

Le domande ai candidati Sindaco alle Elezioni Amministrative del maggio 2014 nel Comune di San Giuliano Terme :

1) Un piano per il futuro.

Chiediamo al prossimo Sindaco di integrare il Piano Urbano della Mobilità con un vero e proprio biciplan, ovvero un progetto complessivo di rete ciclabile, come già hanno fatto le Amministrazioni che hanno deciso di investire seriamente sulla ciclabilità e come richiede la Regione Toscana per consentire l'accesso ai finanziamenti sulla ciclabilità urbana (legge regionale n. 27/2012 e decreto 1129 del 21.3.14)

Quali sono i percorsi ciclabili che ritiene irrinunciabili e quante risorse si impegna a dedicare alla redazione e all'attuazione del biciplan nel quinquennio 2014-2019?

2) Piste a norma.

La quasi totalità delle piste ciclabili realizzate nel comune di San Giuliano non rispetta le dimensioni minime previste dalla normativa vigente, tali piste sono state realizzate prevalentemente prevedendo un uso della bicicletta come strumento di svago e non come mezzo di trasporto alternativo al veicolo motorizzato. Si impegna a correggere tale impostazione col rispetto costante delle norme di realizzazione, durante il suo mandato?

3) Lavori pubblici e mobilità ciclistica

L'art.10 della L. 366/98 prevede che ogni intervento sulla rete stradale, anche solo di manutenzione straordinaria, deve comportare la contestuale realizzazione nel tratto interessato di una pista ciclabile. Questa norma è stata finora sistematicamente disattesa, in particolar modo in occasione della realizzazione di sottopassi ferroviari e rotatorie. Si impegna a rispettarla rigorosamente, e ad avviare un piano per la eliminazione degli ostacoli alla mobilità ciclistica in tal modo creati?

4) Profitti delle multe.

La L. 366/98 prevede che almeno il 10% dei proventi delle multe sia destinato all'utenza debole della mobilità, cioè a pedoni e ciclisti; il Comune di Ferrara ha deciso di elevare tale quota al 50%. Quale è la quota che lei intende destinare all'utenza debole?

5) Consulta della bicicletta.

Nel 2008 sull'esempio di altre amministrazioni il comune di Pisa ha istituito la consulta della bicicletta, un organo composto da associazioni ambientaliste ed interessate alla mobilità e varie componenti della pubblica amministrazione, a cui vengono sottoposti tutti i nuovi progetti di opere

che interessino la viabilità per un parere non vincolante sulla loro compatibilità con la mobilità dolce. Intende promuovere questa iniziativa anche nel Comune di San Giuliano?

6)Tangenziale.

La nostra associazione ha preso posizione contro l'attuale progetto di tangenziale nord-est in quanto riteniamo che in tal modo si sperperino decine di milioni di euro di fondi pubblici con l'unico risultato di dare ulteriore impulso all'uso massiccio del mezzo motorizzato privato, a scapito del trasporto pubblico. Si impegna ad abbandonare questo progetto e ad investire nel trasporto pubblico e nella mobilità ciclistica le risorse così liberate? In caso negativo, si impegna a garantire il rispetto della L. 366/98, costruendo contestualmente lungo tutto il tracciato della nuova viabilità una pista ciclabile in sede protetta, ed a realizzare tutte le opere necessarie per evitare che la nuova strada costituisca una barriera invalicabile per la mobilità ciclistica, cioè un cavalcavia o un sottopasso ciclopedonale all'intersezione con ogni strada preesistente?

Le risposte :

16/05/2014 9:04 risposte del candidato *Claudio Baroncini*:

- 1) sono d'accordo a creare un piano urbano della mobilità con un vero e proprio biciplan.*
- 2) mi impegnerò a correggere l'impostazione con il rispetto delle norme di realizzazione*
- 3) mi impegnerò ad avviare un piano per l'eliminazione degli ostacoli alla mobilità ciclistica*
- 4) io intendo destinare all'utenza debole circa il 25%*
- 5) intendo promuovere l'iniziativa del comune di Pisa anche in quello di San Giuliano Terme*
- 6) mi ritengo contrario alla realizzazione della variante nord-est e di conseguenza cercherò di promuovere il progetto di costruzione delle piste ciclabili per garantire maggior mobilità ciclistica*

17/05/2014 19:14 risposte del candidato *Mauro Parducci*:

Gentili signori, di seguito alle vostre domande, trasmetto le risposte da noi elaborate.

Desidero tuttavia premettere che il programma amministrativo da me presentato e sostenuto dalle liste "Impegno e Solidarietà" e "Insieme per San Giuliano" prevede uno specifico punto sulla mobilità a due ruote. Di seguito riporto quanto abbiamo previsto.

Il Comune a 2 ruote :

Daremo piena attuazione alle linee di sviluppo della mobilità ciclistica già previste dal Piano Strutturale, in sintonia con le direttive regionali in materia sviluppando una vera rete di piste ciclopedonabili protette.

Cureremo la sicurezza e la viabilità pedonale con adeguati marciapiedi.

Adotteremo un Piano dei parcheggi nelle frazioni.

- 1) La redazione e l'approvazione di un 'Biciplan' sarà una priorità nel programma di governo del territorio, così come la Legge Regione Toscana 27/2012 bene individua nelle proprie finalità.*

Le risorse umane da dedicare allo studio e alla redazione del Biciplan saranno individuate all'interno delle professionalità già presenti nell'organico comunale e comunque saranno organizzate in un gruppo di lavoro dedicato a tale scopo. Per quanto riguarda le risorse economiche da destinare alla realizzazione è noto a tutti che il Comune di SGT sta attraversando una fase di scarsità di risorse derivante da molti errori commessi in passato. Mi impegno formalmente a destinare la maggior parte delle risorse derivanti da risparmi sulla gestione attuale (ad es. derivanti dalla sostituzione delle lampade per illuminazione pubblica con quelle a basso consumo energetico) per realizzare una "vera rete" di piste ciclabili. Mi impegno altresì a ricercare i fondi necessari partecipando ai bandi Regionali, Nazionali e Europei per la costruzione di piste ciclabili e di mobilità, con le finalità definite dalla L.R.T. 12/2012.

Per quanto riguarda i percorsi che ritengo irrinunciabili, vi è senz'altro quello diretto Pisa-San Giuliano Terme, ma anche il collegamento di tutte le frazioni del comune con una rete ciclabile, in modo da non discriminare nessun cittadino del Comune stesso. Per questo, i percorsi ciclabili attualmente previsti nel PRG, Piano Strutturale, Sistema funzionale, subsistema delle infrastrutture, saranno incrementati secondo quanto emergerà dalla redazione del Biciplan.

2) *Condivido il fatto che la quasi totalità delle piste ciclabili realizzate nel comune di San Giuliano non rispetta le dimensioni minime previste dalla normativa vigente e, in relazione a quanto affermato nelle risposta precedente, mi impegno a correggere la impostazione errata che porta ad un uso non sicuro e poco protetto della bicicletta come mezzo di trasporto alternativo al veicolo motorizzato, col rispetto costante delle norme di realizzazione.*

3) *Sarà mio impegno l'avvio di un piano per l'eliminazione degli ostacoli alla mobilità ciclistica, che dovrà far parte integrante del 'Biciplan', nella sezione 'Quadro conoscitivo dell'esistente'. Inoltre mi impegno a realizzare una variante al PRG che preveda uno sviluppo di una Rete ciclabile completa e di dare avvio quantomeno alle pratiche di esproprio dei terreni per la messa in sicurezza delle piste ciclabili confluenti nelle rotatorie e verso gli incroci pericolosi.*

4) *Ritengo corretta l'impostazione seguita dal Comune di Ferrara e pertanto mi impegno a destinare il 50% dei proventi delle multe alla realizzazione di opere a favore dei pedoni e dei ciclisti.*

5) *Si.*

6) *Si: la tangenziale di Nord-Est non rientra nelle nostre priorità e ci impegneremo per la ricerca di un tracciato più leggero ed aderente all'urbanizzato, pensato in termini di ricucitura di una maglia urbana in gran parte già esistente. Siamo favorevoli al declassamento del tratto Pisa Nord – Pisa Centro dell'autostrada A12 per alleggerire il traffico sull'Aurelia.*

18/05/2014 17:53 risposte del candidato *Giuseppe Strignano*:

1) *Molte volte non c'è da inventarsi nulla di nuovo, basta affidarsi a quanto di buono già c'è ed attuarlo.*

Le finalità ed i criteri da considerare a livello generale di pianificazione e dettagliato di progettazione, nella definizione di un itinerario ciclabile sono:

a) favorire e promuovere un elevato grado di mobilità ciclistica e pedonale, alternativa all'uso dei veicoli a motore nelle aree urbane e nei collegamenti con il territorio contermina, che si ritiene

possa raggiungersi delle località interessate, con preminente riferimento alla mobilità lavorativa, scolastica e turistica;

b) puntare all'attrattività, alla continuità ed alla riconoscibilità dell'itinerario ciclabile, privilegiando i percorsi più brevi, diretti e sicuri secondo i risultati di indagini sull'origine e la destinazione dell'utenza ciclistica;

c) valutare la redditività dell'investimento con riferimento all'utenza reale e potenziale ed in relazione all'obiettivo di ridurre il rischio d'incidentalità ed i livelli di inquinamento atmosferico ed acustico;

d) verificare l'oggettiva fattibilità ed il reale utilizzo degli itinerari ciclabili da parte dell'utenza, secondo le diverse fasce d'età e le diverse esigenze, per le quali è necessario siano verificate ed ottenute favorevoli condizioni anche plano-altimetriche dei percorsi.

Mi sono imbattuto in prima persona nell'impresa di raggiungere in bici la mia sede di lavoro, l'ospedale di Cisanello, partendo da Ghezzano. Risultato? Ho smesso quasi subito preferendo l'auto.

Ecco, sicuramente va affrontato un tavolo di lavoro con l'amministrazione pisana per redigere un piano di integrazione per la mobilità ciclabile tra Pisa e San Giuliano che permetta a molti san giulianesi di raggiungere il posto di lavoro muovendosi esclusivamente in bici. Ma non solo. Il M5S crede, inoltre, sia di estrema importanza collegare le varie frazioni di San Giuliano tra loro tramite una rete di piste ciclabili in sede protetta. Ciò potrebbe essere da richiamo a quell'utenza caratterizzata dai turisti affascinata dai nostri paesaggi e che preferisce gli spostamenti lenti anziché muoversi in auto o moto o in autobus. Quest'intervento fornirebbe alla cittadinanza una valida alternativa agli spostamenti in auto per tante altre abitudini quotidiane: andare a fare la spesa, accompagnare il bimbo a scuola, recarsi alle poste o, per per rispetto dei propri defunti, recarsi anche semplicemente al cimitero.

Oltre all'importanza da destinare alla ricerca di finanziamenti europei per quanto riguarda la realizzazione di nuove piste ciclabili formando o utilizzando figure professionali ad hoc nella macchina comunale, vanno aumentati i controlli in sede di realizzazione di questa come in altre opere pubbliche (prevenzione necessaria per abbattere i costi di manutenzione ordinaria). Per finanziare le nuove piste ciclabili basta eseguire la realizzazione o la risistemazione delle sedi stradali attenendosi alle normative in vigore e destinare parte degli oneri da urbanizzazione come prevede la legge. Nulla di nuovo, basta volerlo. Eventuali finanziamenti aggiuntivi verranno destinati al biciplan in base all'risorse recuperate dalle voci più improduttive o peggio, inutili, presenti nel bilancio comunale.

2) La risposta è assolutamente sì. Considerando che la maggior parte delle piste ciclabili presenti sono state ricavate su sedi stradali destinate al traffico automobilistico, le risorse per la manutenzione straordinaria di quelle non a norma (quasi tutte) potranno essere individuate per esempio destinando una parte della TASI (da valutare in base alla interpretazione normativa che ne verrà data) ed utilizzate nel momento in cui si interviene per il rifacimento della sede stradale, prevedendo la riconversione della pista ciclabile in sede protetta, ristabilendo così il rispetto di tutte le norme in vigore. È naturale che per le strade strette sarà necessario intervenire stabilendo, per esempio, dei sensi unici prevedendo la realizzazione di marciapiedi, piste ciclabili e, in maniera minore, parcheggi. Ove non sarà possibile sarà necessaria la realizzazione ex novo di una pista ciclabile secondo i criteri esposti in precedenza.

3) Il M5S vuole modificare il concetto di mobilità partendo dalla figura del pedone. Marciapiedi più grandi atti a scoraggiare l'uso del mezzo privato. Subito dopo ci sono le bici, mezzo di trasporto tra i più efficienti. Cito da Wikipedia.it: "Fondamentalmente la caratteristica che rende questo tipo di

locomozione estremamente vantaggioso in termini di resa energetica rispetto ad esempio alla classica corsa a piedi è il fatto che la bicicletta, a livello logico-meccanico, è intrinsecamente una leva costituita dal movimento della pedivella (il braccio della leva), cui è agganciato il pedale, attorno al perno del cosiddetto movimento centrale della pedalata. Inoltre a differenza della corsa dove parte dell'energia meccanica è spesa per vincere la forza di gravità per l'avanzamento, nella bicicletta gran parte del movimento è trasmesso in avanti in maniera molto più efficiente grazie ai meccanismi di trasmissione della forza a ruote dentate utilizzati. Il coefficiente di attrito volvente nel movimento ruotante delle ruote sul terreno inoltre è notoriamente più basso del coefficiente di attrito radente. Poi, come ordine di importanza, viene il trasporto pubblico, meglio se su ferro e su sede protetta. Infine, ultima come ordine di importanza, viene il trasporto privato automobilistico. Seguendo questo paradigma ben presto in Italia potremmo avere una popolazione più sana, più attiva, meno incidenti, abbassamento dell'RC Auto, meno spese per la Sanità e tutti gli altri benefici di natura sociale derivanti dall'abbassamento dello stress da traffico e rumore.

4) Come già detto in precedenza la prossima amministrazione dovrà adempiere alle norme vigenti e su questo non c'è da discutere, il 10% sarà garantito. Siamo ben disposti all'incremento di questa percentuale, basandosi su un'attenta analisi della destinazione dei proventi delle multe. Oltre al rispetto della legge ci sarà l'individuazione di nuove risorse da destinare alle ciclabili strettamente legata alla bontà dei bilanci e noi ci adopereremo per la verifica e la denuncia di irregolarità eventualmente commesse in passato, unendo ciò ad un nuovo progetto per il futuro dando priorità alle piccole opere pubbliche e al taglio delle spese non necessarie da cui si può risparmiare.

5) Penso sia un'ottima idea. Ogni occasione di confronto tra amministrazione e cittadini dovrebbe essere ammessa. Noi proponiamo, inoltre, uno strumento che al contrario della consulta della bicicletta, non prevede il principio di non vincolabilità: il referendum propositivo. Ogni cittadino, singolo o associato, potrà sottoporre all'intera cittadinanza o ad un singolo quartiere/frazione una proposta da votare. La proposta verrà scritta in collaborazione con una commissione tecnica e contabile per l'effettiva fattibilità dell'opera e la ricerca delle necessarie coperture finanziarie per la sua realizzazione. Una volta fatto ciò i cittadini verranno chiamati ad esprimersi.

6) Parto dal presupposto che un piano di mobilità integrata e condivisa con i comuni confinanti è necessario e urgente. Il progetto della tangenziale nord est ha tanti lati oscuri, per esempio il via libera ad una nuova massiccia colata di cemento in un'area a forte vocazione agricola e naturalistica. C'è anche il discorso della tutela dell'Acquedotto Mediceo, un'opera che andrebbe restaurata e valorizzata. Detto questo è necessario che su ogni progetto l'amministrazione sia pronta ad ascoltare i pareri dei cittadini e questo sicuramente verrà fatto. La realizzazione di questa tangenziale non è tra le nostre priorità, si può tranquillamente redigere un piano per la mobilità partendo da ciò che c'è adesso. Tale opera è ferma per mancanza di liquidità e noi faremo in modo che le risorse, se individuate, verranno utilizzate per finanziare altre opere di ben altra priorità, tra cui le piste ciclabili. Se invece gli accordi firmati dalle precedenti amministrazioni non potessero essere cancellati, allora si cercherà di intervenire nei dettagli riducendo al minimo il consumo di territorio e prevedendo piste ciclabili in sede protetta una per ogni senso di marcia. Questo potrebbe essere un punto di confronto tra cittadini e la prossima amministrazione, magari a 5 Stelle.

19/05/2014 16:07 risposte del candidato **Luca Barbuti**:

1) Il comune di San Giuliano ha un territorio molto vasto e complesso. Ciò che riteniamo assolutamente necessaria è la realizzazione di percorsi ciclabili che colleghino San Giuliano, Gello, Pontasserchio, San Martino a Ulmiano, Madonna dell'acqua e Metato alla città di Pisa, in modo che i cittadini che per lavoro o per altre necessità vogliono raggiungere Pisa in bicicletta possano farlo senza rischiare la vita e la salute. E' inoltre necessaria una pista ciclabile che colleghi le frazioni di Ripafratta, Pugnano, Molina di Quosa, Rigoli, Pappiana, Orzignano e San Martino a San Giuliano. Da questo punto di vista sarebbe possibile recuperare e migliorare il breve tratto di pista ciclabile che collega Pappiana a Orzignano e farlo proseguire, seguendo il percorso del fosso dei mulini fino a San Giuliano. Un discorso analogo dovrebbe riguardare la zona di Campo, Agnano, Asciano, Colignola e Mezzana in direzione di San Giuliano. E' indispensabile un punto di attraversamento ciclabile alla rotonda di Metato e a quella della Fontina che è tutt'ora in costruzione e pericolosa anche per le automobili. In merito alle risorse da investire c'è da dire che ad oggi, conservando un'idea ancora fumosa sulle reali situazioni di liquidità del comune (non per nostra colpa), quello che è da fare è un vero e proprio ripensamento della mobilità comunale all'insegna della sostenibilità. In questo senso per noi la mobilità a due ruote avrà sicuramente un'attenzione primaria.

2) Tenendo conto delle dovute premesse fatte rispondendo alla domanda precedente c'è da dire che per ciò che riguarda la sicurezza delle piste ciclabili il nostro comune è assolutamente indietro.

Causa principale a nostro avviso è l'assoluta distanza tra l'amministrazione e le "parti competenti" ovvero istituzioni e associazioni addentro alle dinamiche delle specifiche problematiche. La nostra ferrea volontà di avviare preziosi processi di collaborazione e partecipazione di tutt* alle decisioni da prendere, specificamente in merito alle questioni legate alla mobilità sostenibile, si propone di guardare a quanto di buono esiste in modelli adottati in aree a noi vicine se possibile integrati alle necessità che ci verranno di volta in volta segnalate.

3) Non solo rispetteremo la legge regionale ma cercheremo anche di sanare quanto è stato fatto di sbagliato, provando a rendere fruibili anche i percorsi necessari ai ciclisti che versano oggi in condizione di forte pericolosità spesso mal segnalata (rotonde ed attraversamenti). Proponiamo inoltre di estendere le rastrelliere in prossimità degli edifici pubblici e dei punti di accesso alla mobilità pubblica (scuole, uffici, stazioni FS e fermate autobus rilevanti).

4) Copiare le idee buone fortunatamente non è reato e nemmeno ammettere le proprie lacune. La soluzione adottata da Ferrara è sicuramente interessante e facilmente riproducibile. Ci sono inoltre delle infrazioni che potrebbero essere specificamente selezionate e le cui multe potrebbero essere destinate per intero per le finalità a cui la legge fa riferimento (Sosta su spazi vietati destinati ai pedoni, occupazione di spazi riservati a disabili o gestanti etc. etc.)

5) Sì, pensiamo che il contributo delle associazioni e dei cittadini che vivono il territorio sia indispensabile per individuare e superare le criticità legate alla mobilità sostenibile. Alcuni dei nostri candidati fanno parte di gruppi di cittadini e genitori che promuovono iniziative come il Bicibus (per info michele.antognoli@gmail.com) e del resto una occasione stessa della nostra campagna elettorale si è snodata in bici per le strade del comune (bicivolando di fonte in fonte). Iniziative di questo tipo vanno secondo noi incentivate e istituzionalizzate.

6) *La realizzazione della tangenziale è uno di quei classici progetti partiti da lontano e che coinvolgono talmente tante parti che spesso si fa fatica a riconoscerle. Non c'è dubbio che essa inizialmente volesse rappresentare una soluzione in merito all'attraversamento di Pisa per l'accesso all'area industriale-artigianale ed al polo sanitario di Cisanello. Il suo snaturamento e permanente rinvio ha determinato sicuramente la necessità impellente di ridiscutere molti aspetti di questa opera enorme alla quale il nostro gruppo da sempre si è opposto. In questa ottica, la risposta alla terza domanda ci pare esaustiva. Le alternative sia in merito agli spazi che alle soluzioni ci sono e vanno seguite.*

23/05/2014 12:27 risposte del candidato Sergio Di Maio:

Innanzitutto una considerazione a priori, tutte queste domande contengono la richiesta di impegni. In questo particolare momento chiederli è legittimo e, per i politici, prenderli (perché poi chi se lo ricorda) è semplice, ma non è nel mio stile. La realtà quasi sempre è più complessa e allora, per non fare facile demagogia, risponderò tenendo conto delle possibilità che ho di mantenere gli impegni ma, soprattutto, per chiarire (spero) le mie intenzioni.

1) Se fossimo in televisione direi, la ringrazio per la domanda. Mi consente di precisare che, come voi stessi indicate, in questi anni l'amministrazione comunale ha sviluppato un programma per la realizzazione di un circuito di mobilità ciclo pedonale avendo come riferimento uno scenario complessivo, coerentemente con la recente revisione del Regolamento Urbanistico, e che aveva proprio lo scopo proprio di trasformare lo spostamento ciclabile in modo di vivere per attraversare quotidianamente il territorio. Per questo sulla direzione verso il capoluogo è stata localizzata la pista ciclabile che, attraverso le frazioni di Gello e Le Maggiola, si congiunge a Pisa. Bisogna migliorare, certo, ma senza sapere di quante risorse disponiamo è difficile capire quanto possiamo investire.

2) Mi impegno a valutare i vostri rilievi anche attraverso un confronto con i nuovi strumenti urbanistici che sono in fase di elaborazione con i Comuni dell'Area Pisana.

3) Mi impegno a far sì che il nuovo piano strutturale d'area ed il relativo regolamento urbanistico per San Giuliano Terme preveda l'eliminazione degli ostacoli alla mobilità ciclistica.

4) È mia intenzione aumentare la somma destinata all'utenza debole della mobilità, ma al momento (e sfido chiunque a farlo) non sono in grado di quantificare la percentuale.

5) Sono disponibile alla creazione della consulta della bicicletta con l'impegno reciproco a farne un unicum con le altre attive nell'Area. Solo così i problemi potranno essere valutati nel loro complesso.

6) Il progetto della nuova viabilità (tangenziale) è legato allo spostamento definitivo dell'Ospedale Santa Chiara a Cisanello ed è frutto di un accordo tra la Regione Toscana e diversi enti territoriali tra cui il Comune di San Giuliano Terme. Quello attuale è un progetto preliminare. Sarà nostra cura, nella progettazione più dettagliata, far rispettare le esigenze del nostro territorio, anche quelle da voi sottolineate.