

## **Tavolo Associazioni del Centro Storico**

### **PUMS di PERUGIA : Osservazioni al Report del 12 sett.2017**

Premesso che esprimiamo una valutazione senz'altro positiva sul Report presentato poiché permette una visione integrata e completa, corredata da interessanti analisi numeriche, del sistema di mobilità cittadina, vogliamo segnalare un aspetto problematico di rappresentatività del campione, formato da coloro che hanno compilato il questionario on-line, poiché esso risulta fortemente sbilanciato rispetto alla popolazione totale over-14 (pagg. 25 e 38), essendo decisamente sottorappresentati gli over-64 (3,7% nel campione contro 27% nella popolazione) ed i meno istruiti (il 96% del campione ha licenza superiore/laurea).

Ciò deve indurre a valutare con cautela le analisi sulle risposte date poiché certamente alcuni aspetti relativi a temi quali "accessibilità", "sicurezza", "sostenibilità economica" risultano sottovalutati.

E' tuttavia interessante rilevare come i dati sulla "modalità di trasporto utilizzata" siano pressoché identici tra campione e popolazione totale (pagg. 25 e 40): auto 70%, moto 2-3%, TPL 15%; unica vera modalità alternativa è "a piedi" (10%) che si avvale dei vari "percorsi meccanizzati" (scale mobili e ascensori) e che, per quanto riguarda la fruizione del C. Storico da parte dei residenti nella prima e seconda periferia e dei turisti, ha come fondamentale presupposto la "corona dei Parcheggi" fuori le mura (Partigiani/Pellini/P.le Europa/M.Coperto/Ripa di Meana/Sant'Antonio).

Da questo stato di fatto deriva che, tra tutte le linee di intervento prese in considerazione nel Report, a nostro parere, le linee strategiche prioritarie debbano essere:

- 1. Crescita zero del consumo del territorio:** dare priorità al recupero di "contenitori" dismessi (non meno positivo per l'attività edilizia che costruire il nuovo), limitare l'insediamento/trasferimento di servizi in periferia, favorire la densificazione in aree ben servite dal TPL;
- 2. Promuovere l'evoluzione del trasporto motorizzato** che, data l'orografia del territorio rimane una modalità fondamentale, verso gli obiettivi di:
  - a. maggior uso del TPL in sostituzione dell'auto**, grazie a migliore efficienza/offerta di servizio TPL. La rete TPL deve portare direttamente l'utente fino a "distanza pedonale" dai punti attrattivi: commerciali, amministrativi, turistici;
  - b. accelerare la prevista transizione della motorizzazione da combustione a elettrica**, anche con car-sharing;
- 3. Incentivare la sola, vera alternativa: "a piedi"**, con miglioramenti indispensabili sui percorsi meccanizzati, marciapiedi, strisce pedonali, illuminazione, telecamere di sicurezza, arredo urbano.

Con riferimento alle priorità 2 e 3 precedenti, in particolare proponiamo:

- A. Rafforzamento servizio BUXI ecologici**, con revisione dei percorsi nelle aree poco collegate della prima periferia, in particolare nella zona Nord-Est della

città (Borgo Sant'Antonio, Borgo Sant'Angelo, Elce), dotando gli itinerari di adeguata segnaletica delle fermate (anche a richiesta) e comunicazione degli orari;

**B. Liberare spazi pedonali nel Centro Storico**, dotati di adeguato arredo, importanti per la vivibilità della città e la necessaria convivenza residenti-commercio, come dimostrato dai recenti interventi fatti nelle p.ze Matteotti, Grimana S. Stefano.

A tal fine chiediamo che:

- a. resti sostanzialmente invariato l'attuale assetto delle ZTL, con eventuale estensione ad altre vie secondarie del Centro Storico, e conferma della ZTL in C.so Bersaglieri con attivazione del varco elettronico di controllo degli accessi;
- b. sia sanzionata con decisione la sosta abusiva;
- c. venga aumentato il numero dei parcheggi riservati ai residenti, anche utilizzando i "parcheggi a corona" (un rilevante investimento oggi sottoutilizzato) sia in park-sharing che con cessione di posti auto ai residenti;

**C. Rilanciare i Parcheggi a corona del C.S.** Dai dati forniti, si rileva una preoccupante tendenza negativa dell'uso di tali parcheggi che è in deciso contrasto con l'obiettivo di cui al punto precedente e che pertanto richiede, per una precisa comprensione delle cause, una indagine "ad-hoc" su un campione di frequentatori del C.S. provenienti da prima e seconda periferia. I dati del Report (pag. da 59 a 68) mostrano infatti che dal 2008/09 al 2016 si sono avute le seguenti variazioni nelle diverse modalità di accesso al C.S.:

	2008/09	2016	Differenza	
Park corona (auto/anno)	1.350.000	850.000	-500.000	-37%
Park superficie	1.100.000	700.000	-400.000	-36%
Percorsi meccanizzati (unità S+D)	5.600.000	3.300.000	-2.300.000	-40%
Mini-Metro	3.000.000	2.700.000	-300.000	-10%
Ingressi ZTL (auto/anno)	2.900.000	3.800.000	+900.000	+30%

Come si vede, il sensibile calo nell'accesso ai parcheggi (900.000 auto/anno cioè circa 1,5 milioni di persone) corrisponde ad un pari aumento del numero degli ingressi in ZTL ed a un pari calo del numero di "Salite" nei percorsi meccanizzati.

Al forte calo di questi ultimi hanno peraltro contribuito anche i gravi problemi di chiusure per manutenzioni straordinarie avuti negli ultimi tre anni (2014/2016) e ciò ha costituito certamente un forte disincentivo all'uso dei parcheggi (anche se va detto che nel 2013 l'accesso agli stessi si era già ridotto del 20% circa).

Rileviamo anche che il declino sembra essersi arrestato nel 2015 e che si manifesti qualche segno di inversione di tendenza dal 2016.

Noi riteniamo che la lungimirante strategia di disintasamento da traffico del C.S. intrapresa molti anni fa, basata sul sistema “parcheggi a corona+percorsi meccanizzati”, sia tuttora un pilastro sul quale capitalizzare, con i necessari miglioramenti (sicurezza/arredo/manutenzione); chiediamo quindi che il problema venga analizzato nelle sue cause con una specifica ricerca su un campione di utenti al fine di mettere in atto interventi di miglioramento funzionale ed incentivazione (in parte già avviati) per il rilancio di una infrastruttura nella quale sono state investite risorse molto importanti e che oggi è largamente sotto-utilizzata.

Perugia, 22 settembre 2017

TAVOLO ASSOCIAZIONI DEL CENTRO STORICO