

Osservazioni al PRT 2024-2034 dell'Umbria

Valutazioni generali

Di seguito sono annotate in sintesi le principali criticità riscontrate nel Documento di Piano (versione Luglio 2024) che sottoponiamo all'attenzione del Servizio Infrastrutture per la Mobilità e Trasporto Pubblico Locale per le finalità previste dalla Giunta regionale con deliberazione di preadozione del 03/07/2024, n. 649 ai fini del completamento della procedura di formazione, adozione e approvazione del nuovo Piano Regionale dei Trasporti.

Il presente documento recepisce in particolare le osservazioni espresse in forma congiunta dagli organi decisionali e tecnici di Legambiente Umbria e Fiab Perugia Pedala sul Documento regionale, sforzandosi di sistematizzare riflessioni già anticipate in precedenti "position paper" della singola organizzazione o prodotti da reti di associazioni per la promozione della mobilità sostenibile e attiva in Umbria, cui si rimanda nelle note a corredo del testo. Per la rilevanza delle tematiche, si spera di poter sollecitare opportuni riscontri da parte degli uffici regionali sui punti specifici di valutazione di seguito esposti non solo ai fini degli obblighi di legge (processo di VAS del Piano) ma in modo da alimentare più in generale una riflessione pubblica, fin qui in vero assai carente, sul percorso di PRT 2024-2034 con i cittadini e le comunità dell'Umbria.

Un Piano che nasce vecchio (concepito come mero elenco di opere) e non al passo con i tempi

Il PRT 2024-34 nella versione in consultazione riporta in primo luogo (cap. 3 e 4) una serie di elementi programmatici europei e nazionali, legati agli obiettivi del Green Deal Europeo e allo sviluppo della rete TEN-T che, nelle valutazioni degli uffici regionali, legittimano il lungo elenco di opere infrastrutturali proposto, nelle varie modalità (reti ferroviarie regionali, servizi metropolitani, stazione dell'alta velocità, nuove opere e corridoi stradali, infrastrutture di logistica e per l'accessibilità all'aeroporto, reti e itinerari di mobilità dolce) indicate nello scenario di Piano. Un elenco collezionato nel tempo e giustificato nei propositi realizzativi dal quadro di coerenza sovraordinato, qui riproposto (cap. 11) in gran parte **senza valutazioni aggiuntive di urgenza e necessità** che diano conto anche della mancata o difficile realizzazione delle stesse opere negli anni.

Resta invece solo abbozzato sullo sfondo il riferimento alle **"sfide centrali" di innovazione**, vale a dire il contributo delle politiche regionali agli obiettivi prioritari che l'Europa si è data negli anni recenti per l'efficienza ecologica dei trasporti, in risposta alla **questione climatica** e agli **obiettivi di decarbonizzazione** che, se ben interpretate, determineranno evoluzioni rilevanti del sistema di mobilità territoriale. A rigore di logica, il punto di riferimento del nuovo Piano dovrebbe essere in primo luogo il raggiungimento dei target dell'Accordo di Parigi sul clima globale, ratificato dagli stati membri UE nel 2016 e presi a riferimento del Green Deal europeo, insieme agli impegni per la sostenibilità dell'Agenda 2030: programma d'azione delle Nazioni Unite per le persone, il pianeta e la prosperità, sottoscritto nel 2015 tradotto di recente in sede di strategia nazionale e Regionale in impegni per il territorio da raggiungere entro il 2030.

Il contributo di piani e progetti ai target climatici e di sostenibilità in breve dovrebbe essere assunto, non come elemento tecnico di stima da sviluppare nel rapporto ambientale, ma come **metodo di scelta tra priorità e soluzioni alternative** (un Piano che realizza di tutto e di più non è credibile!).

Le previsioni di scenario e la accelerazione impressa dalle crisi (Ucraina, Palestina, Mar Rosso) confermando del resto l'urgenza di **programmi pubblici straordinari** di innovazione delle tecnologie e del ruolo dei motori nella società, invitando a tutti i livelli a rivedere programmi e progetti al fine di ridurre la dipendenza dal petrolio e contenere il consumo totale di energia in Europa, pena costi sociali enormi per il benessere e la salute di tutti. Aggiungiamo infine che vengono largamente riportati e utilizzati come dati di analisi e valutazione i dati del censimento 2011, pur essendo oramai largamente disponibili i dati degli ultimi censimenti, certamente più adatti ad analisi e valutazioni rispetto a quelli che si riferiscono a oltre un decennio fa.

Manca una lettura coerente della “transizione” (in chiave di decarbonizzazione) e delle sfide della mobilità sostenibile in Umbria

Su questi aspetti il PRT è molto carente sia in termini di indirizzi, sia di strumenti messi a disposizione delle autorità locali atte a ridurre, nei tempi previsti, la CO₂ complessiva prodotta dalle attività di trasporto, di cui ¼ del totale in UE è imputabile propriamente alla mobilità su strada e circa il 15% ai gas di scarico delle automobili¹ con una curva di rilascio dei valori di gas climalteranti dei motori che, dopo la breve battuta d'arresto per il Covid, è tornata a crescere in tutto il continente a ritmi insostenibili. Si ricorda che il *Green Deal* e i dispositivi attuativi della *Legge per il clima* di conseguire un'economia climaticamente neutra entro il 2050, prevede una riduzione del 90% delle emissioni di gas serra prodotte dai trasporti. Obiettivo sicuramente sfidante, che chiama in causa processi industriali e di mercato a scala europea, ma anche una **forte azione dei territori** che accompagni la diffusione dei veicoli puliti con reti elettriche efficienti e politiche tese a ridurre i km percorsi e i viaggi effettuati dalle persone e dalle merci.

Si veda anche ([qui](#)²) l'elaborazione fatta dall'associazione Legambiente in merito al rilancio del Green Deal europeo in occasione delle recenti elezioni europee.

Il contributo dei territori alla “transizione” meriterebbe, quindi, un maggiore spazio all'interno di un Documento avente l'ambizione di delineare il futuro dei trasporti in Umbria, come riflessione su uno dei **punti programmatici** essenziali per la qualità del territorio e delle relazioni tra luoghi di vita, ma anche per arrivare in concreto a valutare l'entità degli sforzi richiesti al settore dei trasporti regionali e di conseguenza:

- (i) stimare il contributo delle varie componenti e filiere della produzione e del consumo di servizi di trasporto alla *road map* europea
- (ii) favorire investimenti e politiche uniformi, assicurando parità di standard ed evitando eccessive disparità nell'accesso ai servizi ecologici tra i territori (tra i capoluoghi maggiori, densamente abitati e capaci di attivare risorse proprie e le aree periferiche, i comuni medio-piccoli in generale meno dotati di loro e poco appetibili per gli attori di mercato)
- (iii) perseguire obiettivi di sostenibilità del trasporto integrati con gli scenari, energetici, di stress climatico delle reti e fragilità del territorio, di sostenibilità della spesa pubblica in

¹ In Italia auto e veicoli merci insieme emettono il 22% dei gas serra totali (dati Ispra e MiMS 2021).

² <https://www.legambienteumbria.it/a-perugia-il-documento-un-nuovo-green-deal-di-legambiente/>

nuove opere, considerato l'intero ciclo di vita e la necessità di manutenzione degli investimenti al fine di evitare danni e costi ingenti per la collettività.

Questa analisi focalizzata sulla "transizione" in definitiva permetterebbe in concreto di valutare l'entità degli sforzi richiesti al settore dei trasporti regionali per arrivare di conseguenza a una **selezione e rivisitazione dei progetti** sulla base di priorità definite e ben valutate negli impatti.

Manca un aggiornamento delle conoscenze e la review dei progetti (coerenza di fase)

Le sfide citate richiedono analisi nuove e impongono anche la volontà di perseguire **ricette diverse da quelle seguite fin qui**, rifuggendo dalla "retorica infrastrutturale" che ha caratterizzato la fase recente del Paese (susseguirsi di programmi di opere finanziate solo in parte e liste di interventi cantierabili mai di fatto precisati in assenza di una vera strategia nazionale).

Il PRT 2022-2034, come la precedente versione di PR pone l'attenzione sulle novità rappresentate dal quadro dei progetti di sviluppo di connessioni nazionali e collegamenti regionali ferroviari in chiave di competitività e migliore fruizione del territorio. Ne dà per scontata la bontà e necessità a prescindere, malgrado in gran parte siano stati promossi ed avviati ad elaborazione anni fa, in un'altra stagione della politica europea.

Spicca in tal senso, in negativo, il progetto della stazione Alta Velocità di Creti, che dovrebbe sorgere nella piena campagna di Cortona, con costi ingenti e forte impatto ambientale dovuto al consumo di suolo, a beneficio di un'utenza ridotta dei capoluoghi di provincia di Arezzo, Siena e Perugia, di meno di un milione di persone. La zona interessata dal progetto è raggiungibile dall'Umbria solo in auto con la Siena/Bettolle/Perugia (SS 715), una superstrada nel cui tratto umbro si registrano peraltro la più alta densità di incidenti stradali della rete viaria regionale. La nuova opera finirebbe quindi con l'incentivare altra mobilità su gomma e la costruzione di nuovi parcheggi vicino alla stazione, aumentando il già notevole consumo di suolo rurale. Vedasi anche ([qui](#)³) un nostro comunicato in merito.

Il PRT cita inoltre investimenti (PNRR) localizzati in Umbria in alcuni casi effettivamente rilevanti, la cui responsabilità di realizzazione è però per lo più demandata ai livelli superiori: titolare delle iniziative è il MIT (già MIMS) e gli interventi sono realizzati da RFI, sulla base di Accordi di Programma pluriennali, mentre non sempre è chiaro quanto Regione, amministrazioni e collettività locali abbiano voce in capitolo nei tavoli di concertazione né come, con quali risorse e livello di coinvolgimento dei territori, si pensa di "dare gambe" ai progetti annunciati.

Le soluzioni d'investimento prospettate, per essere efficaci richiedono in effetti, come ovvio, sforzi adeguati d'integrazione della componente urbana e locale nel nuovo progetto di rete regionale. Un buon PRT, tra le prime cose, dovrebbe pertanto stimolare la **collaborazione tra i livelli di governo** e fornire indirizzi precisi di complementarità tra risorse e scale di azione⁴, nonché puntare a incrementare le capacità della PA in generale di pianificare e gestire in maniera adeguata le reti una

³ <https://www.legambienteumbria.it/lipotesi-di-stazione-av-a-creti-il-netto-stop-di-legambiente/>

⁴ Sfruttando ad es. i poteri attribuiti per legge ai comuni per opere in aree di stazione atte a favorire l'interscambio ferro-gomma, e allestire reti per la continuità dei viaggi treno-bici nel "primo" e "ultimo miglio".

volta realizzate (con un'assunzione chiara di impegni per costi di manutenzione che si impennano e assumono importanza crescente in ottica di sicurezza e per ragioni di "resilienza" dinanzi agli effetti del mutamento climatico).

Una seria politica contro l'auto esige inoltre non solo infrastrutture ma **servizi competitivi** e di qualità, a cominciare da collegamenti ferroviari locali (urbani e di comprensorio) ben integrati con la gomma e adeguati come orari, informazioni, materiale rotabile impiegato. Richiede quindi un'analisi accurata di **supporto alla programmazione** delle reti e dei servizi che individui, nei vari contesti regionali, i fattori in grado di rendere l'offerta di viaggi pubblica ed ecologica appetibile agli utenti e ben integrata nel tessuto urbano, tramite gli strumenti propri dell'indagine mirata di "segmentazione" della domanda, dell'urbanistica partecipata e del "mobility management".

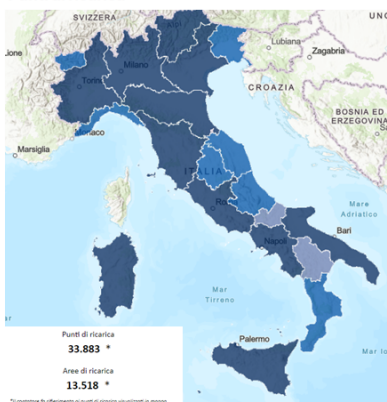
Colpisce al contrario in negativo che un documento proiettato al 2034, come il nuovo PRT **riproponga progetti in campo da anni** privi di stime di remuneratività ed efficacia aggiornati, e soprattutto che lo stesso piano regionale basi le proprie valutazioni programmatiche d'intervento su analisi di domanda in gran parte ferme ai dati sul **pendolarismo ISTAT del 2011** (cfr. capitolo 6.3 e par 5.1.4).

Sorprende parimenti la totale assenza di riferimenti al programma di servizi d'ambito e all'assetto di bacino definito in vista della **gara regionale per l'affidamento**.

Manca una chiara politica per la de-carbonizzazione connessa allo sviluppo della mobilità elettrica e ai processi integrati di rigenerazione urbana

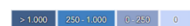
Uno dei temi mancanti nel Piano riguarda l'azione per la diffusione della **mobilità elettrica** sul territorio e le politiche previste per l'accesso alle infrastrutture di ricarica, che vedono l'Umbria mediamente tra le aree più deboli e in ritardo del Paese. A seguire sono riportate a modo di esempio alcune estrapolazioni di dati dalla Piattaforma unica nazionale sulle infrastrutture di ricarica a cura del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (MASE) che rendono bene l'idea del posizionamento regionale e degli sforzi da compiere.

Punti di ricarica

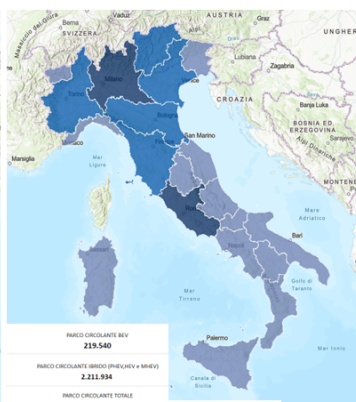


Regioni Italiane

Numero punti di ricarica

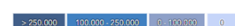


Auto elettriche



Parco circolante BEV/IBRIDO in Italia per regione

PARCO CIRCOLANTE TOTALE BEV/IBRIDO

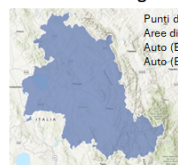


Regione Umbria

Punti di ricarica: 553
Aree di ricarica: 256
Parco circolante (BEV): 2.133
Parco circolante (totale): 25.163

Provincia di Perugia

Punti di ricarica: 431
Aree di ricarica: 207
Auto (BEV): 1.689
Auto (BEV+ibride): 19.489

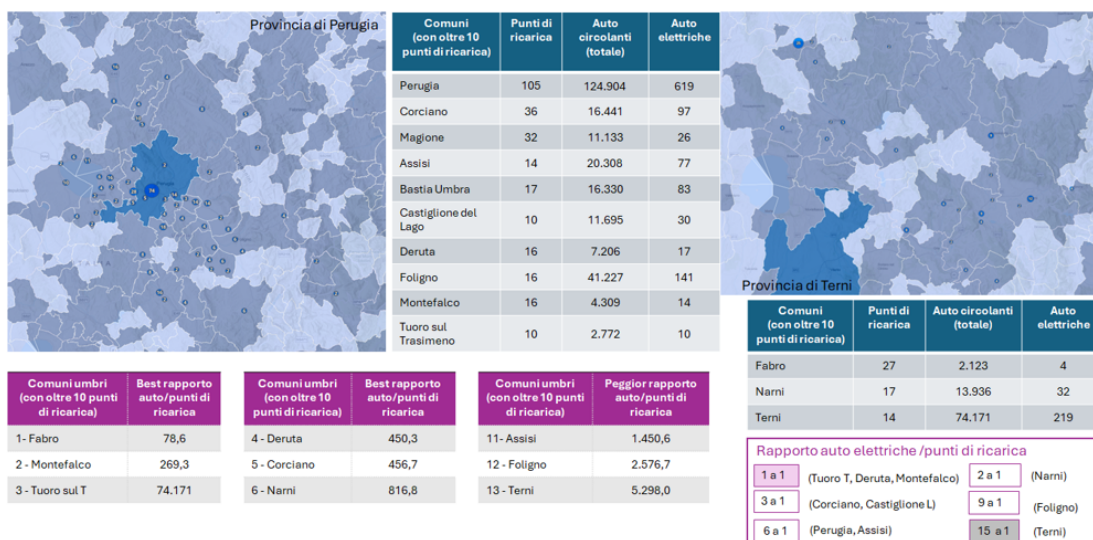


Provincia di Terni

Punti di ricarica: 122
Aree di ricarica: 49
Auto (BEV): 424
Auto (BEV+ibride): 5.764



Distribuzione dei punti di ricarica sul territorio delle Province di Perugia e Terni e rapporto auto/punti di ricarica



Fonte: piattaforma nazionale MASE (consultazione luglio 2024)

Al contrario di quanto si è abituati a valutare la completa “elettrificazione” del trasporto su gomma conterrà cambiamenti che non sono solo tecnologici ma coinvolgono diverse componenti sociali ed economiche del sistema auto in innovazioni che siano al passo con i tempi (si parla non a caso in letteratura sempre più di transizione “socio-tecnica”).

Se guardiamo ai fatti reali, gli automobilisti nelle diverse fasce di età e istruzione dovranno chiaramente abituarsi a interagire con i nuovi dispositivi e alla gestione della ricarica in area pubblica o domestica. Le imprese dovranno adattare le flotte e i mezzi di servizio, così come i sistemi di logistica e magazzino. Ad essere chiamati in causa dalle trasformazioni saranno inoltre vari milioni (circa 6 in UE) di addetti ai servizi di trasporto, e molti di più dipendenti in settori correlati come il turismo e i viaggi. Dagli autisti di bus cui affidiamo i nostri figli la mattina ad altre figure comuni delle

nostre città come i vigili e le forze di polizia, gli addetti alla segnaletica, i costruttori e riparatori di strade, i meccanici benzinai, i venditori di veicoli, i corrieri postali e chi recapita a casa generi alimentari e cibo, e così via (la lista potrebbe continuare a lungo): tutti saranno implicati e dovranno attrezzarsi per adeguarsi al nuovo contesto.

Per questo motivo serve un cambio di passo immediato delle politiche territoriali al fine di **costruire “prassi”, impianti, reti e servizi adeguati** esattamente come ai tempi della motorizzazione di massa del '900 si crearono strade, codici, regole, standard al fine di attrezzare gli spazi quotidiani in funzione della marcia e della sosta di milioni di veicoli privati. La stessa scala regionale e locale può diventare, nel nuovo scenario, un **laboratorio di sperimentazione** interessante di nuove concezioni e modalità di ricarica e, nei limiti del possibile, contribuire a organizzare filiere economiche per la condivisione e il riciclo di batterie oltre a sfruttare la competenze di gestione di strade e parcheggi quale asset fondamentale dove collocare piccole infrastrutture (pannelli fotovoltaici e accumuli) in grado di sfruttare l'insolazione e produrre energia pulita a basso costo per metterla a disposizione della comunità.

L'obiettivo dell'elettrificazione reclama in sostanza uno sforzo diffuso sul territorio, che dovrà essere particolarmente significativo nei contesti locali più in ritardo dove l'azione di “costruzione” del mercato esige azioni concentrate di tipo normativo delle autorità regionali e locali (esempio regolamenti edilizi ad hoc) e partnership con i fornitori per incrementare punti di ricarica comodi, vicino ai luoghi pubblici e alle abitazioni, negli spazi di sosta di scuole e imprese.

Lo studio Net Zero E-conomy 2050 di Enel e The European House – Ambrosetti affermava inoltre come “per promuovere la decarbonizzazione nei trasporti, sia importante **semplificare le procedure per la realizzazione di infrastrutture di ricarica**, rafforzare la collaborazione tra tutti gli attori della mobilità elettrica, **promuovere l'interoperabilità**, ottimizzare i tempi di connessione alla rete e **favorire l'elettrificazione del Trasporto Pubblico Locale (TPL)**.”

Analoghe considerazioni sono riportate nel documento pubblicato sul sito del ministero dei trasporti dall'aprile 2022 “[Decarbonizzare i trasporti Evidenze scientifiche e proposte di policy](https://www.mit.gov.it/nfsmitgov/files/media/notizia/2022-09/STEMI_Decarbonizzare%20i%20trasporti_ITA.pdf)”⁵, che avrebbe dovuto essere un utile riferimento anche per questo PRT.

Assunte queste esigenze sul piano locale, l'azione di mobility manager aziendale e in parte quello scolastico dovrebbe essere ripensata anche in chiave di incentivo alla diffusione di punti di ricarica attrezzati e sicuri per i veicoli elettrici a due o quattro ruote, oltre a definire piani e iniziative per i dipendenti. Serve anche sostenere in ogni località le scelte di acquisto non proprio economiche sul mercato, istituendo zone speciali tariffe promozionali e canali di accesso preferenziali per mezzi a basso impatto in zone sensibili, oltre la fascia del centro storico. Gli obiettivi inoltre, come detto, dovranno essere trasporti “realmente” puliti integrando contemporaneamente nuovi sistemi di fornitura dell'energia e punti di produzione decentrata (FER) per alimentare veicoli operativi e macchine di servizio a minor costo, oltre a progetti *ad hoc* promossi su impulso delle autorità pubbliche per convertire flotte o sperimentare sistemi come car sharing elettrici aziendali, di quartiere o condominio per permettere alla popolazione di familiarizzare con i nuovi motori.

⁵ https://www.mit.gov.it/nfsmitgov/files/media/notizia/2022-09/STEMI_Decarbonizzare%20i%20trasporti_ITA.pdf

Infine, pare che siano necessarie due settimane per costruire una stazione di ricarica, ma fino a tre anni per avere tutto il necessario per accedere alla rete elettrica. Sicuramente occorre lavorare anche in Umbria per **accelerare le procedure**, magari costruendo dal livello regionale quadri normativi adeguati insieme a misure complementari in accordo con le autorità locali che spesso sono in condizioni di interpretare meglio i bisogni a scala di quartiere e possono puntare, in positivo, sulla capacità pedagogica e di esempio che attori come sindaci, ex municipalizzate, Usl, uffici comunali, scuole, ecc. mantengono in molti contesti.

Per ovviare ai limiti di investimenti delle grandi compagnie, ad esempio, molte autorità italiane stanno predisponendo uffici ad hoc (sportelli energia) per indirizzare cittadini e imprese sulle opportunità economiche e di investimento per la e-mobility. Varie regioni e città europee (Amburgo, Barcellona, Nottingham) stanno addirittura affrontando in questi anni processi di “ripubblicizzazione” della gestione energetica occupandosi, in vari modi, di dare impulso al trasporto locale green e accessibile. Sul piano progettuale, iniziative di confronto e scambio tra città (Patto dei Sindaci, Agenda urbana europea, ESPON, H2020, ecc.) aiutano sempre più il trasferimento di conoscenze e dei nuovi approcci allo sviluppo delle reti, avviando azioni integrate ad ampio raggio nel campo del turismo, dei sistemi alimentari e industriali sostenibili, del verde, ecc. con contributi di imprese private certificato da agenzie a controllo prevalentemente pubblico (Green Electricity Label). Il sostegno regionale a queste pratiche, definite in genere “placed based”, è dunque un modo riconosciuto in UE per decentrare, rendere accettabili le scelte, operare per l’accessibilità fisica ed economica dell’auto elettrica da parte degli utenti.

Di questa applicazione essenziale per il futuro della mobilità sostenibile e ambientalmente pulita nel Documento non vi è traccia, così come ve n’è assai poca nelle politiche regionali degli ultimi anni.

A sintesi delle osservazioni sul punto si propongono a seguire le cinque aree d’intervento per rendere l’auto elettrica competitiva e a zero emissioni nette al 2050, di cui dovrebbe essere dato conto nel Piano.

Sviluppo di infrastrutture di ricarica e punti distribuiti di accesso all’energia (obiettivo: accessibilità fisica)	Recupero di materie prime critiche e definizione di nuove filiere: sistemi di stoccaggio e batterie (obiettivo: creazione di un ecosistema industriale)	Riduzione costi e prezzi di prodotti/servizi finali per i consumatori (Obiettivo: accessibilità economica)
Capacità di generazione energia pulita e adeguamento potenza/sicurezza delle reti (obiettivo: qualità ed efficienza energetica)	Riqualificazione di forza lavoro e specializzazione delle competenze impiegate nella PA e nei settori economici (intera catena produttiva e tecnologica) (obiettivo: sviluppo di competenze e prassi)	

Fonte: nostro adattamento da Route 35

Mobilità attiva ed ecologica: un impegno non sufficiente

Per la parte relativa agli **scenari attuativi e di progetto**, Il nuovo PRT 2034 si dimostra al momento assai carente anche in merito ai processi che dovranno stimolare lo sviluppo di modalità ecologica e attiva, limitandosi alla descrizione dei progetti di scala interregionale e nazionali e contributo della regione e rimandando agli indirizzi della politica di coesione (PR FESR) per le misure di rinnovo del parco veicoli pubblico e rafforzamento della mobilità sostenibile (dolce) nei poli urbani e nelle aree interne.

In concreto il documento cita di sfuggita i percorsi di rigenerazione dei centri abitati lungo l'asta del Tevere (FCU); arriva a ipotizzare la riqualificazione di alcune stazioni ferroviarie del servizi metropolitano delle maggiori città, e designa sviluppi delle ciclabili e della rete dei cammini senza tuttavia provare a dire: (i) come mettere in relazione questi interventi tra loro (ii) quali sono gli elementi raccordo tra progetti regionali, comunali e di ambito (iii) come e in che tempi tenere conto delle indicazioni dei percorsi avviati dai comuni per riprodurli sul territorio.

Legambiente assieme a FIAB si è più volta fatta portatrice di proposte in merito al ridisegno e **riorganizzazione degli spazi urbani** per tornare a favorire la mobilità attiva e la socialità, in coerenza con quei concetti che oggi vengono spesso contenuti nei concetti della Città30. Si veda a tal proposito ([qui](#)⁶) il manifesto realizzato in occasione delle recenti elezioni comunali di Perugia.

Ribadiamo in questa sede una volta in più che onde evitare che i piani siano perlopiù meri esercizi compilativi che si limitano a elencare possibili interventi che poi regolarmente non trovano applicazione, occorre individuare priorità e indirizzi chiari di azione ai vari livelli amministrativi.

In tal senso **l'abaco delle soluzioni mobilità attiva** in ambito urbano proposto nel PRT 2034 (cap. 11.16, par. 2.1 e succ.) rappresenta un prontuario di riferimento per le amministrazioni locali che andrebbe riformulato e meglio circostanziato nelle priorità e nelle modalità attuative per essere uno strumento utile e guidare l'effettiva pianificazione e attuazione di interventi sul campo. In tal senso sarebbe opportuno puntare, come fatto in altre regioni d'Italia (es. Piemonte), su un documento di indirizzo che anticipi il ventilato (futuro) Piano regionale per la ciclabilità, che abbia le caratteristiche di vere e proprie Linee guida regionali per i progetti di sviluppo della rete (strategici, operativi e tattici), da attuare tramite lo strumento dei "Bicicplan" comunale e di comprensorio, in cui siano presenti stime di resa e misure di riferimento per ciascuna tipologia di intervento e strada, soluzioni calibrate nei diversi ambiti di applicazione e in considerazione dei rapporti gerarchici tra le reti e dell'uso che viene fatto delle stesse da parte degli utenti (assi di connessione con le direttrici regionali, viabilità di penetrazione urbana e di relazione tra i quartieri, ambiti escursionistici collinari, vie verdi in aree arginale e di pianura, ecc.).

Non meno importante, occorre rimarcare ulteriormente in questa sede come appaia del tutto fuori progetto, rispetto ai propositi di sicurezza e gestione ottimale delle reti escursionistiche per la promozione turistica e la valorizzazione della fruizione alternativa del territorio, l'iniziativa legislativa che di recente (inizio 2024) ha fatto dell'Umbria un "caso nazionale" permettendo l'accesso di fatto indiscriminato dei mezzi a motore in sentieri, mulattiere e strade forestali se non tabellati con divieti (tabellazione costosa ed enormemente complessa viste le migliaia di chilometri

⁶ <https://www.legambienteumbria.it/manifesto-per-una-citta-a-misura-delle-persone/>

della rete); vedasi ([qui](#))⁷ nostro comunicato in merito. Un provvedimento di difficile comprensione e attuazione pratica, che ha suscitato ampia contrarietà nell'opinione pubblica per i danni enormi agli asset locali e per il corrispondente rischio di vanificare gli sforzi recenti di operatori turistici, utenti, associazioni, amministrazioni comunali, enti locali e della Regione stessa per la crescita del settore del turismo lento.

Rispetto al quadro strategico di sviluppo della mobilità ciclistica si sottolinea soprattutto una carenza di fondo del PRT proprio nella **manca di indicazioni certe sugli indirizzi di pianificazione a scala regionale**. Il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC) in effetti è uno strumento di pianificazione previsto dalla Legge 2/2018 n. 2 dal titolo *“Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica”* e richiamato dal Decreto 22 agosto 2022 di approvazione del **Piano Generale della Mobilità Ciclistica (PGMC)**.

Nello specifico, l'art. 5 della suddetta legge dal titolo **“Piani regionali della mobilità ciclistica”** definisce nel dettaglio i contenuti dei piani regionali precisando (paragrafo 1) che gli stessi *“dovranno essere redatti in coerenza con il piano regionale dei trasporti e della logistica e con il Piano nazionale della mobilità ciclistica”*. Inoltre, lo stesso paragrafo precisa che il piano dovrà soddisfare *“sia le esigenze quotidiane, sia le attività turistiche e ricreative nel territorio regionale”*. Il piano, quindi, dovrà da una parte essere coerente, e quindi recepire, i contenuti del PGMC e dall'altro avere una valenza turistico/ricreativa abbinata a una valenza di mobilità urbana/sistemica.

Il piano regionale della Mobilità Ciclistica non è uno strumento di pianificazione facoltativo, il paragrafo 5 della legge già citata stabilisce che *“in sede di prima attuazione della presente legge il termine di approvazione del piano regionale della mobilità ciclistica è stabilito in dodici mesi a decorrere dalla data di approvazione del Piano generale della mobilità ciclistica di cui all'articolo 2, comma 1.”* Essendo abbondantemente scaduti i termini di cui sopra, Il PRT in discussione deve interamente recepire i contenuti della L2/2018 osservando le prescrizioni di legge.

Da questo punto di vista il **Piano Regionale dei Trasporti dell'Umbria non assolve per nulla a quanto prescritto** non avendo redatto alcun documento pianificatorio coerente con la legislazione vigente.

Opere stradali di dubbia utilità (es. nodino di Perugia)

Su alcune indicazioni infrastrutturali su cui si concentra il PRT 2024-2034, come il nodo stradale di Perugia-Collestrada e il Metrobus (BRT) del capoluogo si confermano i forti dubbi espressi dalle presenti Associazioni e dai comitati di cittadini per i notevoli impatti ambientali di opere sovradimensionate, malamente integrate al contesto con costi economici e sociali che si protrarranno per anni (fase di realizzazione e gestione) a fronte di limitati vantaggi per la viabilità collettiva.

Per le considerazioni critiche sull'approccio progettuale, sui metodi decisionali poco trasparenti e partecipativi seguiti dagli uffici regionali, nonché sulle soluzioni tecniche scelte in particolare per il

⁷ <https://www.legambienteumbria.it/veicoli-a-motore-sui-sentieri-dellumbria/>

progetto del “nodino” di Perugia si rimanda alla documentazione prodotta (<https://nododiperugia.it/> e [qui](#)⁸) e alle proposte di intervento alternative emerse in più occasioni di analisi e confronto pubblico a cura del Comitato sciogliamo il nodino. Vedasi anche ([qui](#)⁹) il comunicato su altra opera stradale impattante e di dubbia utilità.

Ci sentiamo in ogni caso di ribadire in questa sede come, in linea generale, lo sforzo di progettazione e programmazione della Regione andrebbe diretta su altri fronti e per obiettivi diversi, non solo meglio dimensionati e meno onerosi ma anche, dati alla mano, più utili di quelli prefigurati dal progetto di “nodino”. Alla luce delle osservazioni prima espresse sulle necessità del territorio di investimenti sostenibili, sarà fondamentale per l’Umbria ricercare soluzioni ai problemi di viabilità e accessibilità dei propri centri abitati in linea con i tempi, limitando all’essenziale opere che comportino nuovo **consumo di suolo** naturale per concentrare l’azione regionale sugli asset ferroviari e del trasporto pubblico esistenti (risolvendone i fattori di debolezza strutturali nuovi e conosciuti) e su una **strategia per l’intermodalità**, ben definita e monitorata nei risultati, che dovrà promuovere i sistemi di mobilità ecologica (bici, accessi pedonali alle fermate, bus a chiamata, servizi in sharing) tuttora allo stato embrionale in molte zone della regione, specie le più periferiche e di recente insediamento, abbandonando una volta per tutte la logica “stantia” e alla lunga controproducente di aumentare all’infinito le strade per snellire il traffico locale.

Manca un focus sulla nuova stagione della pianificazione locale e la definizione di indirizzi attuativi per incentivare la mobilità urbana e locale sostenibile

Una corretta riflessione sulle politiche di mobilità in Umbria, non può esimersi inoltre dall’affrontare un ragionamento sulla pianificazione locale, di settore e generale, che andrebbe indirizzata e supportata su base regionale.

Nell’ottica di **integrare gli approcci di intervento e accompagnare dal basso gli investimenti annunciati**, la Regione dovrebbe recuperare un *focus* al momento assente (o molto carente) nel nuovo PRT sul **Programma strategico territoriale** delle politiche di trasporto e mobilità regionali, della cui necessità sono peraltro testimoni abitudini di domanda e criticità diffuse impossibili da ignorare in un discorso realistico sull’argomento (vedi successivo punto 4).

Rispetto al periodo di attuazione 2014-20 che ha riguardato in particolare le 5 città umbre interessate dai programmi di agenda urbana, c’è per di più un **nuovo quadro normativo e di indirizzi nazionali ed europei** di promozione dello **strumento PUMS** che va tenuto in considerazione.

Per richiamare in breve gli elementi di novità sollecitati dalla Commissione da tenere presenti, va detto che l’adozione del Piano si pone come **requisito obbligatorio** per i comuni sopra 100mila abitanti e per le città metropolitane oltre che come condizione per l’accesso ai finanziamenti, sia per i “nodi urbani” dei corridoi europei (in prospettiva anche Perugia e Terni, stando alla nuova proposta di rete TEN-T), sia per i fondi nazionali per il trasporto rapido di massa, sia ancora per quelli relativi alla mobilità ciclistica. All’istituzione annunciata dall’UE di un imminente programma

⁸ https://storymaps.com/it/stories/e261c5ced6e344538866b7d7860ba15b?fbclid=IwAR1CiZ5Zm-B8_nP4PXQ6fThxPCZLJmulu_9mBDZneTcMrXpunNPMbQeKrGo

⁹ <https://www.legambienteumbria.it/strada-statale-tre-valli-a-rischio-gli-ecosistemi-acquatici-e-il-patrimonio-naturale-della-valnerina/>

nazionale di sostegno ai PUMS destinato a precisare indirizzi e strumenti di riferimento per gli enti locali in vista dell'**aggiornamento dei PUMS** (per legge previsto ogni 5 anni), dovrebbe aggiungersi su base regionale:

- l'invito per le aree urbane di prepararsi a **presidiare al meglio l'intero ciclo di pianificazione**, rafforzando la capacità della PA di interazione con la società e con gli attori locali nell'attuazione e verifica delle azioni
- il progressivo aggiornamento dei contenuti dei Piani, con una piena integrazione degli aspetti di **"resilienza climatica"** di cui si nota l'urgenza anche nella cronaca di oggi (eventi recenti in Toscana, Emilia-Romagna, Marche), dei contratti per la città verde e il clima, oltreché dei piani urbani di logistica sostenibile (PULS) sulla base di soluzioni a minore impatto e veicoli a emissioni zero
- il rafforzamento in particolare del legame tra Piani di mobilità sostenibile e Piani d'azione locali per l'energia sostenibile e il clima (PAESC), a proposito del quale si preannuncia anche l'abbassamento della soglia delle città o aggregazioni di comuni obbligate alla redazione dei PUMS (vedi Piano Nazionale Integrato Energia e Clima)
- l'adozione di tali piani a **scala di "area urbana funzionale"** nell'obiettivo di migliorare il coordinamento delle politiche di mobilità tra città, zone di migrazione pendolare, comuni limitrofi e località del sistema turistico, ambiti territoriali (extraurbano) e piccoli centri connessi al capoluogo.

Quest'ultimo tema in particolare era già stato anticipato nelle valutazioni sul pacchetto 2013 per la mobilità urbana, che ha introdotto il concetto di PUMS a livello europeo, ed è stato da ultimo ripreso nella *Comunicazione sul nuovo quadro dell'UE per la mobilità urbana* del 2021, rappresentando la **nuova frontiera di impegno** degli enti regionali e locali nello sforzo di definire efficaci percorsi d'innovazione e di coordinare la fornitura di infrastrutture e servizi migliorando le prestazioni complessive dei trasporti.

Dati di mobilità regionale e situazione oggettiva da evidenziare

Rispetto a questi input andrebbe stimolata in ambito regionale una **riflessione sulla fase aperta** con la redazione dei **primi PUMS** dei 5 centri maggiori nonché sull'efficacia dello strumento per come è stato fin qui interpretato nelle città umbre, con riferimento a: i) costi e qualità dei processi avviati ii) ambito spaziale di riferimento iii) settori di impegno iv) attori coinvolti e risposta delle comunità v) contributo realizzativo dimostrato a valle dell'approvazione. Il tutto al preciso scopo di definire eventuali supporti e strumenti necessari a scala sovralocale per rafforzare l'elaborazione e la messa in atto, nonché per migliorare la rendicontazione e il monitoraggio pubblico di quanto proposto.

Aggiornare i PUMS e ripensare le politiche di mobilità sostenibile è peraltro indispensabile come anticipavo in una regione come la nostra che, insieme alla qualità del paesaggio e agli elevati livelli di fruizione dei centri storici su cui si è investito nel tempo, spicca per alcuni **indicatori e tendenze non proprio lusinghieri**.

Merita ricordarne qualcuno:

- tasso di motorizzazione (rapporto auto/abitanti 76 su 100) ai livelli di punta nazionali e continentali, e in tendenziale ulteriore crescita.
- modello di mobilità d'impresa sbilanciato sul trasporto privato su gomma, con un basso profilo ambientale e alti consumi energetici.
- debolezza strutturale del trasporto pubblico di linea¹⁰ e dipendenza dall'auto per gli spostamenti quotidiani e di routine (scuola e lavoro), sia nella mobilità intercomunale sia nel corto raggio, con conseguente sovraccarico delle reti in orari di punta e nella viabilità di ingresso ai poli urbani
- problemi di assetto e regolazione del mercato dei servizi pubblici
- offerta pubblica in ulteriore contrazione dopo il Covid e la crescita dei prezzi energetici, con aumento delle spese di trasporto per famiglie e imprese, carenza di servizi minimi e problemi di spostamento dei cittadini meno dotati o privi di mezzi propri (giovani, anziani, disabili, ecc.), inaccessibilità e isolamento di zone e aree marginali
- scarso sviluppo della mobilità attiva ed ecologica, anche per ragioni fisiche e di orografia, nonché a causa delle maggiori distanze da percorrere tra luoghi di residenza e sedi delle attività quotidiane imposte dalle traiettorie di insediamento e sviluppo recenti.

Si veda anche ([qui](#)¹¹) nostro comunicato che riepiloga molti dei dati e degli indicatori di cui sopra.

Richiamare e approfondire questi dati critici nel Piano aiuterebbe a farsi un'idea realistica della situazione con cui misurarsi e delle prospettive d'intervento praticabili, che non possono limitarsi alla sola richiesta di più *infrastrutture*.

Al contrario reclamano un ripensamento complessivo del sistema di regole, abitudini collettive e degli attori di domanda (famiglie, imprese, ospedali, scuole, università, ecc.), fattori organizzativi del contesto¹² che interagiscono con le tecnologie e con l'assetto delle reti nel determinare il quadro descritto. Dirlo, e insistere da urbanisti e come associazioni della mobilità alternativa nella richiesta di spostare la "visuale" **dai progetti alle strategie integrate (intersettoriali) e ai piani territoriali** appare oggi in sostanza la via più utile di procedere per non solo per rivendicare risposte regionali meno parziali del passato, ma per prepararsi meglio al futuro prossimo. In tal senso, un ripensamento della filosofia del Piano pare necessario proprio per evitare di sminuire o rendere poco sostenibili nel tempo gli stessi investimenti previsti oggi, non tutti condivisibili (opere stradali come il nodino) ma alcuni dei quali sollecitati e attesi da anni (ferrovie, nodi di stazione, spazi e reti

¹⁰ In ragione della scarsa concentrazione di abitanti, dell'altimetria e del basso grado di urbanizzazione, complici le basse prestazioni delle flotte dovuta alla carenza di investimenti protrattasi nel tempo, il TPL regionale presenta numeri critici nel rapporto viaggiatori/costi per la PA (alte spese in conto esercizio pro capite in rapporto ai ricavi) che hanno imposto in anni recenti razionalizzazioni e tagli dell'offerta in particolare su gomma per rispettare esigenze di bilancio, standard di remuneratività ed efficienza.

¹¹ <https://www.legambienteumbria.it/lumbria-in-auto/>

¹² Vari fattori come l'assetto viario e degli spazi, le regole di traffico e sosta, gli apparati di vigilanza e controllo in dotazione delle amministrazioni, i sistemi informativi e di pagamento in uso nel trasporto pubblico, la presenza di operatori dei servizi innovativi, ecc. che differenziano un luogo dall'altro e influenzano le scelte di spostamento, insieme con le propensioni sociali e la sensibilità green dei cittadini, la cultura diffusa della sicurezza e del rispetto delle regole, ecc.



ciclabili, proposte di trasporto innovativo ecologico e in sharing), poiché strutturalmente poco appetibili per l'utenza e in contrasto con le abitudini sempre più radicate di pendolarismo automobilistico degli umbri.

21/08/2024

Presidente Legambiente Umbria

Maurizio Zara

Presidente Fiab Perugia Pedala

Paolo Festi