

Spett. Comune di Perugia  
Ufficio P.u.m.s.  
pums@comune.perugia.it

e, p.c. alle altre associazioni partecipanti

OGGETTO: partecipazione al Pums, esame Report 12 settembre 2017.

“Italia Nostra” Perugia ha esaminato il Report e partecipa i seguenti spunti di riflessione.

1- Pag. 6- Vi campeggia la foto di una piazza pedonalizzata solcata da un mezzo di trasporto pubblico che però si rivela essere un mezzo su gomma. Si propone di cambiare foto con immagine di mezzo su ferro (Tram, TramTreno, PeopleMover, Lrt, etc.).

2- Pag. 10- Vi si parla di “mobilità a impatto zero”: si consiglia una diversa dizione dal momento che impatto zero non può esistere.

3- Pag. 17- Vi figura l’ipotesi di “Servizi Metrobus sui principali assi di accesso”. Non è chiaro quali sono i principali assi di accesso ma in linea generale si contesta l’ipotesi di rafforzamento dei sistemi su gomma (tra i quali rientra il Metrobus) che sarebbe in contraddizione cogli obiettivi dello stesso Pums (vedi prime pagine del Report) e in controtendenza rispetto alle linee europee nonché rispetto a ogni documento di pianificazione e indirizzo prodotti negli ultimi quarant’anni; viceversa chiediamo di orientarsi verso l’uso urbano delle ferrovie esistenti con loro potenziamento (sia mediante binari Tram interni alla città compatta, sia con tecnologia TramTreno).

Vi figurano pure le ipotesi “Gronda Nord” e “Nodo di Perugia”, che secondo noi sarebbero contraddittorie rispetto alla proposta del predetto uso in chiave urbana e metropolitana delle ferrovie esistenti con loro potenziamento. È ovvio che se la città vorrà spendere diverse centinaia di milioni per quelle opere stradali non avrebbe senso spenderne per un sistema alternativo quale quello su ferro appena richiamato. E viceversa naturalmente.

4- Pag. 18- Si contesta la proposta di “limitazione di aree pedonali” e ancor più la “limitazione ztl per residenti”, proposte che suonano paradossali e incivili, in controtendenza con le prospettive virtuose di cui c’è bisogno e di cui sussistono esempi incontestabili in migliaia di città europee e del mondo. Si condivide la proposta di parcheggi meno cari, chiamando l’amministrazione comunale a riappropriarsi quanto

prima dei parcheggi pluripiano conferiti a soggetto terzo, al fine di una gestione a rete di tutte le risorse disponibili, secondo un progetto organico di appetibilità del centro storico e dell'intera area urbana compatta.

5- Pag. 20- Vi si prefigurano “campagne di sensibilizzazione” che l'associazione ritiene inutili poiché la notizia di buone azioni/innovazioni si diffonde velocemente da sola. Più in generale si nota in questa fase partecipativa enfattizzazione di passaggi e contenuti (percorsi per soggetti deboli, politiche tariffarie, etc.) che dovrebbero essere già base di ogni pur primordiale progetto.

6- Pag.21- Vi si lamenta la rumorosità del trasporto su ferro, si prega di precisare se trattasi dei treni Fs/Fcu oppure del Minimetrò. In verità l'esperienza mostra che la silenziosità del TramTreno può essere addirittura pericolosa poiché il pedone non avverte l'arrivo del convoglio.

7- Pag. 25- La dizione e relativo dato del “Trasporto Pubblico Urbano” è troppo generico, si prega di distinguere i bus (urbani e extraurbani) dal Minimetrò. Del 12% indicato è necessario sapere se per esempio i Bus coprono l'8% e il Minimetrò il 4%, o quali altre percentuali. Dei bus urbani in particolare servirebbe avere i dati sia generali sia relativi agli afflussi verso il centro città, con particolare riferimento a prima e dopo l'attivazione del Minimetrò.

8- Pag. 43- Non si capisce qual è l'argomento di questa pagina; in genere sembra riscontrarvisi un linguaggio reticente. Forse è bene prendere atto di un generale peggioramento dell'accesso al centro storico avvenuto negli ultimi dieci anni, evidentemente causato da un peggioramento della stessa accessibilità, insito molto probabilmente nella logica irrazionale del Minimetrò che chiede di fare con la propria automobile il grosso dello spostamento, per poi imporre che tutti i flussi convergano su Pian di Massiano per il conseguente cambio di mezzo. Logica macchinosa ovviamente rifiutata dall'utenza. Peggioramento dell'accessibilità nel centro storico anche nei prezzi troppo alti imposti ai parcheggi pur largamente sottoutilizzati (forse ulteriore forzatura per indurre sia pure surrettiziamente all'uso del Minimetrò). Così come è bene prendere atto, per analoghi errori recenti e azioni contraddittorie, della tendenza all'uso presso che esclusivo dell'automobile sia in area urbana che vasta, che sta vanificando gli sforzi fatti dal comune fin dagli anni '70 e che in un primo momento avevano portato Perugia all'avanguardia nazionale e all'attenzione internazionale.

- 9- Pag. 45- Si prende atto che gli spostamenti auto a Perugia sono circa 600.000/giorno.
- 10- Pag. 47- Si prende atto che del traffico sulle superstrade Corciano-Balanzano-Collestrada il 90% è interno all'area urbana considerata e il 10% di attraversamento.
- 11- Pag. 48- Si segnala errore materiale, c'è inversione di dati tra cifra scritta nel testo e cifra nel grafico, riguardo ai dati di "attraversamenti" e "scambio".
- 12- Pag. 51- Si prende atto che del traffico veicolare considerato il 90% è di automobili e il 10% di altri mezzi.
- 13- Pag. 59- Si prende atto e si sottolinea che dal 2013 al 2016 c'è un forte aumento di automobili entro il centro storico. Non se ne capisce la logica e il fine strategico.
- 14- Pag. 60- Si segnala che servirebbero anche dati circa i parcheggi sul piazzale delle Cupa, alla Conca (Università), nell'area ex Manicomio.
- 15- Pag. 61- Si prende atto che i parcheggi pluripiano intorno all'acropoli, frutto di sforzi enormi e meritori sostenuti dal comune nei decenni passati, sono largamente sottoutilizzati con grave danno del centro storico e delle casse pubbliche. A pag. 62 si ha conferma con un dato sconcertante circa il loro tasso di utilizzo.
- 16- Pag. 63- Si chiede di sapere, qualora il dato sia noto, a cosa è dovuto il forte aumento d'uso del parcheggio S. Antonio nel 2015/16.
- 17- Pag. 77- Di nuovo a proposito del Tpl (Trasporto Pubblico Locale) incomprensibilmente non si distingue tra i vari mezzi: bus urbani, bus extraurbani, Minimetrò, fcu, Fs locale. Distinzione invece essenziale per capire valore e potenzialità dei diversi vettori.
- 18- Pag. 78- e pag. 80- si evidenzia che le scale mobili di Piazza Partigiani nel loro momento migliore (ante Minimetrò, 2007) portavano 11.500 pax/giorno, quasi il doppio del Minimetrò (7.400), pur essendo quelle sei volte più corte e 30 volte meno costose. Quanto al tracollo di utenze di scale mobili e ascensori (e probabilmente bus), Italia Nostra chiede di verificare se tali utenze non siano state assorbite dal Minimetrò, ovvero confermare se quest'ultimo ha sottratto utenza a scale mobili, ascensori e bus anziché all'automobile (come peraltro ampiamente previsto e facilmente prevedibile).

Nel complesso l'associazione chiede, in riferimento ai punti 7 e 17, di conoscere il costo di gestione del Minimetrò per ogni passeggero trasportato e di confrontarlo con altri vettori.

A completamento dei dati sui flussi veicolari in ingresso all'area urbana compatta si consiglia di quantificare specie nelle ore di punta i flussi sulle strade a raggiera che convergono sul centro storico: strade del Bulagaio (1), delle Lambrelle (2); via Eugubina (3); strade di Casaglia (4), di S. Girolamo (5), Assisana (6), Tuderte (7); vie Settevalli (8), Pievaiola (9), Cortonese (10); strada di Cenerente (11). Dati almeno nelle ore di punta sulle uscite della superstrada di interesse della città compatta (da Ferro di Cavallo a Piscille).

Servirebbero dati sui flussi di persone e automezzi da e per le maggiori zone industriali (S. Andrea delle Fratte, Molinaccio, S.Sabina, etc.), da e per il Sivestrini, da e per i maggiori centri commerciali, da e per i maggiori poli universitari. Dati di relazione tra l'aeroporto e l'area urbana/metropolitana di Perugia.

Serve riportare dati sui bus urbani, anzi accennati.

Chiede altresì di sviluppare opportunamente nelle ulteriori fasi della partecipazione la proposta antica di uso urbano e metropolitano delle ferrovie esistenti, articolate nei cinque rami ferroviari noti (verso Città di Castello, verso Assisi-Foligno-Spoleto; verso Todi-Terni, verso il Trasimeno-Cortona e il ramo Ponte S. Giovanni-S.Anna); in tale sviluppo illustrare ipotesi di tecnologia applicata, per esempio TramTreno o altre potenziali. A tale riguardo Italia Nostra fa notare che il sistema TramTreno toccherebbe tutti i poli attrattori/generatori di traffico appena accennati, con ciò candidandosi ad essere il mezzo in grado di soddisfare nella percentuale più alta tutti gli obiettivi virtuosi indicati nella prima parte del Report (obiettivi economici, macroeconomici, ecologici, paesistici, urbanistici).

Perugia, 29 settembre 2017

“Italia Nostra” Perugia