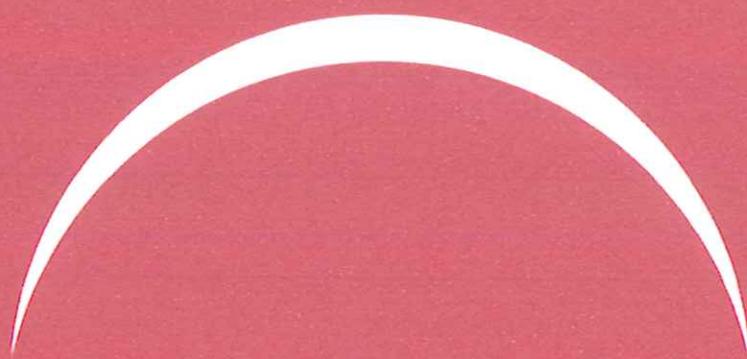


Sinistra Universitaria – Udu Perugia

Documento illustrativo a cura di Marco Peverini

GIMO (Giovani in Mobilità)

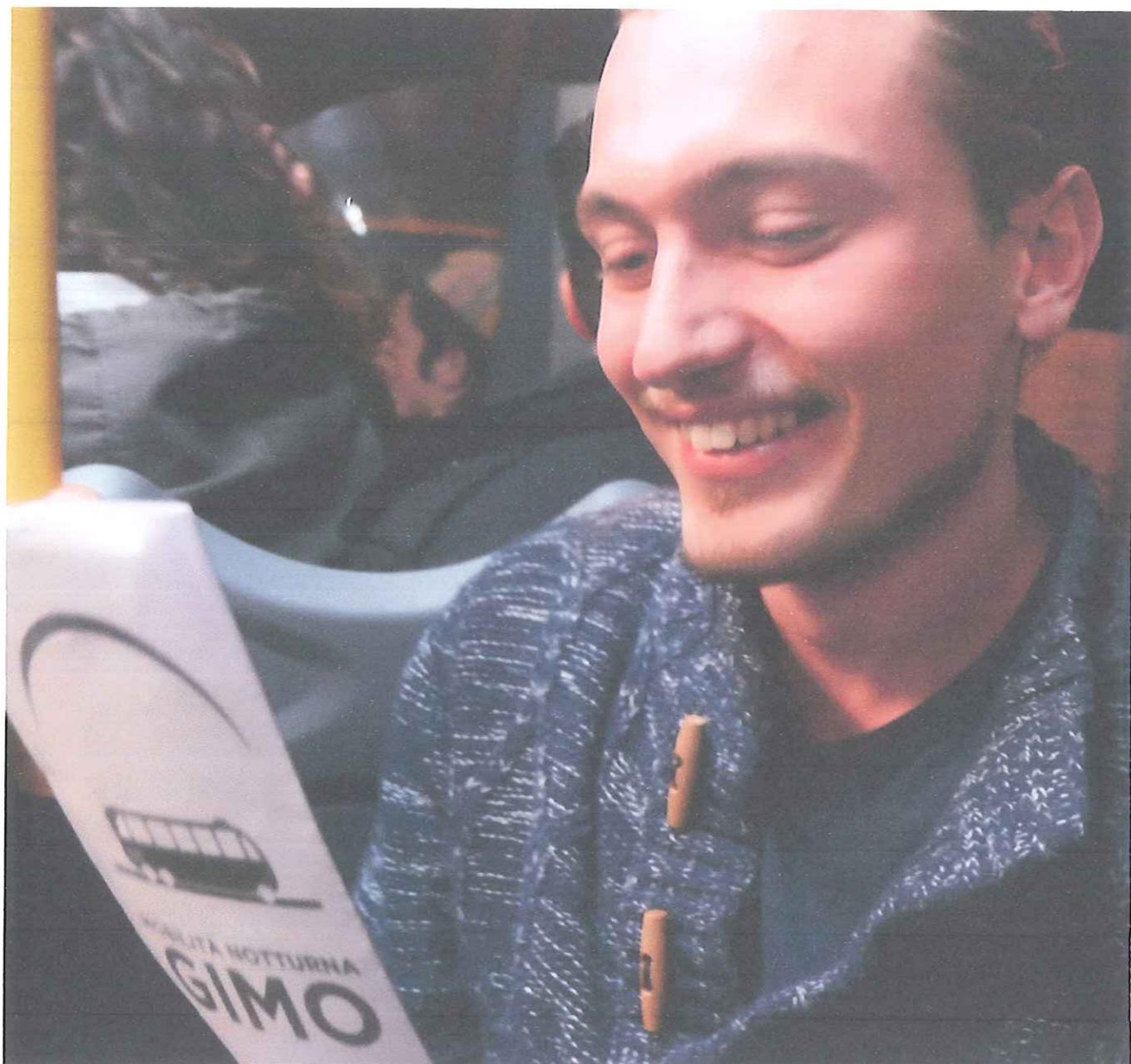
**Mobilità Notturna per la città
di Perugia**



MOBILITÀ NOTTURNA

GIMO

GIMO – Mobilità Nottuna per la città di Perugia
1.1 Genesi del progetto 2
1.2 La sperimentazione 6
1.3 Il progetto attuale.....10



1.1 Genesi del progetto

Risalendo all'inizio del 2016, già da anni nel nostro comune si era discusso sull'opportunità di avviare, anche solo sperimentalmente, un servizio di mobilità notturna. Fino ad allora tuttavia la questione era stata rifiutata dalle amministrazioni soprattutto in termini di fattibilità tecnica ed economica, senza tenere in conto le implicazioni di ordine sociale e culturale che tale servizio sarebbe capace di generare e senza inserirlo in una visione complessiva della città, ché pure ne sarebbe influenzata in modo importante.

Da quel momento in avanti è iniziato un processo in cui il progetto, partendo dalla istanza di una associazione studentesca che si è assunta non solo il ruolo di stakeholder ma di formulare in prima persona la proposta, è passato attraverso i più importanti attori istituzionali della città: fatto proprio dall'Università di Perugia, approvato tecnicamente dal Mobility Manager di Università e Comune, discusso dagli Assessori alla Mobilità e Trasporti di Comune e Regione e poi migliorato e razionalizzato dai tecnici di Busitalia, provider del servizio.

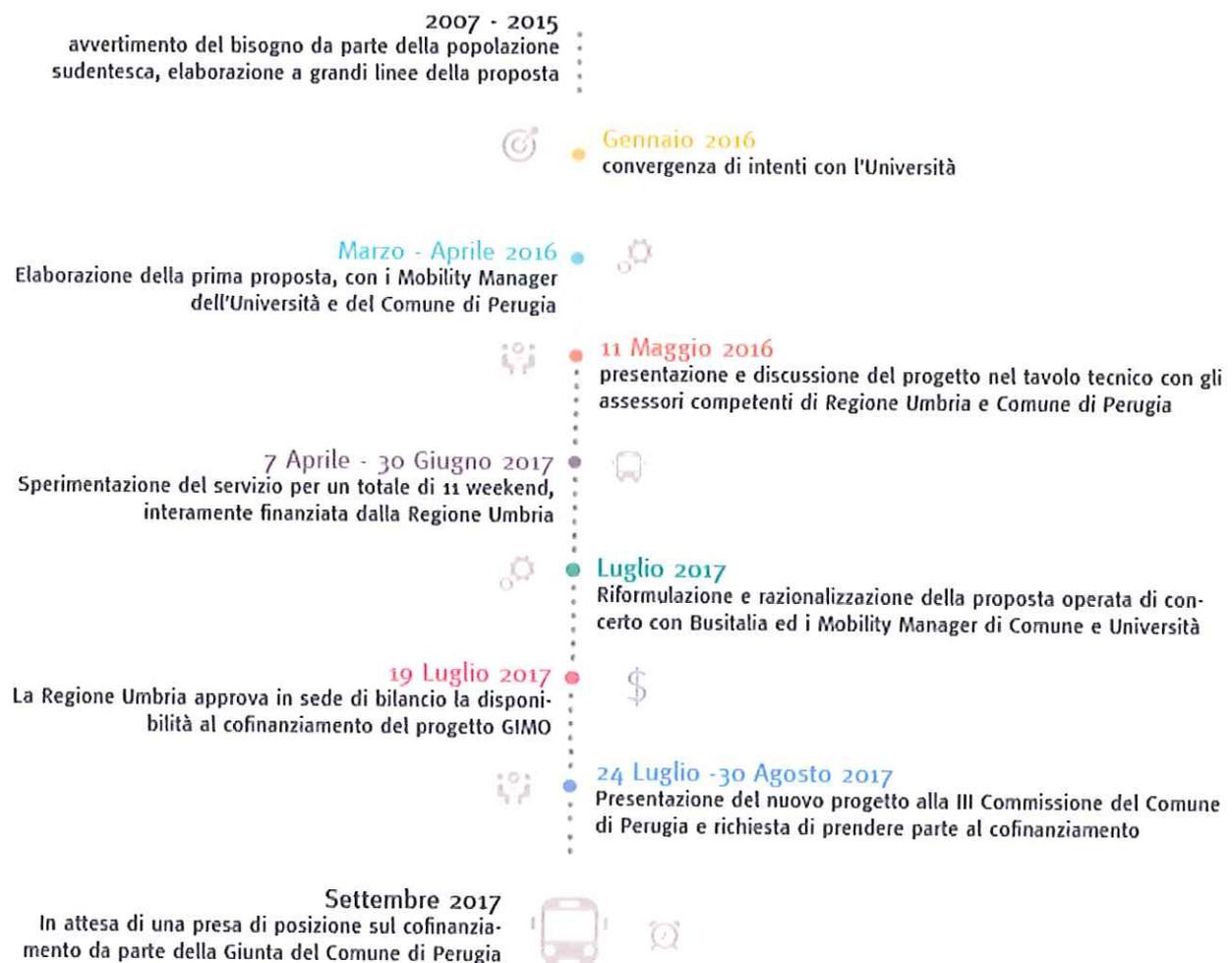


Figura 1. Diagramma temporale del progetto GIMO. Elaborazione propria.

Cosa si intende per Mobilità Notturna

In linea generale per Mobilità Notturna si intende un sistema di trasporto collettivo che soddisfa la domanda di spostamento nelle zone urbane dopo le ore 22:00 (orario in cui mediamente i servizi urbani diurni smettono di circolare).

In prima istanza, il trasporto pubblico serale serve agli studenti medi (fino a 18 anni) e agli studenti universitari fuorisede, coloro cioè che non sono dotati di un mezzo privato, per potersi muovere nella città anche negli orari serali, particolarmente focalizzati sulle attività ricreative, culturali e di puro “divertimento”.

Indirettamente però ciò interesserebbe anche altre categorie, come i genitori che accompagnano i figli, gli adulti non automuniti, gli stranieri, gli anziani, coloro che prediligono il trasporto pubblico, etc.

Un particolare stakeholder è inoltre l’Università: Infatti la mobilità notturna si inserisce nell’ambito dei servizi per gli studenti tanto quanto i collegi e le mense, costituendo motivo di attrattività e competitività nei confronti di coloro che si apprestano a scegliere in quale sede universitaria trasferirsi, e valorizza i servizi aperti dall’Università anche di notte, come le aule studio in centro recentemente realizzate o in fase di apertura.

In terzo luogo la mobilità notturna interessa tutti i cittadini e turisti che per qualunque motivo siano interessati a spostarsi per la città in orari serali senza usare un mezzo proprio; un esempio significativo sono tutte quelle persone che, assistendo un parente in degenza o per motivi di tirocinio, hanno bisogno di raggiungere l’ospedale anche di notte.

Perugia campus diffuso

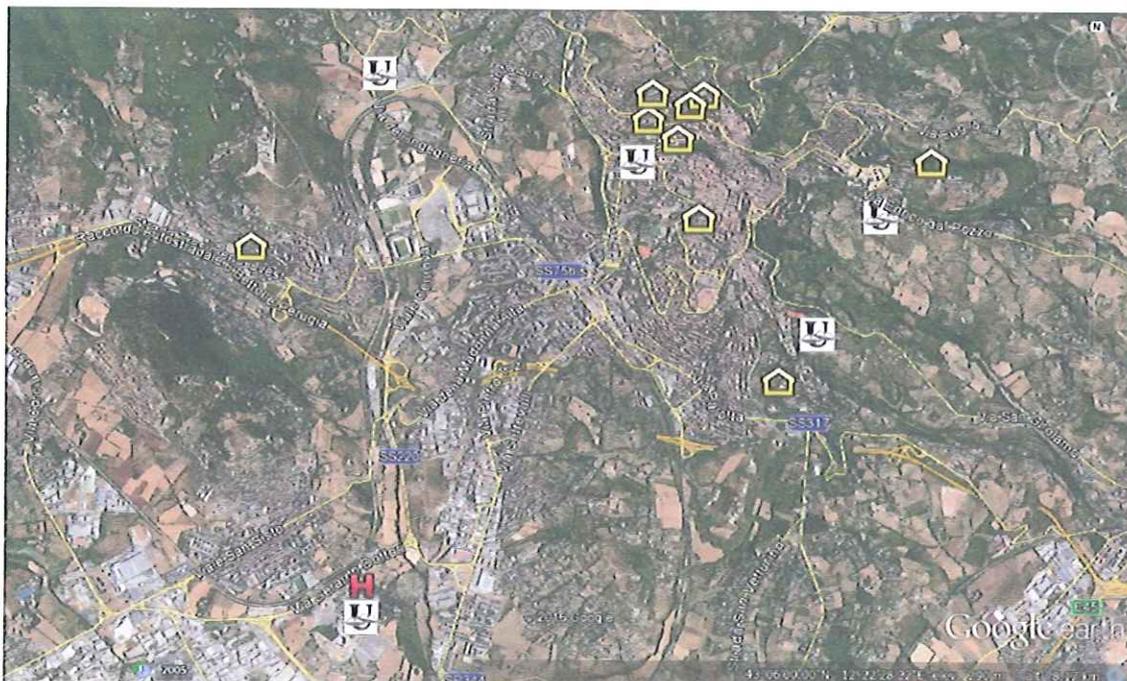


Figura 2. Mappa di Perugia con le sedi universitarie, i colledi Adisu, l’ospedale. Elaborazione propria.

Dal punto di vista universitario, la città di Perugia si configura come un grande “campus”, in cui i Dipartimenti si trovano sia nel centro storico che nei quartieri intorno; situazione simile per i collegi universitari gestiti dall’Adisu.

Il concetto di Università diffusa nel territorio è il punto di partenza fondamentale nella progettazione di un servizio di mobilità che si proponga di connettere tutti gli studenti, sia con il centro che tra di loro.

La proposta di sperimentazione: una circolare notturna nei weekend.

Partendo dall’obiettivo, condiviso dall’Università, di connettere gli studenti non solo con il centro ma anche tra loro, ci si propone di superare l’idea classica di Perugia come città “a stella”, in cui cioè gli spostamenti sono radiali dalla periferia verso il centro, in favore di una mobilità “circolare” che permetta non solo di raggiungere il centro storico ma anche i quartieri esterni ad esso senza bisogno di cambiare mezzo.

Nel tracciare l’ipotesi di percorso che la mobilità notturna dovrebbe attraversare si è assunto quindi come esigenza imprescindibile il collegamento di tutte le residenze universitarie Adisu e dei quartieri a maggior concentrazione di studenti fuorisede.

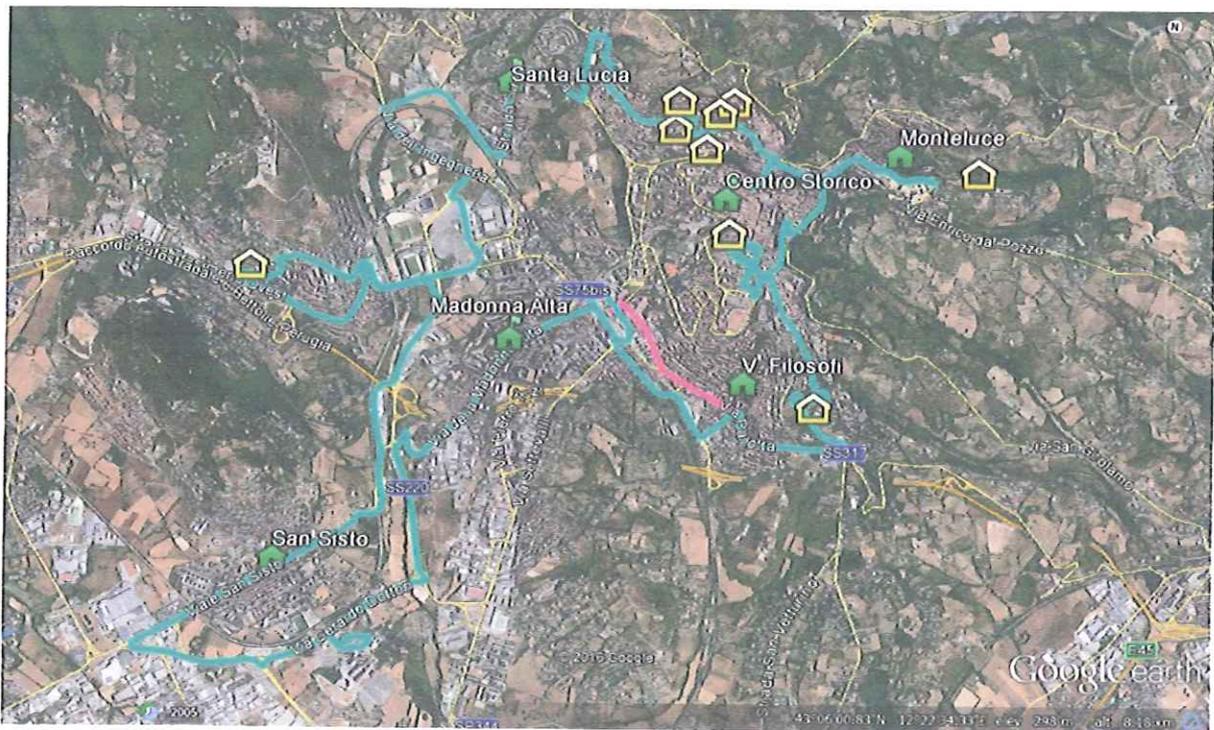


Figura 3. Proposta di tracciato indicante le residenze universitarie e i quartieri a maggior presenza di studenti fuorisede. Elaborazione propria.

In secondo luogo si è cercato di raccordare il percorso con gli attrattori della vita universitaria e dello svago serale, interessando per quanto già detto l’ospedale e le sedi dei dipartimenti (auspicando nel futuro l’ampliamento degli orari di apertura degli altri spazi dell’Univeristà situati fuori dal centro).

1.2 La sperimentazione

Il 7 Aprile 2016 è stata ufficialmente varata con tanto di bottiglia di spumante la sperimentazione di GIMO (Giovani In Mobilità), il primo vero servizio di Mobilità Notturna che la maggior parte dei giovani di Perugia abbiano mai visto in città.

L' avvio della circolare notturna che congiunge il centro storico con i quartieri a Sud-Ovest dalle 22:00 alle 2:00 del venerdì e sabato notte, dimostra che questo servizio fino ad ora considerato in modo improprio "tecnicamente irrealizzabile" era in realtà una necessità latente della città.

Perugia: attivazione sperimentale nuove linee di mobilità notturna dal 7 aprile 2017

Dal 7 aprile 2017 prende il via a Perugia GIMO, la sperimentazione della mobilità notturna con due linee in esercizio le sere di venerdì e sabato (ad eccezione dei giorni 14 e 15 aprile) nella fascia oraria 22.00-2.00. Pensato principalmente per le esigenze degli studenti universitari (GIMO è l'acronimo di Giovani In Mobilità), il servizio si rivolge anche a turisti e perugini che intendono usufruire delle attività culturali e sociali in città senza utilizzare l'auto privata.

Le linee collegano il centro con i principali quartieri di Perugia partendo da p.zza dell'Università con una circolare destra e una circolare sinistra – GIMO 1 e GIMO 2 – che toccano Elce, Santa Lucia, Ferro di Cavallo, San Sisto (Ospedale), Madonna Alta, via della Pallotta, v.le Roma, p.zza Italia e Monteluca. Sono previste 9 corse per ogni linea con partenze ogni 30 minuti. La sperimentazione continuerà fino al 30 giugno 2017.

Figura 5. Avviso sul sito di Busitalia. Fonte: www.fsbitalia.it

La sperimentazione vede alcune significative "comparsate", prima di un coro tedesco¹ e poi dei partecipanti del Gran Ballo di Perugia, che dimostrano come il notturno sia visto come qualcosa di identitario e giocoso.



Figura 6. I partecipanti al Gran Ballo di Perugia salgono in massa su GIMO. Fonte: La Nazione Umbria. Il coro tedesco canta "the lion sleeps tonight" su GIMO.

¹ Video disponibile qui: https://www.youtube.com/watch?v=GHT_d4sMA7I&feature=share

GIMO dava anche adito a una serie di dinamiche innovative, come quella di coinvolgere i bar e locali che si trovassero sul suo percorso, compresi quelli della periferia.

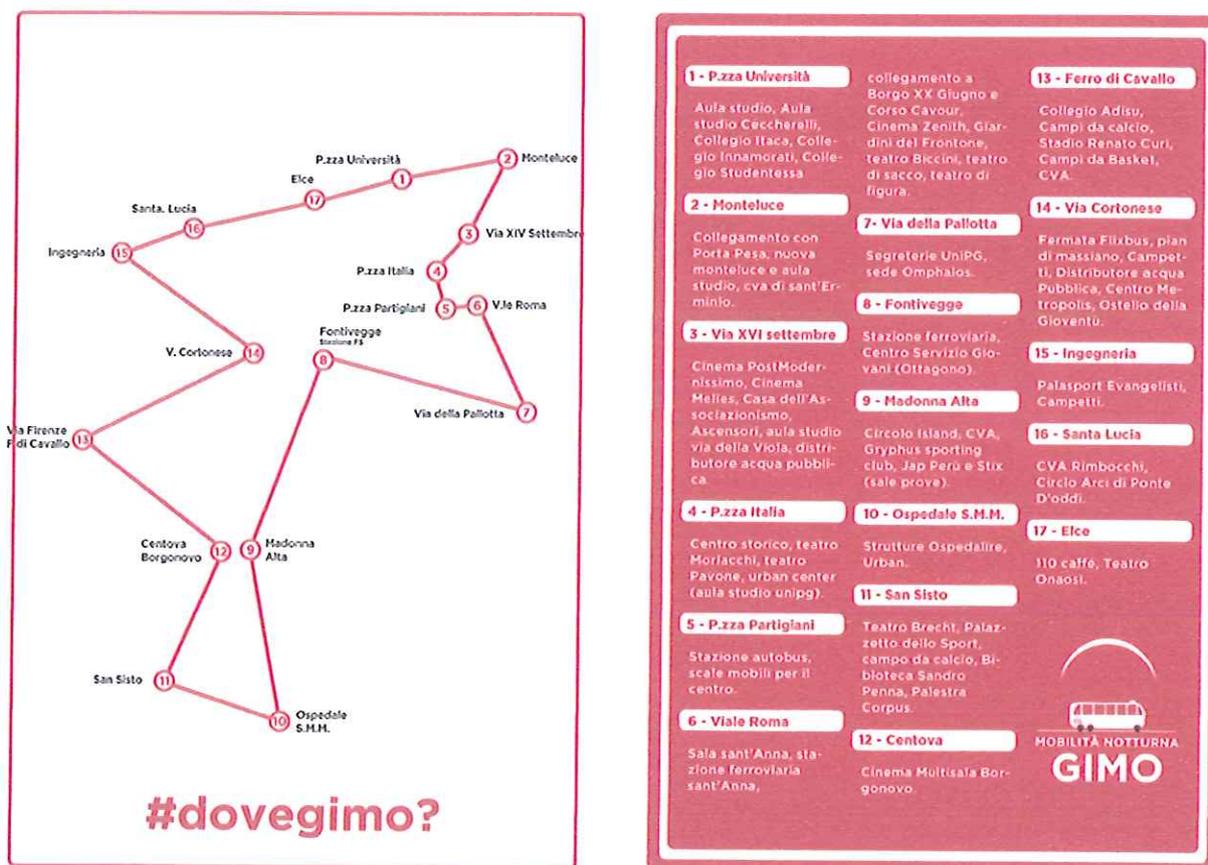


Figura 7. Mappa del percorso con indicati i principali attrattori della vita culturale di ogni quartiere attraversato. Elab. Propria.

Tuttavia il servizio nasceva con la data di scadenza già impressa.

Configurandosi di fatto come una concessione *una tantum* al bisogno espresso da studenti e Università, la sperimentazione è stata finanziata solo fino alla fine giugno (per 3 mesi), senza avere chiaro quali fossero le condizioni per la sua eventuale stabilizzazione ed escludendo dal periodo di esercizio un momento cruciale per la vita culturale di Perugia come Umbria Jazz!

Dai dati sulla bigliettazione comunicati da Busitalia (fino al momento della redazione, mai resi noti in forma completa e dettagliata), risulta che il servizio ha avuto una media di 312 viaggiatori per ogni sera di attivazione.²

Per circa tre mesi dunque GIMO ha ricorso le periferie della città portando oltre 300 ragazzi al giorno dalle loro case al centro e ritorno nelle ore serali del fine settimana. Ragazzi che non hanno dovuto disturbare i

² <http://www.consiglio.regione.umbria.it/informazione/notizie-acs/mobilita-notturna-mantenere-il-servizio-gimo-anche-dopo-fase>

genitori alle due di notte per farsi riportare o che hanno lasciato a casa macchina/motorino.

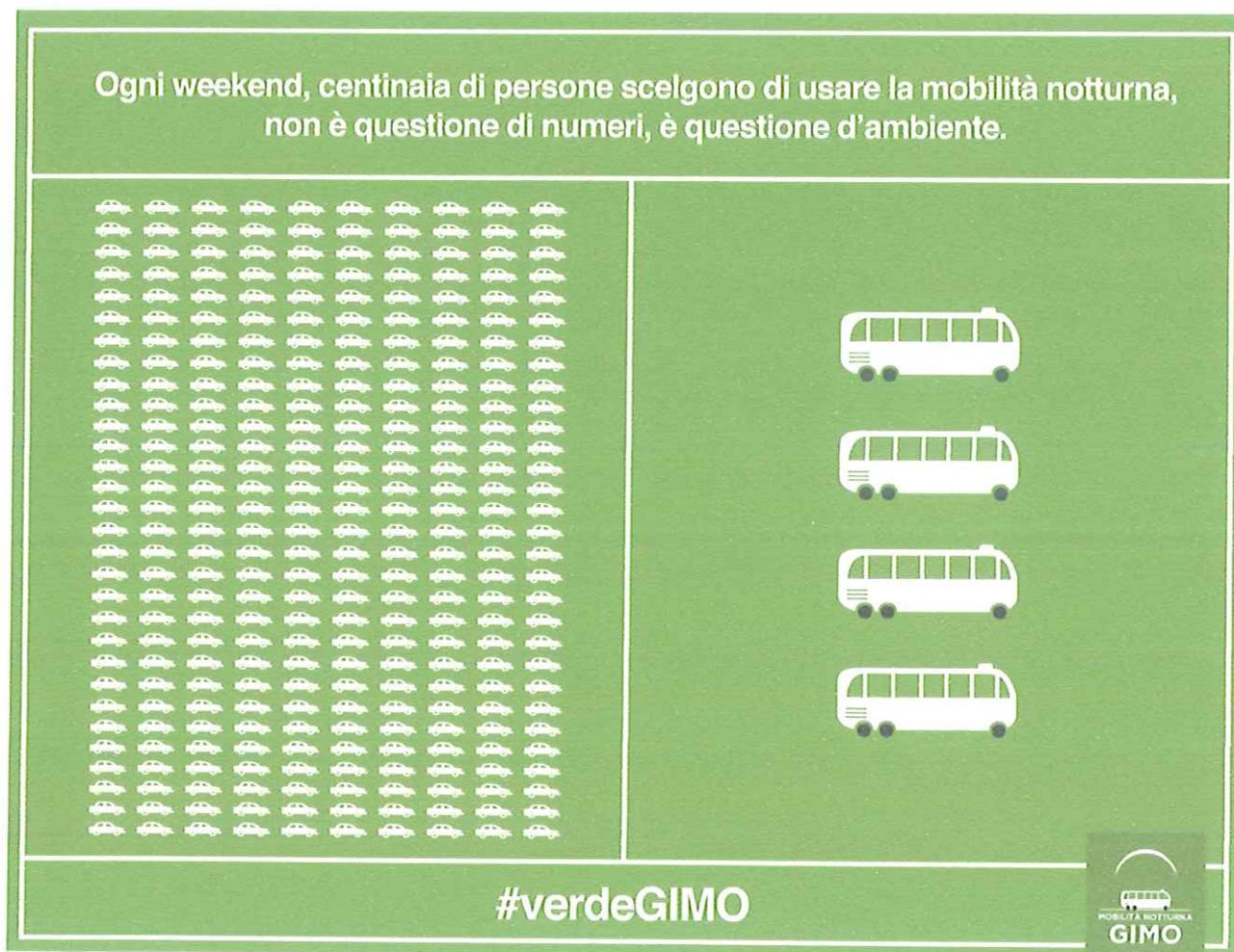


Figura 8. Grafica che confronta il numero di macchine che presumibilmente non sono circolate grazie a GIMO ogni sera. Elab. Propria.

Inoltre quegli stessi ragazzi sono usciti permettendosi lo svago e il divertimento senza prendere la guida in stato di ebbrezza, fenomeno imbarazzante che a Perugia rimane terribilmente importante nonostante le sanzioni e il rischio personale che si corre.

Gravità	Costo medio umano in base alla gravità delle lesioni riportate	Costo medio incidente in base alla gravità dell'incidente stradale
Mortale	1,503	1,642
Con lesioni gravi	0,197	0,309
Con lesioni lievi	0,017	0,032
Con lesioni (senza distinguere in base alla gravità)	0,042	-

Figura 9. Costi degli incidenti stradali per livello di gravità, in milioni di Euro - Anno 2010. Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Ridurre la guida in stato di ebbrezza significa ridurre il rischio di incidente stradale, una piaga della società che finisce per avere un costo sociale elevatissimo, come testimoniano i numeri della tabella sotto; da cui si può facilmente dedurre che con il risparmio del costo sociale di un solo incidente stradale evitato grazie a GIMO (dato non verificabile ma ragionevolmente presumibile in tre mesi di sperimentazione) si è ripagato ampiamente il suo costo di 50.000 Euro. Chi voleva sentir parlare di cifre sarà dunque soddisfatto.

Tuttavia la mobilità notturna non è solo un servizio di trasporto, ma anche una leva per innescare meccanismi positivi nella vita culturale della città; tentare di svincolare lo svago dall'uso dell'automobile è un'idea che piace alle persone, poiché è un favore non solo agli studenti ma a tutti!

Lo testimoniano non solo un paio di fatti che sono avvenuti durante la sperimentazione (un coro tedesco in visita che ha improvvisato uno spettacolo su GIMO³ e le coppie del Gran Ballo del Rotaract di Perugia, che si sono recati a Palazzo Gallenga non in limousine ma sul popolare autobus notturno⁴) ma anche l'apertura notturna del Minimetrò decisa dal comune (e che ha avuto lo stesso ordine di costo della sperimentazione di GIMO).

GIMO è un servizio che ha saputo cogliere un'esigenza di quella parte trasversale di Perugia che vorrebbe la sua città un po' più "moderna" (o "europea", "giovanile", "aperta" etc.). Comunque sia, non ancorata al medioevo.

³ Articolo sul fatto disponibile qui: <http://www.umbria24.it/fotogallery/cadetti-debuttanti-al-gran-ballo-perugia-lautobus-notturno-gimo>

⁴ Articolo pubblicato il 13/05/2016 su La Locomotiva e disponibile qui: <http://lalocomotivaonline.com/non-solo-questione-di-fondi/>

1.3 Il progetto attuale

Nel silenzio dell' amministrazione sembrava lecito, se non doveroso, che gli studenti stessi si interessassero al futuro di questo servizio.

Auspiciando che la sperimentazione diventasse un servizio permanente, si porrebbe il problema dell'esclusione di una parte della città dal servizio.

La linea GIMO è stata disegnata dagli studenti, in collaborazione con l'Università e l'Ufficio Tecnico, per interessare i quartieri a maggior presenza di fuori-sede, le residenze Adisu ed i campus dispersi nell'ampia fascia periurbana della città.

Per ragioni di fattibilità immediata il disegno originale ha escluso una parte molto importante e densamente abitata: la fascia dei Ponti. Nell'ottica dell'inclusione della Mobilità Notturna nel servizio di trasporto pubblico perugino, sarebbe indispensabile implementare una linea che interessi per lo meno le frazioni più popolate della fascia fluviale, Ponte San Giovanni, Ponte Valleceppi e Ponte Felcino.

Rifacendosi alle stesse modalità, la prima proposta per una seconda linea circolare, andrebbe a formare un "8" con la linea GIMO, incontrandosi con questa nell'acropoli, fungendo quest'ultima da nodo-capolinea per entrambe le linee e agevolando il cambio.

In tal modo inoltre si potrebbe razionalizzare la linea GIMO, che non dovrebbe più passare per Monteluca e potrebbe servire invece altri quartieri.

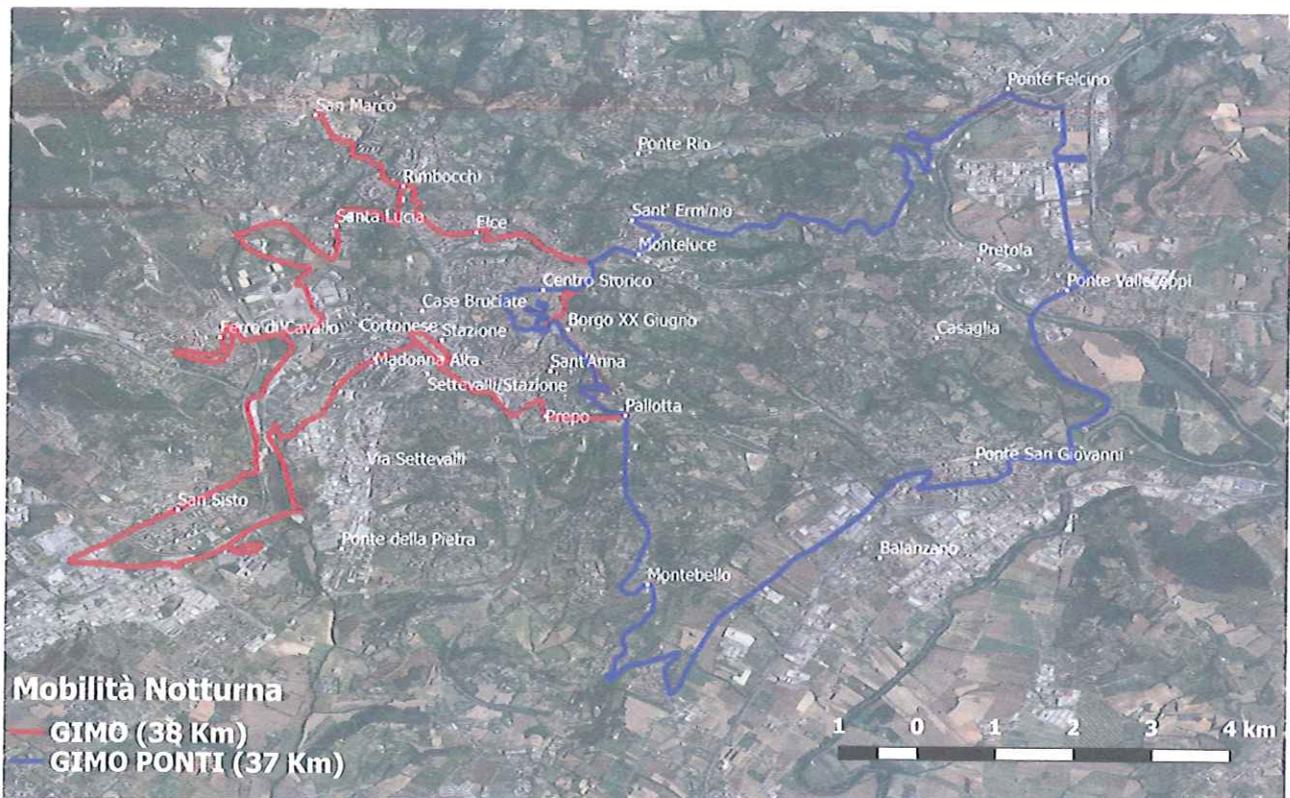


Figura 10. Primo progetto di rilancio della Mobilità Notturna coinvolgendo anche la fascia dei ponti. Elaborazione Propria.

Il progetto: un sistema di mobilità notturna completamente rinnovato.

Di concerto con il Responsabile Movimento di Busitalia Perugia e il Responsabile Mobilità e Infrastrutture del Comune, in una serie di incontri è stato elaborato un nuovo progetto per quello che potrebbe diventare il “sistema” della Mobilità Notturna a Perugia. Partendo dalla volontà degli studenti di rilanciare il servizio, non solo facendolo ripartire in maniera annuale ma anche allargandone l’utenza ed assicurandone l’attivazione in occasione delle maggiori manifestazioni culturali.

Partendo dai dati della sperimentazione, ci si è avvalsi del know-how dell’azienda che quotidianamente provvede al servizio di Trasporto Pubblico Locale (TPL) per razionalizzare le scelte e conseguire un notevole risparmio per un servizio migliore.

Nella sperimentazione sono stati utilizzati 5 autobus che viaggiavano su una linea con frequenza di 30 minuti.

La nuova proposta muove dalla considerazione della frequenza troppo elevata e prevede dunque di utilizzare solo 4 autobus (con un risparmio del 20%) dimezzando la frequenza (che diventa di un’ora, comunque adeguata ad orari notturni) e raddoppiando l’utenza servita.



Figura 11. Progetto di rilancio della Mobilità Notturna elaborato di concerto con Busitalia. Fonte: Busitalia.

1. Linea Circolare GIMO (nei due sensi), ovvero la linea già sperimentata ma ampliata per interessare il

quartiere di San Marco, la periferia di Ellera e Olmo, l'asse Ponte della Pietra-Via Settevalli e il quartiere di Via dei Filosofi.

2. Linea Circolare GIMO PONTI (in un senso) una nuova linea che congiunge l'asse dei principali quartieri periferici lungo la linea del Tevere, cioè Ponte San Giovanni, Ponte Vallecceppi e Ponte Felcino, con Monteluca, l'Acropoli e il quartiere di Piscille.

Nella posposta degli studenti, GIMO e GIMO PONTI viaggerebbero tutti i Venerdì e Sabato notte dell'anno, esclusi Agosto e Gennaio/Febbraio, includendo tutti i giorni delle principali manifestazioni culturali della città (Umbria Jazz, International Journalism Festival, Fiera dei Morti, etc.) per un totale di circa 100 giorni l'anno.

Il provider del servizio, Busitalia, ha stimato per questo servizio un costo che si aggira tra i 100.000 e i 150.000 Euro per l'intero anno.

Costo del servizio di mobilità notturna In euro			
<i>Elaborato in accordo con il Dirigente di Movimento di Busitalia Perugia e con il Responsabile dell'Ufficio Mobilità e Infrastrutture del Comune di Perugia</i>			
Ipotesi progettuale escludendo Gen., Feb., Ago.	Numero di gg all'anno	Stima Iniziale Ufficio Mobilità e Infrastrutture	Costo del servizio dopo la revisione
IPOTESI MINIMA solo Ven e Sab.	72	180.000	100.000
IPOTESI IDEALE Ven e Sab. + intero periodo di: -Umbria Jazz -Eurochocolate -Perugia 1416 -International Journalism Festival -Fiera dei Morti/Baracconi -Perugia is Open	100	270.000	140.000

Figura 12. Preventivo dei costi annuali del servizio. Fonte: Busitalia.ù

Cosa fanno gli altri comuni?

9 città *benchmark* (individuate da Cittalia nel 2014 di comune accordo con il Comune di Perugia nel contesto della candidatura a Capitale Europea della Cultura 2019):

- Ferrara**, non ha autobus notturni;
- Foggia**, 8 linee notturne fino a mezzanotte;
- Padova**, non ha autobus notturni;
- Parma**, autobus a chiamata dalle 20:15 alle 1:15;
- Pavia**, autobus a chiamata dalle 20:00 alle 1:00;
- Pescara**, 6 linee notturne fino alle 3:00 il venerdì, sabato e mercoledì (serata universitaria) da ottobre ad

aprile;

-Ravenna, 3 linee notturne nei weekend per i lidi;

-Sassari, 2 linee notturne fino alle 3:25;

-Siena, molte linee notturne fino alle 2:00;

Si evince da questa classifica che solo le città più pianeggianti, Ferrara e Padova, possono esimersi dall'attivare un sistema di mobilità notturna proprio per il largo uso della bicicletta.

Siena, competitor diretto di Perugia si è dotata di numerose linee attive fino a mezzanotte e di due linee fino alle h 2:00.

Pescara ha recentemente attivato un servizio comparabile a GIMO:



Figura 13. Locandina del servizio di Mobilità Notturna attivato a Pescara.

GIMO – Mobilità Nottuna per la città di Perugia

