

Piano Urbano della Mobilità Sostenibile – P.U.M.S.

Contributo dell'Ordine degli Ingegneri della Provincia di Perugia

Premessa

A causa di una particolarissima congiuntura che ha visto coincidere la convocazione del primo tavolo di ascolto del PUMS con la scadenza del vecchio Consiglio e la contemporanea organizzazione del Congresso Nazionale degli Ordini degli Ingegneri d'Italia, tenutosi a Perugia, il nostro Ordine non ha potuto fornire adeguata partecipazione all'incontro del 10 aprile 2017.

Scusandoci quindi per la mancata partecipazione al citato primo incontro, confermiamo l'assoluto interesse del nostro Ordine per le tematiche legate alla mobilità Perugina, chiedendo, anzi, di essere coinvolti anche nelle successive fasi di elaborazione del Piano e dei momenti di partecipazione così da poter garantire il nostro contributo.

Analisi del documento di Report del 12 settembre 2017

Il documento, la cui parte dedicata alla rilevazione dei dati e delle statistiche riguardanti il sistema di trasporto pubblico e privato è realizzata con estrema accuratezza, consente una lettura approfondita della tematica "mobilità" nel capoluogo umbro.

Senza entrare nel merito di una specifica lettura dei singoli dati, riteniamo però che essi portino inevitabilmente a certe considerazioni di carattere generale:

- l'Acropoli del capoluogo non è più il primo centro di interesse per i cittadini: sia il numero di utenti del Minimetrò, (seppure in lenta crescita) che i dati di occupazione dei parcheggi a corona del Centro Storico attestano inconfutabilmente questo dato;
- la stragrande maggioranza degli spostamenti avviene su auto privata;
- i maggiori flussi di traffico veicolare privato interessano le località a più alta attrazione commerciale;
- la strada a quattro corsie nei tratti tra Balanzano, Collestrada ed Ellera è utilizzata in gran parte dal traffico veicolare privato per spostamenti interni.

Il fatto che il capoluogo umbro sia uno di quelli a maggior indice di motorizzazione privata nel panorama Italiano e non solo, è sicuramente dovuto alla concomitanza di diversi fattori, tra cui forse quelli preminenti sono da ricercare tra:

- conformazione molto diffusa degli insediamenti e dei centri di interesse sul territorio comunale / regionale;
- rapidità degli spostamenti in auto, assicurata da un sistema viario tutto sommato idoneo ai flussi di traffico a cui è sottoposto, a meno di puntuali aree di congestione;
- relativa economicità di detti spostamenti con destinazioni che in genere prevedono ampia disponibilità di parcheggio spesso anche gratuito.

Queste circostanze hanno dei portati direttamente connessi che ben si sposano con le evidenze riportate nelle analisi dei flussi di mobilità.

È infatti di tutta evidenza che in un sistema così concepito, la strada a quattro corsie rappresenti una arteria privilegiata per la mobilità e, pertanto, le aree periferiche ed i centri commerciali più immediatamente connessi alla quattro corsie abbiano buon gioco a diventare poli di attrazione alternativi al Centro Storico che, per sua natura, è invece comunque difficilmente accessibile alle auto.

In questa situazione, il trasporto pubblico difficilmente può competere con il mezzo privato, risultando sicuramente più lento e meno efficiente nel raggiungimento di molte destinazioni.

Proposte

Da queste poche considerazioni discende immediata una osservazione preliminare: non si può pensare all'elaborazione di un piano della mobilità disgiunto dalla pianificazione urbanistica.

Il piano della mobilità deve rientrare nell'alveo di una pianificazione strategica più ampia utile a pianificare la città futura.

È chiaro, infatti, che la forma della città (intesa nel senso più ampio), la dislocazione dei suoi centri di interesse all'interno del territorio, le peculiarità che si intendono attribuire a tali centri, sono tutti fattori determinanti nell'assetto della mobilità: un piano della mobilità pensato sull'attuale assetto urbano, che non legga invece quali siano le future strategie e quindi quali potranno essere i futuri assetti della città è, evidentemente, uno strumento che rischia di rimanere abbastanza inefficace.

Le strategie di mobilità devono essere perfettamente congruenti con le strategie urbanistiche, al punto che le une devono essere parte delle altre e viceversa.

In ordine agli obiettivi tematici che erano stati posti a base dell'indagine on-line, osservato che i partecipanti, come peraltro riconosciuto dagli stessi organizzatori dell'indagine, non costituiscono campione rappresentativo dal punto di vista statistico e, pertanto, le risposte ottenute in merito alle richiedono una ponderata lettura su scala urbana, suggeriamo quelle che secondo noi potrebbero essere delle aree di lavoro e di approfondimento in merito al tema mobilità:

- assunto che il Centro Storico è una parte di città che per la sua conformazione urbana ed orografica male si adatta ai sistemi di trasporto convenzionale, immaginare sistemi di trasporto alternativi per persone e merci all'interno del centro storico. Hub di scambio in aree opportunamente individuate potrebbero garantire la fornitura di merci anche ai privati cittadini tramite l'utilizzo di una flotta di mezzi creati ad hoc;
- incentivare il telelavoro, l'accesso on-line ai servizi, ecc. così da poter diminuire il numero di spostamenti personali;
- potenziare e migliorare la sostenibilità ambientale e la fruibilità dei trasporti pubblici urbani esistenti (soprattutto bus) che, in linea con il programma europeo "Perugia smart city", dovrebbero essere più smart (migliore efficienza dei servizi, contenimento delle emissioni, comunicazione con l'utenza, ecc.) e dovrebbero tener conto delle differenti conformazioni urbanistiche della città e delle sue frazioni;
- immaginare la formazione di aree ciclo-pedonali anche nei centri periferici;



- soprattutto nei centri periferici di pianura (Ponte San Giovanni o San Sisto/Castel del Piano), studiare l'implementazione di forme sostenibili di spostamenti, che per lo più hanno lunghezze tali da poter essere svolti facilmente a piedi o in bicicletta. È chiaro che tale aspetto coinvolge il tema della dotazione di infrastrutture per la protezione di utenti che si spostino con queste forme modalità-dolce;

In particolare già da oggi bisognerebbe cominciare a pensare alle problematiche della mobilità declinandole con gli scenari che la tecnologia di settore ci offre oggi e ci fa intravedere per domani: il car sharing organizzato e le auto a guida automatica, sono solo alcuni degli esempi in tal senso.

Il Presidente
Dott. Ing. Stefano Mancini