffico sottratto all'auto privata, di indicatori ambientali e di valutazioni costi-benefici, risulta difficile comprendere quale sia l'effettivo contributo degli interventi prospettati durante l'audizione rispetto agli obiettivi del

programma e potrebbe generare il rischio di una rimodulazione o di un mancato finanziamento di parte delle risorse da parte del MASE.

4- Mobility Manager d'Area

Infine, riteniamo opportuno richiamare l'attenzione sull'assenza di azioni specificamente dedicate al Mobility Management d'Area, elemento che consideriamo di particolare rilevanza strategica. Tale strumento potrebbe infatti rappresentare un importante fattore abilitante rispetto ai percorsi e alle progettualità nel campo della mobilità sostenibile.

Non a caso, il decreto del MASE dedica al Mobility Management d'Area una specifica linea di intervento (Linea A), riconoscendone il ruolo fondamentale nel coordinamento delle politiche di mobilità dei principali attrattori urbani e nella promozione del cambiamento modale. Anche il Comune di Pisa ha formalmente individuato e nominato un Mobility Manager d'Area, attribuendo a questa figura una funzione potenzialmente centrale nella pianificazione, nell'integrazione e nel coordinamento delle politiche di mobilità del territorio.

Proposte

Di seguito richiamiamo alcune delle proposte che abbiamo già presentato all'attenzione dell'amministrazione comunale e che, a nostro giudizio, potrebbero costituire possibili azioni di miglioramento. Le proposte sono state sviluppate dalla CoSA sulla base dei dati del PUMS e del Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro e Casa-Studio, e sono in molti casi sostenute anche da altri soggetti del territorio:

- incentivi agli abbonamenti del trasporto pubblico locale e ferroviario;
- incentivi alla mobilità attiva per studenti e lavoratori;
- servizi di car pooling e van pooling per le aree meno servite dal TPL;
- sostegno al bike sharing e alla mobilità condivisa;
- rafforzamento del Mobility Management d'Area;
- interventi di moderazione della velocità e realizzazione di Zone 30 nelle aree a maggiore presenza pedonale e ciclabile.

Queste integrazioni vorrebbero accrescere il ruolo del progetto come portatore di una visione complessiva della città che si intende costruire nei prossimi anni: una Pisa nella quale sia più facile muoversi a piedi, in bicicletta e con il trasporto pubblico; una Pisa più sicura per bambini e anziani; una città capace di utilizzare queste risorse straordinarie per accelerare una trasformazione culturale verso un modello urbano più sano, accessibile e vivibile.

Pisa 24-6-2026