

## **CHI SIAMO**

Legambiente Umbria è l'articolazione regionale dell'associazione nazionale Legambiente Onlus. Legambiente è **nata nel 1980**, erede dei primi nuclei ecologisti e del movimento antinucleare che si sviluppò in Italia e in tutto il mondo occidentale nella seconda metà degli anni '70. Tratto distintivo dell'associazione è stato sempre l'**ambientalismo scientifico**, la scelta, cioè, di fondare ogni iniziativa per la difesa dell'ambiente su una solida base di dati scientifici, che ci hanno permesso di accompagnare le nostre battaglie con l'indicazione di **alternative concrete, realistiche, praticabili**.

### Coordinamento umbro per la **Mobilità Nuova**

Nel 2013 insieme ad altre associazioni, tra cui Salviamo il Paesaggio di Perugia, ACU, Vittime della strada, Fiab, etc. abbiamo costituito il coordinamento umbro per la Mobilità Nuova. Nel 2014 in occasione delle elezioni amministrative abbiamo proposto un [Manifesto per la mobilità nuova del Comune di Perugia](#). Una **mobilità nuova** che si ponga l'obiettivo di **riorganizzare gli spostamenti delle persone** nel modo più **efficace possibile**, assegnando un peso primario ad aspetti troppo spesso trascurati: la **sicurezza, la salute, la qualità e la vivibilità dello spazio urbano, l'equità sociale nell'accesso a luoghi, servizi e attività**.

Legambiente inoltre produce annualmente numerosi studi e dossier che riguardano i temi della mobilità e degli impatti connessi:

- **Rapporto Pendolaria sulle peggiori linee ferroviarie del Paese** - Pubblicazione a mezzo stampa e social network dei dati relativi alle peggiori linee ferroviarie tra cui la Orte Falconara
- **Ecosistema Urbano** - Pubblicazione a mezzo stampa e social network dei dati di Perugia e Terni del Dossier Ecosistema Urbano, la ricerca di Legambiente sulla vivibilità ambientale dei capoluoghi di provincia italiani realizzata in collaborazione con l'Istituto di Ricerche Ambiente Italia e Il Sole 24 Ore.
- **Rapporto sull'economia della bici in Italia e sulla ciclabilità nelle città**
- **Rapporto Mal'aria** sull'inquinamento atmosferico nelle nostre città

Ed altri.

Per quanto riguarda il Comune di Perugia Legambiente Umbria ha in numerose e ripetute occasioni espresso il proprio punto di vista, rimarcando la necessità di dotarsi di una strategia condivisa, di un piano, adeguato alla sfida e in grado di produrre i cambiamenti necessari alla creazione di un sistema di mobilità sostenibile ed ecologico.

Finora i vaghi tentativi messi in campo in questa città hanno mostrato la debolezza di fondo di una visione orientata più alla gestione del traffico più che all'indirizzare e al ripristinare il senso degli spazi urbani mettendo al centro le persone e la socialità nella loro mobilità.

Sono tanti gli esempi che potremmo citare, ma un elemento che abbiamo rimarcato notevolmente nel periodo recente è ad esempio il sostanziale abbandono di una regolamentazione efficace della sosta dei veicoli negli spazi del centro storico e il perdurante approccio della creazioni di eventi e servizi che danno per scontato e come necessario l'utilizzo dell'automobile a totale discapito di altre forme di mobilità (mezzi pubblici, a piedi e in

bicicletta).

A nostro parere invece un piano d'azione locale in tema di ambiente e mobilità sostenibile, per essere efficace e coerente, deve tendere a due obiettivi di fondo, in aggiunta al tema dell'innovazione tecnologica e della diffusione dei sistemi di propulsione moderni (su cui sono però chiamati ad agire in via prevalente le politiche industriali di livello nazionale ed europeo):

- 1. migliorare l'impatto dei trasporti attraverso strategie di riequilibrio modale (quindi ridurre l'uso dell'auto e del motore in genere a favore di modalità alternative meno impattanti);**
- 2. ridurre le esigenze di spostamento delle persone/delle merci riorganizzando gli spazi e i sistemi di vita delle città, in modo da ridurre all'origine l'esigenza di spostamento e le distanze percorse con mezzi a motore**

L'occasione dell'elaborazione del PUMS ci offre un'ulteriore opportunità di ribadire alcune delle nostre proposte che vorremmo veder accogliere all'interno del piano.

## **PROPOSTE**

- ***Applicare e rendere fruibile un adeguato sistema di monitoraggio dati di mobilità.*** Una considerazione prioritaria e niente affatto scontata, ma anzi rivoluzionaria se fosse adeguatamente realizzata, è che per ragionare correttamente sul tema della mobilità occorrono anzitutto adeguati strumenti di osservazione. Oggi normalmente si usa dire che servono **i dati**. Per capire quali siano i luoghi che originano domanda di mobilità, per valutare le modalità e gli orari di spostamento delle persone, per calibrare infrastrutture e servizi di mobilità adeguati alle esigenze, insomma per ragionare con cognizione su tali questioni, è necessario mettere in campo un sistema adeguato di acquisizione e monitoraggio delle informazioni che riguardano la mobilità cittadina. La speranza è che il PUMS sia occasione anche in questo caso di implementare un sistema adeguato e che i dati siano resi il più possibile pubblici open e fruibili nel pubblico dibattito di redazione del PUMS e non solo.
- ***Sviluppare la "mobilità lenta" (ciclo-pedonale) e le alternative all'auto di proprietà.*** Di norma nelle città circa un terzo degli spostamenti si effettua a piedi e, dove possibile, in bicicletta. La mobilità lenta o non motorizzata risulta dunque una fetta molto significativa a cui guardare con sempre maggiore interesse, alla quale tuttavia nelle scelte concrete di governo locale non si guarda con un peso altrettanto significativo in termini di politiche dedicate. La ripartizione percentuale degli spostamenti tra le diverse modalità ("[split modale](#)") dice che attualmente a Perugia il 75% dei viaggi quotidiani avvengono su auto o scooter; 13,8% si compiono con mezzi pubblici; il 10% è svolto a piedi e l'1,4% con la bicicletta. L'attuale percentuale di spostamenti sostenibili è quindi in totale pari a poco più del 25% (stime comunali). Lo spazio potenziale di crescita per la mobilità lenta è del tutto evidente, a condizione ovviamente che si assicurino condizioni adeguate di contesto, quali la sicurezza personale e da incidenti, la piacevolezza (e anche la bassa soglia di inquinamento) dell'ambiente in cui ci si muove. Sotto questo profilo sono da ritenere fondamentali azioni di accompagnamento alla promozione della mobilità lenta come segnaletica, design stradale, manutenzione dell'arredo urbano, e tutte quelle iniziative che incidono direttamente sui comportamenti di guida degli automobilisti, come la mitigazione della velocità veicolare e il rafforzamento dei controlli e delle sanzioni per le infrazioni.

- ***L'istituzione di un Fondo per lo sviluppo della mobilità sostenibile*** (alimentato in prima battuta dai proventi delle multe) con cui finanziare micro azioni e iniziative promozionali verso i cittadini e le imprese (favorire le filiere corte ed il commercio di prossimità, incentivare l'acquisto di bici elettriche e mezzi a basso impatto).
- ***Governo degli accessi e attuazione del principio "chi inquina paga"***. L'elevato tasso di motorizzazione delle nostre città e strade regionali produce una pressione enorme su contesti ambientali e paesaggistici di enorme pregio e fragilità. L'impatto di un modello di mobilità centrato sul motore è del resto sotto gli occhi di tutti e per questa ragione il problema di "governare gli accessi" e il transito di mezzi (pesanti o leggeri) sulla rete stradale è ormai da ritenere prioritario nell'agenda regionale e delle amministrazioni locali. Le regole di circolazione e accessibilità in altri termini esigono indirizzi di limitazione stabili (validi 24 h e per tutto l'anno) riguardanti sempre più agglomerati urbani (non il singolo comune), attuate nelle stesse modalità in tutto il territorio regionale (regole uguali per tutti i centri urbani, stessi orari, schemi di applicazione ed esenzione, informazioni) in modo da rendere più chiaro e rispettato il provvedimento.
- ***L'effettiva introduzione del Mobility Manager nelle aziende, nelle amministrazioni pubbliche e nelle scuole***, lavorando sulla partecipazione diretta dei lavoratori e degli studenti alla gestione della "loro" mobilità.
- ***Il sostegno e la diffusione dell'esperienza del "Pedibus"*** (dove possibile anche del "Bicibus") quale pratica finalizzata all'educazione degli studenti e famiglie e volta in concreto a rendere più sicuri ed ecologici i percorsi casa-scuola. La riorganizzazione dell'offerta dei servizi pubblici di accessibilità urbana (orari, corse, tariffe del trasporto collettivo e della sosta) con riferimento alle esigenze dei target giovanili, al fine di rilanciare il commercio e la frequentazione delle aree centrali della città. Anche in questo caso sarebbero di supporto gli strumenti informatici per valutare la disponibilità dei genitori, selezionare i percorsi etc.
- ***Innovazioni tecnologiche per la logistica urbana***. Sono molte le città che, nel campo dell'innovazione riguardante la logistica urbana, dando particolare attenzione al fronte dell'eco-logistica ricorrendo ai cosiddetti "punti di transito" (transit point), luoghi esterni ma relativamente prossimi ai centri urbani dove si tenta di concentrare le merci in arrivo riservando le attività cosiddette di "ultimo miglio" a pochi soggetti specializzati e dotati di strumentazione particolarmente adatta, sia per quanto riguarda i mezzi di trasporto che l'organizzazione e i relativi supporti informatici. Ancora più interessante in questo caso potrebbe essere tuttavia, proprio dal punto di vista della sostenibilità economica del sistema, rifarsi ad altre esperienze che cercano soluzioni rivolgendosi ad una platea più ampia di operatori, ai quali viene richiesto di dotarsi di mezzi aventi caratteristiche poco impattanti e di adeguarsi a norme organizzative che prevedono la preventiva individuazione, nelle forme e nei limiti stabiliti, delle modalità precise per la consegna (orari e percorsi definitivi), nonché la prenotazione delle aree utili per il carico/scarico. Anche in questo caso avrebbe ancora più importanza il ruolo delle tecnologie informatiche e di telecomunicazioni, al fine di armonizzare il comportamento di un numero ampio di soggetti.
- ***Rinnovamento e sviluppo del trasporto collettivo (qualità e innovazione dei servizi)***. Per ottenere decisivi cambiamenti negli stili di mobilità dei cittadini è di fondamentale



importanza il rinnovo dei servizi offerti sul piano quantitativo, qualitativo e organizzativo. La riorganizzazione dell'offerta dei servizi pubblici di accessibilità urbana (orari, corse, tariffe del trasporto collettivo e della sosta) ad esempio con riferimento alle esigenze dei target giovanili, come per altro fatto con la sperimentazione del servizio bus notturno *Gimo*, al fine di rilanciare il commercio e la frequentazione delle aree centrali della città. Contemporaneamente l'obiettivo di una maggiore appetibilità del sistema dovrà portare a definire una rete di parcheggi dedicati e ben serviti nelle aree in periferia o fuori dal centro abitato per l'inter-scambio con l'auto, accessibili a prezzi promozionali (incoraggiando la rinuncia ai mezzi privati).

Tutte queste proposte sono in parte direttamente attuabili e in parte comunque inseribili in una strategia come quella del PUMS che si muove su un orizzonte temporale di dieci anni.