

PROPOSTA PROGETTUALE

PISA CITTÀ UNIVERSITARIA SOSTENIBILE

Governance, incentivi e sicurezza per la mobilità quotidiana di studenti, lavoratori e cittadini

Programma integrato Comune di Pisa – Università di Pisa per interventi di mobilità urbana e metropolitana (MASE)

1. Contesto e coerenza strategica

La città di Pisa è un caso emblematico di città-campus con una popolazione universitaria che supera le 50.000 unità tra studenti e personale e che incide in modo determinante sulla **domanda di mobilità sistematica urbana ed extraurbana**.

Il **Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro/Studio dell'Università di Pisa (PSCL)** evidenzia:

- un forte peso degli spostamenti pendolari su auto privata;
- un'elevata propensione al cambiamento modale, a condizione di **riduzione dei costi del TPL**, miglioramento dell'intermodalità e maggiore sicurezza della mobilità attiva;
- la necessità di un **rafforzamento del Mobility Management d'Area** e di strumenti di monitoraggio continui.

Il **Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile (PUMS) del Comune di Pisa** individua come prioritarie:

- le politiche di **governo della domanda**;
- l'integrazione TPL–ferrovia–mobilità ciclabile;
- lo sviluppo di Zone 30 e interventi di sicurezza urbana;
- il rafforzamento della rete ciclabile attraverso pianificazione dedicata.

La presente proposta utilizza il finanziamento MASE (PNCIA) per **massimizzare l'efficacia degli strumenti di pianificazione esistenti**, senza sostituirsi al PUMS, ma rendendolo operativo attraverso azioni concrete. L'Università **propone che il finanziamento venga utilizzato prioritariamente per azioni di servizio, incentivo e regolazione**, rivolte al cambiamento delle abitudini di mobilità, che rappresenta la leva più rapida ed efficace per migliorare la qualità dell'aria.

2. Linee di intervento attivate

Il progetto è riconducibile alle seguenti Linee del Programma MASE descritte nell'Allegato 1 Parte B – Linee di intervento dei progetti integrati:

- **Linea A** – Rafforzamento del Mobility Management
- **Linea B** – Potenziamento del TPL e della mobilità collettiva/in sharing e on demand
- **Linea D** – Incentivi e azioni a supporto della domanda
- **Linea E** – Regolamentazione e gestione della mobilità urbana

3. Obiettivi generali

- Ridurre in modo strutturale l'uso dell'auto privata negli spostamenti quotidiani.
- Migliorare la qualità dell'aria e ridurre le emissioni da traffico.
- Favorire l'intermodalità e la mobilità attiva.
- Aumentare la sicurezza stradale nelle aree a maggiore presenza pedonale e ciclabile.
- Rafforzare il ruolo del Comune come **coordinatore della mobilità d'area**

4. Azioni progettuali

(con riferimento alla numerazione riportata nell'Allegato 1 Parte B del Decreto MASE)

LINEA A – Rafforzamento del Mobility Management, realizzazione dei piani di spostamento casa-scuola e casa-lavoro e/o altri interventi mirati necessari

A.3 Completamento rete ciclabile e velostazioni

- Pista ciclabile bidirezionale in sede protetta per il collegamento alla città del Dipartimento di Scienze Veterinarie via San Piero a Grado;
- Completamento e collegamento del sistema di piste ciclabili nella direttrice Stazione FS Centrale, via Crispi, la Cittadella, via Bonanno, Ingegneria, Polo Didattico Porta Nuova, parcheggio scambiatore via Pietrasantina, privilegiando la realizzazione di piste bidirezionali in sede protetta. Azione ritenuta essenziale per garantire la sicurezza della mobilità attiva urbana e promuovere la multi-modalità treno+bici e auto+bici lungo l'asse che collega le stazioni ferroviarie e il parcheggio scambiatore con Piazza dei Miracoli (valenza anche turistica) e i poli universitari;

- Realizzazione di parcheggi per biciclette protetti e sicuri presso le stazioni ferroviarie di Pisa Centrale e Pisa San Rossore, provvisti di rastrelliere bloccatelaio, illuminazione, protezione dagli agenti atmosferici e videosorveglianza (già previsti dal PUMS).

A.8 Potenziamento del Mobility Management d'Area

- Rafforzare l'operatività del Mobility Manager d'Area del Comune, in stretta collaborazione con i Mobility Manager di Università, Scuola Normale Superiore, Scuola Superiore Sant'Anna, CNR e INFN, azienda sanitaria, aeroporto e aziende del territorio. Costituzione di un tavolo permanente di confronto tra Comune e mobility manager, capace di dialogare in modo coordinato con aziende di TPL, gestori ferroviari, operatori di sharing e servizi di car pooling;
- Piattaforma di raccolta e analisi dei dati di mobilità (PSCL, TPL, ferrovia, ciclistica e sharing, occupazione parcheggi), per il monitoraggio degli effetti ambientali delle politiche adottate (utile per la definizione delle azioni future sulla stessa linea di finanziamento, che è prevista fino al 2028).

LINEA B – Potenziamento del servizio di TPL e della mobilità collettiva/in sharing e on demand

B.2 Messa in esercizio di sistemi di mobilità collettiva

- Attivazione e incentivazione di servizi di car-pooling e van-pooling on-demand, per far fronte alla richiesta di collegamenti verso i poli universitari meno serviti dal trasporto pubblico, non soddisfatta dalla messa in esercizio di nuove linee da parte di AT. Basati su app e accordi con servizi di trasporto persone del territorio, dovrebbero essere integrati con orari accademici e lavorativi e dare priorità agli spostamenti sistematici casa-studio e casa-lavoro.

B.6 Supporto alla mobilità condivisa

- Agevolazioni tariffarie per gli utenti (e/o compensazioni per gli operatori) di bike-sharing e micromobility.

LINEA D – Incentivi e azioni a supporto della domanda

D.2 Scontistica sugli abbonamenti AT e Trenitalia

- Potenziamento degli incentivi comunali nella forma di contributi diretti sugli abbonamenti del trasporto pubblico urbano e ferroviario regionale. Dedicati a studentesse, studenti e personale universitario per l'acquisto di abbonamenti agli autobus e ai treni regionali, al fine di rendere TPL e ferrovia economicamente più competitivi

dell'auto privata e favorire così un progressivo spostamento verso modalità di trasporto più sostenibili.

D.5 Voucher per l'acquisto di veicoli sostenibili

- Voucher per l'acquisto di biciclette tradizionali, biciclette elettriche e cargo bike, intese come alternativa all'auto per spostamenti quotidiani e familiari. Spendibili presso rivenditori convenzionati del territorio (non in sostituzione/rottamazione dell'auto).

D.6 Incentivi chilometrici per mobilità attiva

- Incentivi economici su base chilometrica per chi effettua gli spostamenti casa-lavoro casa-studio con modalità sostenibili (piedi, bicicletta, trasporto pubblico locale, car-pooling).

LINEA E – Regolamentazione, sicurezza e gestione della mobilità urbana

E.5 Sicurezza della mobilità urbana e Zone 30

- Realizzazione e/o potenziamento delle Zone 30 nelle aree a forte presenza pedonale e ciclabile, con priorità ai Lungarni e tutta l'area del centro storico, anche al di fuori della ZTL. Realizzazione di disassamenti con parcheggi alternati, attraversamenti rialzati, isole salvagente, segnaletica "narrativa";
- Accompagnamento delle misure per la moderazione della velocità con campagne di misurazione del transito e comunicazione partecipativa dirette agli stakeholder per condividerne le finalità: diminuzione dell'incidentalità, riduzione del rumore e dell'inquinamento, promozione del commercio di prossimità.

5. Indicatori di efficacia e monitoraggio

Indicatori ambientali

- Δ CO₂ evitata (t/anno)
- Δ NO₂ e PM₁₀ evitati (kg/anno)
- Riduzione veicoli-km su asse universitario e urbano centrale

Indicatori di mobilità

- % riduzione spostamenti auto privata (baseline vs 3 anni)
- % aumento TPL/ferrovia + bici/sharing
- n. abbonamenti incentivati attivi
- n. utenti car-pooling / van-pooling

- aumento quota modale bici per studenti UNIPI

Indicatori di sicurezza

- Riduzione velocità media (Zone 30 target Lungarni)
- Riduzione sinistri (totale e per utenti vulnerabili)

Indicatori di governance

- n. azioni coordinate Comune–UNIPI
- Report trimestrali di performance

6. Coerenza con obiettivi PUMS

Il PUMS individua come assi strategici:

- Riequilibrio modale (+30% bici, TPL e sharing)
- Riduzione congestione e traffico privato
- Miglioramento qualità dell'aria (-20% emissioni)
- Sviluppo rete ciclabile e parcheggi bici
- Zone 30 e sicurezza utenti vulnerabili
- Integrazione ferrovia–TPL–mobilità attiva

7. Coerenza con obiettivi PSCL

Il PSCL individua come priorità:

- potenziamento accessibilità alle sedi
- riduzione uso auto privata
- incremento mobilità attiva
- miglioramento parcheggi bici
- sicurezza aree universitarie
- incentivazione TPL e sharing