

Elezioni amministrative Comune di Pisa - Domenica 14 e Lunedì 15 Maggio 2023
DIRITTI IN COMUNE: VERSO UN DOMANI DIVERSO

Estratto dal
programma amministrativo del candidato sindaco
FRANCESCO AULETTA detto CICCIO



Capitolo 2 :
GIUSTIZIA CLIMATICA E AMBIENTALE

Coalizione

UNA CITTÀ IN COMUNE
UNIONE POPOLARE

Indice

| | |
|---|----|
| GIUSTIZIA CLIMATICA E AMBIENTALE..... | 3 |
| Una comunità responsabile rispetto alla crisi climatica ed ecologica..... | 3 |
| Contrastare la crisi climatica..... | 6 |
| Una mobilità a misura di tutte e tutti..... | 8 |
| Pisa e l'economia circolare..... | 13 |
| Inquinamento e salute delle persone..... | 15 |
| La gestione del territorio..... | 16 |
| Un'altra costa, per territori cooperanti: il caso della Darsena Europa..... | 18 |
| Le politiche urbanistiche..... | 20 |
| Le vere "grandi opere" che servono..... | 22 |
| Il benessere e i diritti degli animali..... | 24 |

GIUSTIZIA CLIMATICA E AMBIENTALE

Una comunità responsabile rispetto alla crisi climatica ed ecologica

La Pisa che vogliamo è una città amica del clima, dell'ambiente e dell'economia circolare, con una politica ambientale, energetica e urbanistica pensata per migliorare la qualità della vita di tutti e tutte attraverso l'adattamento e la mitigazione del cambiamento climatico, la tutela della salute, dell'ambiente, del suolo e della biodiversità, tenendo presente che Pisa non è solo una città, ma un grande territorio fatto di tessuto urbano, estese aree agricole e pregevoli contesti naturali.

Il nostro obiettivo è "semplicemente" una città in equilibrio con il territorio che la accoglie e preparata ad affrontare le grandi sfide globali dell'umanità che hanno al centro la relazione tra esseri umani, sistema socio-economico ed ecosistemi. Tra queste, assume sempre maggiore rilevanza la crisi climatica, prodotto di un modello di sviluppo fondato sullo spreco, sulla cecità rispetto alle leggi della natura e sulla disegualianza. Alcuni effetti di questo processo sono ormai molto evidenti e vicini alle nostre esperienze quotidiane: ondate di calore, siccità, eventi meteorologici estremi, con conseguenze dirette sulla nostra salute, sulla nostra economia e sul nostro benessere, mentre altri effetti, ancora poco evidenti nella nostra vita quotidiana, sono molto pericolosi per gli equilibri della biosfera e lo diventeranno quindi anche per noi perché incideranno sulla capacità del territorio di sostenere le società umane.

Per contrastare la crisi climatica ed ecologica la città ha una funzione molto importante, nella consapevolezza che oggi è necessario più che mai "pensare globalmente e agire localmente"; e ciò sia per le decisioni che una amministrazione comunale è tenuta a prendere che per il ruolo di stimolo che questa può svolgere rispetto all'azione dei cittadini e delle cittadine. Il nostro territorio è molto vulnerabile: vicino al mare, lungo un fiume che è un grande torrente, sopra antiche paludi, e in una regione climatica, il Mediterraneo, che è una zona particolarmente a rischio per l'accelerazione del riscaldamento globale.

La lotta al cambiamento climatico è però anche una questione di giustizia sociale e solidarietà tra i popoli. Per milioni di persone che abitano nelle parti più povere del pianeta e che hanno contribuito solo in minima parte alle emissioni climalteranti e alla distruzione della biodiversità, la crisi climatica si somma allo sfruttamento dei loro territori e si traduce in drammatiche siccità, alluvioni, carestie, con aumento delle malattie e dei conflitti sociali, il che si traduce spesso nella necessità di lasciare le proprie case e il proprio paese. La battaglia per la giustizia climatica è dunque una battaglia politica, perché mette in discussione il neoliberismo e gli aspetti più deleteri della globalizzazione, e perché va combattuta difendendo i e le più deboli, che sono i primi e le prime a essere colpiti e che risentiranno negativamente di trasformazioni economiche, inevitabili per affrontare la crisi, che non tengano conto della necessità di garantire livelli occupazionali e reddito. Inoltre, le interdipendenze di economie e mercati e le guerre nate per l'accaparramento di risorse ci obbligano ad avere attenzione verso i cambiamenti globali anche come gesto di cura verso le nostre comunità. La difesa dell'ambiente non è un lusso: parla delle vite delle persone, delle periferie, di chi ha meno a disposizione e ha più bisogno dei beni comuni. La crisi climatica, di cui portano le responsabilità le élite ricche del Pianeta, si deve risolvere con la giustizia climatica per tutti e per tutte, che ha anche una dimensione di giustizia intergenerazionale: non possiamo non sentire su di noi la responsabilità di ciò che lasciamo non solo ai nostri figli, figlie e nipoti, ma anche a generazioni da noi lontane nel tempo e nello spazio.

Combattere il cambiamento climatico a Pisa significa contribuire come comunità a diminuire drasticamente le emissioni (mitigazione) e prepararci ai cambiamenti che comunque avverranno

(adattamento), ma secondo principi di giustizia sociale e di solidarietà. Mitigazione e adattamento richiedono infatti strategie di lunga durata che aiutino le categorie più svantaggiate economicamente e che guardino oltre ai cinque anni di mandato elettorale, mettendo le basi per un patto di responsabilità tra generazioni e tra popoli.

Combattere il cambiamento climatico significa anche usare questa sfida per creare benessere e occupazione nel nostro territorio. Significa lavorare assieme alle imprese innovative, alle università e agli enti di ricerca per cogliere tutte le opportunità di creare servizi e prodotti per vivere in un ambiente migliore, ma anche sostenere quelle imprese che necessariamente dovranno riconvertire la loro produzione.

Per questo, oltre a cambiare il sistema economico locale (cfr. [Il comune come soggetto attivo per un nuovo modello di sviluppo](#), [Pisa comune agricolo](#) e [Il Comune come acquirente socialmente responsabile](#)), occorre una nuova visione strategica della pianificazione urbanistica e della gestione del territorio, che orienti tutte le scelte dell'amministrazione, a partire dalla ridefinizione ex-novo di alcuni piani strategici e di nuovi e aggiornati strumenti urbanistici: il Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile e il Clima, che deve essere una linea guida per tutti gli atti di pianificazione territoriale, il Piano Strutturale Intercomunale, che deve prevedere lo stop al consumo di suolo e dare nuova vita ai quartieri, il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, il Piano di raccolta dei rifiuti, il piano di risanamento acustico, dell'inquinamento elettromagnetico e dell'amianto. Ma servono anche altri strumenti, costruiti insieme alla cittadinanza: un esempio è il Contratto di fiume, una forma di pianificazione partecipata che rimette i corsi d'acqua al centro dei loro territori: le pianure e le città sono nate grazie e intorno ai fiumi, portatori di vita; negli ultimi 50 anni sono invece stati dimenticati, inquinati, quasi nascosti. Qui a Pisa l'Arno è una grande risorsa che deve essere riscoperta, tutelata e vissuta e questo può avvenire solo se torna ad essere un patrimonio per la comunità. Per questo pensiamo ad uno strumento come il Contratto di fiume, che è volontario.

Per noi è prioritaria una vera rigenerazione urbana, che includa il recupero e la riqualificazione degli spazi urbani con fini sociali ed ecologici, permettendo alla comunità di migliorare la socialità, l'ambiente e l'economia, ed è quindi molto di più della riqualificazione urbana: sì agli interventi edilizi per l'efficientamento energetico, che portano occupazione qualificata, e a sostenere le comunità energetiche rinnovabili e solidali, a partire dagli edifici pubblici, dalle scuole, dalle case popolari, sì a una nuova organizzazione degli spazi cittadini per pianificare una città dove tutti i servizi si trovano a non più di dieci minuti a piedi e dove la priorità venga data alla mobilità dolce.

Il nuovo Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) dovrà portare un deciso cambio di rotta: da quello attuale, che non riduce il traffico e prevede nuovi parcheggi in centro al posto del verde pubblico, a un sistema di mobilità integrato che renda inutile e superato il ricorso all'auto privata e permetta di aumentare gli spazi verdi, abbattendo quindi l'inquinamento atmosferico, acustico e luminoso.

Combattere l'inquinamento atmosferico serve innanzitutto a tutelare la salute delle persone. Con il Piano attuale la città si troverà impreparata ad accogliere le nuove direttive europee che fissano limiti più stringenti sulla qualità dell'aria, riguardo alla quale, come proponiamo da anni, serve un monitoraggio più capillare a partire dall'installazione di nuove centraline di monitoraggio nei quartieri di Porta a Mare e Riglione Oratoio, come richiesto anche dalla cittadinanza attraverso mozioni di iniziativa popolare ignorare sia dall'attuale che dalla precedente amministrazione.

Incentiveremo la diminuzione della produzione di rifiuti, il riciclo e il riutilizzo, migliorare la depurazione delle acque e il risparmio idrico, tutelare la difesa del suolo e della biodiversità, agendo innanzitutto, ma non solo, per tutelare il territorio del Parco di San Rossore, l'Arno, il litorale.

Tutte questioni che le precedenti amministrazioni comunali hanno lasciato irrisolte o addirittura aggravate, determinando tra l'altro un peggioramento di fatto della qualità della vita nei nostri quartieri: alcune zone sono diventate invivibili per il traffico e il rumore, intere zone della città sono disconnesse dal centro e senza servizi.

Non possiamo poi dimenticare lo stato penoso e pericoloso di alcuni corsi d'acqua che raccolgono le acque di scolo superficiale (fosso dell'Ozzeretto, la Vettola ecc.) che invece di essere riqualificati,

sono stati semplicemente tombati, rendendoli anche pericolosi in caso di allagamenti.

Nella nostra amministrazione, l'**assessorato alla giustizia climatica e ambientale** avrà un peso determinante e dovrà lavorare insieme agli altri settori dell'amministrazione per una pianificazione organica del miglioramento della qualità della vita, della salute, dell'ambiente e della capacità di contrastare il cambiamento climatico. Abbiamo bisogno di:

- Creare una **città a misura di persone e non di di auto**, con servizi decentrati in tutti i quartieri e basata sul trasporto pubblico, ciclabile e pedonale dove le persone si muovono in sicurezza ovunque senza il bisogno di usare l'auto in città. Si abbattano l'inquinamento, le emissioni e i costi di trasporto, si rende la città più accessibile, più salubre e più bella.
- Una **nuova politica energetica**: più energia rinnovabile, lotta agli sprechi, sostenere le comunità energetiche rinnovabili e solidali, combattere la "povertà energetica", prepararci a fare a meno dei combustibili fossili.
 - favorire l'aumento della produzione di energia fotovoltaica, producendo una cartografia esatta delle aree interdette al FV, semplificando al massimo la burocrazia sulle altre, comunicando alla cittadinanza e a chi amministra condomini la possibilità di mettere il FV sul tetto privato o condominiale e la procedura necessaria, prevedendo la possibilità di installazione dislocata per chi non ha il tetto a disposizione;
 - concludere entro un anno la mappatura dei venti dell'area pisana in collaborazione con enti di ricerca al fine di identificare le aree migliori per installare impianti eolici, e fare un piano per installarli, cercando finanziamenti pubblici o privati;
 - promuovere protocolli di intesa con i grandi soggetti privati verso aree industriali a energia pulita, con sconti sulle tasse locali a chi investe massicciamente nelle rinnovabili;
 - istituire un ufficio dedicato specificatamente alla lotta al cambiamento climatico che faciliti i cittadini e le imprese a migliorare la classe di efficienza energetica dei propri edifici, agevolando l'accesso ai finanziamenti pubblici e semplificando le procedure burocratiche, prevedendo anche incentivi per chi decide di effettuare l'efficientamento della propria abitazione o attività.
- Una maggiore **cultura ambientale**: promuovere campagne di informazione sull'importanza di contrastare il cambiamento climatico, sull'economia circolare, sulla tutela della biodiversità e sugli stili di vita.
- Sostenere imprese e cittadini nel **ridurre i costi energetici** e la dipendenza dalle fonti fossili: una economia locale basata sulla qualità edilizia e sulle fonti di energia pulita e rinnovabile, partendo dagli alloggi dell'edilizia residenziale pubblica e **sostenendo le persone a più basso reddito**.
- Una nuova **politica sui rifiuti**: riutilizzare e riciclare, migliorare la raccolta differenziata, non bruciare gli scarti. Abbiamo vinto la battaglia sull'inceneritore, chiuso nel 2018: adesso dobbiamo diminuire drasticamente la produzione di rifiuti, abbattere i costi di smaltimento e il ricorso alle discariche.
- **Proteggere il suolo** e il patrimonio forestale e delle aree umide, che, tra i tanti benefici che ci offrono, mantengono la biodiversità e assorbono anidride carbonica.
- Difendere il territorio dall'espansione delle aree cementificate. Una nuova urbanistica con **più spazi verdi e pubblici**.
- **Riforestare** una parte delle aree verdi intorno alla città e incrementare le alberature nell'abitato per mitigare le temperature estive.
- Affrontare seriamente e sistematicamente il **rischio idrogeologico, il rischio di incendi, l'erosione costiera**.
- Attuare un piano di **risparmio idrico** per tutelare le risorse idriche del territorio e il loro utilizzo sostenibile.
- Diminuire la produzione di rifiuti alla fonte, incentivare l'**economia circolare**.
- Realizzare una **Fiera cittadina sul cambiamento climatico**, coinvolgendo le università, le realtà economiche locali, le scuole, e fornendo informazioni sulle soluzioni disponibili per ridurre le

emissioni: casa, mobilità, materiali, comportamenti. L'amministrazione curerà anche la promozione delle realtà imprenditoriali del territorio che si occupano di questi temi.

- Dire **no a grandi opere inutili e devastanti per il territorio**, dalla Tangenziale Nord-Est, alla base militare a Coltano o altrove, alla Cittadella Aeroportuale, alla Darsena Europa: casi molto diversi che hanno in comune un sistema economico distruttivo che avvantaggia davvero pochi soggetti e che si basa sulla distruzione di risorse non rinnovabili e della natura. Dire invece **sì alla cooperazione tra territori per economie locali in equilibrio con i territori alle grandi opere che servono alla vita di tutt3 l3 viventi**.
- Trovare **un nuovo rapporto con gli animali**, selvatici e che vivono con gli umani.

In poche parole, ricominciare a prenderci cura del nostro territorio, non utilizzarlo solo a fini economico-speculativi.

Contrastare la crisi climatica

L'amministrazione comunale ha firmato nel 2010 il "Patto dei Sindaci", iniziativa della Commissione Europea per la riduzione delle emissioni di gas serra, approvando nel 2012 il "Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile". Nel 2015, a seguito degli accordi di Parigi, il Patto è stato rinnovato con obiettivi più ambiziosi e nuovi strumenti (**Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile e il Clima - PAESC**) che includono anche l'adattamento ai cambiamenti climatici. E non basta: ad aprile 2021 sono stati fissati i nuovi obiettivi che prevedono di raggiungere la neutralità climatica entro il 2050 e di affrontare il tema della povertà energetica.

Pisa però non ha adeguato il PAESC ai nuovi requisiti internazionali e non ha dato seguito alle azioni promesse, anzi, gli atti di pianificazione delle amministrazioni comunali di centrosinistra e di centrodestra non hanno tenuto conto degli impegni presi per contribuire a risolvere la crisi climatica: il regolamento edilizio non è stato rivisto per favorire le installazioni di impianti fotovoltaici, nessun sistema di contabilità e di riduzione delle emissioni di anidride carbonica è stato messo in atto; all'opposto, le amministrazioni hanno continuato a portare avanti piani, progetti o interventi fuori dal tempo (come aumentare i parcheggi e il consumo di suolo).

Vogliamo stabilire una **vera politica per il contrasto della crisi climatica**, che abbia un nuovo PAESC al centro, che contenga obiettivi ambiziosi per ridurre le emissioni di gas serra, per incentivare la produzione di energia rinnovabile e la costituzione di comunità energetiche rinnovabili e solidali, e per attuare un piano organico di adattamento alla crisi climatica; il nuovo PAESC deve essere vincolante per tutti gli atti di pianificazione economica e urbanistica dell'amministrazione, a partire da Piano Strutturale Intercomunale e Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, anche questi da rifare da zero (cfr. [Una mobilità a misura di tutte e tutti](#), [Le politiche urbanistiche](#), [Pisa e l'economia circolare](#) e [Le vere "grandi opere" che servono](#)), istituendo anche un sistema di monitoraggio basato su indicatori misurabili per verificare l'efficacia della sua attuazione.

Un ruolo strategico nel contrasto alla crisi climatica potrà essere svolto dalle **Comunità Energetiche Rinnovabili (CER) e, per noi, solidali**: negli ultimissimi anni queste comunità sono entrate nel dibattito pubblico, sostenute e rivendicate dai movimenti climatici e promosse anche dalla legislazione europea (Direttiva 2018/2001, c.d. RED II), che ne sottolinea il ruolo centrale per un futuro a zero emissioni. Il recentissimo caro-bollette e i costi altissimi delle fonti fossili tradizionali hanno messo in crisi molte famiglie: le fonti energetiche rinnovabili sono oggi chiaramente percepite non solo come un modo di rispettare l'ambiente ma anche, molto concretamente, come una modalità di soddisfare il fabbisogno di energia senza costi insostenibili, contrastando così una vera e propria "povertà energetica". Le CER solidali sono tanto comunità locali, quanto comunità di finalità, costituite da persone che condividono l'obiettivo di rendere l'energia egualmente accessibile a tutt3. Sono uno strumento su cui secondo noi è necessario puntare in quest'ottica: farne uno strumento trasformativo dell'attuale sistema energetico basato sulle fonti fossili, monopolistico ed estrattivistico per garantire una democrazia energetica, improntata sull'energia pulita e rinnovabile e sull'autonomia dei territori. La scelta di investire non semplicemente sulle CER ma in particolare su

quelle solidali, e di far sì che il Comune sia il primo motore di questa scelta, è per noi una vera e propria chiave di volta.

La città che vogliamo

- Un nuovo PAESC: recepire i più recenti aggiornamenti del Patto dei Sindaci, riscrivendo da zero il Piano, e attuarlo veramente.
- Un sistema di monitoraggio e contabilità delle emissioni di anidride carbonica e dei costi energetici per avere una base conoscitiva solida per elaborare il PAESC, valutarne l'efficacia e individuare ulteriori azioni migliorative.
- Un tavolo istituzionale del territorio pisano, con gli enti di ricerca e i diversi attori del territorio, per avviare la redazione di una Strategia Locale di Adattamento al Cambiamento Climatico, come del resto indicato anche dal Patto dei Sindaci per l'Energia e il Clima. Tale strategia, partendo dalle indicazioni della Strategia Nazionale e all'aggiornamento delle conoscenze sugli effetti locali del cambiamento climatico, dovrà individuare le principali vulnerabilità del nostro territorio e gli strumenti più idonei per porvi rimedio nel breve, medio e lungo periodo.
- Un confronto con gli enti competenti per la gestione delle acque, come ad esempio il Consorzio di bonifica, e con gli altri comuni, per lo sviluppo di una strategia di gestione delle acque che tenga già conto dei criteri su cui dovrà essere informata quella di Adattamento o al Cambiamento Climatico e delle esigenze del bacino idrografico nel suo complesso. A questo proposito, occorre anche rafforzare e approfondire le esperienze che rientrano nell'ambito dei Contratti di Fiume.
- L'abbattimento delle emissioni di gas serra di almeno il 40% al 2030 attraverso misure, interventi e progetti per il risparmio energetico, il sostegno all'efficientamento energetico dell'edilizia pubblica e privata e dell'illuminazione, l'isolamento passivo degli edifici, l'autoproduzione di energia tramite fonti rinnovabili (cfr. punti successivi), sconti sulle tasse locali a chi investe massicciamente nelle rinnovabili e nel risparmio energetico, la promozione di forme di aggregazione per suddividere gli oneri degli investimenti, il nuovo Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, attirando progetti e finanziamenti pubblici e privati (cfr. [Una mobilità a misura di tutte e tutti](#)). Tra le misure, proponiamo anche di integrare i regolamenti riguardanti gli esercizi commerciali, i pubblici esercizi e gli edifici aperti al pubblico con misure analoghe a quelle prese dal Comune di Milano con l'art.5 del regolamento per la qualità dell'aria, che prevede l'obbligo chiusura porte esercizi commerciali o, in deroga alla chiusura delle porte, l'uso delle lame d'aria non riscaldate elettricamente, con larghezza superiore a quella della porta, con flusso al suolo maggiore di 2 m/sec.
- L'istituzione di un ufficio dedicato, che faciliti la cittadinanza e le imprese a migliorare la classe di efficienza energetica dei propri edifici, agevolando l'accesso ai finanziamenti pubblici e semplificando le procedure burocratiche. La facilitazione della burocrazia e l'accompagnamento di cittadini e imprese tramite uno sportello dedicato dovrebbe incentivare la transizione a energie rinnovabili, prevedendo anche ulteriori incentivi positivi per chi decide di effettuare l'efficientamento della propria abitazione o attività, rispetto alle misure adottate a livello nazionale.
- La produzione di energia da fonti rinnovabili, da inserire anche nell'ambito della strategia delle comunità energetiche (tra i punti successivi), attraverso:
 - l'individuazione di aree marginali e coperture di edifici di proprietà comunale potenzialmente utili per l'installazione di impianti da fonti rinnovabili;
 - la promozione di protocolli di intesa con i grandi soggetti privati per la realizzazione di aree industriali a energia pulita e per il riutilizzo di aree dismesse per la produzione di energia rinnovabile, prevedendo anche forme di agevolazioni fiscali a chi investe;
 - l'installazione di pannelli fotovoltaici diffusi, con investimenti pubblici e privati: occorre produrre una cartografia esatta delle aree interdette al fotovoltaico e semplificare al massimo la burocrazia per le aree permesse; promuovere programmi massicci di copertura dei capannoni industriali con pannelli fotovoltaici; elaborare un piano di investimenti per la

realizzazione di impianti fotovoltaici su tutti gli edifici comunali, a partire dalle scuole e dalle case popolari

- un Piano comunale per l'installazione di impianti eolici, anche in partnership con privati, che includa mini-impianti eolici diffusi.
- L'aumento della capacità di stoccaggio di carbonio degli ecosistemi attraverso misure di tutela del suolo e delle aree umide fuori dal territorio del Parco di San Rossore (cfr. [La gestione del territorio](#)), mantenere e aumentare il patrimonio verde di Pisa, supportare l'agricoltura e i consumi a basse emissioni anche negli acquisti dell'amministrazione comunale.
- Istituire uno sportello di informazioni e supporto tecnico a imprese e cittadini che vogliono incrementare l'efficienza energetica degli edifici;
- Il supporto alla nascita di Comunità Energetiche Rinnovabili (CER) e, per noi, solidali, anche con la partecipazione diretta del Comune attraverso:
 - l'informazione e la messa in rete dei potenziali soggetti interessati, creando occasioni di confronto sul tema con le Università cittadine, i soggetti imprenditoriali interessati, i quartieri cittadini;
 - un percorso specifico con Apes, rivolgendosi al patrimonio di edilizia popolare e ai cittadini che lo abitano come primi soggetti interessati dalla riduzione del costo dell'energia;
 - l'attivazione immediata di un percorso di iniziativa pubblica per la costituzione di CER in ogni quartiere, mettendo a disposizione superfici pubbliche per le situazioni in cui non sia possibile utilizzare le coperture (es. centro storico), con la creazione di una task force a disposizione di tutte le iniziative private che si muovano in questa direzione (cfr. ufficio dedicato qui sopra)
 - la valutazione di ulteriori iniziative volte al diffondersi della produzione e autoconsumo di energia da fonti rinnovabili nel territorio comunale.
- Il monitoraggio dei risultati degli attuali strumenti (Regolamento Edilizio) e modificarli per facilitare le installazioni di impianti per la produzione di energia rinnovabile in base alle migliori esperienze consolidate del nostro paese e all'estero.
- Iniziative congiunte con i professionisti del settore e gli operatori del settore edile sia per le periferie che per il centro storico. Pisa può diventare un laboratorio dell'innovazione nel campo delle ristrutturazioni efficienti degli edifici storici all'interno del programma di rigenerazione urbana.
- L'adattamento al cambiamento climatico: incrementare le alberature e sostenere progetti per l'isolamento passivo degli edifici per mitigare la calura estiva, recuperare e riutilizzare le acque meteoriche, incrementare la sicurezza idraulica del territorio di concerto con il Consorzio di Bonifica, rafforzare il piano di protezione civile rispetto ai rischi di eventi climatici estremi (antincendio, alluvioni...), proteggere la costa dall'erosione di concerto con gli enti competenti.
- Progetti di informazione e educazione ambientale: con le scuole, con la cittadinanza, con chi attraversa la città per studio, lavoro o turismo, con le associazioni di categoria, anche in collaborazione con università ed enti di ricerca del territorio, attraverso incontri pubblici, fiere, premi per le imprese, le scuole, le associazioni, rafforzando il rapporto tra il Comune e tutti i soggetti capaci di portare progetti innovativi sul territorio.
- La sinergia con mondo della ricerca per definire e realizzare progetti innovativi per la resilienza degli spazi urbani e di tutto il territorio comunale ai cambiamenti climatici, la riduzione delle isole di calore, l'assorbimento di CO₂, la conservazione dell'acqua piovana ecc.

Una mobilità a misura di tutte e tutti

I Comuni hanno importanti strumenti per migliorare la qualità della vita degli abitanti e progettare una città salubre, vivibile, a basso impatto ambientale e bella. Tra questi, il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile: usiamolo per migliorare Pisa!

Le emissioni di gas serra e di inquinanti dipendono dal traffico privato per più del 25%, e nelle città

questa percentuale è ancora più alta. In Italia si registrano 50.000 morti precoci all'anno dovute all'inquinamento atmosferico. Le città sono invase da immensi e brutti parcheggi che attraggono nuovo traffico, e muoversi a piedi e in bicicletta non è sicuro. Pisa non fa eccezione. In tutta Europa si stanno invece sperimentando **piani urbani che cambiano drasticamente il modello di mobilità con grandi vantaggi**: riduzione delle emissioni di anidride carbonica, dell'inquinamento atmosferico e acustico, liberazione degli spazi, delle strade e delle piazze, riduzione dei costi per le famiglie. Possedere un'automobile costa in media 4.000 euro all'anno tra ammortamento, riparazioni, assicurazioni, carburante: se avessimo trasporti pubblici efficienti, piste ciclabili sicure e un sistema di car sharing che permetta di avere facilmente un'auto a disposizione al bisogno, potremmo fare a meno di quella privata. A maggior ragione considerando che la **velocità media in città è di circa 20-25 km/h**, uguale alla velocità di una bicicletta, di un tram, di un'antica carrozza. Inoltre, **le nostre auto passano più del 90% del tempo a invecchiare in un parcheggio o in un garage**, con grande spreco di spazio e di risorse e con costi insostenibili per molte famiglie, che sono sostanzialmente obbligate a possedere automobili o scooter. Vorremmo che la nostra città garantisse a tutt'3 la possibilità di muoversi liberamente e in sicurezza, liberando gli spazi pubblici dall'ingombro delle auto private, tutelando la salute, abbattendo le emissioni di gas climalteranti e inquinanti, e che sia possibile fare a meno di possedere un'auto per compiere i normali servizi della vita quotidiana.

Fare questo in una città come Pisa non è difficile, perché è una città pianeggiante di piccole dimensioni, ma dobbiamo scardinare scelte sbagliate delle amministrazioni precedenti e risolvere problemi antichi: sappiamo che la mobilità a Pisa presenta criticità importanti dovute al pendolarismo, a infrastrutture mal progettate (come passaggi a livello che isolano parti della città o cavalcavia solo per auto, o l'inutile e costoso "Pisa Mover" i cui costi per garantire il profitto del socio privato gravano sulle casse pubbliche, approfondisci nel capitolo [Pisa Mover: tutelare le casse comunali e l'interesse pubblico](#)) e a un trasporto pubblico locale (TPL, ovvero i bus urbani ed extraurbani) inefficiente e deficitario, che è decisamente peggiorato da quando il servizio è stato completamente privatizzato con Autolinee Toscane. Criticità in parte strutturali, in parte provocate da scelte sbagliate come la gara regionale del TPL. La sicurezza è altrettanto bassa, stando ai numerosi incidenti, anche mortali.

L'attuale Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) non risolve nessuno di questi problemi: è infatti basato sulla Tangenziale Nord-Est e su nuovi parcheggi previsti in centro e su attuali aree verdi, e non prevede alcun coordinamento con i comuni limitrofi per ridurre il pendolarismo in auto. Aggrava quindi il problema del traffico, dell'inquinamento, del consumo di suolo, delle emissioni di gas serra e della qualità della vita in città. Se sarà realizzata, la Tangenziale Nord-Est genererà più traffico, e quindi più inquinamento, come succede sempre quando si aumentano le strade, consumerà suolo e distruggerà irrimediabilmente la piana agricola a Nord di Pisa, non offrendo nessuna alternativa all'uso delle auto private per chi dovrà entrare in città.

Dobbiamo quindi riscrivere da capo un nuovo PUMS che parta dall'analisi dei bisogni in tutti i quartieri mettendo al centro il diritto alla mobilità delle persone.

Anche sul fronte del Trasporto Pubblico Locale (TPL) la situazione è critica. Dal primo novembre del 2021 il trasporto pubblico locale, a seguito di una scellerata scelta del centrosinistra e di una gara regionale che si è trascinata per oltre 10 anni tra ricorsi e controricorsi, è stato integralmente privatizzato e affidato alla società Autolinee Toscane, società controllata dalla RATP francese (www.ratp.fr), multinazionale che figura tra i primi cinque gruppi al mondo nel settore dei trasporti pubblici.

Da sempre la nostra coalizione ha contestato questa scelta, portata avanti con un capitolato di gara che ha messo al centro gli interessi e i profitti del gestore anziché i bisogni della cittadinanza. Quanto vediamo oggi è il frutto avvelenato di quella scelta: a pagare ancora una volta sono sia i lavoratori e le lavoratrici, ma anche l'utenza che non vede garantito il servizio, come dimostrato da tante segnalazioni e proteste.

Questa privatizzazione ha dimostrato una volta di più che il mercato non risolve i problemi, ma li aggrava. La privatizzazione del trasporto pubblico locale è una responsabilità da cui il Partito

Democratico non può sfuggire. Inutile lamentarsi del nuovo soggetto gestore, dopo aver creato le condizioni per il suo arrivo con una gara regionale voluta dal centrosinistra che governa la Regione Toscana, da cui è derivata una condizione di incertezza durata anni, durante i quali la situazione è significativamente peggiorata.

Le tratte cosiddette deboli sono spesso state penalizzate da logiche di “razionalizzazione”, mentre la stessa Regione e gli enti locali non hanno saputo imporre un piano industriale, fondato sul diritto alla mobilità, la tutela dei lavoratori e delle lavoratrici, e l’urgenza di dare risposte alla questione ambientale.

Come era prevedibile, l’emergenza sanitaria e la pandemia hanno messo a nudo gli effetti devastanti delle politiche di trasporto pubblico locale portate avanti dai vari governi che si sono succeduti a livello nazionale, e dal centrosinistra a livello regionale.

Mai un pensiero a come garantire due diritti fondamentali: il diritto di muoversi per lavorare e studiare e il diritto alla salute, messo fortemente in discussione anche da un traffico sempre più basato sull’uso del mezzo privato e motorizzato. Mai un’attenzione a sviluppare una visione strategica sulla mobilità, che non può che essere basata su criteri di sicurezza del trasporto, adeguatezza al sistema insediativo e abitativo, flessibilità di servizio nelle modalità di trasporto, sostenibilità ambientale e sanitaria, garanzia della qualità della vita.

Non è più in alcun modo accettabile che negli orari di punta i mezzi diventino dei carri bestiame, ed è lampante quanto i mezzi disponibili siano numericamente insufficienti, spesso vecchi e in cattive condizioni, e quanto le linee siano diventate inadeguate.

E oggi che sarebbe più che mai necessario non solo tutelare ma anche potenziare il servizio di trasporto, il pubblico si ritrova con le mani legate proprio da quel capitolato. In questo modo per gli enti locali è impossibile esercitare il benché minimo controllo sul servizio, quando oggi a Pisa servirebbe il triplo dei mezzi in dotazione, e sarebbe necessario aumentare le frequenze sulle linee più affollate e potenziare le tratte deboli, ormai quasi dismesse. Sarebbero ineludibili investimenti su mezzi più piccoli ed elettrici, assunzioni di personale, gratuità del servizio per le categorie sociali più colpite dall’emergenza sociale ed economica. In altre parole, occorrerebbe attuare politiche pubbliche incompatibili col principio del profitto garantito a chi gestisce il servizio.

Lo ribadiamo: il trasporto pubblico locale è più che mai un settore strategico e la sua privatizzazione sta producendo disastri e diseguaglianze a cui occorre porre immediato riparo. Va progettato e pianificato un sistema pubblico integrato e capillare improntato ai bisogni sociali e al rispetto dell’ambiente, sottratto alle logiche di mercato e di profitto. Proponiamo quindi un intervento e una azione congiunta dei Comuni nei confronti della Regione affinché si cambi rotta, a partire da una ridiscussione della gara unica regionale, dei suoi contenuti e dei suoi vincoli.

Da un punto di vista strutturale è per noi necessario ritornare ad una gestione pubblica e partecipata (con forme di partecipazione al controllo anche da parte di cittadini, utenti e lavoratori) del servizio, con obiettivi quali il rafforzamento delle linee e degli orari deboli, rinnovo e ampliamento del parco mezzi, un piano di assunzioni garantendo lavoro di qualità e adeguatamente retribuito: un iter questo che va avviato quanto prima al fine di arrivare ad una transizione ordinata dall’attuale modello in essere, a quello indicato.

Una revisione che porti a un rilancio della programmazione per aree omogenee e a un’inversione di tendenza rispetto alla privatizzazione, con l’obiettivo di fondo di considerare il trasporto pubblico locale un servizio pubblico, atto a rendere effettivamente accessibile a tutti – senza distinzioni di condizione sociale e di collocamento territoriale – un diritto fondamentale di tutti e tutte.

Perché il TPL venga apprezzato e utilizzato, deve essere efficiente e affidabile. C’è una soglia di frequenza e di velocità sopra la quale viene preferito all’automobile: bisogna stare sopra questa soglia in modo che l’automobile risulti inutilmente costosa e ingombrante per i 3 abitanti della città e per i 3 pendolari. Non è il caso del servizio attuale fornito dal gestore privato.

La prospettiva non è tanto limitare la libertà di spostamento con l’auto privata, quanto **fornire delle alternative accessibili e praticabili che rendano desiderabile non usare i mezzi privati**, liberando spazi in città e aumentando la libertà di muoversi di tutti.

Per andare compiutamente in questa direzione occorre anche intervenire sulle barriere architettoniche e per la sicurezza per chi si muove a piedi e in bicicletta, con percorsi sicuri, veloci e praticabili anche per mezzi più ingombranti (come carrellini e cargo bike), in città, in periferia e verso i comuni limitrofi. Andare in bici per noi non vuol dire solo fare la passeggiata in un giorno festivo, ma soprattutto andare al lavoro, portare i figli a scuola, fare la spesa. Inoltre, nonostante gli annunci e la retorica della smart city, si è applicato ben poco dell'innovazione tecnologica a servizio della mobilità. Sempre nel tema dell'accessibilità occorre affrontare con decisione il tema della percorribilità degli spazi da parte di tutti, con particolare riferimento ai soggetti più vulnerabili: bambini, anziani, disabili. Per affrontare questo tema intendiamo estendere il **Piano per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche (PEBA)** a tutta la città, visto che ad oggi riguarda esclusivamente il centro storico, e soprattutto renderlo effettivamente attuato in ogni intervento di manutenzione straordinaria dei luoghi pubblici. Cominceremo progettando un percorso sicuro per ogni quartiere. Non solo, nel caso specifico dell'accesso alle scuole, occorre superare la modalità di accompagnamento con l'auto privata fino all'ingresso degli istituti, spesso ricorrendo a sosta selvaggia sui marciapiedi circostanti, che provoca un ulteriore fonte di difficoltà e pericolo per chi intende raggiungere la scuola a piedi o in bicicletta. Noi intendiamo cambiare questa abitudine negativa, impedendo la sosta nei pressi delle scuole, ma soprattutto offrendo alternative in tutti gli istituti. Il nostro nuovo Piano della Mobilità Sostenibile sarà improntato su tre pilastri: **mobilità pubblica diffusa, sicura a piedi e in bicicletta, a costi accessibili per tutte e tutti**, non solo per abbattere emissioni e inquinamento ma per una città più fruibile, con più spazi liberi e più bella.

La città che vogliamo

- Pisa città 30: un'iniziativa generale che punta a riequilibrare lo spazio pubblico, riducendo le aree della strada dedicate alle auto con l'inserimento di piste ciclabili e l'allargamento dei marciapiedi, in modo da creare spazi più vivibili per le persone. Realizzata attraverso i punti elencati successivamente.
- No alla tangenziale Nord-Est e a nuove infrastrutture viarie costose e inquinanti: favorire la riqualificazione e connessione della viabilità esistente, spostare le risorse stanziare per tangenziale e nuove infrastrutture inutili per finanziare la mobilità pubblica, a bici e a piedi, e per realizzare il nuovo Piano Urbano di Mobilità Sostenibile.
- Un'analisi dei bisogni di mobilità in tutti i quartieri e su tre cerchie: centro, periferie, e comuni limitrofi.
- Una moratoria su tutte le previsioni del PUMS vigente che prevedono nuovo consumo di suolo fino all'approvazione di un nuovo Piano Urbano della Mobilità Sostenibile che sostituisca quello approvato dal centrodestra. Per una città accessibile e facilmente percorribile da abitanti e pendolari, student3, turist3. Sarà prioritaria la progettazione e la ricerca di risorse per un trasporto su ferro di area pisana, coordinato con i comuni limitrofi in grado di rendere obsoleto e inutile il ricorso all'auto, anche per il pendolarismo. I cardini: mobilità ciclistica e pedonale sicura e trasporto pubblico diffuso, con biglietto unico a costi accessibili (gratuito per le fasce deboli), con un sistema integrato di tram e bus rapidi e frequenti sia urbani sia extraurbani, e con servizi dedicati alle persone a ridotta mobilità; riduzione degli spazi di parcheggio a partire dalle piazze, a favore del verde pubblico, delle aree ad uso collettivo e per valorizzare il patrimonio architettonico e culturale; chiusura graduale al traffico privato attraverso la creazione di alternative efficienti, accompagnate da adeguate campagne di educazione e comunicazione per citizen3 e turist3, e prevedendo un graduale ampliamento delle ZTL.
- Decentralizzazione dei servizi nei quartieri per avere tutto disponibile a breve distanza (cfr. [Partecipazione e co-creazione](#)).
- Un tavolo regionale per il Trasporto Pubblico Locale: a causa della gara regionale i comuni non hanno più la possibilità di decidere sul servizio. Promuovendo il tavolo, il Comune di Pisa deve spingere per tornare ad una gestione pienamente pubblica che rimetta le priorità dei comuni e la loro capacità di scelta al centro della pianificazione del trasporto pubblico locale in modo da

- servire i bisogni dei cittadini.
- Il rafforzamento del trasporto pubblico locale, con una rete integrata che unisca le periferie al centro, il litorale e i comuni limitrofi alla città che permetta di non utilizzare l'auto per gli spostamenti da e verso Pisa, con estensione nelle ore serali, in particolare nel fine settimana, con il biglietto unico integrato, gratuità in alcuni orari (es. student3), tariffe flessibili per le diverse fasce d'utenza (diritti/bisogni), navette veloci e frequenti, basato su:
 - una rete tranviaria estesa, con adeguati volumi di trasporto lungo le direttrici principali, accompagnata da un rafforzamento dei treni locali e integrata con il bus urbano, con postazioni di bike sharing e con i parcheggi scambiatori;
 - Bus ramificati e LAM veloci tra periferie e centro. Le LAM dovranno essere completamente in sede protetta, con al massimo un cambio dovrà essere possibile raggiungere tutti i quartieri;
 - semplificazione delle linee di trasporto pubblico, secondo uno schema facilmente memorizzabile;
 - collegamenti frequenti con i centri abitati limitrofi: stop al pendolarismo con l'auto privata.
 - Trasporto pubblico urbano gratuito come obiettivo di lungo termine, finanziato con la fiscalità generale. Nel frattempo: alcune linee di bus gratuite in determinati orari, tariffe abbonamenti in base alle fasce di reddito, navetta elettrica gratuita sui lungarni.
 - Un litorale raggiungibile con facilità e in modo sostenibile: no ai nuovi parcheggi, sì al rafforzamento del trasporto pubblico, soprattutto durante la stagione turistica, utilizzando i parcheggi scambiatori di Pisa per la partenza di navette. Uno studio di fattibilità entro un anno per la realizzazione di un'infrastruttura di trasporto sul ferro di collegamento con il litorale.
 - Un Piano per l'eliminazione delle Barriere Architettoniche (PEBA) in tutta la città e non solo per il centro storico (cfr. [Promuovere autonomia per le persone disabili, sempre durante e dopo di noi](#) e [Una città attraversabile e abitabile per le persone anziane](#)).
 - Una mobilità dolce sicura:
 - creazione di percorsi pedonali e ciclabili sicuri e continui periferia-centro e per andare a scuola, non necessariamente lungo le strade esistenti (un buon esempio in questo senso sono alcuni tratti di ciclabile lungo le mura antiche), ma ramificate e connesse. Così come sarebbe assurdo pensare ad una strada a fondo chiuso per le automobili, le piste ciclabili o marciapiedi non possono finire nel nulla. Talvolta si tratta di fare la manutenzione e di far applicare il divieto per le automobili di parcheggiarci sopra, rendendoli effettivamente percorribili;
 - istituzione delle "Zone scolastiche" (temporaneo divieto di transito e di sosta alle auto nelle strade limitrofe alle scuole) offrendo alternative all'auto per accompagnare i figli a scuola: più trasporti pubblici, percorsi pedonali e ciclabili dedicati, servizio pedibus;
 - un grande piano di manutenzione straordinaria di marciapiedi e attraversamenti pedonali, piste ciclabili, illuminazione, segnaletica orizzontale e verticale, pedane di accesso;
 - parcheggi diffusi e sicuri per biciclette, anche realizzando garage di quartiere per le bici dei residenti in centro, dove i palazzi non hanno spazi per le biciclette dei residenti;
 - aree sosta con cestini e panchine nei percorsi pedonali e ciclabili;
 - passerelle/cavalcavia/sottopassi ciclopedonali; tutte le infrastrutture devono essere percorribili anche non in auto. Preferibilmente si mandano le auto sottoterra, mentre i pedoni e le bici in superficie.
 - riduzione dello spazio per le auto per privilegiare pedoni e ciclisti.
 - riduzione delle auto circolanti nelle aree urbane e in ZTL.
 - aumentare il numero di dissuasori di velocità, con particolare attenzione alle scuole, ai parchi e alle zone ospedaliere, ovvero i luoghi frequentati ai soggetti più vulnerabili come bambin3, anzian3, disabili.
 - Rafforzare l'uso delle biciclette:
 - realizzazione di Linee ad Alta Mobilità Ciclabile (LAMC), ad alta percorrenza, larghe, con percorsi semplici, ben segnalate, per collegare periferie al centro e tra di loro, e per

- collegare tutte le frazioni dei comuni limitrofi alla città;
- potenziamento del bike sharing comunali con abbonamenti a prezzi accessibili, biciclette in buono stato di manutenzione e stalli diffusi sia in centro che in periferia.
- Transizione all'elettrico. Mezzi pubblici elettrici, bici e nuovi mezzi elettrici: individuare le strutture da dare in concessione per i servizi, progetti di diffusione delle colonnine di ricarica, in PPP (Partnership Pubblico Privato).
- Un servizio di car sharing elettrico in città, per non penalizzare chi vive e lavora in centro. Il rischio di pedonalizzare il centro città è quello di rendere difficile svolgere attività lavorative in centro. Con i permessi speciali si rendono inutili le limitazioni. Dobbiamo consentire di utilizzare l'auto quando serve senza bisogno di avere la propria.
- Un trasporto merci gestito attraverso un servizio logistico che utilizzi mezzi elettrici e cargo bike. Con l'esplosione degli acquisti on line, le città sono invase da furgoni per le consegne a domicilio, oltre che dai mezzi utilizzati per le forniture dei negozi: occorre razionalizzare e rendere sostenibile la distribuzione delle merci.
- Collaborazione con enti di ricerca e società private per applicare nuove tecnologie che rendano più "facile" e "pulita" la mobilità sostenibile, in particolare per il bike e car sharing e per le persone a mobilità ridotta, per garantire la percorribilità degli spazi e l'accesso ai servizi ai soggetti più vulnerabili come bambin3, anzian3, disabili: vogliamo dare opportunità concrete alla conoscenza diffusa sul nostro territorio, alle start-up, e a tutte le società che si occupano di innovazione, oltre che ai centri di ricerca pubblici di mettere in pratica le loro idee e innovazioni.
- La realizzazione di nuovi progetti per la mobilità sostenibile che intercettino i finanziamenti stanziati dalle istituzioni europee, facendo rete con altre città europee innovative sul piano della mobilità sostenibile per la città a zero emissioni.
- Ritorno ad un trasporto locale gestito dal pubblico, come obiettivo di lungo periodo.
- Chiusura al traffico del Ponte di Mezzo (subito) con Corsia centrale riservata alle bici, ma anche nuova piazza sospesa dove incontrare le persone. Obiettivo di lungo periodo: l'eliminazione del traffico di attraversamento dai lungarni, e sostituzione con trasporto pubblico.
- Anche l'Arno può essere una risorsa da dedicare alla mobilità dolce, per il trasporto di merci e persone, ma la navigabilità deve essere studiata e realizzata nel rispetto del delicato ecosistema del fiume.

Pisa e l'economia circolare

Vogliamo che Pisa sia una delle città all'avanguardia nella creazione di un'**economia circolare** che riduca lo spreco, fino ad azzerare la necessità di smaltire i rifiuti e di estrarre risorse, **incentivando il riutilizzo, il riciclo, il recupero**. Diminuire l'uso di risorse, e in particolare l'uso della plastica, contribuisce anche alla riduzione delle emissioni di gas serra. L'economia circolare cambia, ma non riduce, l'occupazione, spostando l'intensità del lavoro dallo sfruttamento delle risorse al loro recupero e riutilizzo.

Per raggiungere l'**obiettivo "rifiuti zero"** è necessario che l'intero ciclo di gestione dei rifiuti sia basato su riduzione alla fonte, raccolta differenziata spinta e progressiva riduzione dello smaltimento in discarica, fino ad annullarlo.

Il modello di gestione dei rifiuti che il centrosinistra in Toscana ha imposto in tutti questi anni, invece, non ha investito minimamente nella riduzione della produzione dei rifiuti: non solo si è rivelato sbagliato e ingiusto, ma alla prova dei fatti è risultato anche fallimentare e costoso. Se da un lato la forte diffusione delle buone pratiche di raccolta differenziata hanno eliminato alla radice la necessità di ricorrere all'incenerimento, dall'altra non sono state implementate delle serie politiche di **riduzione della produzione dei rifiuti**, contravvenendo di fatto alle stesse Direttive comunitarie in materia. Anche l'impostazione della raccolta e dello smaltimento ha di fatto impedito che i Comuni investissero in un serio ammodernamento dei servizi e degli impianti, con ricadute negative per i cittadini in termini di tariffe e di qualità dei servizi. Il **costo della TARI è cresciuto** di oltre il 10%,

diventando insostenibile per le famiglie a basso reddito nonostante gli sconti, e con un sistema di calcolo della tariffa che non tiene conto della effettiva produzione (tariffazione puntuale), né delle attività no-profit.

Ma la riduzione dei rifiuti si pratica anche favorendo le filiere locali, in particolare quelle agroalimentari, che riducono drasticamente gli imballaggi. Le amministrazioni comunali svolgono un ruolo cruciale su questo tema, sia orientando gli acquisti per le mense scolastiche verso i prodotti del territorio e agevolando sistemi di acquisto collettivo come i Gruppi di Acquisto Solidale, sia favorendo idonee filiere che possano garantire l'offerta di prodotti locali, biologici, di qualità.

Questo approccio innesca meccanismi virtuosi come la gestione locale degli scarti organici, il rafforzamento dei legami tra la popolazione urbana e quella rurale, tra la città e la sua campagna, il rafforzamento delle produzioni di qualità e meno impattanti tra le aziende agricole del territorio.

La città che vogliamo

- Sostenere l'attuazione del Referendum popolare del 2011 sui servizi pubblici, sia per la gestione dei rifiuti che dell'acqua.
- Attuare il percorso rifiuti zero, mediante un apposito programma pluriennale da presentare entro il primo anno di mandato.
- Implementazione della raccolta differenziata in tutti gli edifici comunali: dare il buon esempio è la prima cosa, e ad oggi questo non accade. Al contempo sarà avanzata una proposta collaborativa anche a tutti gli altri enti pubblici presenti in città.
- Presentare un piano cittadino per l'economia circolare per diminuire la produzione di rifiuti, il consumo di materiali, di cibo e di acqua e attuare la strategia "rifiuti zero", da presentare entro il primo anno di mandato, che contenga le seguenti misure:
 - Monitorare e migliorare il sistema di raccolta porta a porta, per migliorare la qualità del rifiuto che si può recuperare e diminuire il rifiuto indifferenziato.
 - Introdurre la tariffazione puntuale dei rifiuti: chi inquina di più paga di più. Incentivare il compostaggio domestico, quantificare il rifiuto prodotto pro capite, incentivi sulla TARI per chi riduce la produzione di rifiuti.
 - Agire per ridurre il costo della TARI, soprattutto per le categorie economicamente più deboli e per le attività non commerciali come le associazioni no-profit.
 - Elaborare e attuare un piano cittadino contro lo spreco alimentare, inserito nel Piano del cibo locale, coinvolgendo soggetti privati (es. ristorazione, la distribuzione al dettaglio e Grande Distribuzione) e pubblici (es. mense scolastiche; Azienda ospedaliera pisana; mense DSU, CNR, Sant'Anna e Normale).
 - Realizzare programmi di formazione nelle scuole sulla riduzione della produzione di rifiuti.
 - Accordi con altri grandi enti e con la grande distribuzione per migliorare la gestione dei rifiuti.
 - Centri per il recupero e il riciclo diffusi in tutta la città: i centri di raccolta esistenti saranno promossi anche come centro per il recupero. Inoltre, tramite l'istituzione delle Case di quartiere: nelle sedi delle ex CTP, realizzare attività di cittadinanza attiva, tra cui lo scambio di beni (baratto) e la riparazione collettiva.
- "Green Public Procurement" (acquisto di beni e servizi da parte degli enti pubblici sulla base di criteri di sostenibilità ambientale) e applicazione dei principi di economia circolare negli appalti pubblici.
- Clausole per favorire i prodotti biologici e locali nelle mense pubbliche.
- Spazi per il Gruppi di Acquisto Solidali nelle Case di Quartiere.
- Partecipazione a progettualità condivise con le aziende agricole del territorio per la creazione di filiere di prodotti per il mercato locale (cfr. Moneta locale).
- Avvio di un confronto con Reti Ambienti e Regione Toscana sulla conversione dell'ex inceneritore di Ospedaletto.
- Promozione e incentivi per la realizzazione di nuovi centri per il riuso, riparazione e

ricondizionamento (cfr. [Attività produttive, commercio](#)).

Inquinamento e salute delle persone

La **salute prima di tutto**: non è sviluppo quello che fa ammalare le persone. Questo è chiaro ormai da molti anni, ma le amministrazioni non hanno mai considerato prioritario affrontare il problema. Hanno volutamente ignorato le conseguenze dell'inquinamento sulla salute e hanno aderito ad un modello economico mirato a sfruttare al massimo i territori favorendo il profitto di pochi gruppi industriali, quando non di poche persone. Al punto che si è generato un intreccio tra sistema politico, imprenditoria spregiudicata e criminalità organizzata che ha causato la contaminazione di parti del nostro territorio. E' quanto abbiamo appreso con lo **scandalo KEU** (Approfondisci in [L'inchiesta KEU](#)), che ha toccato anche la nostra città e che ha reso evidente come i fanghi delle concerie di Santa Croce contenenti cromo, pericoloso per le persone e per l'ambiente, siano stati usati in diverse aree della nostra provincia come sottofondi stradali, o alla base di edifici. Ad oggi, nessuna azione di messa in sicurezza dei terreni contaminati dal KEU è stata realizzata ad eccezione dell'area all'interno dell'aeroporto militare, e l'impatto sul suolo, sulle acque e, di conseguenza, sull'ambiente e sulla salute, non è facilmente calcolabile. In compenso, i costi della messa in sicurezza stanno ricadendo sulla cittadinanza. Se il caso KEU è esemplare, ci sono anche altri problemi, altrettanto gravi. Ad esempio, il Comune non ha sotto controllo il risanamento dall'amianto sul nostro territorio, né l'inquinamento elettromagnetico e acustico. Nessun ente ha mai mosso un dito contro le emissioni della raffineria e del porto di Livorno, che impattano anche sulla popolazione del territorio di Pisa.

Anche la qualità delle acque è trascurata nel nostro Comune. In alcuni quartieri, in particolare fuori dal centro storico, non sono ancora state costruite le fognature né la separazione acque nere, e la capacità di depurazione risulta essere saturata.

Per ultimo, ma altrettanto importante, **le polveri sottili mietono decine di migliaia di vittime ogni anno** in Italia, nell'indifferenza generale e nella mancanza di un piano serio di riduzione del traffico e delle emissioni. A Pisa, i dati di monitoraggio sono scarsi perché la Regione Toscana ha diminuito il numero di centraline pubbliche. Una Città in Comune ha aderito al progetto di citizen science "**Che aria tira**" installando una propria centralina a Porta a Lucca, che rileva moltissimi sforamenti rispetto alle soglie massime per le polveri sottili PM2.5 e PM10. La nostra centralina ha permesso di aumentare la consapevolezza sulla qualità dell'aria in quel quartiere, sensibilizzando la popolazione e fornendo una base dati importante. A Pisa esistono solo due centraline ARPAT e le amministrazioni precedenti non hanno voluto investire risorse per aumentare questi strumenti utili a conoscere la qualità dell'aria e a pianificare la mobilità della città.

Ma è comunque chiaro, anche con i soli dati ufficiali, che **Pisa non sarà in grado di rispettare i nuovi limiti di qualità dell'aria dell'Organizzazione Mondiale della Sanità** (esempio: la media annuale del PM2.5 passa da 10 a 5µg/m³) se non ridurrà il traffico e le emissioni da impianti di riscaldamento. Il Piano Urbano di Mobilità Sostenibile approvato dall'amministrazione uscente, incluso il progetto bipartisan di costruzione della tangenziale nord-est, aumenterà invece il traffico e le emissioni. Il diritto a utilizzare l'auto privata, specialmente in città, è davvero prevalente sul diritto alla salute e a respirare aria pulita?

La città che vogliamo

- **Qualità dell'aria**: Il nuovo piano di mobilità sostenibile e il nuovo piano per l'energia rinnovabile porteranno al risanamento delle aree con qualità dell'aria più critica. Installeremo nuove centraline i cui dati saranno pubblici, che serviranno per redigere il piano di risanamento.
- **Qualità delle acque**: realizzazione di nuovo depuratore e completamento degli allacciamenti in fognatura. L'acqua depurata deve essere riutilizzata per usi meno pregiati per risparmiare acqua. Di concerto con il Parco, il Consorzio di Bonifica e la società Acque Spa, realizzeremo un piano di fitodepurazione dei canali di scolo superficiali che, oltre alla depurazione, consentirà di

- realizzare nuove aree umide preziosissime per la biodiversità.
- **Inquinamento elettromagnetico.** La città di Pisa non ha un piano vigente per l'installazione delle antenne di radiotelefonìa. E' nostra intenzione approvare rapidamente un piano per tutelare la popolazione dall'inquinamento elettromagnetico.
- **Amianto.** Completeremo la mappatura delle coperture in amianto di proprietà comunale e promuoveremo la mappatura di tutte le coperture in amianto pubbliche (non comunali) e private. E' fondamentale realizzare una gara unitaria (con gli altri enti pubblici) per rimuovere e sostituire le coperture in amianto, per ottenere condizioni economiche più vantaggiose e maggiormente sostenibili.
- **Bonifiche:** L'amministrazione comunale deve attuare un piano chiaro e trasparente verso i cittadini sugli interventi di bonifica dei terreni contaminati nel territorio comunale. Il Comune deve aprire un tavolo di trattative a livello regionale per chiedere il potenziamento del monitoraggio del territorio e del contrasto ai reati ambientali da parte di ARPAT, anche per evitare nuovi fatti criminosi come quello della vicenda KEU (altre proposte in [L'inchiesta KEU](#)), che terminerà con un enorme costo sulle spalle dei cittadini. Per recuperare le spese della messa in sicurezza necessaria per tutelare la salute pubblica, il Comune dovrà agire in tutte le sedi legali facendo rete con gli altri comuni colpiti dalla vicenda, anche costituendosi parte civile in tribunale.
- Per il piano del contenimento dell'**inquinamento acustico** si veda il capitolo [Il Comune e Toscana Aeroporti](#).

La gestione del territorio

Mancanza di visione, continue varianti ai piani vigenti, urbanistica contrattata, urbanizzazione spinta sono gli elementi principali su cui abbiamo contrastato le giunte degli ultimi venti anni. Il quartiere di San Martino ne è un esempio lampante, già saturo e a rischio di soffocamento a causa di B&B, supermercati, traffico e parcheggi ovunque, speculazione immobiliare e affitti inaccessibili, degrado e abbandono di immobili e spazi. Anche per il litorale è valsa sinora la stessa logica: dalla foce dell'Arno a quella dello Scolmatore, i suoi tre centri abitati, la pineta, gli arenili, fino addirittura al mare, sono stati visti e governati in questi anni solo in chiave speculativa e turistica. Basti pensare al porto di Bocca d'Arno, progetto avulso dall'abitato di Marina e dal suo ambiente, gestito ignorando i problemi e le ricadute sulla comunità locale. Se il [turismo](#) è senz'altro una vocazione importante per questa parte del nostro territorio, deve essere improntato alla qualità dei luoghi e degli insediamenti abitativi, e partendo dai bisogni di chi ci vive.

Ma il territorio del nostro Comune è fatto di città con strette relazioni infrastrutturali con gli altri comuni dell'area, di aree rurali, fiume e opere di regimazione delle acque, parco naturale, aree umide, mare e biodiversità, con un'incredibile ricchezza di beni culturali e varietà di paesaggi. E' un sistema complesso e a partire da questa complessità ne va ripensata integralmente la gestione, che deve trovare la propria base negli strumenti di pianificazione (cfr. [Le politiche urbanistiche](#)), ma per andare verso la quale è già possibile indicare azioni e progetti da mettere in atto.

Il Parco di San Rossore, straordinaria "anima verde" di Pisa, risorsa fondamentale e luogo per la conservazione della natura e della biodiversità di importanza nazionale anche in mare, indispensabile per lo stoccaggio di carbonio, è un patrimonio da valorizzare e proteggere, che va difeso da continui attacchi e tentativi di ridimensionamento e utilizzo improprio ad opera di soggetti che lo vedono come un intralcio o come una "terra di conquista" da sfruttare, e di cui va rilanciato il ruolo guida per tutto il territorio comunale (e per tutta la piana pisano livornese). Esempio eclatante di questi attentati alla sua integrità è la devastante proposta della nuova base militare, a Coltano e/o in altre aree interne ad esso come il CISAM (cfr. [PISA TERRITORIO DI PACE](#)). Anche la vicenda della redazione del nuovo Piano Integrato del Parco, portata avanti sino ad oggi senza un adeguato dibattito pubblico e senza reale partecipazione, è molto preoccupante perché si rischia di perdere un'occasione unica per il territorio.

Non è infatti solo il tema della conservazione della biodiversità, che naturalmente ne rimane il cuore, a caratterizzare quest'area protetta, ma anche l'enorme quantità di servizi ecosistemici, il fondamentale ruolo nella lotta al cambiamento climatico e all'inquinamento, l'agricoltura di qualità e la promozione di una diversa cultura di gestione delle risorse naturali.

L'Ente Parco è stato promotore della Riserva della Biosfera Unesco che va ben oltre i suoi confini e interessa i territori dei Comuni di Pisa, San Giuliano, Vecchiano e Calci ma anche a Sud Collesalvetti e a Nord Viareggio, Massarosa, Lucca e Capannori. Una visione lungimirante che offre ispirazione e deve essere valorizzata e potenziata, sia perché dà importanti spunti per la gestione del territorio comunale della nostra città, sia perché le forti pressioni ambientali appena al di fuori dei confini del Parco non sono compatibili con la sua tutela (ad es. progetti della Darsena Europa e della cittadella aeroportuale).

Una scommessa importante sarà quella di rendere più sostenibile il turismo del litorale. E' possibile ampliare le spiagge libere riducendo le concessioni al 50% di quelle attuali, e al contempo rendere maggiormente fruibile la fascia retrostante del litorale, considerando anche i gravi problemi di erosione che rischiano di diminuire l'attrattività di un turismo esclusivamente balneare. Aumentare l'offerta alternativa può essere strategico per mantenere l'afflusso turistico futuro. La qualità ambientale è infatti il punto di forza del Litorale Pisano, che presenta una importante biodiversità marina (Santuario dei Cetacei, Riserva Marina delle Secche della Meloria), un'area boscata di centinaia di ettari a ridosso dei centri abitati e di S. Rossore e in gran parte all'interno del SIC "Selva Pisana" e dell'omonima Riserva della biosfera; un importante sistema dunale che costituisce un habitat che altrove è stato quasi totalmente distrutto. Le dune di Tirrenia e Calambrone, le più alte del Parco, ospitano paesaggi e specie di notevole interesse scientifico ed estetico. Anche se parzialmente compromesso dalla massiccia presenza di stabilimenti balneari, questo patrimonio, ormai raro in tutta l'Europa mediterranea, può diventare, se adeguatamente gestito, una risorsa per prolungare la durata della stagione turistica, incrementare il turismo verde e naturalistico e il turismo scolastico, accrescendo le occasioni di permanenza, in una collaborazione tra Comune, Parco e Università. Per far questo occorre creare un Centro Informativo sul mare, a Tirrenia o a Marina di Pisa, incrementare la rete ciclabile e i sentieri, favorire la mobilità treno-bici con le stazioni di Pisa e di Tombolo e realizzare percorsi didattici e Orto Botanico delle dune.

La città che vogliamo

- Il Parco Regionale Migliarino San Rossore Massaciuccoli: promuovere un nuovo patto per stabilire ed estendere le relazioni tra parco e territorio esterno. Valorizzare la nuova economia fatta di produzioni agricole locali di pregio e promuovere le pratiche agroecologiche, le strutture ricettive ecosostenibili, la didattica ambientale e la relazione con le attività del litorale per promuovere il turismo ecosostenibile. Il nuovo Piano Integrato del Parco deve essere redatto a seguito di un dibattito pubblico e non deve vedere ridotte le tutele sul suo territorio.
- Il Parco agricolo della Piana Nord - acquedotto mediceo: dare, di concerto con le amministrazioni di San Giuliano, Calci, Cascina e Vecchiano, un nuovo assetto alla pianura agricola tra Pisa e il Monte Pisano, esterna al Parco ma importantissimo corridoio ecologico di collegamento ai Monti Pisani. Luogo di produzione agricola, ma anche di gestione del territorio, itinerari turistici, valorizzazione del patrimonio culturale a partire dall'acquedotto mediceo che va restaurato. La tutela del territorio è in contrasto con il progetto di Tangenziale Nord-Est, da bloccare.
- Il contrasto al consumo di suolo e alla cementificazione: basta alla crescita insediativa diffusa e al consumo di suolo, anche urbano. Oltre al monitoraggio urbanistico, proponiamo una moratoria sulle nuove costruzioni, un progetto di rigenerazione urbana, il coordinamento delle politiche insediative. E' arrivato il momento di liberare aree urbane in stato di abbandono riqualificandole, restituendo spazio alla natura e liberando il suolo, risorsa essenziale e non rinnovabile, attraverso una vera e propria decementificazione. Inoltre, laddove non fosse possibile in alcun modo evitare nuove costruzioni o asfaltature, adozione della politica della "land

degradation neutrality” delle Nazioni Unite, che prevede di attuare azioni per aumentare la capacità di stoccaggio di carbonio organico nel suolo e la sua permeabilità per compensare la perdita di suolo.

- La tutela e il recupero dei paesaggi: ammettere solo interventi che non alterino i tessuti costruiti in cui si inseriscono e non creino aumento insostenibile dei carichi urbanistici. Individuare diverse forme di investimenti, anche attraverso incentivi per chi aderisce ad un patto ad hoc, per la tutela dei paesaggi del fiume, dei canali e delle aree umide, rurali e seminaturali a Nord e a Sud della città, del litorale.
- Una rete ecologica multifunzionale che innerva tutto il territorio comunale: recuperare e ricucire in una rete il verde della città in connessione con le aree agricole, seminaturali e naturali del resto del comune coniugando diversi obiettivi:
 - creazione di infrastrutture verdi;
 - forestazione urbana;
 - tutela della biodiversità urbana;
 - adozione di pratiche agroecologiche in agricoltura.
- La qualità urbana e il patrimonio pubblico: realizzare una rete della città pubblica, impedendo qualsiasi riduzione delle proprietà comunali e favorendo l’acquisizione al patrimonio pubblico di aree ed edifici per rispondere alle esigenze di spazi e servizi pubblici (cfr. [Patrimonio bene comune](#)); ridurre l’inquinamento atmosferico e acustico causato dalla mobilità dovuta alla dispersione insediativa o all’eccessiva concentrazione di residenze e terziario in aree già sature, come il centro storico; impedire interventi che aggravano la pericolosità idraulica e geologica.
- Litorale: più [spiagge libere](#). Le concessioni sugli arenili e nelle aree retrostanti dovranno essere riviste per gli obblighi imposti dalle direttive comunitarie, e dovranno essere riequilibrare rispetto agli spazi per la libera fruizione per garantire a tutti il libero accesso al mare, che è un bene comune, mentre al loro interno dovranno essere mantenute aree naturali di collegamento evitando di spianare le dune, per proteggere la flora e la fauna locale. È di esempio in questo senso la Rete d’Impresa “Marine del Parco” nata a Viareggio.
- Le infrastrutture turistiche, ricettive in particolare, dovranno caratterizzarsi sempre di più verso la sostenibilità: l’Amministrazione sosterrà percorsi volti a questo obiettivo.

Un’altra costa, per territori cooperanti: il caso della Darsena Europa

Nel 2017, prima quindi che la nostra città passasse al governo del centrodestra, salì all’onore delle cronache un Piano per lo sviluppo della costa a cui stava lavorando una commissione regionale presieduta da Antonio Mazzeo, consigliere regionale del PD pisano: i dati dimostravano che le aree costiere sono in difficoltà e perdono terreno rispetto alle aree centrali della Regione e il piano doveva servire ad invertire la rotta. Peccato che la discussione dell’epoca si svolgesse su documenti vaghi dai quali era impossibile fare la ricostruzione chiara e completa delle proposte e delle relative modalità di finanziamento. A fronte però di questa vaghezza, venivano puntualmente citate alcune grandi opere e, tra gli interventi specifici previsti, alcuni erano già in fase di iter autorizzativo se non addirittura in fase di realizzazione. La strategia insomma era quella solita della “crescita” con una spruzzata di sostenibilità.

Il caso della Darsena Europa rientra pienamente in quella logica: il porto di Livorno rischia di morire, gli unici porti che “tirano” sono quelli che riescono a garantire l’attracco di navi giganti, in grado di trasportare anche fino a 24.000 container. Ed ecco la trovata: fare un porto gigante!

Peccato che questo significhi dover stravolgere la costa: scavare i fondali, cementificare il mare fino quasi a due chilometri di distanza dalla costa, creare le infrastrutture a terra per la movimentazione delle merci.

Tutto questo senza analizzare accuratamente gli impatti ambientali che ne verrebbero né le ricadute

socio-economiche ma escludendo a priori l'ipotesi di fare tutt'altro. Tutto questo sostenendo che l'opera è strategica, salvo il fatto che di opere uguali, altrettanto strategiche e che insistono sullo stesso bacino d'utenza ce n'è già più che a sufficienza e che quindi Livorno dovrà competere con altre realtà.

Infine, c'è la torta: il costo stimato complessivo è di circa un miliardo di euro di cui le opere preliminari sono tutte a carico del pubblico per un valore di 450 milioni. Il resto dovrebbe arrivare da qualche investitore privato, che però ancora non esiste, mentre già si comincia a dare avvio ad alcuni lavori. Al contrario, c'è un operatore privato che di fatto in quel porto esercita ormai un ruolo monopolista, ed è MSC.

Diciamo nettamente che le premesse per un fallimento dell'operazione a tutto danno delle finanze pubbliche (anche quelle del PNRR, che in teoria dovrebbe finanziare l'opera, lo sono) sono molto più forti di quelle per un successo. E altrettanto nettamente possiamo dire che la vaghezza degli studi socio-economici e ambientali su cui si poggia la proposta nasconde impatti negativi molto pesanti.

Per noi la Darsena Europa rappresenta due cose: l'ennesimo esempio di quello che non va fatto e lo stimolo a fare qualcosa di completamente diverso: no alla competizione tra territori, sì alla loro collaborazione per costruire un'economia in grado di dare futuro alle prossime generazioni e a quelle che verranno ancora dopo.

Mentre il presidente della Regione, il PD Giani, si fa fotografare sulle macchine di cantiere per sostenere che i lavori devono partire al più presto, mentre il nostro comune a guida del centrodestra di Conti si limita a chiedere compensazioni, noi abbiamo invece lavorato con la lista Buongiorno Livorno, presentando insieme osservazioni al Ministero e pensando ad un percorso comune per aprire un ragionamento collettivo e dal basso per il futuro dei nostri due comuni. Se saremo al governo della città ripartiremo da qui.

La città che vogliamo

- Rimettere completamente in discussione il progetto della Darsena Europa, valutando innanzitutto l'ipotesi di non fare la Darsena Europa, quella che si definisce come Opzione Zero.
- Valutare gli "impatti cumulativi": affinché il porto di Livorno possa avere uno sbocco verso terra sarebbero necessari importanti investimenti infrastrutturali. Com'è possibile non tenerne conto nello studio? Si deve valutare uno scenario di lungo periodo ed esaminare gli impatti delle diverse opere nel loro complesso.
- Chiedere una revisione dello stesso Piano Regolatore Portuale e di conseguenza riavviare le procedure di valutazione ambientale. Le navi più moderne hanno già una stazza sensibilmente maggiore di quelle previste per la Darsena Europa. Per questo nel suo studio l'Autorità portuale prevede sin d'ora una variante al Piano Regolatore Portuale per approfondire ulteriormente i fondali. In sostanza, si mette a valutazione e si vuole approvare un progetto prevedendo già modifiche che potrebbero rendere ancora più pesanti gli impatti. Riteniamo che questo sia inaccettabile nel merito e nel metodo. Si dovrebbe fare il contrario, e ripartire da un nuovo Piano aggiornato
- Chiedere uno studio ad hoc sugli effetti della nuova Darsena sull'occupazione sia nell'area livornese sia nell'area pisana.
- Chiedere tutte le valutazioni che mancano sulla proposta di compensazione del sabbiodotto per il litorale pisano. Vogliamo sapere se ci possono essere alternative, quali possono essere gli effetti ambientali anche di quest'opera e quali gli eventuali problemi di gestione.
- Chiedere tutte le valutazioni che mancano sugli impatti su paesaggio, natura, biodiversità erosione costiera e sulla salute della cittadinanza che si trovasse a vivere nelle aree più o meno prossime al porto.
- Aprire una nuova stagione nei rapporti con i Comuni della costa, a partire di Livorno e di Collesalveti, per definire insieme come garantire che le nostre comunità condividano e preservino le ricchezze naturali che abbiamo in comune in modo da garantire giustizia sociale oltre che ambientale e contro gli interessi di pochi soggetti privati. Naturalmente secondo noi è

necessario coinvolgere anche le Province e il Parco di Migliarino - San Rossore Massaciuccoli: il territorio non conosce confini amministrativi.

Le politiche urbanistiche

Il Piano Strutturale Intercomunale (PSI) è lo strumento di pianificazione territoriale che definisce le politiche e le strategie di area dei Comuni che partecipano alla sua definizione: affronta tutte le tematiche che non possono trovare soluzione all'interno dei confini comunali, come la tutela del paesaggio, la qualità ambientale, la mobilità sostenibile, il trasporto pubblico, la domanda di casa e di servizi, la razionalizzazione delle aree industriali e artigianali, l'adattamento ai cambiamenti climatici, la sicurezza del territorio. Prevede anche la perequazione territoriale, cioè la definizione di politiche di equa distribuzione dei costi e dei benefici connessi alle previsioni urbanistiche fra i Comuni coinvolti. Di norma resta vigente anche per decenni, e si attua attraverso i Piani Operativi Comunali.

Nel nostro territorio, se le amministrazioni di centrosinistra non erano state in grado di elaborarlo, e negli anni si erano aggravati gli squilibri territoriali, era aumentato il consumo di suolo, era peggiorata la qualità ambientale e di conseguenza la qualità della vita dei cittadini, con il centrodestra non è andata meglio: oggi abbiamo un Piano Strutturale Intercomunale che coinvolge solo Pisa e Cascina, come se non avessero profonde e continue connessioni con gli altri comuni dell'area pisana. Approvato in extremis nell'ultimo Consiglio Comunale con il voto di centrodestra e senza opposizione del centrosinistra, con il solo voto contrario di Diritti in Comune, di fatto è la somma delle singole volontà delle due amministrazioni che non hanno intrapreso alcun percorso comune virtuoso, se non per la strategia sulla rete di parchi urbani ed extra-urbani, migliorata ed implementata grazie a osservazioni che abbiamo presentato noi dall'opposizione.

E' vago su temi fondamentali. Ad esempio, sull'area di Santa Chiara: per soddisfare le richieste delle diverse forze politiche della maggioranza, lascia spazio quasi a qualunque operazione e in più all'ultimo minuto è stata aggiunta la previsione di un centro congressi di cui non è stata verificata in alcun modo né l'utilità né la sostenibilità.

Si prevedono ingenti cementificazioni per tutte le destinazioni d'uso (residenziale, produttivo, commerciale, direzionale e per servizi, turistico) e si mantengono previsioni sbagliate dalle origini, come la cittadella aeroportuale. Eppure le superfici dismesse e sottoutilizzate, censite da uno studio ad hoc, che potremmo riutilizzare invece che consumare suolo, sono elevatissime.

Come se il PSI non richiedesse un ripensamento complessivo, nel frattempo i due Comuni hanno continuato a portare avanti varianti, piani di lottizzazione e piani di recupero datati e spesso dannosi, quasi esclusivamente di iniziativa privata e finalizzati alla realizzazione di maggiori rendite e profitti, senza alcuna attenzione ai temi dell'ambiente, al paesaggio e alla riduzione del consumo di suolo. Ne sono esempio i piani di lottizzazione a Tirrenia e Porta a Mare e il Piano di recupero dell'ex Distretto Militare di via Giordano Bruno o il nuovo centro sportivo di Gagno, collocato a ridosso del cimitero comunale. Qualità e disponibilità di aree pubbliche, tutela del suolo non costruito, creazione di reti di spazi verdi e pubblici dentro e fuori i tessuti urbanizzati non sono mai stati all'ordine del giorno, così come monitoraggi delle operazioni approvate: eppure ci sono a profusione urbanizzazioni incomplete, previsioni di nuovi insediamenti non rispondenti ai bisogni della popolazione, consumo di suolo urbano giustificato con pseudo-operazioni di rigenerazione, contenitori ed edifici vuoti conseguenti ad operazioni errate.

Ultimo - ma non certo per importanza - il Piano di Recupero della Caserma Artale in via Roma/via Derna/via Savi, su cui solo noi abbiamo acceso l'attenzione della cittadinanza e del quartiere, mentre si portava avanti senza alcun processo partecipativo un progetto speculativo privato con l'unica finalità di generare profitti e rendita da un'area di elevato valore storico, situata a pochi metri dalla piazza del Duomo, che è un bene pubblico e tale deve rimanere (proposte in [Le caserme](#)).

Ad aggravare la situazione vi è la totale mancanza di coordinamento fra i diversi soggetti che gestiscono il territorio e lo trasformano in maniera sostanziale, fra cui i principali, oltre

all'Amministrazione Comunale, sono l'Università, l'Azienda Ospedaliero-Universitaria Pisana, l'Azienda per il Diritto allo Studio Universitario, la Scuola Normale, la Scuola Superiore S. Anna, il Parco di Migliarino-San Rossore-Massaciuccoli.

La città che vogliamo

- Un altro Piano Strutturale Intercomunale: occorre azzerare le previsioni decise dal centrodestra con l'avallo sostanziale del centrosinistra e ripartire da zero con la costruzione di una vera visione d'area verso una gestione condivisa del territorio e la condivisione delle responsabilità e delle risorse/opportunità (cfr. con le ultime proposte di questo paragrafo). Per questo servirà tempo: ecco perché proponiamo intanto anche...
- Un Piano Operativo Comunale che avvii il cambiamento, attuando solo le parti del PSI che servono davvero nei prossimi 5 anni (come l'infrastrutturazione verde della città), senza favorire speculazioni private e perseguendo la riduzione del consumo di suolo, la qualità ambientale e paesaggistica, il benessere e la qualità della vita, in particolare delle fasce più deboli della popolazione che più necessitano di abitazioni, di verde pubblico e di servizi di quartiere. Il Piano Operativo Comunale sarà utile per avviare le azioni descritte nell'ambito di questo paragrafo.
- Un monitoraggio urbanistico per verificare le previsioni scadute, non attuate e/o incomplete, le aree e gli edifici dismessi, il patrimonio inutilizzato e sotto-utilizzato, non solo produttivo ma anche residenziale, commerciale, turistico, terziario ecc. sulla base del quale costruire politiche urbanistiche, amministrative e fiscali con un forte contenuto partecipativo e innovativo, per superare le situazioni di degrado e di speculazione a beneficio della collettività.
- Un vero percorso partecipato per definire i bisogni della città rispetto agli spazi, alle necessità abitative, di servizi e di mobilità. Un piano non deve rispondere esclusivamente alle istanze economiche di pochi privati completamente slegate dagli obiettivi pubblici.
- Una moratoria sulle nuove costruzioni previste su suolo non costruito fino alla redazione del nuovo piano. Non consentiremo nuove impermeabilizzazioni del suolo senza prima valutarne gli effetti. I nuovi interventi ritenuti indispensabili devono essere costruiti prioritariamente su aree già costruite.
- L'eliminazione delle previsioni inutili e dannose per il territorio e per la comunità, che non rispondono a obiettivi di qualità della vita, di implementazione delle aree e dei servizi pubblici, di sostenibilità ambientale, a partire da:
 - cittadella aeroportuale,
 - mega-cementificazione nelle aree del Porto di Marina di Pisa.
- Il riequilibrio degli interventi in relazione ai bisogni effettivi della città e l'incremento della funzionalità dei servizi attraverso una equilibrata distribuzione sul territorio e nei diversi quartieri.
- La rigenerazione urbana: promuovere azioni di recupero capaci di rispondere alle esigenze anche della popolazione più fragile soprattutto nel bisogno di case popolari e sociali, di generare spazi verdi e pubblici di elevata qualità ambientale e sociale, di favorire la mobilità attiva. Il recupero degli immobili abbandonati e/o degradati esistenti sarà prioritario.
- La promozione di un reale coordinamento tra le politiche insediative di tutti gli enti che operano sul territorio comunale per valutare, gestire, indirizzare e coordinare tutti gli interventi da essi promossi, in un'ottica di equilibrio, di valutazione, di risparmio di suolo, compresi i suoli urbani che hanno un ruolo fondamentale nell'adattamento ai cambiamenti climatici e nel risparmio energetico.
- La promozione di progetti strategici di area vasta con tutti i Comuni limitrofi, su temi essenziali e non più eludibili quali il trasporto pubblico su gomma e su ferro, le reti ecologiche e le infrastrutture verdi e blu (parchi, fiumi ecc.), la tutela dell'integrità fisica del territorio, il turismo sostenibile, le aree produttive, per eliminare la concorrenza fra i Comuni, creare coesione e politiche coordinate, e dare soluzioni efficaci a problemi che non possono essere risolti solo localmente.

- Un nuovo rapporto tra i comuni dell'area, condividendo degli obiettivi comuni e le principali strategie per il loro raggiungimento, dando priorità alla conservazione del patrimonio di risorse naturali e degli indispensabili servizi ecosistemici che queste offrono.

Le vere “grandi opere” che servono

In base ad una vecchia scuola c'è ancora chi ritiene che realizzare grandi opere pubbliche o private rappresenti la panacea di tutti i mali, lo strumento più importante di promozione economica. A Pisa questo modo di vedere è condiviso dalle precedenti amministrazioni del centrosinistra e dalla recente amministrazione di centrodestra. I progetti realizzati in base a questo modo di vedere si sono invece rivelati inadeguati, quando non hanno creato danni.

Un esempio oggi sotto gli occhi di tutti è il Pisa Mover (approfondisci in [Pisa Mover: tutelare le casse comunali e l'interesse pubblico](#)), realizzato da un soggetto privato in regime di project financing. In pratica, il Comune si è impegnato a garantire un profitto al privato prevedendo un livello di utenza assolutamente irraggiungibile. In base al contratto, se l'introito non raggiunge le previsioni, il privato può rivalersi sul Comune. E questo effettivamente avviene: altro che volano economico, il Pisa Mover è diventato una fonte di debito pubblico! L'amministrazione ha quindi tagliato la linea della LAM che univa la città all'aeroporto per costringerci a usarlo, senza successo. Il danno così è stato doppio: oltre al debito ci è stato tolto un servizio! Crediamo che sia importante sottolineare che avevamo previsto, e non è stato difficile farlo, che si trattava di operazioni sbagliate, nonostante la scarsa trasparenza su questi progetti.

Senza tener conto di altri esempi altrettanto o più gravi come il Porto di Marina o la Sesta Porta, ci sono poi altri progetti, ancora non realizzati, basati su pretese di megalomania del pubblico come del privato, che trattano una cittadina di 100.000 abitanti come una metropoli, come le torri di Bulgarella e la Cittadella Aeroportuale (con annesso ipotetico Centro Congressi), fino ad arrivare addirittura ai progetti della Tangenziale Nord-Est e della Base militare a Coltano (cfr. [PISA TERRITORIO DI PACE](#)), che promettono di essere una terribile ferita al territorio e comportano una spesa pubblica spaventosa, e di cui abbiamo già parlato in altri punti di questo programma. Un altro vero e proprio gigante incombe sul nostro territorio: la Darsena Europa, che formalmente è interamente nel porto di Livorno, ma i cui effetti saranno spaventosi anche per Pisa.

Crediamo che sia ora di cambiare registro: non c'è bisogno di grandi opere decise da chi vuole farci profitto, nessun progetto faraonico per gli interessi di pochi soggetti o per fare la guerra. Vogliamo invece tante opere utili, in grado di portare altrettanta occupazione, sicuramente più stabile, e una maggiore qualità della vita per tutte e tutti.

Abbiamo strade impercorribili a piedi o in bicicletta perché troppo pericolose, luoghi mal collegati con i mezzi pubblici, spazi verdi inutilizzati. Abbiamo quartieri ridotti a dormitori, senza vita. Abbiamo scuole che cadono a pezzi. Ancora oggi una parte della città non è servita da fognature adeguate. Ci sono ancora caserme inutilizzate, spazi abbandonati, beni culturali recuperati con finanziamenti regionali o europei, ora chiusi al pubblico.

Serve una vera rivoluzione: gli investimenti devono essere finalizzati a mettere a disposizione dei cittadini e delle cittadine il patrimonio esistente, sistamarlo, connetterlo, averne cura, per una città più bella, più vivibile, più sana, più resiliente, più funzionale, più equa, per l'interesse di tutti e tutte.

Per noi è prioritario investire in un verde multifunzionale, nella garanzia di potersi muovere a piedi e in bicicletta ovunque e a qualunque età, negli edifici pubblici e scolastici, nella manutenzione delle strutture e delle infrastrutture.

Per noi è prioritario investire nella vivibilità dei quartieri, nelle loro piazze e nei loro parchi, nelle [Case di quartiere](#) come luoghi di incontro, piccolo commercio, servizi alla cittadinanza. Nei punti che illustriamo qui di seguito, ci concentriamo sui quartieri.

Infine, il come: vogliamo spendere i soldi pubblici per opere che servano davvero, che siano state discusse e valutate dai cittadini. Per noi la partecipazione non è una variabile secondaria, ma l'unico modo per far le cose per bene. Ogni opera proposta o immaginata sarà esposta nelle Case di

quartiere visionabile da tutti gli abitanti e soggetta a critiche, osservazioni, miglioramenti o anche bocciatura.

La città che vogliamo

- Un piano di ristrutturazione delle scuole: una delle più importanti nostre grandi opere. Si tratta di mettere in sicurezza gli edifici, ma anche di renderli “belli”, luoghi accoglienti in cui gli alunni passino volentieri il proprio tempo.
- Per la qualità della vita e per la rete ecologica multifunzionale: parte essenziale di questa proposta è anche un grande piano di alberature a partire dai viali cittadini, specialmente quelli ad alto scorrimento. Gli spazi ancora non cementificati siano trasformati in parchi pubblici: in ogni quartiere le persone di ogni età devono poter giocare, camminare, incontrare le altre e gli altri, mangiare in compagnia all'aperto, sviluppare socialità, intergenerazionalità, interculturalità, rapporto con gli animali... Così come le infrastrutture per la mobilità, anche il verde urbano ha bisogno di manutenzione: gli investimenti degli ultimi anni non bastano e non sono mirati alla multifunzionalità: noi vogliamo adottare questo come criterio principale di gestione.
- Riqualificazione dell'asse centro - Cisanello: completare e adeguare i marciapiedi, alberare l'intero percorso con piante ad alto fusto, allargare il ponte della Vittoria, costruendo ai lati due passerelle pedonabili e ciclabili e lasciando il ponte vero e proprio per automobili e doppia corsia preferenziale della LAM. Il Parco di Cisanello non è stato realizzato come la cittadinanza aveva chiesto: noi lavoreremo per farne uno spazio davvero aperto, ripartendo dalle proposte emerse dal percorso partecipativo e pianificando una gestione che lo faccia davvero diventare una delle parti fondamentali della rete ecologica multifunzionale di Pisa. Ecco allora che questo quartiere dormitorio inizierebbe ad essere più vivo e più vissuto, non solo dai suoi abitanti, ma anche da altri che verrebbero, magari a piedi o in bicicletta, a godersi il parco. Per la sua realizzazione proponiamo di fissare uno stanziamento fisso annuale (di almeno 100.000 €) e di prevedere la realizzazione e gestione partecipata, affidandola entro il primo anno di amministrazione ad associazioni e singoli che hanno partecipato al percorso partecipativo.
- Riqualificazione del quartiere della stazione, lasciato ancora al degrado e all'abbandono. La sicurezza si ottiene con la vita, cioè con la vivibilità degli spazi. Vogliamo riqualificare via Vespucci, aumentando gli spazi pedonali, alberandola adeguatamente e rifacendone l'illuminazione. Si potrebbe incentivare la trasformazione dell'area con un mercato, con nuovi esercizi commerciali, giochi per bambini e bambine, spazi per gli anziani, valorizzando la multiculturalità presente nel quartiere. La socialità ritrovata, in un quartiere ad alta densità abitativa, contribuirebbe a marginalizzare il degrado.
- Parco della memoria sul lungarno Galilei, un progetto semplice, già proposto in Consiglio Comunale e bocciato dalla maggioranza nonostante le firme raccolte. Vogliamo utilizzare il rudere del palazzo bombardato durante la seconda guerra mondiale, che si trova in fondo a via Bovio, come nuova entrata al Giardino Scotto, con contestuale trasformazione del luogo in un monito contro la guerra, attraverso dei pannelli e installazioni che ricordino la triste storia della città durante il conflitto.
- Vogliamo affrontare quei luoghi di separazione che necessiterebbero di passaggi ciclopedonali di attraversamento in sicurezza:
 - cavalcavia di S. Ermete, oggetto da anni di manifestazioni e proteste, che rimane un luogo di altissima pericolosità e unica via di connessione alla città;
 - Manutenzione e asfaltatura della pista ciclabile Pisa - Rignano lungo l'argine che costeggia la via Tosco-Romagnola, attualmente impercorribile;
 - Via Nenni e via Luzzatto e tutte le altre strade a doppia corsia in città costituiscono cesure di cui andrebbero studiati attraversamenti sicuri per le biciclette, che certamente non sono la costruzione di altre rotonde, a meno che non si preveda, come già successo per l'Aurelia all'altezza della Saint Gobain, di un sottopasso ciclopedonale adeguato. Infine, sul lato Ovest

cittadino, bisogna pensare ad almeno altri due attraversamenti ciclopedonali sicuri della via Aurelia, all'altezza di Barbaricina, uno dalle parti della piscina e l'altro verso il viale delle Cascine.

- ferrovia Pisa-Lucca: i tre passaggi a livello (più uno pedonale) ancora presenti rappresentano prima di tutto un pericolo oltre che una importante inefficienza nella mobilità dell'area. È necessario sviluppare una progettualità ambiziosa su cui intercettare linee di finanziamento valorizzando la vicinanza dell'area Unesco di Piazza dei Miracoli. Ad esempio l'interramento della linea ferroviaria nel tratto urbano consentirebbe di liberare spazi per la mobilità dolce e la fruizione turistica mettendo completamente in sicurezza.
- Collegamenti tra quartieri periferici, per dare la possibilità di una vitalità che non sia per forza collegata al centro storico. Un esempio in questo senso è il parco agricolo, con pista ciclabile che potrebbe unire i Passi a Gagno e a Porta a Lucca. Lo spazio per ora ci sarebbe e prima che si trasformi in una nuova lottizzazione, e quindi un nuovo agglomerato privo di verde pubblico, si potrebbe preservare il territorio come zona verde e di collegamento.
- Completamento della rete fognaria: una città come Pisa che ancora scarica in fognatura mista o che, come in parte del centro storico, è addirittura in sprovvista di fognatura rappresenta prima di tutto un elemento dannoso per l'ambiente e la salute, ma anche un pessimo biglietto da visita per la città. Questo obiettivo necessita di un'attenta pianificazione congiuntamente a Acque Spa, cui chiederemo uno sforzo maggiore per completare le infrastrutture necessarie, a cominciare da nuovo depuratore a San Jacopo in grado di sopperire ai fabbisogni della città, attualmente satura.

Il benessere e i diritti degli animali

Noi condividiamo il principio etico che tutte le forme di vita debbano essere salvaguardate. La vita umana si svolge in stretta interdipendenza con quella di tutte le altre specie, e siamo consapevoli che l'idea della supremazia della specie umana sulle altre specie viventi, così forte nella cultura occidentale, sia una delle cause del disastro ecologico in atto. In particolare, siamo convinti che gli animali, capaci di provare dolore e piacere, siano titolari di diritti che debbono essere tutelati, come sostenuto dalla Dichiarazione Unesco sui diritti degli animali. Gli animali sono anche amici nella vita quotidiana e un sollievo alla solitudine per molte persone. Pensiamo che sia importante favorire e tutelare le cittadine e i cittadini che condividono la loro vita con un animale, promuovendo anche la cultura della cura e del rispetto dell'ambiente in cui viviamo.

Anche nella società civile è sempre più diffusa la coscienza di rispetto degli animali in quanto esseri senzienti e le persone ne tollerano sempre meno i maltrattamenti o le uccisioni: l'opinione pubblica chiede sempre più insistentemente attenzione da parte delle istituzioni alle politiche di protezione, considerato anche che sono davvero molti i casi in cui si convive da tempo con animali nel proprio nucleo familiare.

Il Comune non può più mettere in secondo piano la questione della protezione degli animali e del rapporto uomo-animali; all'opposto, essa deve entrare a far parte a pieno titolo dell'azione politica e amministrativa. Infatti, l'articolo 3 del DPR 31 marzo 1979 stabilisce che l'Amministrazione comunale è il primo responsabile della tutela degli animali sul proprio territorio.

La città che vogliamo

- Per tutti gli animali:
 - rivedere il regolamento per la tutela dei diritti degli animali e la nomina del Garante per i diritti degli animali, che estenda la tutela non solo agli animali da compagnia ma a tutte le specie animali, rendendo effettivo il ruolo del Garante sul territorio;
 - sostenere e favorire, nelle scuole e nei luoghi di educazione informale, l'educazione sui diritti degli animali e sulla loro tutela e sulle corrette relazioni tra esseri umani e animali;
 - favorire la riduzione del consumo di carne e di prodotti di origine animale nelle mense

- scolastiche, anche attraverso campagne di sensibilizzazione, e incentivare un'alimentazione vegetale nella ristorazione collettiva (scuole, strutture ospedaliere e per anziani) anche attraverso la presenza ricorrente di pasti totalmente vegetali. Ad esempio, in molte scuole sono previsti menu vegani e no-carne che presentano alcuni giorni totalmente vegetali nel giro di 5 settimane (oltre a quello vegetariano): sarebbe ottimo rendere questi giorni ricorrenti per tutti gli allievi;
- monitorare gli allevamenti e le aziende di produzioni animali del territorio, favorendo la diffusione di allevamenti biologici e di produzioni in cui uno spazio vitale adeguato ed il benessere fisico e psichico degli animali sia tutelato. Favorire l'educazione alimentare per promuovere un'alimentazione equilibrata e a basso consumo di suolo, di acqua e di energia, e favorire lo sviluppo dell'economia locale, valorizzando le esperienze come il Piano del Cibo provinciale, il Distretto di Economia Solidale (DES), i gruppi di acquisto solidali (GAS), e il Laboratorio di Studi Rurali Sismondi;
 - sensibilizzare la cittadinanza a un corretto rapporto con la fauna selvatica per favorire la biodiversità, e in particolare con gli ungulati e con il lupo, specie protetta che sta ripopolando le aree boschive d'Italia e con il quale dobbiamo imparare nuovamente a convivere, e la cui presenza è un segno di salute degli ecosistemi;
 - organizzare campagne di educazione alla convivenza con gli animali selvatici con l'obiettivo di formare cittadini responsabili e rispettosi dell'etologia degli animali selvatici inurbati;
 - organizzazione attività di manutenzione del verde urbano nel rispetto delle esigenze della fauna selvatica;
 - Per gli animali da compagnia:
 - proseguire, estendendolo ad ogni quartiere, la creazione di aree attrezzate per la sgambatura dei cani delimitate, corredate di fontanella per l'acqua e cestini per la raccolta delle deiezioni, oltre che di panchine per gli umani. Promuovere un'idea di una responsabilità condivisa con i quartieri sulla gestione dei parchi destinati agli animali, creando dei comitati di gestione, controllo e segnalazione dei guasti all'amministrazione;
 - installare frequenti cestini adibiti specificamente allo smaltimento delle deiezioni degli animali, promuovendo con apposite campagne una cultura del rispetto degli altri e una cura dei giardini comuni e dei marciapiedi, che faciliti una civile convivenza tra tutti i cittadini;
 - segnalare pubblicamente quali sono i locali pet-friendly in cui l'accesso agli animali è consentito;
 - offrire una spiaggia attrezzata adeguata sul litorale e favorire la creazione di spazi dedicati all'interno degli stabilimenti balneari che permettano ai proprietari dei cani di trascorrere le vacanze con i propri animali, in sicurezza e in una situazione confortevole per tutti;
 - l'amministrazione si può fare promotrice della messa a sistema dei servizi privati e pubblici che esistono, ed inoltre verificare le condizioni di fattibilità di un servizio di Ambulanza Veterinaria disponibile 24h per il soccorso degli animali feriti e ammalati con gli enti competenti (ASL, Ministero dei Trasporti, Ordine dei Veterinari, associazioni) e della realizzazione di una sala operatoria presso il Canile Municipale;
 - per prevenire il randagismo l'amministrazione provvederà a realizzare convenzioni con i veterinari per effettuare le sterilizzazioni di cani e gatti per i proprietari a basso reddito;
 - sistematizzare un'azione per il problema delle colonie feline della città e dei paesi vicini che sono accudite soltanto da persone volontarie;
 - favorire la realizzazione e promuovere servizi che consentano alle persone proprietarie di animali, quando sono al lavoro o hanno altri impedimenti, di affidarli a chi possa prendersene cura;
 - fare pressione sul governo centrale per la riduzione dell'IVA sulle spese veterinarie.