

RISPOSTE CANDIDATI SINDACO Andrea Serfogli e Michele Conti

1. **Un piano per il futuro.** La passata amministrazione ha redatto nel 2009 un ambizioso biciplan, cioè un piano della mobilità ciclistica, articolato in sette punti, che però dopo ben nove anni è stato realizzato solo in parte. Attualmente siamo ancora lontani dall'avere un sistema di piste ciclabili diffuse, interconnesse tra loro, ben segnalate e distinguibili, sul modello dell'ormai famosa "Bicopolitana" di Pesaro.

Quali sono a parer suo esattamente le cause dei ritardi? Quali misure prevede per accelerare l'esecuzione di quanto già previsto? Prevede di redigere il nuovo biciplan previsto dall'art. 6 della legge quadro per la mobilità ciclistica 2/2018 per il quinquennio 2018 - 2023? Con quali contenuti e quante risorse prevede di destinarvi?

A.S. Molto è stato fatto in questi anni e la redazione del nuovo Biciplan andrà di pari passo con l'approvazione del Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile, che mi impegno ad approvare entro il primo anno di mandato. L'amministrazione uscente ha già espresso i suoi indirizzi e fatto un atto che avvia la fase istruttoria di tipo tecnico. L'ufficio mobilità sarà chiamato entro la fine del 2018 a redigere un'ipotesi di Piano che sarà resa disponibile per un dialogo con tutte le forze sociali attive, come la FIAB, prima dell'avvio dell'iter di approvazione. Per scendere nel dettaglio, nel programma 2018-2023 ho inserito un capitolo specifico con questi contenuti: IN BICI È MEGLIO (pagine 21 e ss)

> All'interno del PUMS occorre rendere organico il grande lavoro sulla ciclabilità attraverso la valorizzazione del Piano Ciclistico (Biciplan) per mettere a sistema la rete attuale e progettare una buona rete ciclistica, che come insegnano le migliori esperienze europee, deve anch'essa essere gerarchizzata, essere formata da una rete portante (le ciclovie). Il Biciplan ha l'obiettivo di incentivare l'uso della bicicletta e favorire quindi gli spostamenti casa-scuola e casa-lavoro, realizzando un'infrastruttura che permetta al ciclista di muoversi in sicurezza e con continuità fino alla meta da raggiungere.

> Mantenimento del ruolo determinante della "Consulta della bicicletta", quale luogo di condivisione delle scelte e delle priorità.

> Estensione Ciclopi, con raddoppio delle stazioni in cinque anni. Accordo con gli Enti pubblici almeno sul fronte della tenuta del servizio (canoni annuali di utilizzo). > Realizzazione della ciclopista dell'Arno, già finanziata dalla Regione, con ponte ciclopedonale a Riglione, allargamento del ponte della Vittoria, conclusione dei lavori su via Livornese, uso del sedime dell'ex trammino. > Realizzazione della ciclopista del Tirreno, nell'ambito del progetto promosso dalla Regione Toscana.

> Realizzazione di una pista ciclabile sul Ponte Solferino e di un percorso ciclabile sui lungarni Pacinotti e Mediceo
> Messa in sicurezza della ciclopista verso il Parco di San Rossore.

> Redazione di un progetto, coerente con quanto proposto dalla associazione Italia Nostra, per la valorizzazione del percorso ciclabile tra Pisa e Lucca, passando per la valle del Serchio, in ottica di cicloturismo e non solo, denominabile "Ciclopista delle mura e delle torri". In questo contesto rientra il completamento ciclabile e pedonale del percorso a terra delle mura, con connessione tra Piazza Duomo e Piazza Vittorio passando per la Cittadella, da un lato, e tra Piazza Duomo e

M.C. L'uso di mezzi non inquinanti e che favoriscono il movimento e quindi il benessere delle persone è una importante caratteristica della città di Pisa che deve essere assolutamente valorizzata. I ritardi a causa dei quali il biciplan è stato realizzato in parte sono dovuti all'assenza di controllo degli assessorati competenti che non hanno vigilato sulla macchina comunale e non solo, nella quale esistono conclamate criticità che danneggiano e offuscano la presenza di elevate competenze. Vorrei ricordare che molti anni fa era stato ottenuto un finanziamento europeo per realizzare piste ciclabili lungo gli argini dell'Arno. Oggi queste piste sono impraticabili anche perché il Consorzio di Bonifica non ha neanche provveduto al taglio dell'erba lungo gli argini. Se sarà eletto sindaco, assicuro il mio impegno per sbloccare la situazione e sollecitare le professionalità competenti nella redazione e nell'attuazione del biciplan previsto dalla legge per la mobilità ciclistica. Passo necessario sarà la presa di visione reale e trasparente del bilancio del Comune di Pisa.

<p>Giardino Scotto, dall'altro.</p> <ul style="list-style-type: none"> > Individuare in Piazza San Paolo a Ripa d'Arno il "centro stella" del sistema di ciclovie extraurbane: la ciclopista dell'Arno, quella tirrenica, quella verso Lucca e quella verso San Rossore potrebbero incrociarsi in questa piazza, rendendola il fulcro di un sistema di mobilità naturale e sostenibile. > Aumento delle piste ciclabili sulle strade viarie principali e su quelle di innesto in città: oltre alle direttrici in corso di realizzazione si devono realizzare, in accordo con i Comuni di Cascina e San Giuliano Terme, piste lunga la Toscoromagnola (in arrivo da Cascina), via 24 Maggio, via di Gello e Via San Jacopo. > Piano per la connessione delle piste ciclabili esistenti. > Realizzazione di aree di parcheggio sicure e dedicate per le biciclette e di ciclostazioni (tra le quali quella già prevista alla Sestaporta nell'ambito del progetto Binario 14). > Incentivazione all'acquisto di biciclette e biciclette a pedalata assistita prevedendo a bilancio ogni anno delle cifre importanti e progressive. > Azioni verso CTT affinché siano incrementati i bus ove è possibile trasportare le bici, per alimentare l'intermodalità. > Nuovo piano per la installazione di rastrelliere bloccatelaio. > Promozione della punzonatura e azioni vigorose di contrasto ai furti di bici e alla ricettazione. > Promozione di percorsi ciclabili anche a scopi turistici, sia urbani che verso i borghi e le città vicine. > Rafforzamento dell'ufficio bici presso Pisamo. Dall'esame degli interventi programmati emerge la volontà di creare una rete ciclabile continua in grado di collegare i quartieri tra di loro facilitando la mobilità ciclistica sul modello della Bicipolitana. In tal senso mi impegno a condividere gli interventi con la Consulta della Bicicletta in quanto organismo utile e necessario di confronto sul tema della mobilità dolce. 	
--	--

2. **Lavori pubblici e mobilità ciclistica.** L'art. 10 della l. 366/98 prescrive che ogni intervento sulla rete stradale, anche di manutenzione straordinaria, comporti la contestuale realizzazione nel tratto interessato di una pista ciclabile. Questa norma è stata finora spesso disattesa dalle passate amministrazioni comunali, in particolar modo in occasione della realizzazione di sottopassi ferroviari e rotatorie.

Si impegna a porre rimedio a queste negligenze, garantendo il rispetto della suddetta norma e avviando un piano per la eliminazione degli ostacoli alla mobilità ciclistica creati dagli interventi eseguiti in passato?

<p>A.S. Spesso realizzare interventi pubblici, in ambiti urbani ristretti quali quelli della nostra città, non è semplice. All'interno delle risorse economiche a disposizione per la mobilità dolce verrà data priorità alla creazione di piste ciclabili protette su strade che consentano di "ricucire" tratti di ciclabile già esistenti al fine di dare continuità e sicurezza al percorso, sempre nella logica della creazione di una rete ciclabile coerente. In tal modo verranno eliminati gli ostacoli alla ciclabilità attualmente esistenti.</p>	<p>M.C. Alcune piste ciclabili sinora realizzate si sono rivelate impercorribili, pericolose e prive di buon senso nella progettazione. È mia intenzione intervenire per renderle sicure ed eliminarne gli ostacoli.</p>
---	---

3. **Moderazione del traffico.** Zone pedonali, ztl, sensi unici, aree 30, sosta a pagamento riducono l'uso del mezzo motorizzato e incentivano l'uso della bici e del mezzo pubblico, ma l'amministrazione comunale uscente ha fatto pochi passi avanti in questa direzione.

Quali sono esattamente le misure di moderazione del traffico che intende attuare, e gli ampliamenti che prevede per zone pedonali, ztl, sensi unici, aree 30 e sosta a pagamento?

<p>A.S. È l'impegno che ci assumiamo con la redazione del PUMS (Piano Urbano Mobilità Sostenibile, già richiamato). Nel mio programma sono esplicitati alcuni obiettivi prioritari</p>	<p>M.C. Nel mio programma è previsto l'abbassamento delle tariffe dei parcheggi e una equa distribuzione di stalli a pagamento e di stalli gratuiti. Riteniamo la Ztl h24 un sistema</p>
---	---

nel seguente capitolo: MOBILITÀ INTELLIGENTE (pagine 19 e ss)

> Dobbiamo avere l'ambizione di trasformare definitivamente Pisa in una città anche a misura dei bambini e dei loro nonni, una città più viva e vivibile, più vissuta in tutti i quartieri e sicura. Aver mantenuto una struttura urbana compatta e polifunzionale è un fattore di competitività per ripensare in chiave di assoluta sostenibilità gli spostamenti del futuro. I dati storici a disposizione, anche grazie alle elaborazioni più evolute realizzate in collaborazione con i nostri centri di ricerca, in ultimo quelli per il piano strutturale d'area, ci forniscono già oggi utili informazioni per assumere decisioni e orientamenti non più rimandabili.

> Più in generale all'interno del Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile (PUMS) dovremo pensare alla riqualificazione delle rete viaria in contesto urbano che dovrà avere tre obiettivi contestuali: moderare la velocità del traffico veicolare, mettere in sicurezza le utenze pedonali e ciclabili, rendere maggiormente fruibile la strada come spazio di relazione tra luoghi, funzioni, servizi, sviluppo economico, commerciale e turistico. Occorre pensare le strade urbane non solo come assi di scorrimento del traffico veicolare, ma anche come spazio di relazione tra una pluralità di utenti (automobilisti, pedoni, ciclisti, residenti, turisti, scolari...) e di funzioni. Parlare di sicurezza significa quindi che qualsiasi progetto, anche di un percorso ciclabile, deve relazionarsi con il contesto attraversato, deve essere pensato come un progetto di riqualificazione generale dell'infrastruttura. Rendere sicura una strada significa favorire tutte le utenze, facilitare ad esempio l'attraversamento della carreggiata da parte dei pedoni, aumentare la percezione di sicurezza, rendere di conseguenza più attraenti modalità di spostamento alternative all'automobile. L'obiettivo che dobbiamo porci è quello di ottenere più spostamenti in bicicletta o a piedi e non semplicemente quello di avere più piste ciclabili o migliori percorsi pedonali.

> Le direttrici strategiche saranno, quindi: riduzione dei flussi veicolari, meno velocità e quindi più sicurezza, più pedoni e ciclisti, aumento degli utilizzatori del TPL del 20% in dieci anni, miglioramento della qualità ambientale. Il tutto nel rispetto generalizzato delle regole.

> Collegamento tramite busvia elettrica, veloce e frequente tra Cisanello e la Stazione: attuazione progetto già impostato.

> Studio di fattibilità per un collegamento veloce e frequente tra la Stazione e Piazza Duomo, eventualmente utilizzando la linea ferroviaria Stazione Centrale – Stazione San Rossore – Lucca e nell'ottica di un uso metropolitano della ferrovia Livorno-Pisa-Lucca.

> Realizzazione della variante a Nord Est che eviti a Pisa il peso del traffico di attraversamento.

> Pieno dispiegamento delle potenzialità del People Mover per diminuire il numero delle auto in ingresso in città.

> Realizzazione nuovi varchi ZTL (entrata e uscita) per conseguire i seguenti obiettivi: migliore regolazione degli accessi in centro, a favore dei residenti; migliore controllo della distribuzione delle merci; gestione degli orari di transito e permanenza regolamentata nelle diverse aree ZTL cittadine; controllo più puntuale sulle diverse tipologie in ingresso e sulla permanenza all'interno della ZTL; controllo in tempo reale sulle auto e i mezzi presenti in ZTL; miglioramento del controllo degli accessi in ZTL dal punto di vista generale, per consentire ad esempio l'accesso ai cittadini (che lo

da superare e proponiamo l'introduzione di fasce orarie da concordare con residenti, commercianti e associazioni. in parallelo vorremmo finalmente i varchi di controllo in uscita, la cui assenza "autorizza" chi non è dotato di permesso a invadere il centro con la propria auto. Crediamo che, razionalizzando il sistema delle piste ciclabili e quello dei mezzi pubblici, si possa andare incontro alle esigenze di chi va in bici e di chi è costretto a utilizzare il mezzo motorizzato.

<p>richiederanno) in alcune ore specifiche e in un numero limitato, regolato ad esempio da voucher di accessi, o prenotazioni via web degli accessi stessi.</p> <ul style="list-style-type: none"> > Progetti per la maggiore diffusione della Pisa Pass. > Introduzione del biglietto integrato Bus urbani + People Mover, al costo di una corsa del bus, e uso dei biglietti elettronici introdotti da CTT. > Nuove modalità di gestione innovativa della consegna delle merci in centro storico per diminuire l'impatto dei corrieri. > Pedonalizzazione per fasce orarie e in accordo con i residenti e i commercianti dell'area, di Piazza dei Cavalieri, via Dini, via Corsica, via dei Mille, per completare il percorso tra la Stazione e Piazza Duomo; istituzione di una fascia oraria pomeridiana (16/17) per via S.Maria, oltre a quella serale/notturna. > Introduzione di bus elettrici di circuitazione dei lungarni, con alleggerimento del traffico di bus pesanti e di auto private di non residenti. > Sviluppo delle priorità emersi dal tavolo della mobilità di cui fanno parte tutte le istituzioni (per esempio sul car pooling). > Nuovo progetto per la mobilità elettrica: nuove colonnine di ricarica, incentivi all'acquisto di mezzi, avvio dell'uso di mezzi elettrici per la mobilità pubblica, nuovo rapporto con Enel e con aziende di settore. > Estensione delle "zone 30". > Redazione di un piano di interventi per la sicurezza stradale, con impegni annuali dentro a un quadro quinquennale. > Realizzazione di un sistema specifico, con varchi ad hoc, per gli autobus turistici diretti al parcheggio scambiatore di via Pietrasantina, per mitigare l'impatto di tali bus e azzerare l'elusione tariffaria; valutazione di un possibile uso del parcheggio del Pisa Mover anche per una parte dei bus turistici, con un progetto dedicato e condiviso con le categorie e gli operatori del settore. 	
--	--

4. **Senso unico eccetto bici.** Dal dicembre 2012 anche il Comune di Pisa, dopo un pronunciamento favorevole del Ministero dei Trasporti, prevede che in ztl le bici possano circolare in entrambi i sensi a determinate condizioni. Però le strade alle quali tale previsione è stata applicata si contano sulle dita di una mano.

Si impegna ad adottare questo provvedimento in tutta la ztl di Pisa? Quali sono esattamente i sensi unici eccetto bici che intende introdurre nel prossimo anno?

<p>A.S. Continueremo l'impegno in tal senso con la necessaria collaborazione della Polizia Municipale e della Direzione mobilità. Il mio impegno su questa questione nasce dalla constatazione che il centro storico di Pisa è già di per sé una città a "senso unico eccetto bici" poiché il grande utilizzo del mezzo effettuato da studenti, residenti e fruitori del bike sharing avviene su ogni tipo di strada indipendentemente dal senso di marcia per le auto. Formalizzare tale prassi è in linea con l'incentivo alla mobilità dolce che intendo perseguire con il mio programma, soprattutto laddove è impossibile creare piste ciclabili conformi a norma.</p>	<p>M.C. È un tema importante che deve essere valutato con attenzione assieme a chi ne ha competenze ed esperienza, e credo debba anche passare da una campagna di sensibilizzazione sull'ampio tema dell'uso della bicicletta.</p>
--	---

5. **In bici al mare.** Grazie al lavoro svolto e ai finanziamenti regionali appare vicino l'obiettivo di un collegamento ciclabile con il litorale, con la pista ciclabile appena terminata lungo via Livornese e la sua prosecuzione fino a Marina di Pisa sul resede del trammino, ormai solo da mettere a gara, che sarà comune alla Ciclopista dell'Arno e alla Ciclopista Tirrenica. L'importanza dell'infrastruttura richiede una qualità adeguata, nel rispetto degli standard costruttivi previsti dalla Direttiva MIT 375/2017.

Si impegna a realizzare nel minor tempo possibile la pista Pisa-Marina sul resede del vecchio trammino nell'ambito del progetto regionale Ciclopista dell'Arno, nel rispetto degli standard qualitativi per il livello "ottimo" previsti dalla

direttiva MIT 375/2017?

<p>A.S. Siamo già al lavoro per accelerare l'iter che porterà a gara tutti gli interventi per la ciclovia dell'Arno: lo abbiamo fatto impegnando risorse importanti e collaborando fattivamente con la Regione. Continuerò con più vigore affinché tutto il tratto da Riglione a Marina sia realizzato entro il 2020, completando quanto già realizzato negli ultimi anni (come il tratto, appena concluso, di via Livornese). E ciò nel rispetto delle prescrizioni di cui alla direttiva MIT 375/2017 (pag. 22).</p>	<p>M.C. Nel nostro programma, in virtù della positiva filosofia della rigenerazione urbana di spazi e mezzi, è previsto uno studio di fattibilità sul ripristino del trammino. In parallelo, vogliamo realizzare uno studio per l'apertura delle strade bianche che preveda il passaggio di mezzi pubblici e privati elettrici a bassissimo impatto ambientale. Riteniamo parimenti necessario un collegamento ciclabile e in sicurezza fra Pisa e Marina e ci riserviamo di valutare, in virtù di questi studi, l'apprezzabile progetto in oggetto. Nel nostro programma è inoltre prevista la realizzazione di una pista ciclabile di collegamento fra Pisa e San Giuliano, una misura che ritengo importante per limitare l'ingresso delle auto in città dovuto alla presenza di moltissimi pendolari che dal territorio entrano a Pisa per motivi di lavoro.</p>
---	---

6. **Piste a norma e manutenzione.** Ancora oggi a Pisa molte piste ciclabili sono di fatto scarsamente utilizzabili a causa di gravi lacune, spesso conseguenza di errori progettuali o mancanza di manutenzione.

Si impegna ad avviare un piano di revisione che, entro la fine del prossimo mandato, consenta di effettuare la manutenzione ordinaria e straordinaria, correggere eventuali errori progettuali e portare a norma tutte le piste esistenti, dotandole di segnaletica orizzontale e verticale e cordolo?

<p>A.S. Saremo senza dubbio impegnati a migliorare la qualità dei luoghi della nostra città e metteremo un impegno particolare per la manutenzione e il miglioramento dei tratti esistenti nonché per garantire una continuità tra i percorsi già in essere. Insieme dobbiamo pensare a una città ciclabile, a strade ciclabili (meno auto, meno velocità) perché spesso realizzare piste a norma in una città con caratteristiche come Pisa non è semplice, ma sarà un obiettivo centrale. A tal proposito rimando alle risposte già fornite alle domande 2 e 4. Nella risposta alla domanda n.1 si possono trovare ulteriori dettagli.</p>	<p>M.C. La revisione delle piste ciclabili è imprescindibile e rientra nell'ampio programma da noi presentato di manutenzioni ordinarie e straordinarie che dovranno riguardare in modo equo tutti i quartieri. L'esempio che ho fornito nella risposta numero 1 è emblematico.</p>
---	--

7. **Ciclostazioni.** Il progetto Sesta Porta, presentato come "progetto all'avanguardia di nodo intermodale dove confluiscono treni, bus e auto", purtroppo non prevede una moderna ciclostazione. Qualsiasi normale progetto di questo tipo in Europa prevede un parcheggio bici custodito e protetto, che eliminando il rischio furto incentiva enormemente l'uso della bici e quindi anche del mezzo pubblico.

Si impegna a colmare questa grave lacuna inserendo immediatamente nel progetto anche una ciclostazione?

<p>A.S. Alcune stazioni bici protette sono già state realizzate (come quella alla Sestaporta inclusa di una stazione Ciclopi), mentre altre sono già previste nel progetto Casa - Scuola / Casa - Lavoro.</p>	<p>M.C. Non una ma più ciclostazioni, che rientreranno nel progetto condiviso con le associazioni competenti.</p>
--	--

8. **Consulta della bicicletta.** La Consulta comunale della bicicletta è stata istituita nel 2008, allo scopo di esaminare ogni intervento infrastrutturale, allo stadio di progetto preliminare, per verificare il rispetto della norma di cui al punto 2. In realtà non tutti i progetti sono stati sottoposti alla Consulta; spesso non si trattava di progetti preliminari ma di progetti definitivi ormai poco modificabili; anche ove era possibile, di rado le modifiche suggerite dalla consulta sono state attuate. Ma soprattutto le convocazioni non sono state effettuate con la frequenza necessaria: solo una nel 2018, due nel 2017.

Come intende rafforzare la possibilità di intervento della Consulta? Si impegna a convocare la consulta almeno ogni tre mesi?

<p>A.S. Senza dubbio mi impegnerò a convocare la Consulta della Bicicletta almeno ogni tre mesi visto che ritengo la sua presenza un elemento fondamentale per lo scambio di</p>	<p>M.C. Sì, mi impegno a rafforzare l'intervento della Consulta affinché non resti uno spot, ma partecipi con il suo specifico apporto a garantire qualità per la mobilità dei cittadini e uno</p>
---	---

suggerimenti, esperienze positive e competenze sui temi della ciclabilità	sviluppo sostenibile della città.
---	-----------------------------------

9. **Ufficio Bici.** L'ufficio bici istituito presso la Pisamo ha dato ottima prova, grazie alla professionalità e all'impegno del suo unico addetto, ma un organico di una sola unità non può fare miracoli. Attualmente non ha nessuna disponibilità di spesa, per cui non è in grado di eseguire nemmeno la manutenzione ordinaria e piccoli interventi di manutenzione straordinaria.

Intende potenziarlo? Si impegna a dotarlo di un fondo spesa annuale? Di quale entità?

A.S. Anche l'ufficio Bici e Pisamo nel loro insieme hanno bisogno di nuovi innesti per continuare a crescere, innovare e migliorare le politiche di mobilità. Sarà mia cura lavorare affinché tutti i comparti di Pisamo, anche in vista del PUMS e della sua attuazione, siano potenziati, incluso l'ufficio bici per il quale mi impegno a destinare una quota delle entrate derivanti da sanzioni amministrative per violazione del codice della strada (pag. 23)	M.C. Sono favorevole al potenziamento dell'Ufficio Bici di Pisamo. E vorrei anche porre fine alla piaga dei furti di biciclette, che in molti disincentivano all'uso delle bici, facendo crescere un mercato clandestino non più tollerabile.
---	--

10. **Tangenziale.** Il progetto di tangenziale nord-est prevede una spesa di oltre 70 milioni di euro per un'opera a forte impatto, che incentiva l'uso del mezzo motorizzato privato a scapito del trasporto pubblico e della mobilità ciclistica. Noi siamo convinti che questa scelta sia un grave errore e uno spreco di risorse preziose.

Si impegna ad abbandonare questo progetto e a investire nel trasporto pubblico e nella mobilità ciclistica le risorse così liberate? In caso negativo, si impegna a garantire il rispetto della l. 366/98, costruendo contestualmente lungo tutto il tracciato della nuova viabilità una pista ciclabile in sede protetta, e a realizzare un cavalcavia o un sottopasso ciclopedonale all'intersezione con ogni strada preesistente, per evitare che la nuova strada costituisca una barriera invalicabile per la mobilità ciclistica?

A.S. Come scritto nel programma, il mio parere, quello della coalizione che mi sostiene, insieme a quello del Comune di San Giuliano, della Provincia e della Regione, è che il progetto debba essere realizzato (pag. 36), per evitare alla città il traffico di attraversamento in vista anche della realizzazione dell'ultimo lotto del nuovo ospedale di Cisanello. Ci impegneremo affinché la ciclabilità del percorso non sia compromessa, con soluzioni idonee	M.C. Sul progetto della tangenziale nord-est il Centrodestra ha sin da subito espresso alcune perplessità. Se sarò eletto sindaco, come ho voluto scrivere nel mio programma, mi impegnerò a valutarlo con attenzione e a sollecitare i necessari interventi dettati da logiche di buon senso e di praticabilità del progetto stesso.
--	--

11. **Lungarno di Tramontana.** In occasione degli interventi eseguiti sul lungarno Mediceo nel 2013 tra piazza Garibaldi e piazza della Berlina, a seguito delle critiche della nostra associazione, l'amministrazione comunale si impegnò a realizzare una pista ciclabile su tutto il lungarno Nord. Purtroppo di recente i lavori sono ripresi sul lungarno Pacinotti, ma non vi è traccia di pista ciclabile.

Si impegna a realizzare entro il suo mandato una pista ciclabile sul Lungarno Nord, se necessario modificando i lavori in corso?

A.S. Ho inserito questo punto nel mio programma. Troveremo assieme le modalità attuative più congrue	M.C. Anche in questo caso sarà necessario valutare proposte e progetti d'accordo con le associazioni.
---	--

12. **Coordinamento con i comuni confinanti.** Il Comune di Pisa è inserito in un'area urbana di circa 200.000 abitanti.

In attesa dell'auspicabile fusione dei comuni, quali iniziative intende prendere per coordinarsi con i comuni limitrofi, allo scopo di incentivare la mobilità ciclistica e il trasporto pubblico dell'intera area urbana, e ridurre drasticamente il numero di autoveicoli che ogni giorno si riversano su Pisa? Intende attivarsi per un Piano urbano della mobilità sostenibile di area urbana?

<p>A.S. Riporto qui il capitolo specifico del mio programma: AREA PISANA, MENO CONFINI, PIÙ COESIONE > Concludere l'iter per un nuovo Piano Strutturale dell'Area Pisana, per raccogliere la sfida di quella che nei fatti si configura già oggi come la seconda realtà metropolitana regionale, e metterla in condizione di competere meglio e con più possibilità di successo sui mercati, di cogliere più occasioni, di stimolare più efficacemente le forze economico produttive e socioculturali presenti sul territorio. Non si tratta di "disegnare" cartograficamente la città vista come insieme di case, di isolati, di strade e piazze, né come mera distribuzione di funzioni, nelle sue prospettive di trasformazione e crescita sul territorio extra urbano, quanto di prevedere e pianificare un più ampio territorio in termini di ottimizzazione dell'uso delle risorse materiali e intangibili, disponibili o realizzabili, di riorganizzazione/nuova realizzazione dei nodi e delle reti di servizio (dalle infrastrutture alle reti tecnologiche), di creazione di opportunità.</p> <p>> Organizzazione, entro la fine del 2018, di una Conferenza per il nuovo Piano strategico dell'area pisana.</p> <p>> Verso il "Comune unico dell'area pisana": l'obiettivo strategico sarà perseguito proponendo agli altri comuni servizi e uffici unificati tra i quali la Polizia Municipale, la gestione e la formazione del personale, i servizi tributari, l'ufficio pianificazione e mobilità, i servizi pubblici e alla persona.</p> <p>> Verrà proposta la formazione di una "authority" locale per verificare la possibilità di gestire unitariamente i global service o i servizi al cittadino (manutenzioni stradali, igiene urbana, manutenzione edifici scolastici, refezione scolastica, trasporto scolastico, illuminazione pubblica, manutenzione aree verdi, manutenzione cimiteri).</p> <p>> Sul tema dei trasporti, definizione con il soggetto gestore delle nuove linee con integrazione urbana/extraurbana a livello di area.</p> <p>> Sarà proposto ai Comuni dell'area pisana la realizzazione di un progetto condiviso di promozione turistica, facendo leva sulle possibili risorse che ogni luogo può dare.</p> <p>Inoltre, nel programma è stato previsto l'"Aumento delle piste ciclabili sulle strade viarie principali e su quelle di innesto in città: oltre alle direttrici in corso di realizzazione si devono realizzare, in accordo con i Comuni di Cascina e San Giuliano Terme, piste lunga la Toscoromagnola (in arrivo da Cascina), via 24 Maggio, via di Gello e Via San Jacopo" (Pag. 22)</p>	<p>M.C. Come già espresso nella risposta numero 5, ritengo necessaria la realizzazione di una pista ciclabile di collegamento Pisa-San Giuliano. Assieme ai colleghi degli altri Comuni, se sarò eletto sindaco, mi impegno ad aprire un ragionamento sul tema che possa portare a un intelligente Piano di mobilità sostenibile, che comprenda anche la revisione delle tariffe dei mezzi pubblici.</p>
---	---

13. **Intermodalità bici – bus.** Attualmente non è possibile il trasporto bici sui bus urbani ed extraurbani; questa possibilità sarebbe strategica soprattutto in relazione al litorale, nei mesi estivi.

Si impegna a porre in essere le azioni necessarie a garantire la possibilità di trasporto bici sui bus?

<p>A.S. Faremo il possibile affinché sia a livello tecnologico (abbonamenti) che tecnico (dotazioni) ci sia una sempre maggiore integrazione tra Ciclopi e TPL cittadino. In particolare, per il tratto Pisa – Litorale, chiederemo un impegno alla società che gestisce il TPL di dotare alcune linee di carrelli porta bici.</p>	<p>M.C. Mi impegno</p>
---	-------------------------------

14. **Auto davanti alle scuole.** La possibilità di arrivare in auto fino all'ingresso della scuola rende spesso i momenti di entrata e uscita un inquinante e pericoloso carosello di mezzi motorizzati e disincentiva l'utilizzo della bici e del mezzo pubblico.

Si impegna a limitare gradualmente l'accesso alle immediate vicinanze delle scuole dei mezzi motorizzati negli orari di entrata e uscita?

<p>A.S. Nel mio programma ho inserito questo punto: “Ampliamento del progetto Pedibus, con valutazione scuola per scuola delle modalità di accesso e prevedendo eventuali “ZTL orarie” per scoraggiare l’uso delle auto fino al cancello degli edifici scolastici (Pag. 63).” In tale ottica mi impegno a valutare la possibilità di inserire delle aree pedonali di fronte ai cancelli delle scuole, o zone a 10 km durante l’orario di ingresso e uscita dai plessi scolastici nonché tutti gli opportuni interventi volti a rendere sicure e non inquinate le zone adiacenti agli ingressi delle scuole. Come nuovo sindaco aderirei al progetto Unicef “Sindaco difensore dell’infanzia” ed in tale ottica mi adopererei per un accesso alle scuole che sia quanto più sicuro, sano e di stimolo alla socializzazione (pag. 63). È inoltre mia ferma volontà di rinnovare il Masterplan per la città dei bambini e delle bambine nel quale saranno previsti impegni a favore della mobilità dolce nelle vicinanze dei plessi scolastici (pag. 8).</p>	<p>M.C. Sarà una questione da valutare e da tenere presente all'interno della riorganizzazione che ho in mente per la nostra città.</p>
---	--

15. **Ponti ciclabili.** In una città divisa in due dall’Arno solo uno dei ponti esistenti è dotato di pista ciclabile, non a norma perché manca il cordolo, e non vi è un solo ponte ciclopedonale.

Si impegna entro il prossimo anno a dotare di pista ciclabile il larghissimo Ponte Solferino, il Ponte Della Vittoria, a rendere pedonale il Ponte di Mezzo? Si impegna entro il suo mandato a realizzare il ponte ciclopedonale di Riglione previsto dalla Ciclopista dell’Arno e quello tra Cascine Nuove e San Piero previsto dalla Ciclopista Tirrenica? Si impegna a dotare di un percorso ciclopedonale il cavalcavia ferroviario di S. Ermete?

<p>A.S. Rispetto al ponte Solferino, la pista ciclabile è esplicitata nel programma: mi impegno entro un anno a realizzare tale previsione. Il ponte tra Riglione e Cisanello è previsto nel progetto dell’ultimo lotto dell’ospedale: l’impegno è per la sua realizzazione entro il 2023. Il ponte di San Piero è un po’ più indietro come progettazione e finanziamento: dipende molto dall’iter che verrà adottato dalla Regione: il Comune si farà trovare preparato e procederà spedito con gli iter necessari. Il cavalcavia di S.Ermete sarà dotato di percorso ciclopedonale: il progetto definitivo è attualmente in corso di redazione, mentre il finanziamento è già garantito poiché rientra nel progetto Binario 14, aggiudicatario di 18 milioni di euro statali. Sottolineo che nel programma ho previsto anche il completamento del percorso ciclabile del cavalcavia di San Giusto, lato est verso via Corridoni. Infine, con la ciclopista dell’Arno si risolve anche il problema della ciclabilità del ponte della Vittoria. La pedonalizzazione del Ponte di Mezzo è un’ipotesi senz’altro suggestiva e che è certamente nella mia idea di città; per prendere un impegno preciso in termini di tempi però c’è la necessità di lavorare sulla diminuzione drastica del traffico sui lungarni mediante un lavoro su parcheggi scambiatori e navette elettriche per il centro. Solo a quel punto potremo pensare di chiudere al traffico veicolare il Ponte che, data la situazione attuale, ha una funzione essenziale nell’evitare un imbottigliamento ulteriore del traffico veicolare con conseguenze negative su ambiente e di conseguenza salute.</p>	<p>M.C. Anche in questo caso, mi impegno a valutare e a studiare con attenzione, assieme alle professionalità competenti e alle associazioni, questi interessanti progetti.</p>
--	--

16. **Progetto mura.** L’importante progetto di recupero delle mura urbane, ormai in stato avanzato, purtroppo ha un limite: è stato previsto un percorso esterno alle mura molto suggestivo ed utile anche per la mobilità quotidiana, ma incomprensibilmente solo pedonale, e di larghezza comunque inadeguata ad un utilizzo ciclopedonale.

Si impegna a eliminare questo limite del progetto nelle parti ancora da realizzare, e a riprogettare con larghezza adeguata i tratti del percorso esterno già realizzati?

<p>A.S. I percorsi ciclopedonali alla base delle mura sono molto frequentati e utilizzati sia a piedi che in bici, in sicurezza e con soddisfazione da parte degli utenti. Aver recuperato aree nel</p>	<p>M.C. Anche in questo caso, mi impegno a valutare con</p>
--	--

totale degrado e averle rese fruibili è uno dei risultati migliori dei 10 anni appena trascorsi. Si può ovviamente fare sempre meglio, per cui mi impegno ad approfondire il tema in relazione ai tratti ancora da realizzare e già finanziati, grazie anche al contributo della Fondazione Pisa.

attenzione il progetto per trovare la soluzione migliore.