

Il miglior modo di muoversi
è fermarsi a parlarne.

Le idee per il nuovo piano urbano della mobilità di Perugia.



COMUNE DI PERUGIA

Percorso di comunicazione e partecipazione al Piano Urbano della Mobilità del Comune di Perugia

REPORT FINALE

gennaio 2007

a cura di **MERAK** consulting team

progettazione partecipata in ambito locale

COMUNE DI PERUGIA

Percorso di comunicazione e partecipazione al Piano Urbano della Mobilità del Comune di Perugia

REPORT FINALE gennaio 2007

INDICE

Introduzione	<i>pag.</i>	5
Attività svolte per la comunicazione e l'attivazione del processo partecipativo del PUM di Perugia	<i>pag.</i>	9
L'ascolto in Circoscrizione	<i>pag.</i>	17
L'ascolto on line dei cittadini	<i>pag.</i>	39
La Conferenza cittadina di indagine	<i>pag.</i>	43
Le considerazioni conclusive	<i>pag.</i>	97

ALLEGATI

1. Indirizzario e-mail e fax utilizzato per la Conferenza cittadina d'indagine
2. Elenco dei partecipanti alle tre Sessioni della Conferenza cittadina di indagine
3. Materiali informativi di supporto
4. Valutazioni e proposte dei cittadini pervenute via e-mail
5. Rapporto sulle risultanze dei questionari somministrati via web

INTRODUZIONE

Il Piano Urbano della Mobilità (PUM) è lo strumento strategico che il Comune di Perugia sta approntando ai fini della definizione di scelte e decisioni in materia di mobilità nell'area urbana. Esso porterà, attraverso una progressione di interventi, a definire un assetto che inciderà strutturalmente sull'organizzazione della vita e delle relazioni sociali e lavorative della città.

La portata innovativa dell'intervento, che prevede nel breve termine una vera "rivoluzione" del trasporto urbano, ha reso indispensabile una adeguata gestione della fase relativa alla "partecipazione" del Piano stesso.

In linea con le dinamiche che stanno investendo le aree urbane in contesti nazionali ed internazionali, Perugia è chiamata a misurarsi con obiettivi di sviluppo e con la costruzione di politiche urbane che hanno assunto un significato e una prospettiva di intervento molto diversa rispetto al passato, tentando di prefigurarsi come luogo di **sperimentazione dell'innovazione** anche a livello di riorganizzazione del sistema delle relazioni, e di costruzione di **reti di azione** più ampie ed articolate, coinvolgendo pluralità di attori che, in uno sforzo di reciprocità e corrispondenza, possono *compartecipare e sostenere* tali obiettivi di cambiamento.

Le azioni di **comunicazione** e di **partecipazione** relative alla mobilità urbana del Comune di Perugia possono, allora, essere considerate come ulteriori risorse per:

- accrescere il livello di **consapevolezza** diffusa sugli orientamenti del PUM nella *comunità* urbana
- esplicitare le diverse **rappresentazioni, punti di vista**, nonché **suggerimenti e proposte** degli *stakeholder* e di quanti vivono e si rapportano ai diversi *segmenti* in cui la città è articolata (quartieri, luoghi di attrazione e di aggregazione, strade, ...), anche al fine di far crescere una **responsabilità sociale** che si rapporta a quella delle istituzioni pubbliche
- verificare con più puntualità eventuali condizioni di **criticità** connesse alla implementazione dei vari interventi del PUM (infrastrutture, aspetti gestionali e organizzativi, sistemi di interconnessione, impatti sulle aree di snodo, ecc...), ampliando così, il livello di **conoscenza** sulle dinamiche esistenti e contribuendo, inoltre, a **prevenire** quelle future
- rispondere maggiormente alle esigenze di alcune **tipologie di utenza** (anziani, studenti, immigrati, lavoratori, ecc..)
- favorire una **condivisione** attraverso il **dialogo** e il **confronto** sugli obiettivi e sugli specifici interventi strutturali ed organizzativi del PUM
- qualificare ulteriormente i **rapporti tra istituzioni e cittadini** nel contesto delle scelte che riguardano decisioni di interesse pubblico e collettivo
- contribuire a far maturare **intese** e anche **accordi** di merito, su alcune delle implicazioni che riguardano l'attuazione del PUM (tariffe, uso del mezzo pubblico, contenimento nell'uso del mezzo privato, sensibilizzazione della cittadinanza, ecc..)
- promuovere una partecipazione attiva per il **monitoraggio** e la **valutazione** in itinere sulla attuazione progressiva del PUM nell'area urbana.

All'interno di questa strategia di intervento sono stati attuati gli interventi descritti nelle pagine seguenti, inquadrati nei vincoli amministrativi, temporali, di risorse e di contesto esistenti.

Tenendo conto di tali vincoli, gli interventi partecipativi previsti dalle attività di pianificazione del PUM sono stati principalmente rivolti ad alcuni *target group*: rappresentanti di circoscrizione e

soggetti organizzati, limitando la partecipazione dei cittadini ad un forum telematico e agli incontri avvenuti presso le varie circoscrizioni.

Gli obiettivi dell'impianto di partecipazione proposto sono stati i seguenti:

- la raccolta dei punti di vista e delle visioni dei rappresentanti e dei residenti nelle circoscrizioni comunali rispetto al nuovo piano del trasporto pubblico, e alle sue relazioni con le modalità del trasporto privato;
- l'ascolto delle opinioni dei soggetti organizzati al fine di verificare la congruenza e la corrispondenza dei loro punti di vista con la prospettiva prevista dal PUM;
- l'informazione ai cittadini mediante campagne di comunicazione e siti telematici;
- la facilitazione del processo di formalizzazione di istanze ed osservazioni da presentare al Comune.

Il livello di partecipazione previsto è stato essenzialmente quello della **consultazione**, intesa come pratica in cui le istituzioni hanno mantenuto il potere di decisione e una sostanziale divisione di ruoli e responsabilità, pur ascoltando i cittadini e coinvolgendo le realtà organizzate.

Al contempo, però, sono state attivate **condizioni agevolanti** l'interazione, lo scambio e la possibilità di inserimento dei cittadini e delle organizzazioni nell'iter decisionale.

I metodi messi in campo hanno necessariamente tenuto conto di questo e, di conseguenza:

- sono stati espressi con chiarezza gli obiettivi dei singoli incontri;
- si è preso nota di tutto quanto i partecipanti hanno detto;
- l'amministrazione comunale è stata chiamata a confrontarsi con le posizioni espresse dai cittadini coinvolti in un processo decisionale non necessariamente inclusivo.
- gli strumenti di rilevazione ed ascolto attivati hanno privilegiato modalità di registrazione delle opinioni e dei punti di vista, puntando alla rappresentazione delle differenze e sacrificando approfondimenti che, a volte, sarebbero stati necessari.

Nonostante le difficoltà organizzative esistenti, è stato proposto un metodo di lavoro che, sebbene abbia penalizzato la leadership di alcuni soggetti, ha permesso di prendere atto dei punti di vista di altri, meno avvezzi al dibattito pubblico e provvisti di minori strumenti di analisi, ma non per questo meno degni di considerazione ed interesse; ha inoltre facilitato la ricostruzione dei punti di vista offrendo una sintesi utile a dedurre gli elementi di criticità su cui lavorare, stimolando il confronto; ha indubbiamente prodotto molte considerazioni valide, con risultati che rendono conto delle differenti prospettive di chi vive, agisce e partecipa questa città.

Tutto questo nel tentativo di avvicinare due mondi molto diversi tra loro: la *concertazione informale* e le *procedure formali*, che obbediscono a regole e logiche diverse.

Va in tal senso fatto presente che una partecipazione seria è fondata sul reciproco riconoscimento di identità, sull'effettivo coinvolgimento nelle decisioni di interesse pubblico e sulla capacità di misurarsi con il contesto di riferimento, oltre che con il problema in esame, e richiede perciò capacità di interpretare, di correggere, di adattare, di ri-orientare metodi e strumenti.

Tale duttilità e capacità di adattamento è stata comunque applicata dal gruppo *Merak consulting team*, in fase di progettazione ed organizzazione e durante gli stessi momenti di partecipazione.

PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ

Gruppo di lavoro del Comune di Perugia

Leonardo Naldini Responsabile progetto e Coordinatore tecnico

Margherita Ambrosi Supervisione tecnica

Maurizio Cipolloni Comunicazione

Danila Ercolanoni Comunicazione

Brunella Ambrosi Pagine web

Fabio Pampanelli Pagine web

Gruppo di lavoro T.P.S. Associazione Professionale

Stefano Ciurnelli Project management

Giancarlo Bocchini Consulenze specialistiche

Guido Francesco Marino Consulenze specialistiche

Marco Temussi Consulenze specialistiche

Valentina Ciacca Coordinamento tecnico

Roberta Antonacci Elaborazioni

Daniele Cangini Elaborazioni

Pietro de Poda Elaborazioni

Angelica Mazzina Elaborazioni

Laura Schippa Elaborazioni

Giovanni Spagna Elaborazioni

Giulia Venturi Elaborazioni

Gruppo di lavoro Merak consulting team – progettazione partecipata in ambito locale

Anna Pasquino Coordinamento e progettazione interventi di comunicazione e relazioni con il cliente

Fabiola De Toffol Progettazione degli interventi di partecipazione

Alfonso Raus Progettazione degli interventi di partecipazione

Giovanni Cutini & Jack Blutharsky srl Comunicazione

Laura Massida Organizzazione e segreteria

ATTIVITÀ SVOLTE PER LA COMUNICAZIONE DEL PROCESSO PARTECIPATIVO DEL PUM DI PERUGIA

A cura di Giovanni Cutini e Anna Pasquino

LE PRINCIPALI AZIONI SVOLTE

CONTATTI A LIVELLO POLITICO: 4 Incontri e diversi contatti telefonici con l'Assessore alla Mobilità Antonello Chianella e con l'Assessore alla Comunicazione Istituzionale Monia Ferranti.

CONTATTI A LIVELLO OPERATIVO: 4 Incontri e numerosi contatti con i dirigenti e il personale operativo dell'Ufficio Web/Sistemi Informativi e dell'Ufficio Comunicazione.

PRESENTAZIONI PROPOSTE: abbiamo presentato tre campagne di comunicazione con diverse declinazioni, le quali sono state ritenute idonee anche per la campagna di attuazione del PUM; successivamente, dietro un ulteriore approfondimento da parte della committenza abbiamo presentato una quarta campagna "il migliore modo di muoversi è fermarsi e parlarne", su cui è caduta la scelta dell'Amministrazione.

IDEAZIONE CREATIVA E VARIE DECLINAZIONI: si sono progettate tutte le varie declinazioni sui diversi mezzi, che sono elencati nella slide successiva.

ESECUTIVI Si sono realizzati tutti gli esecutivi per i diversi mezzi utilizzati ,controllando anche l'esecuzione di stampa.

SITO WEB Ideazione grafica e definizione del diagramma di flusso del minisito web sulla partecipazione

ALTRO MATERIALE: inviti, materiale per presentazioni in PPT del gruppo di lavoro allargato, schemi e modelli digitali per i resoconti pubblicati sul sito web, materiale POP caratterizzante di luoghi fisici (stand eventi, caratterizzazione urp ecc).

LE AREE DELLA COMUNICAZIONE E DELL'ASCOLTO

La campagna di comunicazione e di ascolto si è svolta nel periodo dai primi di Giugno fino a metà di ottobre nelle seguenti declinazioni:

1. Campagna Advertising Affissioni (due flight giugno/luglio, settembre/ottobre)
2. Campagna Advertising Stampa (due flight giugno/luglio, settembre/ottobre)
3. Realizzazione del sito web (giugno con conseguente aggiornamento continuativo)
4. Ufficio Stampa sulle riviste Specializzate della PA e della Comunicazione
5. Questionario e analisi EuroVoxBox
6. Altro materiale BTL
7. Mailing ed emailing

CAMPAGNA ADVERTISING AFFISSIONI

La Campagna Advertising è stata realizzata attraverso i seguenti mezzi:

- Affissione Comunale, manifesti 70x100 e 140x200
- Affissione pensiline fermata trasporto pubblico, manifesti 100x140
- Locandine per pubblici esercizi, formato A3
- Affissione 6x3
- Affissione dinamica mezzi dei trasporti pubblici
- Pendoli interni nei mezzi di trasporti pubblici
- Materiale Pop per luoghi da caratterizzare (sede urp, stand di eventi ecc ecc)

AFFISSIONE COMUNALE manifesto
Formato 200 x 140.

AFFISSIONE
Formato 6 x 3 m.



LOCANDINA per indicare i singoli appuntamenti
Formato A3

AFFISSIONE PENSILINA manifesto
Formato 100 x 140.



CAMPAGNA ADVERTISING STAMPA

La Campagna di Comunicazione è stata declinata attraverso pagine pubblicitarie sulla stampa periodica di Pubblica Utilità:

- **Viva Perugia what, where, when** (mensile):
 - uscite nei mesi di Luglio, Agosto e Settembre Ottobre
- **Perugia Notizie** (bimestrale):
 - uscita sulla seconda di copertina nel numero di Settembre
- **TuttoPerugia** (settimanale):
 - uscite nel mese di Settembre e Ottobre



SITO WEB

È stata inoltre curata l'architettura di un sito web dedicato al PUM accessibile attraverso un Banner presente nell' HP del portale www.comune.perugia.it che rimandava ad un vero e proprio mini Sito tematico sulla partecipazione del PUM.



UFFICIO STAMPA SULLE RIVISTE SPECIALIZZATE

Si è svolta una azione di ufficio stampa sulle testate specializzate della P.A. e della Comunicazione in generale; si sono contattate 10 testate e siamo riusciti ad uscire sulle seguenti testate:

PUBBLICO TODAY: 26/09/2006

ADV EXPRESS: 26/09/2006

PUBBLICA 7: 28/09/2006

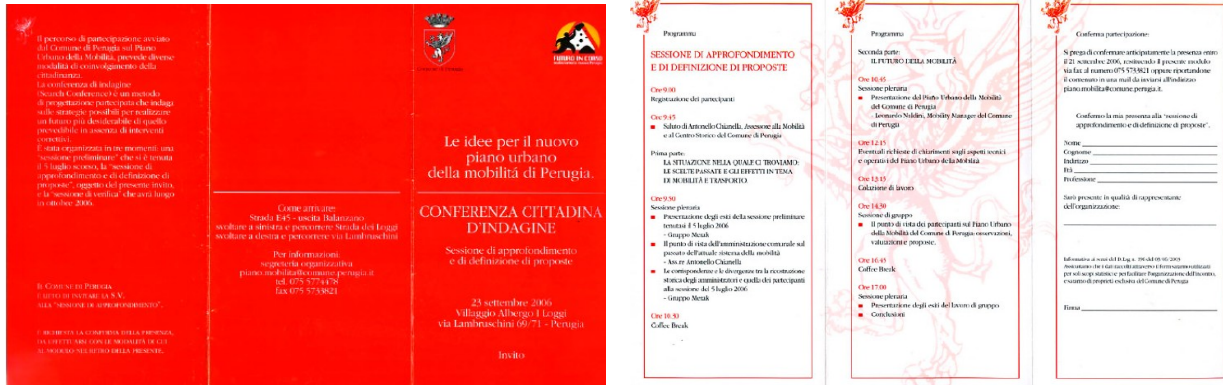


ALTRO MATERIALE BTL

INVITO

Fronte

Retro



MODELLI ELABORATI PER PRESENTARE IN *PROGRESS*,
LE VARIE RISULTANZE DEGLI INCONTRI PARTECIPATIVI

MAILING ED EMAILING

Promozione per la Conferenza cittadina di indagine cittadina nelle 3 Sessioni di luglio, settembre, ottobre 2006.

MODALITA' DI CONVOCAZIONE:

ON-LINE SUL SITO DEL COMUNE DI PERUGIA: Inserimento della data nel calendario degli appuntamenti previsti nell'ambito del percorso di partecipazione al piano urbano della mobilità del Comune di Perugia.

ATTRAVERSO ATTIVITA' DI MAILING PER UN TOTALE DI CIRCA 190 CONTATTI: Diffusione di comunicazioni sulle varie Sessioni della Conferenza cittadina di indagine, con inviti e programma della Conferenza, allegati informativi o da compilare e rispedire, riferimenti alle pagine web dedicate. Queste comunicazioni sono state inoltrate ai contatti selezionati dai gruppi di lavoro del piano strategico Perugia-Europa 2003/2013, ai quali sono stati aggiunti durante il percorso alcuni contatti, ad esempio quelli reperiti negli appuntamenti precedenti (vedi ALLEGATO 1.).

Inoltre sono state inviate le **mail ai cittadini** che hanno compilato il questionario on-line o che hanno comunicato con l'indirizzo di posta elettronica del piano della mobilità per un numero di 38 contatti.

INVITI VIA FAX PER UN TOTALE DI CIRCA 54 CONTATTI: diffusione di una comunicazione con lettera di invito/programma della Conferenza cittadina di indagine, e per la Sessione del 13.10.06 in aggiunta un format per osservazioni preliminari da compilare e rispedire (vedi ALLEGATO 1.).

TRAMITE SMS: invito ai contatti di cui si avevano a disposizione un n° di telefono cellulare.

RECALL TELEFONICO: comunicazioni telefoniche di verifica, effettuate sulla base dei contatti sopraindicati

PARTECIPAZIONE: Complessivamente alla Conferenza cittadina di indagine, hanno partecipato circa 105 persone di cui 17 donne (vedi ALLEGATO 2.)

L'ASCOLTO IN CIRCOSCRIZIONE

A cura di Fabiola De Toffol e Alfonso Raus

L'intervento descritto è parte del percorso partecipativo del Piano Urbano della Mobilità avviato nel 2006 dal Comune di Perugia. Ha coinvolto le Circoscrizioni comunali come sedi di attività e strumenti di un percorso finalizzato a garantire un coinvolgimento attivo dei cittadini in relazione ad alcuni temi trattati dal Piano.

OBIETTIVI

L'intervento è stato attivato con la finalità di contribuire a porre l'Amministrazione comunale di Perugia in condizione di gestire adeguatamente, in termini di valore aggiunto, l'apporto partecipativo di quanti esprimono interessi, organizzati e non, in merito alle nuove modalità del trasporto pubblico urbano, presentate dal Comune di Perugia nel progetto preliminare di Piano del Trasporto Pubblico Urbano (PTPU). Ne è derivato un quadro conoscitivo delle esigenze rappresentate sia dai Consiglieri Circoscrizionali che dai cittadini che hanno partecipato agli incontri; in merito ai temi più generali della mobilità è stata ricostruita una rappresentazione dei punti di vista delle persone partecipanti agli incontri.

PARTECIPANTI E MODALITA' DI CONVOCAZIONE

Hanno partecipato complessivamente circa n°175 cittadini¹ (tra Consiglieri di Circoscrizione e non), di cui n°28 donne.

Avendo come target di riferimento i Consiglieri di maggioranza e minoranza delle 13 circoscrizioni ed i cittadini di Perugia divisi per Circoscrizione di residenza, la modalità di convocazione, è stata la seguente:

- Consiglieri: comunicazione *one to one* , attraverso e -mailing , fax e sms , grazie al data base messo a disposizione dall'amministrazione comunale;
- Cittadini: il lavoro in stretta collaborazione con le circoscrizioni ha fatto da volano per la diffusione dell' informazione. L'amministrazione comunale ha supportato le circoscrizioni con n. 1000 manifesti A3 personalizzati.

I partecipanti al primo ciclo di incontri sono stati tutti invitati al secondo ciclo attraverso e-mailing e/o fax e sms.

¹ Il numero è approssimativo poiché alcune persone intervenute hanno preferito non registrarsi.

IL METODO DI LAVORO E GLI ESITI

L'ascolto in Circoscrizione si è articolato in 3 cicli di incontri:

- Incontro generale con i Consiglieri di Circoscrizione (9 giugno 2006)
- Incontri informativi presso le circoscrizioni (19 – 23 giugno 2006)
- Incontri aperti alla cittadinanza, finalizzati a raccogliere esigenze e punti di vista (11-14 luglio 2006)

L'incontro generale con i Consiglieri di Circoscrizione

Obiettivi

- a) Informazione sul percorso di partecipazione e comunicazione, e connessione con la procedura formale di partecipazione dopo l'adozione degli atti da parte della Giunta Comunale
- b) Prima verifica del livello di condivisione dell'analisi della situazione sulla mobilità perugina e degli elementi strategici indicati nel PUM
- c) Presentazione degli elementi strategici del *Piano Urbano della Mobilità* e degli strumenti attuativi elaborati
- d) Condivisione di un piano operativo di comunicazione e partecipazione da sviluppare presso le Circostrizioni
- e) Esplicitazione di referenti per le diverse Circostrizioni ai fini della gestione del piano partecipativo e comunicativo

Struttura metodologica

I contributi inseriti nell'incontro sono stati di tipo:

- politico, con presentazione delle scelte strategiche che l'Amministrazione Comunale sta effettuando;
- tecnico, con presentazione di alcuni elementi del Piano del Trasporto Pubblico Urbano
- metodologico, con predisposizione di specifiche schede di lavoro e presenza di facilitatori esperti.

L'incontro si è articolato in più momenti di lavoro (vedi ALLEGATO 3.):

Dopo una breve introduzione e contestualizzazione dell'incontro rispetto al percorso di partecipazione e approvazione del PUM, i partecipanti sono stati invitati ad esprimere delle prime valutazioni e contributi sul tema della mobilità attraverso alcune sollecitazioni:

- i. *dal punto di vista della tua circoscrizione, come si presenta la situazione del trasporto e della mobilità?*
- ii. *quali dovrebbero essere i punti di forza, le cose su cui puntare, per dare una diversa e nuova connotazione alla mobilità urbana e del territorio comunale?*
- iii. *come realizzare tali obiettivi?*

Le risposte in forma scritta e sintetica ai quesiti posti, sono state riportate su un tabellone visibile a tutti, trascritte e pubblicate, successivamente, nello spazio web dedicato al PUM del sito del Comune di Perugia.

I tecnici hanno presentato le linee generali del Piano del Trasporto Pubblico Urbano.

Sulla base del piano di comunicazione e partecipazione, sono stati avviati contatti con i Consiglieri presenti, per verificare condizioni e modalità operative di attuazione degli interventi previsti. In ciascuna delle Circoscrizioni.

Gli incontri informativi presso le Circoscrizioni (19 – 23 giugno 2006)

Obiettivo

Illustrazione del Piano Urbano della Mobilità con particolare riferimento al Piano del Trasporto Pubblico.

Struttura metodologica

Gli incontri, ai quali hanno partecipato i tecnici dell'Amministrazione comunale, sono stati organizzati suddividendo le Circoscrizioni in quattro gruppi:

1. “*nord-est*” circoscrizioni n. V, VI, VII, XII, XIII
2. “*sud*” circoscrizioni n. II, VIII, IX
3. “*ovest*” circoscrizioni n. III, X, XI
4. “*nord-ovest*” circoscrizioni n. I, IV

Gli incontri sono serviti per illustrare, zona per zona, il nuovo Piano del Trasporto Pubblico.

E' stata operata un'aggregazione delle Circoscrizioni in gruppi, al fine di presentare le strategie del PUM relativamente al sistema di trasporto pubblico, e la conseguente nuova rete di trasporto che ne è scaturita, con particolare riguardo alle aree del territorio comunali assimilabili per strategia di intervento proposto.

La **scelta dell'aggregazione** è scaturita dai seguenti **criteri**:

- individuazione del corridoio forte per il trasporto ferroviario, in cui si è operato eliminando le sovrapposizioni fra i due vettori del trasporto pubblico su ferro e su gomma, e proponendo servizi in adduzione al sistema ferroviario o verso destinazioni non servite dal ferro. In tale corridoio sono state inserite le circoscrizioni V, VI, VII, XII, XIII;
- individuazione delle direttrici principalmente interessate dal servizio del Minimetrol come linea portante su ferro. In tale corridoio sono state individuate le circoscrizioni III, X, XI che, appoggiandosi sulle direttrici di strada Trasimeno Ovest-via Cortonese, via Pievaiola, via Settevalli

sono addossate alle principali direttrici di accesso all'area centrale urbana servita dal nuovo sistema di trasporto pubblico;

- individuazione dei corridoi non interessati dal servizio di trasporto su ferro, in cui potenziare il servizio di trasporto su gomma. Sono stati individuati due corridoi, lungo la direttrice nord-ovest (circoscrizioni I e IV) e lungo la direttrice sud (circoscrizioni II, VIII, IX).

Gli incontri per raccogliere esigenze e punti di vista (11-14 luglio 2006)

Obiettivi

- a) Chiarire l'ambito di partecipazione del PTPU e del PUM
- b) In merito al PTPU ascoltare e registrare le proposte
- c) In merito al PUM raccogliere le prime idee ed i punti di vista sul sistema urbano della mobilità

Struttura metodologica

Gli incontri, ai quali hanno partecipato i tecnici dell'Amministrazione comunale, l'Assessore alla Mobilità ed i coordinatori del Gruppo Merak in qualità di facilitatori, sono stati organizzati suddividendo le circoscrizioni nei medesimi quattro gruppi:

1. "nord-est" circoscrizioni n. V, VI, VII, , XII, XIII
2. "sud" circoscrizioni n. II, VIII, IX
3. "ovest" circoscrizioni n. III, X, XI
4. "nord-ovest" circoscrizioni n. I, IV

Gli incontri sono stati organizzati secondo un **programma** che è stata replicato in occasione di ognuna delle quattro riunioni previste (vedi Allegato 3.)

I contributi inseriti nell'incontro sono stati di tipo:

- politico, con presentazione delle scelte strategiche che l'amministrazione comunale sta effettuando
- tecnico, con presentazione di alcuni elementi del Piano del Trasporto Pubblico Urbano
- metodologico, con predisposizione di specifiche schede di lavoro e presenza di facilitatori esperti.

In occasione degli incontri si è voluto chiarire anche la motivazione che ha spinto l'Amministrazione Comunale ad anticipare, nella fase di partecipazione, le strategie per il trasporto pubblico, e la conseguente rete di trasporto urbano che ne deriva, rispetto agli altri contenuti del PUM.

Lo strumento del PUM delinea le strategie ed il quadro della mobilità con un orizzonte temporale di 10 anni, toccando tutti i differenti aspetti del sistema mobilità: trasporto pubblico, mobilità lenta, accessibilità, sosta, mobilità alternativa, infrastrutture stradali.

La prima scelta strategica delineata all'interno del PUM è stata quella di indirizzarsi verso la costruzione di una rete di trasporto pubblico fortemente intermodale, cioè tale da garantire la massima fruibilità di tutti i vettori di trasporto operanti sul territorio comunale (bus, treno, Minimetrò), garantendo al contempo un facile interscambio fra i diversi mezzi di trasporto.

Questa scelta strategica ha comportato la necessità di verificare, come primo elemento operativo del PUM, la fattibilità della realizzazione di una tale rete di trasporto.

Le scelte strategiche relative agli altri elementi del sistema mobilità sono state subordinate dalle valutazioni scaturite dal disegno della nuova rete, che hanno consentito di valutare dove il nuovo sistema di trasporto pubblico fosse fortemente competitivo, per andare a prevedere politiche di disincentivazione del mezzo privato in queste aree e non altrove.

Con l'aiuto dei materiali e delle schede di sintesi predisposte dai facilitatori è stato esplicitato ai partecipanti l'ambito di partecipazione del PTPU e del PUM.

Sulla base del piano di comunicazione e partecipazione presentato, sono stati avviati contatti con i Consiglieri delle singole Circoscrizioni presenti per verificare condizioni e modalità operative di attuazione degli incontri.

E' stato quindi chiesto ai cittadini di esprimere, da un lato proposte nel merito delle linee di trasporto pubblico (es. quali aggiustamenti e modifiche nei percorsi, nelle frequenze, nelle fermate; quali collegamenti integrativi, ecc.) e, dall'altro, considerazioni ed opinioni sulle scelte strategiche già effettuate e considerate imm modificabili dall'Amministrazione comunale.

PTPU	
Che cosa è stato deciso?	Che cosa possiamo decidere insieme?
INTERMODALITA' La possibilità di cambiare facilmente mezzo (da e tra autobus a treno a minimetro')	LINEE PORTANTI Gli aggiustamenti nei percorsi, nelle frequenze, nelle fermate
COMUNITA' TARIFFARIA La possibilità di muoversi con i diversi mezzi utilizzando un solo biglietto	LINEE SECONDARIE I collegamenti integrativi (eventuali nuove linee, se necessarie)
GERARCHIZZAZIONE DELLA RETE Quali sono i quartieri principali, le polarità forti e le priorità di connessione diretta tra quartieri e poli	Modifiche nei percorsi, nelle frequenze, nelle fermate

Tabella n. 1-L' ambito propositivo delle assemblee cittadine in relazione ai trasporti pubblici

In merito agli altri aspetti del sistema della mobilità contenuti nel PUM, poiché l'elaborazione dei contenuti del Piano era ad uno stadio iniziale e pertanto ancora inadatto ad essere partecipato alla cittadinanza, i cittadini sono stati chiamati ad esprimere, intanto, punti di vista ed idee sulle **tematiche** toccate dal PUM nella sua globalità.

La tabella che segue ne riporta l'elenco:

Fenomeni di particolare congestionamento veicolare nelle diverse aree del comune	Funzione integrata dei mezzi pubblici: autobus e treno (FCU e Trenitalia)	Sistemi di controllo e regolazione del traffico
Distribuzione delle merci nelle diverse aree produttive comunali e non, e in accesso al centro storico	Area di sosta per le auto private (caratteristiche e condizioni per l'effettivo utilizzo e per favorire l'uso successivo dei mezzi pubblici)	Area di interscambio per un uso coordinato tra diversi mezzi pubblici e quindi tra diversi gestori dei servizi di trasporto

Le condizioni e le modalità della comunicazione e della partecipazione dei cittadini	individuazione di polarità forti (i quartieri principali, le priorità di collegamento, gli effetti della realizzazione di nuove strutture edilizie, come centri funzionali, di servizio, ecc...)	Tariffe relative ai diversi mezzi pubblici
Caratteristiche del sistema viario presente nelle varie zone del comune (punti critici, inadeguatezza delle strade, sicurezza stradale, moderazione del traffico ...)	Esigenze relative a particolari utenze (lavoratori, studenti, anziani, pendolari, immigrati,)	Vincoli operativi e strutturali che il PUM incontra (rispetto degli strumenti programmatici esistenti, interventi per fasi funzionali, disponibilità delle risorse finanziarie)
Qualità ambientale, e vivibilità nei quartieri (inquinamento atmosferico, rumore,....)	Promozione di modalità integrative di mobilità: (pedonale, ciclabile, car sharing, taxi collettivi,...)	Collegamenti con altri comuni (in particolare per l'asse Perugia-Foligno)

Tabella n. 2- Tematiche riferite alla mobilità

RESOCONTO DEGLI INCONTRI

Durante gli incontri sono state formulate le seguenti proposte:

LE TUE PROPOSTE SULLE LINEE DI TRASPORTO PUBBLICO

LINEE PORTANTI

CIRCOSCRIZIONI II- VIII- IX

- Prevedere navette di piccole dimensioni per il collegamento con Case Bruciate
- Il potenziamento delle linee intorno alla stazione FS creerà congestionamento: prevedere adeguatamente le area di sosta
- Prevedere corsie preferenziali per gli autobus (per es. via Settevalli)
- Prevedere una biglietto unico con tariffa proporzionale ai km percorsi
- Il Silvestrini non viene raggiunto facilmente con il servizio pubblico. Anche il collegamento via FS non sarà agevole, anche considerando che sarà competenza delle FS e non dell'amministrazione comunale il potenziamento della linea di collegamento con Ponte S.Giovanni
- Il collegamento via F.S. con il Silvestrini (da Ponte S. Giovanni ma non solo) richiede una soluzione infrastrutturale che permetta l'attraversamento pedonale del percorso che conduce dalla stazione FS all' Ospedale

- Prevedere una linea unica di collegamento “ Ponti” verso il Silvestrini(Ponte s. Giovanni, S. Martino, Silvestrini) via S. Vetturino
- Utilizzare al massimo la F.C.U. per collegare Ponte San Giovanni al centro di Perugia

CIRCOSCRIZIONI III- X- XI

- A causa della mancanza di collegamento tra la zona di S.. Sisto ed Ellera (4 Torri), si propone di creare un collegamento da via Corcianese per Castel Del Piano (Castel Del Piano/S.Sisto/Ellera) considerando che Ellera e' un punto di ritrovo giovanile e punto di relazione tra i quartieri circostanti
- Necessita' di una fermata attrezzata e sicura nei pressi del cimitero di ponte della pietra (ad esempio inserire delle PENSILINE)
- Sistemazione e messa in sicurezza delle fermate, anche per agevolare la fruizione dei bus
- Collegare la Marscianese alta e il Silvestrini attraverso Pila
- (Pievaiola- Pila- S. Martino)
- Utilizzare la struttura dorsale F.C.U- F.S.

CIRCOSCRIZIONI V- VI- VII- XII- XIII

- Nella zona di Ripa non è stato previsto il servizio di trasporto pubblico urbano; la zona è servita da linee di trasporto extraurbano, utile soltanto ad alcuni studenti. Si chiede che Ripa, esclusa dal preliminare PTPU dal servizio urbano, sia inclusa almeno nelle aree coperte da servizio a chiamata
- E' necessario garantire un collegamento tra S. Egidio e Silvestrini
- Sarebbe opportuno che la diramazione della linea P per Collestrada arrivasse fino a Ponte S. Giovanni.
- A Pretola la frequenza di 1 corsa/ora è troppo bassa. Manca il collegamento con Ponte Felcino, ove gravitano fasce di utenza per motivi di lavoro, e per Ponte S. Giovanni, ove gravitano fasce di utenza per i servizi presenti nella zona (es. servizi ASL)
- Potenziare le possibilità di utilizzo della F.C.U., anche prevedendo di spostare la stazione di Pretola in una zona più centrale rispetto all'abitato
- Spostamento del capolinea della linea P da Ponte Pattoli a Solfagnano
- Incremento del servizio F.C.U. fino a Ponte S. Giovanni, ma anche potenziamento del servizio FS verso il Silvestrini
- Considerare di utilizzare il bus extraurbano che passa per Pretola, organizzando i tempi di passaggio e la frequenza in modo da evitare duplicazioni con le linee del servizio urbano

LINEE SECONDARIE

CIRCOSCRIZIONI I - IV

- Si propone che la linea verso Colle Umberto sia a frequenza, anziché a chiamata
- Prevedere una soluzione per il problema delle soste irregolari ad Elce, zona particolarmente congestionata (cfr. temi PUM)
- Si propone di garantire alcune linee a frequenza da integrare con quelle a chiamata, considerando le esigenze di utenti anziani ed i progetti di edificazione residenziale a Colle Umberto e Canneto, in base ai quali si stima che nei prossimi 2 anni si avrà un incremento di 1300 residenti, considerabili come utenti potenziali

- A Colle Umberto ci vorrebbe un'area di interscambio o un capolinea, considerando l'aumento di residenti determinato dai nuovi progetti edilizi (300.000 metri cubi di nuova edificazione prevista - cfr. temi PUM)
- Chiarire in maniera più dettagliata le modalità operative di funzionamento del servizio a chiamata: Quanto tempo dovrò attendere per sapere l'ora in cui passerà l'autobus? Con quale mezzo verrò avvertita?

CIRCOSCRIZIONI II- VIII- IX

- Si propone di prevedere una navetta di servizio interno con frequenza elevata a Ponte S. Giovanni, per raccogliere gli utenti diretti alla "Stazione F.S." (risolverebbe questione parcheggio c/o stazione Ponte S. Giovanni)
- Utilizzare la stazione di Balanzano come capolinea per i collegamenti con Ponte S. Giovanni e con il Silvestrini
- Mantenere frequenze elevate delle corse che interessano la IX circoscrizione anche nelle ore serali (dopo le 19h)
- Non prevedere un bus di piccole dimensioni per l'attuale Linea 11
- I parcheggi irregolari in via Birago ostruiscono il passaggio dei bus

CIRCOSCRIZIONI III- X- XI

- Anticipare la partenza della terza rete da Acquaiola Gratiano e non da Fontignano.
- Creare un collegamento diretto al Silvestrini da Fontignano- Mugnano- S. Martino, senza passare per Castel Del Piano, ed allungarlo fino al minimetro'
- Ritenendo che la terza rete prevista servirà in maniera insufficiente Via Del Discobolo, ove è presente una zona residenziale ed un albergo, si propone che la linea che entra in Lacugnano passi per Via Olimpiadi -Via Della Maratona- Via Discobolo, almeno in alcuni orari strategici, tenuto conto di alcune categorie di utenza (professionisti che necessitano di un collegamento con il centro della città, studenti, anziani)
- Prevedere almeno una linea a chiamata per Badiola, anche considerando che a Badiola risiedono circa 300 famiglie, al momento prive di servizio bus
- Servire la zona industriale con frequenze ed orari funzionali agli orari di lavoro

CIRCOSCRIZIONI V- VI- VII- XII- XIII

- Si presume che il servizio a chiamata sia insufficiente a collegare la zona residenziale di Via Degli Astri.
- Prevedere un collegamento con Ponte Valleceppi
- E' necessari un collegamento diretto tra la VI circoscrizione ed il Silvestrini
- Prevedere delle linee a chiamata per Pianello -Ripa- S. Egidio
- Prevedere una efficace coincidenza di orari tra i percorsi a chiamata e le linee portanti
- Estensione del percorso della linea N da Casaglia a Pianello
- Chiarire come avviene l'organizzazione della chiamata

IL TUO PUNTO DI VISTA E LE TUE IDEE SULLA MOBILITA' URBANA

CONGESTIONAMENTO VEICOLARE

CIRCOSCRIZIONI I – IV

- Elce è una zona problematica per traffico, sosta, congestione
- I mezzi dei servizi di trasporto extraurbano affluiscono e si concentrano a Piazza Partigiani nelle ore di punta

CIRCOSCRIZIONI II- VIII- IX

- Ampliare le zone ZTL
- Per collegare Casaglia a S. Sisto si passa per Ponte S. Giovanni, con conseguente congestionamento della viabilità del quartiere
- Decongestionare il tridente sud, con conseguenti benefici per via Mario Angeloni
- Il congestionamento del traffico in corrispondenza del tridente di via Palermo non si risolverà se non prevedendo nuove strade

FUNZIONE INTEGRATA MEZZI PUBBLICI

CIRCOSCRIZIONI I – IV

- Tariffa unica con prezzo del biglietto proporzionale al viaggio che effettivamente si fa
- Perché l'intermodalità funzioni è necessario che i diversi servizi di trasporto funzionino in maniera efficace
- Incentivare l'uso della F.C.U/F.S.

CIRCOSCRIZIONI II- VIII- IX

- Prevedere che la Stazione F.C.U di Balanzano funzioni come capolinea del collegamento previsto da Ponte S. Giovanni al Silvestrini
- Il trasporto su ferro funziona se la frequenza è alta
- Prevedere navette urbane con mezzi di piccole dimensioni (es. Case Bruciate)

CIRCOSCRIZIONI V- VI- VII- XII- XIII

- La XII CIRC. non è servita dal trasporto urbano
- Per la XIII CIRC. sarebbe opportuno incentivare l'uso prevalente dell'F.C.U. (come treno metropolitano)
- Perché l'intermodalità funzioni è necessario un coordinamento tra enti gestori. Se e quando la F.C.U. sarà pronta?
- Sarebbe opportuno spostare la stazione FCU al centro dell'abitato di Pretola
- Chiarire le modalità organizzative del servizio a chiamata (call center)
- A Ponte Valleceppi serve una passerella pedonale per collegare la stazione FCU con il centro abitato
- Utilizzare i passaggi delle linee extraurbane in area urbana ed armonizzarli con l'orario del servizio urbano

CONTROLLO E REGOLAZIONE

CIRCOSCRIZIONI II- VIII- IX

- I parcheggi irregolari che si aggiungono a quelli regolari impediscono il percorso del bus in via Birago
- Controllare i viaggiatori abusivi (senza biglietto)
- Controllare le soste e sanzionare quelle irregolari

AREA DI SOSTA DELLE AUTO

CIRCOSCRIZIONI I - IV

- Zona di Elce: è necessario un parcheggio e aree di sosta autorizzate per limitare le soste irregolari

CIRCOSCRIZIONI II- VIII- IX

- Per permettere la fruizione del servizio di trasporto pubblico urbano occorre prevedere aree di sosta nelle zone periferiche (per non intasare l'accesso al centro, e per permettere agli utenti di lasciare l'automobile)
- Disincentivare l'uso dell'auto privata aumentando le tariffe dei parcheggi a pagamento vicino al centro

CIRCOSCRIZIONI V- VI- VII- XII- XIII

- Chiarire la funzione del parcheggio a Ponte Rio

AREE DI INTERSCAMBIO

CIRCOSCRIZIONI I – IV

- Prevedere delle aree di interscambio tra linee extraurbane e linee urbane, anche al di fuori del centro della città

CIRCOSCRIZIONI II- VIII- IX

- Prevedere aree di interscambio all'interno di Ponte S. Giovanni comporterà problemi di sosta e di congestionamento
- Prevedere l'area di interscambio a Balanzano
- Prevedere un'area interscambio a Ospedalicchio (permetterebbe di collegare Perugia ed i comuni limitrofi via ferrovia)

CIRCOSCRIZIONI V- VI- VII- XII- XIII

- Chiarire le modalità di integrazione della 3° rete con la rete portante
- Curare il confort e la decenza dei mezzi e dei luoghi adibiti al trasporto pubblico

COMUNICAZIONE E PARTECIPAZIONE

CIRCOSCRIZIONI I – IV

- E' necessaria informazione preventiva sui nuovi percorsi
- Vanno previsti incentivi all'utilizzo del mezzo pubblico. Es. giornate di promozione
- Sarà necessario informare e comunicare le caratteristiche del nuovo servizio che verrà offerto
- Trovare modalità per informare in modo capillare sulle opportunità offerte dal servizio
- Provvedere materiale cartaceo informativo sul nuovo servizio(al momento dell'avvio)

CIRCOSCRIZIONI II- VIII- IX

- Prevedere modalità di ascolto/partecipazione nella fase di sperimentazione e monitoraggio del servizio
- Prevedere molta pubblicità per invogliare i potenziali utenti
- E' necessaria un'informazione capillare sul nuovo sistema della mobilità anche per sensibilizzare i cittadini all'uso del mezzo pubblico
- Prevedere una campagna di comunicazione e promozione del servizio
- Incentivare l'utenza

POLARITA' FORTI

CIRCOSCRIZIONI I – IV

- Espansione edilizia prevista a Canneto e Cenerente (300.000 metri cubi)

CIRCOSCRIZIONI II- VIII- IX

- Collegamento con il Silvestrini

CIRCOSCRIZIONI V- VI- VII- XII- XIII

- E' necessario un collegamento rapido con l'Ospedale Silvestrini
- E' necessario un collegamento rapido con Perugia

TARIFFE MEZZI PUBBLICI

CIRCOSCRIZIONI I – IV

- E' necessario prevedere in congruo anticipo i costi del servizio a chiamata
- La tariffazione dovrebbe essere parametrata alla percorrenza effettiva
- Considerare una riduzione delle tariffe attuali, che non sono competitive rispetto all'auto privata

CIRCOSCRIZIONI II- VIII- IX

- Collegare le tariffe alla lunghezza dei percorsi

CIRCOSCRIZIONI V- VI- VII- XII- XIII

- Prevedere tariffe agevolate per alcune tipologie di utenza (es. studenti...)
- Prevedere tariffe competitive rispetto all'uso dell'auto privata
- Prevedere un sistema di tariffazione proporzionale al tempo di percorrenza

CONDIZIONI SISTEMA VIARIO

CIRCOSCRIZIONI I – IV

- Mancanza di strade di collegamento da S. Marco a Pian di Massiano
- Le scelte urbanistiche precedenti al PUM condizionano le possibili soluzioni sulla viabilità

CIRCOSCRIZIONI II- VIII- IX

- Prevedere un sistema di attraversamento pedonale in sicurezza per collegare l'Ospedale Silvestrini alla stazione F.S. che dovrà servirlo
- Considerare che costruire più strade equivale a produrre più traffico
- Le carrozze F.C.U. sono in pessime condizioni

CIRCOSCRIZIONI V- VI- VII- XII- XIII

- A Ponte Felcino è necessario eliminare il passaggio a livello e prevedere una viabilità parallela per non intasare il centro abitato

ESIGENZE UTENZE PARTICOLARI

CIRCOSCRIZIONI II- VIII- IX

- I mezzi dovrebbero essere accessibili con facilità
- Considerare che alcune tipologie di utenza (es. anziani) avranno difficoltà nei trasferimenti tra i mezzi previsti dall'intermodalità

VINCOLI OPERATIVI E STRUTTURALI PUM

CIRCOSCRIZIONI I – IV

- Il PTPU è centrato sul Minimetro
- Il PUM è una giustificazione del Minimetro

CIRCOSCRIZIONI II- VIII- IX

- Le esigenze dell'utenza devono essere prioritarie rispetto agli accordi tra gestori
- La FCU non potrà funzionare come treno metropolitano sino a che non verrà effettuato il raddoppio della galleria F.C.U. da Ponte S. Giovanni verso Perugia

QUALITA' AMBIENTALE E VIVIBILITA'

CIRCOSCRIZIONI II- VIII- IX

- L'aumento della frequenza delle linee bus potrebbe determinare un aumento del volume di traffico complessivo
- Prevedere corsie preferenziali per il bus
- I frequenti incidenti che si verificano in superstrada determinano congestione del traffico a Ponte S. Giovanni
- Trovare soluzioni per evitare che le macchine attraversino Ponte S. Giovanni considerando le strade urbane come viabilità alternativa alla superstrada

COLLEGAMENTI ALTRI COMUNI

CIRCOSCRIZIONI I - IV

- Considerare Colle Umberto come cerniera tra Perugia e Corciano

CIRCOSCRIZIONI II- VIII- IX

- Prevedere una stazione di interscambio F.C. U. ad Ospedalicchio

CIRCOSCRIZIONI V- VI- VII- XII- XIII

- Prevedere modalità di integrazione e coordinamento con il servizio di trasporto pubblico di altri comuni.

GLI ESITI

I contenuti delle risultanze dell'intervento partecipativo proposto a livello di Circoscrizioni Comunali sono state sintetizzate e sistematizzate attraverso la successiva tabella, organizzata nel modo seguente:

- la prima colonna a sinistra, riporta le tematiche che caratterizzano l'ambito di intervento del PUM;
- proseguendo verso destra, attraverso l'elenco delle Circoscrizioni che hanno partecipato all'incontro generale del 9 giugno u.s., è possibile verificare le valutazioni e le considerazioni espresse dai Consiglieri presenti. In alcuni casi sono state inserite (in grassetto) anche valutazioni e considerazioni di singoli cittadini espresse durante gli incontri partecipativi di luglio;

- le ultime due colonne distinguono gli orientamenti e le proposte presentate dai Consiglieri in occasione dell'incontro del 9 giugno, da quelle dei cittadini partecipanti agli incontri di luglio 2006 nelle Circoscrizioni;
- nell'ultima colonna a destra, per quanto riguarda l'ambito tematico del PUM "Trasporto pubblico locale su gomma", sono state riportate in tabella solamente valutazioni e proposte di particolare rilievo per il sistema del trasporto pubblico; le questioni più puntuali riguardanti le linee di percorrenza dei mezzi sono state riportate al paragrafo: LE TUE PROPOSTE SULLE LINEE DI TRASPORTO PUBBLICO, di questo capitolo.

Tabella n° 3 - SISTEMATIZZAZIONE DEI CONTENUTI DELLE RISULTANZE DELLA PARTECIPAZIONE DELLE CIRCOSCRIZIONI

ARTICOLAZIONE DELLE TEMATICHE DEL PUM	CIRC.	VALUTAZIONI E CONSIDERAZIONI SULLA SITUAZIONE ESISTENTE	ORIENTAMENTI E PROPOSTE DALL'INCONTRO GENERALE DEI CONSIGLIERI CIRCOSCRIZIONALI (9.6.06)	VALUTAZIONI E PROPOSTE DAGLI INCONTRI NELLE CIRCOSCRIZIONI DI LUGLIO '06
TRASPORTO PUBBLICO LOCALE SU GOMMA (bus)	Circ. I	- Nella parte periferica della Circoscrizione i tempi di percorrenza dei trasporti pubblici sono lunghi, non facilitando la fruizione da parte degli utenti		
	Circ. III	- Ellera è punto di relazione tra i quartieri circostanti	- creare un collegamento da V.Corcianese per Castel del Piano	
	Circ. IV	- tempi troppo lunghi tra un passaggio e l'altro dei pulman: disincentiva il potenziale utente		
	Circ. VI	- Alcune linee soppresse hanno lasciato inservite parti di territorio - L'estremo nord della Circoscrizione è scarsamente servito - per la zona industriale di Ponte Felcino non ci sono mezzi di trasporto pubblici		(III-X-XI Circ.) - Servire la zona industriale con frequenze ed orari funzionali a quelli delle attività lavorative esistenti
	Circ. VII	- moltissimi cittadini utilizzano la propria auto, vista anche l'esigenza di mobilità verso diverse destinazioni - presenza di due linee di trasporto APM (gialla e blu) che non hanno orari sincronizzati	- Diversificare le attuali linee che percorrono la Circoscrizione	
	Circ. IX	- Collegamento con la città non sufficiente. - Assenza di collegamento diretto tra le varie frazioni della Circoscrizione	- predisporre apposite navette da utilizzare sia su chiamata che con orari prestabiliti	(V-VI-VII-XII-XIII Circ.) - La XII Circ. non è servita dal trasporto urbano - Chiarire le modalità di integrazione della 3° rete con la rete portante
	Circ. XI	- non copertura da Pila a S. Sisto - trasporto extraurbano legato soprattutto alle scuole - incidenza sui tempi di percorrenza della Pievaiola e di attraversamento di diverse frazioni - problema di collegamento con il cimitero di Castel Del Piano	- per le frazioni necessità di coincidenze di tempi e percorsi - maggiori collegamenti tra aree periferiche del territorio comunale - evitare sovrapposizioni di percorsi ed orari nel servizio pubblico. Eliminare gli sprechi - verificare possibili cambiamenti di orari per le scuole	
	Circ. XII	- Il trasporto pubblico attuale è del tutto insufficiente - E' presente solo il trasporto extraurbano che soddisfa l'utenza in modo parziale - la popolazione lo trova troppo lento e soprattutto non rispondente alle esigenze lavorative di chi, dalla periferia, deve spostarsi verso la città	- Occorre un trasporto che tenga conto dei tempi della città	
Circ. XIII	- eccessivi tempi di percorrenza per raggiungere alcune poli (es. Silvestrini 2 ore)	- Nevralgica per la mobilità del nostro paese, è l'incentivazione delle corse 99 A 8M andata e		

			<p>ritorno - strutturare il servizio a misura effettiva dell'utente e non sul risparmio e solo sul ritorno econom.</p>	
<p>FUNZIONE INTEGRATA MEZZI PUBBLICI E QUALITA' DEI SERVIZI</p>	Circ. II		<p>- utilizzare anche in ambito urbano la FS e la FCU</p>	<p>(I – IV Circ.) - Incentivare l'uso della F.C.U/ F.S.</p>
	Circ. IV		<p>- concertare e integrare gli interventi tra vettori, in relazione alle zone dove non si è presenti</p>	<p>(II – VIII- IX Circ.) - Prevedere che la Stazione F.C.U di Balanzano funzioni come capolinea del collegamento previsto da Ponte S. Giovanni al Silvestrini</p>
	Circ. V		<p>- Rafforzamento FCU per favorire tempi brevi di spostamento per i luoghi dove sono allocati i servizi e funzioni pubbliche (zona sud di Perugia)</p>	<p>- Il trasporto su ferro funziona se la frequenza è alta - Prevedere navette urbane con mezzi di piccole dimensioni (es. Case Bruciate)</p>
	Circ. VI	<p>- A Ponte Felcino non è sufficientemente utilizzata la risorsa" FCU".</p>	<p>- possibilità di scambio tra l'utilizzo di un mezzo e l'altro (auto propria /treno/bus) - Rendere più confortevoli i mezzi di trasporto pubblici - sviluppare il progetto di utilizzo della FCU per il collegamento veloce con l'Ospedale</p>	<p>(III-X-XI) - utilizzare la struttura dorsale FCU e FS (V-VI-VII-XII-XIII Circ.) - Incremento del servizio F.C.U. fino a Ponte S. Giovanni, e potenziamento del servizio FS verso il Silvestrini</p>
	Circ. VII	<p>- attualmente la FCU non ha la fermata a Pontevalleceppi</p>	<p>- Nella VII Circoscrizione la soluzione del trasporto pubblico passa attraverso l'integrazione, soprattutto con la FCU</p>	
	Circ. IX		<p>- Migliorare – incentivare – potenziare FCU</p>	<p>(V-VI-VII-XII-XIII Circ.) - Per la XIII CIRC. sarebbe portuno incentivare l'uso prevalente dell'F.C.U. (come treno metropolitano)</p>
	Circ. X		<p>- collegamento tra i singoli quartieri - necessità di un più articolato collegamento con il centro città e con le altre realtà territoriali - APM, FS e FCU devono sviluppare un forte rapporto sinergico, superando duplicazioni di linee</p>	<p>(V-VI-VII-XII-XIII Circ.) - Sarebbe opportuno spostare la stazione FCU al centro dell'abitato di Pretola - Utilizzare i passaggi delle linee extraurbane in area urbana ed armonizzarli con l'orario del servizio urbano - Curare il confort e la decenza dei mezzi e dei luoghi adibiti al trasporto pubblico</p>
	Circ. XII-IX	<p>- chiusura della stazione della FCU di Solfagnano - treni spesso in ritardo per Perugia</p>	<p>- non chiudere la stazione di Solfagnano - integrare le diverse tipologie di trasporto con il Minimetò, per razionalizzare le risorse ed estendere il più possibile il servizio pubblico in tutto il territorio</p>	
Circ. II – VIII-IX	<p>- Le carrozze F. C. U. sono in pessime condizioni</p>			
<p>ARTICOLAZIONE DELLE TEMATICHE DEL PUM</p>	<p>CIRC.</p>	<p>VALUTAZIONI E CONSIDERAZIONI SULLA SITUAZIONE ESISTENTE</p>	<p>ORIENTAMENTI E PROPOSTE DALL'INCONTRO GENERALE DEI CONSIGLIERI CIRCOSCRIZIONALI (9.6.06)</p>	<p>VALUTAZIONI E PROPOSTE DAGLI INCONTRI NELLE CIRCOSCRIZIONI DI LUGLIO '06</p>

<p>AREA DI INTERSCAMBIO PER UN USO COORDINATO TRA DIVERSI MEZZI PUBBLICI E QUINDI TRA DIVERSI GESTORI DEI SERVIZI DI TRASPORTO</p>	Circ. IV		<ul style="list-style-type: none"> - dotare le stazioni e le aree di scambio di parcheggi comodi, sicuri e gratuiti - valutare attentamente la mobilità di accesso potenziale ai diversi punti di interscambio tra FS, FCU e Minimetrom - considerare le intersezioni tra traffico cittadino e regionale 	<p>(I – IV Circ.)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Prevedere della aree di interscambio tra linee extraurbane e linee urbane, anche al di fuori del centro della città
	Circ. VI		<ul style="list-style-type: none"> - individuare effettive zone strategiche e dotarle di parcheggi a tariffe agevolate 	<p>(II – VIII- IX Circ.)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Prevedere aree di interscambio all'interno di Ponte S. Giovanni comporterà problemi di sosta e di congestionamento
	Circ. XI		<ul style="list-style-type: none"> - Interagire dai punti di parcheggio con Minimetrom-Autobus e Minibus- Ferrovia Centrale Umbra - realizzare parcheggi a basso costo, disposti in luoghi funzionali all'utilizzo dei mezzi pubblici 	<ul style="list-style-type: none"> - Prevedere l'area di interscambio a Balanzano - Prevedere un area interscambio a Ospedalicchio (permetterebbe di collegare Perugia ed i comuni limitrofi via ferrovia)
	Circ. XII		<ul style="list-style-type: none"> - realizzare punti di scambio facilmente raggiungibili 	<p>(V-VI-VII-XII-XIII Circ.)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Prevedere un'area di interscambio a P.Valleceppi
<p>ARTICOLAZIONE DELLE TEMATICHE DEL PUM</p>	CIRC.	<p>VALUTAZIONI E CONSIDERAZIONI SULLA SITUAZIONE ESISTENTE</p>	<p>ORIENTAMENTI E PROPOSTE DALL'INCONTRO GENERALE DEI CONSIGLIERI CIRCOSCRIZIONALI (9.6.06)</p>	<p>VALUTAZIONI E PROPOSTE DAGLI INCONTRI NELLE CIRCOSCRIZIONI DI LUGLIO '06</p>
<p>TARIFFE RELATIVE AI DIVERSI MEZZI PUBBLICI</p>	Circ. III		<ul style="list-style-type: none"> - le Amministrazioni dovrebbero garantire il diritto alla mobilità, intervenendo di conseguenza sul contenimento dei prezzi 	<p>(I – IV Circ.)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tariffa unica con prezzo del biglietto proporzionale al viaggio che effettivamente si fa - prevedere in congruo anticipo i costi del servizio a chiamata - La tariffazione dovrebbe essere parametrata alla percorrenza effettiva - Considerare una riduzione delle tariffe attuali, perchè poco competitive rispetto all'auto privata
	Circ. IV	<ul style="list-style-type: none"> - contrarietà a spendere 1 € per spostamenti di poche centinaia di metri nella zona più popolata 		
	Circ. VI		<ul style="list-style-type: none"> - biglietto unico giornaliero 	
	Circ. XIII		<ul style="list-style-type: none"> - Interazione FCU - Apm più incisiva con l'avvio di un biglietto unico 	<p>(II – VIII- IX Circ.)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Collegare le tariffe alla lunghezza dei percorsi
	Circ. X		<ul style="list-style-type: none"> - dare luogo a comunità tariffarie a tutto vantaggi dei cittadini 	
	Circ. XI		<ul style="list-style-type: none"> - biglietto unico parcheggio-mezzo pubblico - valutare le diverse esigenze per target di popolazione, in modo da creare modelli differenti di mobilità 	<p>(V-VI-VII-XII-XIII Circ.)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Prevedere tariffe competitive rispetto all'uso dell'auto privata - Prevedere un sistema di tariffazione proporzionale al tempo di percorrenza
<p>CONGESTIONAMENTO</p>	Circ. I	<ul style="list-style-type: none"> - mancanza della strada Ponte Rio-Pian Di Massiano che non permette un adeguato smaltimento del traffico 	<ul style="list-style-type: none"> - le strade non sono adeguate allo sviluppo urbanistico 	<p>(I – IV Circ.)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mancanza di strade di collegamento da S. Marco a Pian di

<p>VEICOLARE E SISTEMA STRADALE</p>	<p>Circ. II</p> <p>Circ. III</p> <p>Circ. IV</p> <p>Circ. VIII</p> <p>Circ. XI</p> <p>Circ. XII</p>	<p>veicolare (imbuto del Bulagaio)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Elce è una zona problematica per traffico, sosta, congestione - Forte concentrazione di servizi di trasporto extraurbano a Piazza Partigiani nelle ore di punta <p>- Ci sono zone a fortissima congestione (es. Fontivegge -via Palermo) nella zona più a valle del centro storico</p> <ul style="list-style-type: none"> - eccessiva la presenza di auto private <p>- Particolari problemi di viabilità sono presenti nella zona Settevalli, principale porta di ingresso della città</p> <p>- mobilità resa difficile anche dalle nuove costruzioni che hanno reso insufficiente l'attuale rete varia</p> <p>- consistente sviluppo urbanistico delle varie frazioni (es.Castel Del Piano), con una rete stradale insufficiente risalente a circa 50 anni</p> <ul style="list-style-type: none"> - sovraccarichi di flussi importanti anche dei comuni limitrofi 	<p>- Ridurre la presenza delle auto nelle direttive di accesso alla città incrementando la presenza dei mezzi di trasporto pubblico</p> <ul style="list-style-type: none"> - evitare di realizzare nuove strade che aumentino il traffico privato <p>- Creare semafori intelligenti in via Settevalli – zona Pila- Case Nuove-via Pievaiola e Strozaccapponi</p> <p>- collegamenti stradali con Pian di Massiano</p> <p>- Chiudere l'accesso alle auto private nei punti più serviti del centro storico</p>	<p>Massiano</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le scelte urbanistiche precedenti al PUM condizionano le possibili soluzioni sulla viabilità <p>(II – VIII- IX Circ.)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ampliare le zone ZTL - Per collegare Casaglia a S. Sisto si passa per Ponte S. Giovanni, con conseguente congestionamento della viabilità del quartiere - Decongestionare il tridente sud, con conseguenti benefici per via M. Angeloni e via Palermo, prevedendo eventualmente nuove strade - Prevedere un sistema di attraversamento pedonale in sicurezza per collegare l'Ospedale Silvestrini alla stazione F.S. che dovrà servirlo - Considerare che la costruzione di più strade equivale a produrre più traffico <p>(V-VI-VII-XII-XIII Circ.)</p> <ul style="list-style-type: none"> - A Ponte Felcino è necessario eliminare il passaggio a livello e prevedere una viabilità parallela per non intasare il centro abitato
<p>ARTICOLAZIONE DELLE TEMATICHE DEL PUM</p>	<p>CIRC.</p>	<p>VALUTAZIONI E CONSIDERAZIONI SULLA SITUAZIONE ESISTENTE</p>	<p>ORIENTAMENTI E PROPOSTE DALL'INCONTRO GENERALE DEI CONSIGLIERI CIRCOSCRIZIONALI (9.6.06)</p>	<p>VALUTAZIONI E PROPOSTE DAGLI INCONTRI NELLE CIRCOSCRIZIONI DI LUGLIO '06</p>
<p>INDIVIDUAZIONE DI POLARITÀ FORTI (i quartieri principali, le priorità di collegamento, gli effetti della realizzazione di nuove strutture edilizie, come centri funzionali, di servizio, ecc...)</p>	<p>Circ. III</p> <p>Circ. VII</p> <p>Circ. IX</p> <p>Circ. XI</p> <p>Circ. XII</p>	<p>- Elementi di preoccupazione, come il Polo unico e il progetto Nuovo Curi</p> <p>- problemi per il raggiungimento del Silvestrini in maniera celere</p> <p>- Collegamento diretto con Silvestrini assente.</p> <p>- Collegamento diretto con Silvestrini assente.</p> <p>- spostamento delle attività dal centro storico verso altre zone</p> <ul style="list-style-type: none"> - il Silvestrini è veramente problematico da raggiungere con il mezzo pubblico in tempi ragionevoli 	<p>- poter raggiungere, da qualsiasi punto di partenza, i più importanti centri di interesse della città</p>	<p>(II – VIII- IX Circ.)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Collegamento diretto con il Silvestrini, prevedendo una linea unica di collegamento tra i "Ponti" <p>(III-X-XI Circ.)</p> <ul style="list-style-type: none"> - considerando che il territorio interessato parte da Acquaiola Gratiano e non da Fontignano, creare un collegamento diretto al Silvestrini da Fontignano-Mugnano- S. martino, senza passare per Castel del piano <p>(V-VI-VII-XII-XIII Circ.)</p> <ul style="list-style-type: none"> - E' necessario garantire un collegamento tra S. Egidio e Silvestrini - E' necessario un collegamento rapido con l'Ospedale Silvestrini e

				con Perugia
SISTEMI DI CONTROLLO E REGOLAZIONE DEL TRAFFICO	Circ. XI		- regolamentazione degli ingressi in centro storico sia delle merci che dei turisti.	(II – VIII- IX Circ.) - I parcheggi irregolari che si aggiungono a quelli regolari impediscono il percorso del bus in via Birago - Controllare i viaggiatori abusivi (senza biglietto) - Controllare le soste e sanzionare quelle irregolari
AREA DI SOSTA PER LE AUTO PRIVATE	Circ. II Circ. XI	- I parcheggi esterni agli autobus sono spesso mal utilizzati perchè occupati da auto con sosta lunga, a scapito dei residenti	- rendere più oneroso il parcheggio delle auto dei non residenti per favorire la sosta nelle aree/ nuovi parcheggi esterni serviti dai mezzi pubblici - Parcheggi all'esterno della città	(I – IV Circ.) - Zona di Elce: è necessario un parcheggio e aree di sosta autorizzate per limitare le soste irregolari (II – VIII- IX Circ.) - Per permettere la fruizione del servizio di trasporto pubblico urbano occorre prevedere aree di sosta nelle zone periferiche (per non intasare l'accesso al centro, e per permettere agli utenti di lasciare l'automobile) - Disincentivare l'uso dell'auto privata aumentando le tariffe dei parcheggi a pagamento vicino al centro (V-VI-VII-XII-XIII Circ.) - Chiarire la funzione del parcheggio a Ponte Rio
QUALITÀ AMBIENTALE, E VIVIBILITÀ NEI QUARTIERI (inquinamento atmosferico, rumore,....)	Circ. VII (II – VIII- IX Circ.)	- I frequenti incidenti che si verificano in superstrada determinano congestione del traffico a Ponte S. Giovanni	- i mezzi pubblici, su gomma e rotaia, possono dare risposte importanti nella diminuzione delle polveri nell'atmosfera	(II – VIII- IX Circ.) - L'aumento della frequenza delle linee bus potrebbe determinare un aumento del volume di traffico complessivo - Prevedere corsie preferenziali per il bus - Trovare soluzioni per evitare che le macchine attraversino P. S. Giovanni considerando le strade urbane come viabilità alternativa alla superstrada
ARTICOLAZIONE DELLE TEMATICHE DEL PUM	CIRC.	VALUTAZIONI E CONSIDERAZIONI SULLA SITUAZIONE ESISTENTE	ORIENTAMENTI E PROPOSTE DALL'INCONTRO GENERALE DEI CONSIGLIERI CIRCOSCRIZIONALI (9.6.06)	VALUTAZIONI E PROPOSTE DAGLI INCONTRI NELLE CIRCOSCRIZIONI DI LUGLIO '06
CONDIZIONI E MODALITÀ DELLA COMUNICAZIONE E DELLA PARTECIPAZIONE DEI CITTADINI	Circ. IV Circ. X		- definire obiettivi attraverso lo spirito della concertazione e della condivisione fra territori e quindi con la cittadinanza - occorre un forte impegno sul piano culturale, coinvolgendo scuola, organizzazioni, soggetti gestori dei servizi	I – IV Circ.) - necessaria informazione preventiva sui nuovi percorsi e sulle opportunità dei servizi offerti

	Circ. XI		<ul style="list-style-type: none"> - adeguata educazione alla cittadinanza e sensibilizzazione ad un uso corretto del veicolo privato - veicolare attraverso la promozione del mezzo pubblico, il rispetto e la conservazione dell'ambiente, come valore tra generazioni - sviluppare ulteriormente i metodi partecipativi 	<ul style="list-style-type: none"> - Va incentivato l'utilizzo del mezzo pubblico, anche attraverso giornate di promozione e informazione capillare - prevedere materiale cartaceo informativo sul nuovo servizio, al momento dell'avvio <p>(II – VIII- IX Circ.)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Prevedere modalità di ascolto/partecipazione nella fase di sperimentazione e monitoraggio del servizio - Incentivare l'utenza
ESIGENZE RELATIVE A PARTICOLARI UTENZE (lavoratori, studenti, anziani, pendolari, immigrati, ...)	Circ. I Circ. III Circ. IX Circ. XI	Considerare che l'area di Ellera è anche luogo di aggregazione e ritrovo per i giovani	<ul style="list-style-type: none"> - valutare l'impatto dei movimenti di personale e di utenti per alcune attività principali (es. Ospedale, Carcere, ...) - mezzi di trasporto confortevoli facilmente accessibili per tutti (soprattutto per gli anziani - disabili) - adeguatezza dei costi dei biglietti per la fascia dei pensionati 	<p>(II – VIII- IX Circ.)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Considerare che alcune tipologie di utenza (es. anziani) avranno difficoltà nei trasferimenti tra i mezzi previsti dall'intermodalità <p>(V-VI-VII-XII-XIII Circ.)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Prevedere tariffe agevolate per alcune tipologie di utenza (es. studenti...)
VINCOLI E CONDIZIONI OPERATIVE E STRUTTURALI CHE IL PUM INCONTRA (rispetto degli strumenti programmatori esistenti, interventi per fasi funzionali, disponibilità delle risorse finanziarie)	Circ. I Circ. VI Circ. XI		<ul style="list-style-type: none"> - procedere per aggiustamenti progressivi in corso d'opera - Adottare alcuni provvedimenti a breve per aiutare e migliorare la mobilità interna - assestare il servizio pubblico integrato dopo una fase di rodaggio (sperimentazione di 1 anno), ampliando, eventualmente i percorsi di maggiore interesse 	<p>(I – IV Circ.)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Il PTPU è centrato sul Minimetrol - Il PUM è una giustificazione del Minimetrol <p>(II – VIII- IX Circ.)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le esigenze dell'utenza devono essere prioritarie rispetto agli accordi tra gestori - La FCU non potrà funzionare come treno metropolitano sino a che non verrà manutenta la galleria F.C.U. di Pallotta
ARTICOLAZIONE DELLE TEMATICHE DEL PUM	CIRC.	VALUTAZIONI E CONSIDERAZIONI SULLA SITUAZIONE ESISTENTE	ORIENTAMENTI E PROPOSTE DALL'INCONTRO GENERALE DEI CONSIGLIERI CIRCOSCRIZIONALI (9.6.06)	VALUTAZIONI E PROPOSTE DAGLI INCONTRI NELLE CIRCOSCRIZIONI DI LUGLIO '06
PROMOZIONE DI MODALITÀ INTEGRATIVE DI MOBILITÀ: (pedonale, ciclabile, car sharing, taxi collettivi,...)	Circ. III		<ul style="list-style-type: none"> - realizzare iniziative rivolte alla mobilità pedonale e dove possibile ciclabile 	
COLLEGAMENTI CON ALTRI COMUNI (in	Circ. X	- traffico di attraversamento proveniente da territori di altri Comuni confinando con il Comune di Corciano in forte fase di sviluppo		<p>(II – VIII- IX Circ.)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Prevedere una stazione di interscambio F.C.U. ad Ospedalicchio

particolare per l'asse Perugia- Foligno)		soprattutto sul versante S. Mariano		(V-VI-VII-XII-XIII Circ.) Prevedere modalità di integrazione e coordinamento con il servizio di trasporto pubblico di altri comuni
ASPETTI CORRELATI	Circ.v Circ. I - IV	- valutare l'impatto sulla mobilità dell'espansione edilizia prevista a Cenerente (300.000 metri cubi)	- far crescere urbanisticamente la città in modo meno squilibrato	

L'ASCOLTO ON LINE DEI CITTADINI

A cura di Anna Pasquino

Allo scopo di coinvolgere quanto più possibile i cittadini nel processo partecipativo è stata realizzata una analisi qualitativa del percepito dei cittadini riguardo alla mobilità delle persone all'interno del comune di Perugia e delle loro aspettative rispetto al nuovo Piano urbano della mobilità.

OBIETTIVI

La ricerca è stata avviata con un duplice obiettivo. Da una parte infatti si è cercato di conoscere il punto di vista dei cittadini sulla qualità dell'offerta di trasporto pubblico locale ed il percepito circa le priorità su cui organizzare il nuovo piano della mobilità.

D'altra parte il questionario ha avuto anche uno scopo informativo sia rispetto a specifiche proposte alternative di trasporto privato (*car sharing*), ma soprattutto rispetto ai cambiamenti possibili a seguito della nuova pianificazione : a fronte della specifica indicazione del luogo di partenza e di destinazione i partecipanti interessati hanno avuto modo infatti di conoscere i possibili cambiamenti nel proprio modo di muoversi determinati dal nuovo piano del trasporto pubblico.

METODOLOGIA

Per la rilevazione si è utilizzato EurovoxBox, la piattaforma di Jack Blutharsky Group srl, per la somministrazione di questionari via web (www.eurovoxbox.it).

La rilevazione è partita il 16 giugno 2006 e si concluderà il 16 giugno 2007 attraverso la somministrazione on line di questionario costituito da 14 domande.

I PRINCIPALI RISULTATI

In allegato al presente Report si riportano gli esiti della ricerca a Gennaio 2007.

A tale data sono stati compilati n. **228** , su un totale di n. 397 accessi registrati .

Hanno lasciato indicazioni anagrafiche n 122 intervistati , di cui n.46 donne.

La maggiore partecipazione è stata di impiegati non pubblici (24% circa),dei dipendenti pubblici (17% circa) e professionisti (17 %) ma hanno partecipato anche i pensionati (13%), gli studenti (6,5%), alcuni insegnanti\docenti (4%) , e altri (commercianti, operai, artigiani, disoccupati,ecc).

La segmentazione degli intervistati per fasce di età rileva che il 65 % dei partecipanti ha un'età compresa tra i 30 anni e i 59 anni, il 22% ha da 60 anni in su, il 13 % ha meno di 30 anni.

Rispetto alla Circoscrizione di residenza la partecipazione più alta è stata registrata da parte di cittadini delle circoscrizioni IV, I,X e III, discreta è stata la partecipazione dalle circoscrizioni V, VI e XII, scarsissima quella dei cittadini residenti nelle circoscrizioni VIII, XI, VII E XIII.

Dall'analisi delle tabelle di contingenza si rileva che il 75% degli intervistati *utilizza l'auto privata* per spostarsi in città, il 24% l'autobus., il resto utilizza il treno (FS TRENITALIA e FCU) in combinazione con altri mezzi.

La situazione della mobilità a Perugia si presenta agli intervistati *mediocre e problematica* e pertanto il 67 % del campione ritiene che la mobilità debba essere almeno in parte riorganizzata per migliorarne alcune parti.

I cittadini sembrano ritenere prevalentemente che sia strategicamente necessario intervenire sul *Trasporto pubblico*, ma anche sul piano della *Sosta* e sul piano delle *Zone a Traffico Limitato*. A tale proposito suggeriscono di agire prioritariamente su *Riorganizzazione del trasporto pubblico*, *Biglietto Unico* e *Risoluzione di intersezioni* (rotatorie, diminuzione dei tempi di attesa).

Il 27% degli intervistati ritiene chela riorganizzazione del trasporto pubblico debba puntare a *garantire maggiore frequenza dei mezzi e aumentare la velocità di percorrenza*, per il 22% il nuovo sistema deve

puntare innanzitutto a *ridurre lo smog e l'inquinamento acustico*, il 17% ritiene che gli interventi debbano produrre prioritariamente l'effetto di *diminuire l'uso dell'automobile*.

Il 48% degli intervistati inoltre assicura la *propria disponibilità a parcheggiare l'auto in grandi parcheggi in periferia per spostarsi in città con mezzi pubblici*, purchè tali parcheggi siano *custoditi e gratuiti* (altro specificare). Il 9% degli intervistati ammette invece con certezza la propria indisponibilità a tale comportamento.

Rispetto alle *aree di interscambio* La ricerca evidenzia che a giudizio della maggior parte degli intervistati la sosta non debba essere superiore ai dieci minuti e che tali aree debbano essere almeno dotate di servizi igienici, pannelli elettronici che forniscano informazioni in tempo reale, biglietterie automatiche e controllo della pubblica sicurezza.

Per avere un sistema di trasporto pubblico efficiente il 53 % degli intervistati si dice *disposto a adattare le proprie abitudini di spostamento nella città* e a *pazientare per i lavori di adeguamento*.

LA CONFERENZA CITTADINA DI INDAGINE

A cura di Fabiola De Toffol e Alfonso Raus

INTRODUZIONE

L'intervento descritto è parte del percorso partecipativo del Piano Urbano della Mobilità (PUM) avviato nel 2006 dal Comune di Perugia. Ha coinvolto, in particolare, i soggetti organizzati della società civile, allo scopo di sollecitarne la partecipazione attiva e verificare congruenza e corrispondenza dei punti di vista espressi e rappresentati con la prospettiva e le proposte contenute nel PUM.

Pur nei ristretti tempi avuti a disposizione per la realizzazione di tale percorso, le attività svolte e le dinamiche dialogiche sviluppatesi hanno permesso di esprimere argomentazioni e contenuti del tutto pertinenti e di utilità per la trattazione delle varie tematiche legate alla mobilità urbana.

OBIETTIVI

L'intervento è stato attivato con la finalità di contribuire a porre l'Amministrazione comunale di Perugia in condizione di gestire adeguatamente, in termini di valore aggiunto, l'apporto partecipativo di quanti esprimono interessi organizzati in merito al PUM, inteso come strumento di coordinamento delle azioni di settore in un più ampio quadro di strategie, di obiettivi e di priorità che investono non solo l'assetto della mobilità, ma necessariamente anche il governo della città ed il suo sviluppo.

PARTECIPANTI E MODALITA' DI CONVOCAZIONE

Hanno partecipato complessivamente circa n° 105 persone di cui n°17 donne.

Come già espresso in precedenza, il target di riferimento sono stati i rappresentanti dei soggetti organizzati espressione della società civile, del mondo economico della realtà istituzionale locale. Le modalità di convocazione, così come descritto nel capitolo: *Attività svolte per la comunicazione e l'ascolto del processo partecipativo del PUM di Perugia*, sono state effettuate attraverso varie modalità di contatto: e-mail, fax e telefonate.

IL METODO DI LAVORO E GLI ESITI

Obiettivo dell'intervento è stato quello di promuovere modalità di confronto su un tema complesso come quello della mobilità, ricercando una visione condivisa delle dinamiche in atto, e attuando un processo dialogico che verificasse i livelli di congruenza e corrispondenza tra le visioni dei cittadini, ed in particolare dei soggetti organizzati, ed i contenuti del PUM.

In considerazione dei presupposti dati al momento della pianificazione dell'intervento partecipativo, la Conferenza Cittadina è stata originariamente concepita come metodo di progettazione partecipata che indaga sulle strategie possibili per realizzare un futuro più desiderabile di quello prevedibile in assenza di interventi correttivi. In tal senso erano stati previsti tre momenti ed una sessione di verifica finale, così strutturati:

- *IL PASSATO*: Ricostruzione e rappresentazione degli eventi significativi che hanno portato alla situazione attuale della mobilità cittadina, con espressione dei punti di vista relativi alle criticità ed opportunità presentatesi
- *IL PRESENTE*: Il punto di vista dei cittadini e dell'amministrazione comunale in merito agli effetti attuali delle scelte in tema di mobilità e trasporto, al fine di comprendere la situazione nella quale ci troviamo, con identificazione degli elementi da preservare, evidenziando al contempo le differenze di punti di vista e i nodi problematici che caratterizzano la situazione presente
- *IL FUTURO*: Sulla base del quadro che sarebbe emerso dalle precedenti sessioni di lavoro avrebbe dovuto essere effettuata una verifica di corrispondenza con gli indirizzi e le proposte del nuovo Piano Urbano della Mobilità elaborato dal Comune di Perugia.
- La *SESSIONE DI VERIFICA* finale avrebbe avuto la funzione di presentare, motivando, ciò che il Piano Urbano della Mobilità di Perugia ha accolto ed escluso delle proposte evidenziate nella 2° sessione di lavoro. L'incontro sarebbe servito anche a confrontarsi sul modo in cui gestire le questioni percepite come criticità irrisolte.

A causa di ragioni tecniche che hanno reso disponibile e divulgabile la Relazione Generale al PUM solo il 23 Settembre, i contenuti e le finalità della Conferenza Cittadina sono stati modificati in corso d'opera, previo accordo con l'Assessore comunale ed i tecnici. Ne è risultato un intervento organizzato in 3 momenti:

- **I SESSIONE – Incontro del 5 luglio 2006**
Ricostruzione e rappresentazione degli eventi significativi che hanno portato alla situazione attuale della mobilità cittadina, con espressione dei punti di vista relativi alle criticità ed opportunità presentatesi
- **II SESSIONE – Incontro del 23 settembre 2006**
Presentazione del Piano Urbano della Mobilità del Comune di Perugia. La Sessione ha avuto uno scopo informativo ed è servita a chiarire i contenuti del Piano; in particolare è stato avviato tra

partecipanti e tecnici del Comune un confronto sugli argomenti ritenuti di maggiore rilevanza, onde verificare in che modo il Piano li prendesse in considerazione.

▪ **III SESSIONE – Incontro del 13 ottobre 2006**

La Sessione ha avuto lo scopo di facilitare la presentazione di osservazioni formali al PUM, con previsione di una parte preparatoria e di un momento più propriamente partecipativo durante il quale è stata data opportunità di trasformare le proposte/istanze/osservazioni al Piano in istanze formali che l'Amministrazione Comunale ha esaminato e valutato includendole nella procedura istituzionale di partecipazione al PUM.

I programmi con cui sono state convocate le tre Sessione della Conferenza cittadina di indagine, sono riportati nell'ALLEGATO 3.

La I SESSIONE – Incontro del 5 luglio 2006

Ricostruzione e rappresentazione degli eventi significativi che hanno portato alla situazione attuale della mobilità cittadina, con espressione dei punti di vista relativi alle criticità ed opportunità presentatesi

Obiettivi

- 9.1 Rilevare le tendenze in atto
- 9.2 Analizzare le tendenze che influenzano il PUM anche con il contributo di testimonianze esterne
- 9.3 Raccogliere le osservazioni alle tendenze in atto
- 9.4 Evidenziare e condividere scopi e principi che dovrebbero guidare il cambiamento
- 9.5 Verificare il livello di congruenza e corrispondenza tra la visione del target di riferimento e quella contenuta nel PUM

Struttura metodologica

I contributi espressi in occasione dell'incontro sono stati di tipo:

- politico, con presentazione del punto di vista dei partecipanti su quali siano stati gli eventi che hanno caratterizzato e condizionato, positivamente o criticamente, la situazione attuale della mobilità e del trasporto nel Comune di Perugia;
- metodologico, con presentazione e discussione sul metodo di lavoro proposto, predisposizione di specifiche schede di sintesi, presenza di facilitatori esterni.

Dopo una discussione in merito alla opportunità di utilizzare il metodo di lavoro proposto dai facilitatori, l'Assessore è stato invitato ad elaborare la sua ricostruzione diacronica ed i partecipanti

sono stati invitati *a percorrere un viaggio nella memoria* e valutare, dal punto di vista personale, quali siano stati gli **eventi** che hanno caratterizzato e condizionato, positivamente o criticamente, la situazione attuale della mobilità e del trasporto nel Comune di Perugia.

I partecipanti, divisi in 2 gruppi, sono stati chiamati ad esprimere il loro punto di vista su:

1. *eventi, situazioni, fatti valutati come positivi, come opportunità*
2. *eventi, situazioni, fatti valutati come criticità*

Sono stati utilizzati 2 tabelloni, 1 per gruppo e ben visibili, che riportavano la “*linea del tempo*”. E’ stato chiesto ai partecipanti di scrivere sui *post it* le loro considerazioni, e di collocare gli eventi in una scala cronologica suddivisa in decenni, a partire dagli anni 50/60 fino al 2006.

Dopo la ricostruzione e la rappresentazione da parte di ogni gruppo, i tabelloni sono stati spostati in una posizione visibile a tutti per ritornare alla sessione plenaria.

I relatori nominati da ogni gruppo, hanno presentato un resoconto delle questioni rilevanti.

Le convergenze e divergenze tra il punto di vista dell’Assessore e quello dei cittadini intervenuti sono sintetizzate negli schemi seguenti:

Percorso di partecipazione al Piano Urbano della Mobilità di Perugia

GLI EVENTI SIGNIFICATIVI CHE HANNO PORTATO ALLA SITUAZIONE ATTUALE DELLA MOBILITÀ CITTADINA: LA RAPPRESENTAZIONE SCATURITA DALL’INCONTRO PRELIMINARE DEL 5 LUGLIO ‘06

Vincoli e interventi di contenimento

- Struttura urbanistica e architettonica della città storica
- Costruzione Galleria *Kennedy*
- Circonvallazione urbana

- Chiusura C. so Vannucci
- Avvio zona ZTL
- Rinuncia a costruire strade di attraversamento

Politiche attive sulla mobilità

- Costituzione ATAM e poi APM
- Estensione del servizio anche alle frazioni

- Realizzazione sistema di scale mobili e parcheggi a “corona”

Impatti /effetti / criticità delle politiche urbanistiche, infrastrutturali e del traffico

- Insediamenti residenziali molto diffusi
- Sviluppo urbanistico frammentato
- Progressivo aumento dell’inquinamento da traffico
- Progressiva inadeguatezza del sistema viario
- Destutturazione FCU
- Marginalizzazione di alcune zone urbane, non servite dalle scale mobili
- Sostenuto uso delle auto private

- Progressivo impatto per utilizzo raccordo PG/Bettolle e E45
- Impatto mezzi pesanti anche a livello urbano
- Spostamento delle industrie in aree dedicate
- Congestionamento zone limitrofe ai parcheggi
- Mancanza di complementarità tra diversi mezzi di trasporto pubblici
- Inadeguata previsione delle dinamiche di spostamento casa-lavoro
- Adattamento a posteriori del sistema di mobilità

Percorso di partecipazione al Piano Urbano della Mobilità di Perugia

LA RICOSTRUZIONE STORICA E LA SITUAZIONE NELLA QUALE CI TROVIAMO: IL PUNTO DI VISTA
DELL'AMMINISTRAZIONE COMUNALE - ASS. A. CHIANELLA

Vincoli e interventi di contenimento

- Vincoli derivanti dalla natura morfologica e urbanistica della città storica
- Chiusura C.so Vannucci
- Scelta di evitare allargamenti delle strade principali e costruzione di tangenziali (es. M.Alta)
- Costruzione di rotonde nelle diverse zone della città

Politiche attive sulla mobilità e a livello urbanistico e sociale

- fusione APM / ATAM
- Realizzazione della città diffusa per favorire il mantenimento delle identità frazionali
- Realizzazione sistema di scale mobili e parcheggi
- Programmazione e investimenti verso il centro (es.PUC, mercato coperto,...), aree contigue e frazioni
- delocalizzazione di alcune industrie
- Relazione tra il PUM e il Piano strategico
- Chiusura di un ciclo di interventi partiti da almeno 20 anni
- Politiche di recupero e riorganizzazione delle funzioni della città diffusa

Impatti /effetti / criticità

- Uso sostenuto del territorio
- Organizzazione e gestione complessa dei servizi nel territorio (molto investimento)
- Previsioni eccessive di crescita del precedente PRG
- Eccessivo uso delle auto private
- Rilevanza della E45 e del Raccordo per la mobilità cittadina
- Sottoutilizzo nel tempo delle potenzialità del sistema ferroviario
- Criticità sul sistema della mobilità a fronte dello sviluppo urbanistico
- Deficit infrastrutturale

Alcuni risultati ...

- Mantenimento di una qualità alta della vita nelle frazioni
- Crescita servizi e autonomia funzionale di alcuni quartieri
- Disponibilità di contenitori "vuoti" a seguito dello spostamento di industrie
- Materializzazione di diversi modi di intervenire nella città compatta (es.Fontivegge)

CORRISPONDENZE E DIVERGENZE PIU' SIGNIFICATIVE TRA RICOSTRUZIONI



- **consapevolezza sul condizionamento urbanistico e architettonico della città storica**
- **interventi di contenimento** (es. chiusura C.so Vannucci) e **realizzazione parcheggi e scale mobili**
- **fusione APM / ATAM**
- **rinuncia a costruire e allargare strade, soprattutto di attraversamento**
- **impatto grande viabilità (E45 e Raccordo)**
- **sottovalutazione del sistema ferroviario per la mobilità integrata**
- **impatto sulla mobilità dello sviluppo urbanistico**
- **criticità nella pianificazione passata** (es. previsioni precedente PRG)
- **eccessivo uso del mezzo privato e relativo inquinamento**
- **decentramento di alcune industrie**



- **sistema di impatti e valutazione delle condizioni di vita derivanti dalla urbanizzazione diffusa e dalla organizzazione dei servizi**
- **valutazione sull'impatto indiretto provocato dalla realizzazione dei parcheggi a corona e delle scale mobili** (marginalizzazione di alcune zone centrali)
- **consapevolezza (e opinioni) sulla nuova pianificazione urbana**
- **sulla qualità in generale dello sviluppo urbanistico**



La II SESSIONE – Incontro del 23 settembre 2006

Presentazione del Piano Urbano della Mobilità del Comune di Perugia ed espressione del punto di vista dei partecipanti: chiarimenti, valutazioni, proposte

Obiettivi

- a) Presentare il PUM
- b) Approfondire i contenuti del PUM
- c) Facilitare la lettura e la comprensione dei contenuti del PUM
- d) Acquisire informazioni e dati ottenendo chiarimenti sulla proposta di Piano Urbano della Mobilità
- e) Presentare considerazioni e punti di vista in merito alle tematiche afferenti al PUM

Struttura metodologica

I contributi espressi in occasione dell'incontro sono stati di tipo:

- tecnico, con presentazione dei contenuti del Piano e risposta ad alcune richieste di chiarimento
- metodologico, con predisposizione di specifiche schede di sintesi, presenza di facilitatori esterni, organizzazione di gruppi di lavoro per approfondire le tematiche afferenti alla mobilità urbana.

In apertura dei lavori, l'Assessore alla Mobilità si è scusato per le ragioni tecniche che hanno determinato la mancata pubblicazione della bozza di Piano Urbano della Mobilità nei tempi previsti e dichiarati in occasione della sessione preliminare della Conferenza tenutasi il 5 luglio 2006, e che hanno comportato, tra l'altro, una modifica degli obiettivi e degli strumenti predisposti per la gestione degli interventi partecipativi programmati.

Dopo la presentazione di uno schema riepilogativo delle convergenze e divergenze tra il punto di vista dell'Assessore e quello dei partecipanti alla sessione preliminare della Conferenza, il lavoro è proseguito con la presentazione della bozza di Piano Urbano della Mobilità da parte dell' Ing. Leonardo Naldini, *Mobility Manager* del Comune di Perugia.

Nel pomeriggio è stato chiesto ai partecipanti, riuniti in gruppi, di esprimere criticità, considerazioni ed opinioni su alcune aree tematiche di particolare rilievo per la mobilità e, al contempo, verificare le soluzioni e gli orientamenti che il Piano propone attraverso il confronto con i tecnici comunali.

Al fine di facilitare la lettura del PUM, sono state proposte delle tematiche di rilievo.

La tabella seguente le riporta, evidenziando le modalità in cui sono state prese in considerazione dal PUM.

Tab. n. 4 – Articolazione delle tematiche del PUM

<p>TRASPORTO PUBBLICO LOCALE SU GOMMA (bus)</p>	<p>E' stata analizzata la struttura della rete attuale del trasporto pubblico, dando evidenza alle criticità (cfr. Cap. 3 PTPU) Sono stati quantificati gli spostamenti giornalieri medi effettuati tramite sistema di trasporto pubblico (ferro/gomma, scale mobili, ascensori) ed è stata determinata la matrice origine/destinazione, vale a dire quante persone si muovono da dove a dove (cfr. cap. 4 PTPU). Sulla base delle criticità e sulla base delle relazioni origine/destinazione servite da minimetrò e ferrovia in maniera competitiva, è stata ridisegnata l'intera rete del trasporto su gomma (per i criteri cfr. Cap. 6 PTPU; per la descrizione, cfr. Cap. 7 PTPU).</p>
<p>FUNZIONE INTEGRATA MEZZI PUBBLICI E QUALITA' DEI SERVIZI</p>	<p>E' stato analizzato lo stato attuale dell'offerta intermodale e della domanda di servizi ferroviari ed extraurbani su gomma (cfr. Capp. 3.3.2 e 4.2.7 PTPU). Sono stati definiti i criteri per la riorganizzazione del sistema intermodale del trasporto di Perugia (cfr. Cap. 6 PTPU). E' stato definito il modello di esercizio a regime di tutto il trasporto pubblico intermodale, individuando anche gli interventi infrastrutturali necessari alla sua implementazione (cfr. Cap. 5.3 Relazione Generale al PUM)</p>
<p>AREA DI INTERSCAMBIO PER UN USO COORDINATO TRA DIVERSI MEZZI PUBBLICI E QUINDI TRA DIVERSI GESTORI DEI SERVIZI DI TRASPORTO</p>	<p>Sono state individuate tutte le aree di interscambio modale ai diversi livelli (cfr. Cap. 5.4.1.1 della RELAZIONE GENERALE al PUM; cap. 7.1 PTPU):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Livello primario con relazioni forti in aree di scambio dedicate Pian di Massiano (auto/minimetrò); staz Cortonese (bus/minimetrò); staz. Fontivegge (bus/treno/minimetrò); parcheggio di Ponte Rio (auto/seconda linea minimetrò); staz. Via del Giochetto (auto/seconda linea minimetrò) <p>Livello secondario con relazioni di minore entità auto/bus, bus/bus, bus/treno. Vedasi § 7.1 PTPU</p>
<p>TARIFFE RELATIVE AI DIVERSI MEZZI PUBBLICI</p>	<p>E' stato individuato un modello di integrazione tariffaria tra tutti i vettori presenti nel Comune di Perugia (cfr. Cap. 4.4 della Relazione Generale al PUM).</p>
<p>CONGESTIONAMENTO VEICOLARE E SISTEMA STRADALE</p>	<p>E' stato analizzato lo stato attuale della rete viaria (ricostruzione della rete viaria ad oggi e dei flussi veicolari medi). Dall'analisi è stata ricavata una quantificazione dei livelli attuali di rischio, di congestione,</p>

	<p>di inquinamento atmosferico e acustico per ogni tratto stradale (cfr. Capp. 3.3.1 e 3.4.8 della Relazione Generale al PUM).</p> <p>Sono stati identificati gli interventi prioritari ed utilizzate simulazioni per misurarne gli effetti, utilizzando indicatori standard utili a valutare le variazioni tra stato attuale e scenario futuro, in un'ipotesi temporale di riferimento datata 2015 (cfr. Cap. 5.5 e 5.8 della Relazione Generale al PUM).</p>
<p>INDIVIDUAZIONE DI POLARITÀ FORTI (quartieri principali, priorità di collegamento, effetti della realizzazione di nuove strutture edilizie, ecc...)</p>	<p>Relativamente al trasporto pubblico sono stati classificati quartieri e località principali come generatori di mobilità e, parimenti, i principali poli attrattori di traffico. (cfr. Cap. 3.3.2 PTPU) E' obiettivo strategico del PTPU garantire collegamenti diretti tra quartieri principali e poli attrattori principali (cfr. Cap 7.1 PTPU)</p> <p>Sono stati simulati ed analizzati gli effetti della realizzazione di nuove strutture edilizie, come previste dal PRG, sia in attrazione che in generazione di traffico (cfr. Cap.3.2 della Relazione Generale al PUM),</p>
<p>SISTEMI DI CONTROLLO E REGOLAZIONE DEL TRAFFICO</p>	<p>Sono stati individuati gli strumenti tecnologici a servizio della gestione della mobilità urbana e della protezione delle aree sensibili (cfr. Capp. 5.5.2 e 5.4 .2 della Relazione Generale al PUM)</p> <p>Sono stati previsti nuovi sistemi di logistica urbana, conformemente a quanto previsto dal progetto City Logistic, attualmente in fase di progettazione esecutiva (cfr. cap. 5.6 della Relazione Generale al PUM)</p>
<p>AREA DI SOSTA PER LE AUTO PRIVATE</p>	<p>Sono state stabilite le strategie di intervento sull'offerta di sosta da applicare progressivamente nel periodo di validità del PUM (cfr. Cap. 5.4 Relazione Generale al PUM):</p> <ul style="list-style-type: none"> - es. diminuzione dell'offerta complessiva di sosta a rotazione all'interno del centro storico e progressiva riserva ai residenti - es. individuazione di nuove aree a tariffazione con tariffa dipendente dal livello di accessibilità sul trasporto pubblico e dal livello di saturazione dell'offerta di sosta .
<p>QUALITÀ AMBIENTALE, E VIVIBILITÀ NEI QUARTIERI (inquinamento atmosferico, rumore...)</p>	<p>L'analisi dello scenario di progetto evidenzia i miglioramenti e/o le variazioni degli indicatori ambientali e di qualità della vita dati dagli interventi infrastrutturali e immateriali previsti dal piano (cfr.Cap. 5.8 della Relazione Generale al PUM)</p>
<p>CONDIZIONI E MODALITÀ DELLA COMUNICAZIONE E DELLA PARTECIPAZIONE DEI CITTADINI</p>	<p>Sono stati previsti strumenti di partecipazione nella attuale fase di progettazione.</p> <p>Verranno previsti interventi di comunicazione ed informazione relativi alla fase di attuazione.</p>
<p>ESIGENZE RELATIVE A PARTICOLARI UTENZE (lavoratori, studenti, anziani, pendolari, immigrati,)</p>	<p>La progettazione ed il livello di approfondimento del PUM non arrivano alla determinazione della risposta ad esigenze puntuali e specifiche. Nella fase di attuazione si prenderanno specifici provvedimenti in relazione all'entità delle richieste ed alla condivisibilità dell'obiettivo.</p>
<p>VINCOLI E CONDIZIONI OPERATIVE E STRUTTURALI CHE IL PUM INCONTRA (rispetto degli strumenti programmati esistenti, interventi per fasi funzionali, disponibilità delle risorse finanziarie)</p>	<p>L'attuazione della nuova rete del trasporto è prevedibile a partire da Giugno 2007; l'estate sarà il periodo di aggiustamento/modifiche in relazione alle risposte e alle esigenze dell'utenza.</p> <p>Dal lato del trasporto su ferro si possono ipotizzare 3 scenari (cfr. Cap. 5.7 della Relazione Generale al PUM):</p> <ul style="list-style-type: none"> - un breve periodo, a scenario infrastrutturale invariato, con un servizio a pendolo FCU tra Ponte Pattoli ed Ellera Scalo (oltre i servizi già esistenti)

	<ul style="list-style-type: none"> - un medio periodo, che dovrà essere pianificato in relazioni alla scadenza temporale di realizzazione degli interventi strutturali - un lungo periodo di implementazione a regime della rete di progetto
<p>PROMOZIONE DI MODALITÀ INTEGRATIVE DI MOBILITÀ: (pedonale, ciclabile, car sharing, taxi collettivi,...)</p>	<p>Sono stati individuate le seguenti modalità di spostamento alternative ed innovative:</p> <ul style="list-style-type: none"> - linee di trasporto pubblico a chiamata completamente flessibili (cfr. Cap. 7.2 PTPU) - mobilità lenta (percorsi ciclopedonali) di adduzione alle principali fermate del treno e del minimetrò (cfr. Cap. 5.2 della Relazione Generale al PUM) - progetto di car-sharing per l'area compatta di Perugia (cfr. Cap. 5.4.4 della Relazione Generale al PUM) <p>promozione del car-pooling (cfr. Cap. 5.4.5 della Relazione Generale al PUM)</p>
<p>COLLEGAMENTI CON ALTRI COMUNI (in particolare per l'asse Perugia-Foligno)</p>	<p>E' in atto lo studio dell'asse cerniera Perugia-Foligno, sia dal punto di vista infrastrutturale (in particolare le connessioni tra la rete urbana ed extraurbana di grande collegamento) che delle relazioni intercity del trasporto pubblico</p>
<p>ALTRO</p>	

In sede di discussione i partecipanti hanno espresso richieste di chiarimento, ma anche osservazioni e proposte.

A causa della più puntuale informazione offerta dall'Amministrazione Comunale sul Piano del Trasporto Pubblico Urbano contenuto nel PUM, i partecipanti hanno potuto esprimere osservazioni ed istanze motivate e circostanziate in relazione ai temi afferenti il trasporto pubblico.

In relazione ai temi più generali afferenti la mobilità, nonostante la non puntuale comunicazione ricevuta, i partecipanti hanno espresso interessanti considerazioni, mostrando interesse e sottolineando l'importanza di dare priorità ad **interventi diffusi di riorganizzazione** dei trasporti pubblici e della mobilità privata.

IL RESOCONTO

L'incontro si apre, come da programma, con il saluto dell'Assessore alla Mobilità, Antonello Chianella, che si scusa per la mancata pubblicazione, per ragioni tecniche, della bozza Piano Urbano della Mobilità nei tempi previsti e dichiarati in occasione della sessione preliminare della Conferenza, tenutasi il 5 luglio 2006.

All'incontro partecipa il gruppo di lavoro di MERAK Consulting Team *Progettazione Partecipata in Ambito Locale*: Giovanni Cutini, Fabiola DeToffol, Anna Pasquino, Alfonso Raus, supportato dalla segreteria tecnica di Maria Lidia Marinari.

Il secondo intervento è di Alfonso Raus che, in rappresentanza di Merak, presenta il programma dei lavori evidenziandone le modifiche rispetto a quanto previsto nell'invito.

Infatti la mancata pubblicazione della bozza di PUM rende ovviamente irrealizzabile il confronto tra i punti di vista dell'A.C., espresso nella bozza di Piano, e quello dei partecipanti, come previsto nell'invito per la seconda parte della giornata.

Così Alfonso Raus evidenzia che obiettivo della seconda sessione della conferenza cittadina di indagine è l'informazione sui contenuti della bozza di Piano Urbano della Mobilità (il futuro) e che la seconda parte della giornata è dedicata all'approfondimento per temi dei contenuti della Bozza di Piano con l'ausilio dei dirigenti tecnici dell'Ufficio Mobilità del Comune.

I lavori proseguono quindi ,come da programma , con la rilettura del resoconto delle risultanze della sessione preliminare della Conferenza (incontro del 5 Luglio) contenente la rappresentazione dei partecipanti degli eventi significativi che hanno portato alla situazione attuale della mobilità cittadina (vedasi copia slide in allegato).

Successivamente l'Assessore Chianella propone la propria ricostruzione storica delle scelte che hanno portato alla attuale situazione della mobilità.

Chiude la prima parte della mattinata l'intervento di Alfonso Raus che presentando uno schema riepilogativo delle convergenze e divergenze tra il punto di vista dell'Assessore e quello dei partecipanti alla sessione preliminare della Conferenza, sui principali eventi del "passato"che hanno portato alla situazione "presente" della mobilità a Perugia.

La seconda parte della mattinata è dedicata alla presentazione della bozza di Piano Urbano della Mobilità

(il futuro) curata dal ingegnere Leonardo Naldini, Mobility Manager del Comune di Perugia.

Al termine vengono poste alcune richieste di chiarimento, cui l'Ing. Naldini ha risposto :

Tabella 5.

DOMANDE	RISPOSTE
Com'è stato analizzato lo scenario?	Un modello matematico ha ricostruito l'attuale domanda ed offerta di mobilità, ha simulato il costo effettivo delle diverse modalità di trasporto ed individuato potenziali soluzioni
Che cosa è stato previsto per servire con il trasporto pubblico la zona di Filosofi/XX Settembre/Pallotta, non servita dal Minimetrò?	In questa zona il trasporto pubblico avrà un incremento (via dei Filosofi sarà la zona urbana con maggiore passaggi di bus)
Che cosa è stato previsto per servire con il trasporto pubblico la zona San Marco/Elce, non servita dal Minimetrò?	Verrà potenziata la viabilità privata di adduzione al Minimetrò (è prevista una strada per collegare San Marco a Pian di Massiano),
Il nodo di Fontivegge è congestionato. Il PUM propone soluzioni per decongestionarlo?	La strada di collegamento tra San Marco e Pian di Massiano comporterà una diminuzione dei passaggi di auto private a Fontivegge
I collegamenti metropolitani tramite ferrovia costituiscono una interessante possibilità? Ma a Perugia esiste un bacino di utenza che renda sostenibili gli investimenti necessari?	Nel breve periodo non si propongono investimenti strutturali ma si propone di riorganizzare l'esercizio, in una modalità che non ha costi tali da rendere necessaria un'analisi costi/benefici. L'intervento avrà costi del tutto compatibili anche con il flusso attuale di passeggeri. Nello scenario di riferimento è già previsto un pendolo di collegamento tra Ponte Pattoli ed Ellera Scalo, tecnicamente già fattibile e compatibile con l'ipotesi di un esercizio FCU su tracce miste FCU e Trenitalia

Il Nodo di Perugia, non è un'ipotesi contraddittoria rispetto ad una strategia di potenziamento del trasporto pubblico?	Il Nodo non è incluso nel PUM perché è fuori dallo scenario temporale di riferimento (2005 -2015)
Il programma di sviluppo della viabilità dovrebbe essere più creativo, considerando non solo gli attuali poli attrattori ma tentando di decentrare investimenti in zone con potenzialità di crescita. Si fa un invito a progettare considerando il futuro	Risponde l'Assessore Chianella: il PUM considera lo scenario futuro, ed è già in questa logica
Lascia perplessi l'ipotesi di seconda linea Minimetrom. Forse andrebbe studiato un collegamento Monteluce/Centro più leggero dal punto di vista infrastrutturale	In relazione all'ipotesi di realizzazione della seconda linea Minimetrom lo scenario analizzato dal PUM disegna condizioni positive (nessuna migliore)
Attenzione a realizzare nuove strade in territorio urbano che, se da un lato fluidificano la viabilità, dall'altra sollevano contestazioni cittadine	Nel PUM sono stati previsti solo interventi efficaci e realizzabili (economicamente e tecnicamente); a S. Marco, in particolare, è stata evitata ogni relazione tra nuova viabilità e zone residenziali.
E' previsto l'arrivo del Minimetrom a Ponte San Giovanni?	No, al campo sportivo è previsto un parcheggio di interscambio
Convince poco l'ipotesi di cabinovia da realizzare a Ponte Rio e la Linea 2 Minimetrom	Per ogni intervento sono stati analizzati i costi-benefici
Il progetto Nuvola è previsto?	Le simulazioni fatte sono basate sull'attuale Piano regolatore, che include il progetto Nuvola
Quali sono i rapporti con gli altri piani di settore (es. Piano dei tempi della città)	Il PUM ha tenuto in considerazione gli altri Piani esistenti. Ma il Piano dei tempi non è stato mai affrontato nei dettagli dall'Amministrazione a causa della complessità che sottende (abitudini, cultura, ecc.). Il PUM ha privilegiato un'ottica di concretezza, forse a discapito di altre strategie; ma è questa la scelta che è stata fatta.
E' vero che sono in corso accordi con le Ferrovie finalizzati all'ottimizzazione dei servizi?	Sono in corso riunioni con le Ferrovie dello Stato, e la Regione appoggia il Comune di Perugia nel tentativo di trovare soluzioni funzionali.

Dopo la pausa pranzo offerta dall'AC i lavori riprendono nel pomeriggio con la sessione dedicata all'approfondimento dell'informazione sui contenuti del PUM.

Considerando il poco tempo a disposizione si propone ai partecipanti un'approfondimento dell'informazione sui contenuti del PUM per temi.

I temi, proposti a partire da “I requisiti minimi dei contenuti del PUM” indicati nelle Linee Guida Ministeriali, sono stati utilizzati anche per la fase di “Ascolto in Circoscrizione”.

Ai partecipanti si chiede, sui dati temi considerati come cornice di riferimento, di evidenziare gli aspetti della mobilità considerati più critici e di esprimere eventuali proposte di soluzione.

I Dirigenti Tecnici del Comune hanno avuto il compito di illustrare le soluzioni contenute nella bozza di Piano.

A) Gruppo 1

Coordinamento e facilitazione: Fabiola De Toffol, Giovanni Cutini

Verbalizzazione: Maria Lidia Marinari

Dirigente tecnico : Leonardo Naldini

Partecipanti: vedasi elenco in ALLEGATO

Alla presenza dell’Ing. Naldini i partecipanti hanno potuto richiedere chiarimenti e presentare osservazioni e punti di vista in merito ai seguenti temi:

- CONGESTIONAMENTO VEICOLARE E SISTEMA STRADALE
- SISTEMI DI CONTROLLO E REGOLAZIONE DEL TRAFFICO
- AREA DI SOSTA PER LE AUTO PRIVATE
- QUALITA’ AMBIENTALE E VIVIBILITA’ NEI QUARTIERI
- VINCOLI E CONDIZIONI OPERATIVE E STRUTTURALI CHE IL PUM INCONTRA
- PROMOZIONE DI MODALITA’ INTEGRATIVE DI MOBILITA’
- CONDIZIONI E MODALITA’ DELLA COMUNICAZIONE E PARTECIPAZIONE
- ALTRO (eventuale)

B) Gruppo 2

Coordinamento e facilitazione : Alfonso Raus, Anna Pasquino

Dirigente tecnico : Margherita Ambrosi

Partecipanti: vedasi elenco in allegato

I partecipanti hanno potuto richiedere chiarimenti e presentare osservazioni e punti di vista in merito ai seguenti temi:

- ESIGENZE RELATIVE A PARTICOLARI UTENZE
- IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE SU GOMMA
- FUNZIONE INTEGRATA MEZZI PUBBLICI E QUALITA’ DEI SERVIZI
- AREE DI INTERSCAMBIO
- TARIFFE MEZZI PUBBLICI
- INDIVIDUAZIONE POLARITA’ FORTI
- COLLEGAMENTI CON ALTRI COMUNI
- ALTRO

RISULTANZE DEL GRUPPO 1

Tabella 6.

I TEMI	LE CRITICITA' EVIDENZIATE DAI PARTECIPANTI	LE PROPOSTE DEI PARTECIPANTI	LE CONSIDERAZIONI DEL MOBILITY MANAGER E LE RISPOSTE OFFERTE DAL PUM
<p>CONGESTIONAMENTO VEICOLARE E SISTEMA STRADALE</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Non è prevista nessuna area di intescambio tra Pianello e Ripa - Intercambi numerosi disincentivano uso TP - Accesso da Ponte Rio è critico (può far diventare critico l'accesso stradale fino a Ponte Rio) - Traffico come condizione della residenzialità o della marginalizzazione - Congestionamento. Si riconosce un miglioramento della situazione attuale per Via Palermo /svincolo Prepo, tramite gli interventi previsti sulla viabilità. Non altrettanto si può dire per il nodo di Fontivegge: si potrebbe collegare Via Campo di Marte a Via XX Settembre senza passare da Fontivegge. Per decongestionare Porta Pesa – 	<ul style="list-style-type: none"> - Realizzando il trasporto pubblico, bisognerebbe anche interdire l'accesso al traffico privato per il centro storico e migliorare la viabilità tra Nord e Zona Ovest. 	<ul style="list-style-type: none"> - Ripa e Pianello hanno Collestrada come punto di interscambio - Il 95% delle relazioni viene svolto al massimo con uno scambio - Fino a Ponte Rio si potrà intervenire adeguando la sede stradale - Obiettivo del PUM è l'abbassamento dei flussi di traffico nelle zone più congestionate; ovviamente, si raggiungerà in modo graduale. il PUM prevede una riduzione del 20% delle auto in circolazione - Per Porta Pesa/ P.zza Grimana: tramite la Linea 2 del Minimetrol e la creazione di percorsi pedonali si tenterà di creare la relazione tra S. Marco e Monteluca (scendendo a P.Massiano e prendendo il

	<p>P.zza Grimana?</p> <ul style="list-style-type: none"> - Attenzione rotonda Madonna Alta (svincolo) - L'uso dell'auto privata può essere ridotto se il trasporto pubblico diventa competitivo - Problema oggettivo di conformazione del territorio (ampiezza del territorio e numerose frazioni nel territorio comunale) 	<ul style="list-style-type: none"> - Realizzazione rotonda di Madonna Alta 	<p>Minimetrò)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ampie zone (Fontivegge, Elce, Monteluca) stanno andando verso la marginalizzazione (poche residenze) - La rotonda di Madonna Alta va realizzata da un soggetto privato (Centova); in attesa della realizzazione il Comune ha previsto una soluzione con una rotatoria all'intersezione Pontani-Centova, adeguando via Pontani, ed eliminando svolte a sx allo svincolo, con traffico canalizzato a dx fino a nuova rotatoria Via Pontani-Centova
I TEMI	LE CRITICITA' EVIDENZIATE DAI PARTECIPANTI	LE PROPOSTE DEI PARTECIPANTI	LE CONSIDERAZIONI DEL MOBILITY MANAGER E LE RISPOSTE OFFERTE DAL PUM
SISTEMI DI CONTROLLO E REGOLAZIONE DEL TRAFFICO	<ul style="list-style-type: none"> - Cittadino informato in tempo reale attraverso le tecnologie - <i>A me piacciono i vigili che di persona fanno le multe perché spiegano e dialogano. Sono molto preoccupato del diffondersi del controllo a tradimento</i> - I controlli fotografici (ai semafori, in special modo) sono diseducativi perché non consentono il confronto con i controllori del traffico, che dovrebbero educare i cittadini che violano il codice della strada 	<ul style="list-style-type: none"> - Prevedere semafori radar nei punti più a rischio dei centri abitati soprattutto in prossimità di scuole e locali di pubblica utilità - Aumentare le corsie preferenziali per i bus e sanzionare gli abusi (anche grazie a strumenti tecnologici) - Prevedere l'utilizzo di semafori radar - Ridurre il numero di permessi per accesso a ZTL - Segnalare anche nei punti di ingresso in città (periferici) la disponibilità di posti macchina ai parcheggi 	<ul style="list-style-type: none"> - Il PUM promuove l'utilizzo della tecnologia per controllare la ZTL, in particolare per introdurre il controllo dell'uscita (fino ad oggi non soggetta a restrizioni di orario)
AREA DI SOSTA PER LE AUTO PRIVATE	<ul style="list-style-type: none"> - No all'aumento tariffe del parcheggio. Si discrimina - Aree contigue alla ZTL: fare in modo che non vengano utilizzate come area di interscambio - I residenti (soprattutto nella ZTL, ma anche nelle aree contigue) devono essere tutelati anche con una riduzione dei permessi di accesso per i non residenti - Prevedere spazi per le auto dei clienti degli alberghi (soprattutto quelli in ZTL) - Prevedere possibilità di sosta notturna per le auto dei residenti, 	<ul style="list-style-type: none"> - Nel centro storico ridurre la possibilità di parcheggio per i non residenti - Nelle aree di sosta e parcheggio prevedere servizi collaterali per persone ed automobili (es. lavauto; punti informativi, ecc.) - Nelle ZTL prevedere convenzioni con le associazioni dei commercianti, che potrebbero offrire ai clienti il pagamento della tariffa parcheggio - Ridurre i permessi di accesso alla ZTL per i non residenti - Agevolare la possibilità di 	<ul style="list-style-type: none"> - Il PUM prevede un aumento delle soste con riserva ai residenti - In via Pellas, da quando è entrata in vigore la tariffazione delle soste, è diminuito l'accesso al centro (pare quindi appropriato prevedere una tariffazione)

	<p>spesso costretti a parcheggiare in zone di divieto a causa della congestione dovuta al parcheggio dei non residenti, che attualmente possono accedere alla ZTL fino alle 22h, senza obbligo di un orario di uscita.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Prevedere parcheggi a corona del centro storico 	<p>parcheggio presso le attività commerciali anche attraverso misure dissuasive della lunga sosta</p>	
I TEMI	LE CRITICITA' EVIDENZIATE DAI PARTECIPANTI	LE PROPOSTE DEI PARTECIPANTI	LE CONSIDERAZIONI DEL MOBILITY MANAGER E LE RISPOSTE OFFERTE DAL PUM
<p>QUALITA' AMBIENTALE E VIVIBILITA' NEI QUARTIERI</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Anche il quartiere meridionale (Via XX Settembre, Via dei Filosofi, Via della Pallotta, Via Fonti Coperte) è molto congestionato, ma il PUM dovrebbe prevedere un'intensificazione del servizio bus in quell'area. E' previsto un collegamento di mobilità alternativa (es. percorso meccanizzato) tra Bove e P.le Europa? - Attenzione paesaggistica. La tutela del paesaggio deve avere priorità rispetto alle soluzioni previste per decongestionare il traffico (es. costruzione di nuove strade) - Decongestionare è prioritario ed incide sulla qualità della vita; pertanto le scelte che vanno in tal senso (es nuova viabilità) sono prioritarie sull'impatto paesaggistico - Sicurezza: carenza di illuminazione, di marciapiedi, di attraversamenti (le rotonde sono passaggi molto critici per i pedoni) 	<ul style="list-style-type: none"> - Garantire continuità ai percorsi pedonali - Barriere architettoniche: considerarle e provare a ridurle - Intervenire perché diminuisca la rumorosità dei mezzi di pulizia urbana - Attrezzare le fermate dei mezzi pubblici perché diventino luoghi di sosta pedonale confortevole, di informazione, di promozione delle relazioni sociali - Prevedere uso di materiali ecologicamente compatibile nelle aree di parcheggio e nelle strade e, ove possibile, aumentare le aree verdi 	<ul style="list-style-type: none"> - Non si conoscono progetti di percorsi meccanizzati tra Bove e P.le Europa. C'è un'ipotesi di collegamento tra Bove e Staz. Sant'Anna, ma esistono problemi di fattibilità - Nel quartiere di Via dei Filosofi è previsto un aumento consistente del servizio bus - C'è carenza di corridoi che permettano il passaggio in sicurezza di pedoni. Ove possibile sono stati previsti, ma rimane un problema da considerare - Barriere: vengono eliminate dalle nuove realizzazioni; nella città vecchia solo quando si può
I TEMI	LE CRITICITA' EVIDENZIATE DAI PARTECIPANTI	LE PROPOSTE DEI PARTECIPANTI	LE CONSIDERAZIONI DEL MOBILITY MANAGER E LE RISPOSTE OFFERTE DAL PUM
<p>VINCOLI E CONDIZIONI OPERATIVE E STRUTTURALI CHE IL PUM INCONTRA</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Si rimanda alle osservazioni fatte nel corso della mattinata 		
<p>PROMOZIONE DI</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Promozione mobilità integrative. 	<ul style="list-style-type: none"> - Promozione mobilità 	<ul style="list-style-type: none"> - Il PUM prevede la possibilità di

<p>MODALITA' INTEGRATIVE DI MOBILITA'</p>	<p>I previsti servizi di car sharing (e car pooling) non avranno possibilità di funzionare se non accompagnati da misure di dissuasione all'uso delle auto private</p> <ul style="list-style-type: none"> - Il biglietto unico facilita la fruizione dei trasporti pubblici - Le due aree verdi (percorso verde P. Massiano e percorso verde Ostello) sono divise dalla Cortonese: necessitano di un sovrappasso ciclabile e pedonale che eviti l'attraversamento a raso dell'arteria 	<p>integrative</p> <ul style="list-style-type: none"> - Prevedere misure di dissuasione all'uso delle auto private - Potenziare la partnership privato - pubblico. Anche nei servizi a chiamata previsti da PTPU - Prevedere sovrappasso tra aree verdi di Pian di Massiano e Ostello 	<p>accesso alla ZTL tramite car sharing, escludendolo alle vetture private</p> <ul style="list-style-type: none"> - La tendenza sarà a ridurre orari e possibilità di ingresso alla ZTL (estensione temporale della ZTL a breve termine; estensione spaziale a medio/lungo termine) - Nel PUM c'è un progetto di massima che ipotizza il collegamento con il servizio offerto dai privati, ma in concreto non si sa se il privato sarà disponibile o meno
I TEMI	LE CRITICITA' EVIDENZIATE DAI PARTECIPANTI	LE PROPOSTE DEI PARTECIPANTI	LE CONSIDERAZIONI DEL MOBILITY MANAGER E LE RISPOSTE OFFERTE DAL PUM
<p>CONDIZIONI E MODALITA' DELLA COMUNICAZIONE E PARTECIPAZIONE</p> <p>CONDIZIONI E MODALITA' DELLA COMUNICAZIONE E PARTECIPAZIONE</p> <p>CONDIZIONI E MODALITA' DELLA COMUNICAZIONE E PARTECIPAZIONE</p>	<p>-</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Prevedere un' analisi dei target: attuali e prospettici - Prevedere azioni di informazione e sensibilizzazione della cittadinanza - Rendere competitivo il mezzo pubblico rispetto al privato e darne comunicazione: alle famiglie, a categorie di utenti, ecc. Considerare che si dovranno raggiungere target differenziati anche nei livelli culturali - Prevedere modalità di comunicazione ed informazione personalizzate per territorio di Circoscrizione - Considerare chi utilizza i mezzi pubblici, ma anche chi non li utilizza e li utilizzerebbe - Occorre offrire a tutte le famiglie del territorio comunale comunicazione capillare sul nuovo PTPU. - Informare su nuovi percorsi, fermate, servizi connessi; in particolare prevedere che gli orari siano ben esposti presso fermate e locali pubblici - Prevedere dei premi per i cittadini virtuosi che utilizzano i trasporti pubblici con assiduità (non solo punire chi trasgredisce il codice stradale) 	<ul style="list-style-type: none"> - Il PUM non prevede l'analisi di chi non prende i mezzi e li prenderebbe

		<ul style="list-style-type: none"> - Destinare il ricavo delle multe a progetti di informazione ed educazione civica - Comunicare l'esistenza attuale del Call Center che informa su tutti i servizi/linee del trasporto pubblico (non solo APM) - Rendere leggibili le paline degli orari bus 	
ALTRO	- Trasporto notturno		

RISULTANZE DEL GRUPPO 2

Tabella 7.

I TEMI	LE CRITICITA' EVIDENZIATE DAI PARTECIPANTI	LE PROPOSTE DEI PARTECIPANTI	LE RISPOSTE CONTENUTE NELLA BOZZA DI PUM PRESENTATA DALL'ING. AMBROSI
<p>ESIGENZE RELATIVE A PARTICOLARI UTENZE</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Mancano I trasporti collettivi per la scuola primaria. - Mancano Trasporti collettivi per grosse concentrazioni di lavoratori. - Le fermate sono spesso occupate da auto in sosta - Gli orari degli autobus spesso non trovano corrispondenza con gli orari di entrata e di uscita, dei lavoratori - TURISTI: - Manca un collegamento con mezzi pubblici dell'ostello di Ponte Felcino dopo le 22,30. - STUDENTI : - Dalla zona Nord di Perugia si registra aumentano di anno in anno il numero - Mancano collegamenti serali e notturni 	<ul style="list-style-type: none"> - creare aree attrezzate di sosta nei pressi dei plessi scolastici, gli anziani potrebbero avere il compito di accompagnare i bambini(oggi si occupano solo dell'attraversamento) - Controllo e sanzioni amministrative per auto in sosta nelle aree dedicate alle fermate; - Fermate accessibili ad anziani, disabili e mamme con bambini - Prevedere corse autobus almeno sino alle 24,00 in sinergia con minimetro o altro - Prevedere corse autobus almeno sino alle 24,00 in sinergia con minimetro 	<ul style="list-style-type: none"> - PTPU, in quanto strumento che individua la rete dei servizi minimi, secondo la normativa, deve rispondere alle esigenze di lavoratori e studenti - Il PUM è un piano strategico, che indica le linee strategiche ed obiettivi raggiungibili in un orizzonte temporale di lungo periodo(10 anni). Fornisce soluzioni tecniche attraverso le quali perseguire gli obiettivi. Le esigenze di particolari utenze, in particolar modo le utenze deboli, troveranno risposta nell'attuazione del PUM. Le utenze sistematiche(lavoratori e studenti) trovano già risposte nella rete di TPL proposta
<p>ESIGENZE RELATIVE A PARTICOLARI UTENZE</p>	<ul style="list-style-type: none"> - ANZIANI E DISABILI - All'interno del PUM le esigenze del mio territorio, San Marco, sono diversificate: - Una parte del territorio è fortemente urbanizzata e le linee progettuali del PUM sembra che si inseriscono bene nel panorama 	<ul style="list-style-type: none"> - Car Pooling per organizzare i servizi per anziani(ritirare la pensione, andare in cimitero, etc - Particolari utenze gratuite sui mezzi pubblici i cittadini che hanno superato i 70 anni(e non sono molti quelli che devono andare in giro). Spesso preoccupano posti vuoti su tratte non affollate. Per le istituzioni APM o Comuni. Costo 0. Evento 	

	<ul style="list-style-type: none"> - di richieste dei cittadini . - La parte del territorio più periferico prevede una richiesta dell'utenza di intensificazione delle corse e un collegamento strutturato tra Colle Umberto - S. Marco a fronte di una assenza di altri sistemi di collegamento. - Oggi c'è forte coincidenza e frequenza di interscambio tra modalità di trasporto integrata.. - Attualmente c'è carenza di servizi di trasporto pubblico per le aree residenziali diffuse lontane dai centri abitati. (Zone residenziali con edifici uni- bifamiliari a bassa densità). Il pum prevede una strategia che non renda inevitabile l'uso delle auto private? - Manca una efficace comunicazione 	<ul style="list-style-type: none"> - di eccellenza - Verifica del elibus nella fattibilità pratica della realizzazione. - Il pum dovrebbe prevedere un 'offerta integrata per target: - Pendolari uffici pubblici - Pendolari liberi professionisti. - Pendolari commercio - Scuola - 1°servizi alla collettività - Info point a Fontivegge - Guida chiara per target 	
I TEMI	- LE CRITICITA' EVIDENZIATE DAI PARTECIPANTI	- LE PROPOSTE DEI PARTECIPANTI	- LE CONSIDERAZIONI DEL MOBILITY MANAGER E LE RISPOSTE OFFERTE DAL PUM
IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE SU GOMMA	<ul style="list-style-type: none"> - Attualmente per arrivare da una zona ad un'altra della città si è costretti a fare il giro panoramico di Perugia. Sono viaggi estenuanti - Attualmente si vedono girare autobus da 25 posti con 5 persone - La programmazione del servizio ha difficoltà di essere puntuale per la congestione del traffico nel momento in cui c'è maggior richiesta da parte dell'utenza. I maggiori capolinea P.zza Italia- P.zza Veneto- P.zza Cavallotti- P.zza Morlacchi vanno riservati e maggiormente tutelati per evitare i mercati!!! - Sostituire i mezzi grandi con navette piccole - Evitare i tragitti troppo lunghi 	<ul style="list-style-type: none"> - Evitare nel congiungere i vari poli primari e gli stessi poli con la parte compatta della città con itinerari troppo lunghi - Usare navette più snelle per tali percorsi - i Tempi di attesa si devono abbassare e comunicare in modo tale da fornire tempi certi sulla raggiungibilità dei poli attrattori della città per permettere di rendere più vantaggioso il trasporto pubblico. - Attrezzare le fermate in modo da rendere più fruibile il servizio - I maggiori capolinea vanno riservati e maggiormente tutelati bisogna evitare i mercati in quelle zone!!! - Per risolvere il problema dei mezzi che vanno in centro favorire le discese nei punti meccanizzati 	<ul style="list-style-type: none"> - L'organizzazione dei punti fondamentali nella rete di TPL è prevista nel PUM: i nodi di scambio sono pensati come aree coperte, dotate di servizi, confortevoli in cui siano ben organizzate le fermate dei diversi vettori. La congestione dei 2 capolinea del centro storico troverà una risposta nel minor numero di corse / giorno in arrivo, compensate dalle corse del Minimetrom - La minimalizzazione dei tempi di attesa agli interscambi è prevista, come obiettivo generale, nella nuova rete di TPL. In fase di attuazione della nuova rete si provvederà a rispettare tale obiettivo con la fasatura degli orari - Il PUM non prevede mezzi piccoli perché sarebbe una diseconomia

	<ul style="list-style-type: none"> - Attualmente ci sono i MKTS in piazze congestionate. - Manca una adeguata Segnaletica orizzontale - Manca una Informazioni sul servizio pubblico. Informazione/Comunicazione comprensiva 		
I TEMI	LE CRITICITA' EVIDENZIATE DAI PARTECIPANTI	LE PROPOSTE DEI PARTECIPANTI	LE CONSIDERAZIONI DEL MOBILITY MANAGER E LE RISPOSTE OFFERTE DAL PUM
FUNZIONE INTEGRATA MEZZI PUBBLICI E QUALITA' DEI SERVIZI	<ul style="list-style-type: none"> - Interessanti le proposta ascoltate questa mattina su integrazione di vettori (fs fcu autobus) - Attualmente qualcosa c'è ma pochi lo sanno 	<ul style="list-style-type: none"> - Individuare soluzioni per reperire i biglietti a terra con rivendite ben identificate creando le stesse anche come punto di informazioni dei servizi e mobilità - Guide facili personalizzate per target - Info point - Call center interattivo 	
AREE DI INTERSCAMBIO	<ul style="list-style-type: none"> - Prevedere un'area di interscambio in zona Filosofi – Pallotta per scambio fra la stazione F.C.U e le varie linee APM - Area di interscambio di San Marco è ottima. - Manca un collegamento efficace/efficiente tra Colle Umberto e San Marco - Mancano informazioni sui collegamenti con gli altri vettori anche nei capolinea/stazioni principali - La Stazione FCU di Ponte Valleceppi non è raggiungibile a piedi. Passerella pedonale 	<ul style="list-style-type: none"> - Potenziare i parcheggi vicino le stazioncine sia della FCU o delle FFSS. Si lascia l'auto e si prende il treno - Max 10 metri di distanza - Nelle aree di interscambio ci deve essere una tabella riepilogativa degli orari dei mezzi pubblici di diverse modalità 	<ul style="list-style-type: none"> - Il PUM prevede piccoli parcheggi ma solo per le utenze di prossimità

<p>TARIFFE MEZZI PUBBLICI</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Nessuno che possiede un'auto prenderebbe mai l'autobus se il biglietto costa più di 1 € (cioè più di Roma e Milano). - E' possibile che i miei quattro nipotini che fanno le elementari paghino quattro prezzi pieni per biglietto facendo la stessa tratta da casa a scuola e non è prevista una riduzione sul gruppo familiare? Problema Scuolabus - Criterio del tempo(facilità di fruizione) 	<ul style="list-style-type: none"> - Dare forma a molteplici modalità di abbonamento tra sosta e trasporto modale - Aziende unificate: Più (utenti) meno (costo del biglietto) - Non aumentare e prevedere abbonamenti estremamente convenienti rispetto al biglietto in modo da incentivare una scelta definitiva: "lascio l'auto e scelgo l'autobus, sempre" - Unificare i biglietti per ogni tipo di mezzo di trasporto nell'ambito di aree vaste individuate - il biglietto cumulativo non può essere più di 1 € in modo che i cittadini usino il Minimetrol. Lasciando l'auto al parcheggio gratuito. Il costo del biglietto, ricordatevi sarà determinante nell'uso del Minimetrol per tariffe mezzi pubblici - Differenziazione del prezzo tra centro e periferia. 1€ periferia e 0,80 € tra centro/centro. - Incentivare abbonamento abbassando i costi considerevolmente. - Considerare prezzi in base alla qualità dei servizi 	<ul style="list-style-type: none"> - Il PUM prevede 3 hp: tariffa ind, 2 corone, 3 corone. La valutazione del costo è invece frutto delle politiche compressive rispetto rispetto oltre che tecniche
<p>TARIFFE MEZZI PUBBLICI</p>			
<p>I TEMI</p>	<p>LE CRITICITA' EVIDENZIATE DAI PARTECIPANTI</p>	<p>LE PROPOSTE DEI PARTECIPANTI</p>	<p>LE CONSIDERAZIONI DEL MOBILITY MANAGER E LE RISPOSTE OFFERTE DAL PUM</p>
<p>INDIVIDUAZIONE POLARITA' FORTI</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Mi sembra che non si tenga conto degli gli insediamenti esistenti e previsti di Via Settevalli - Esistono anche polarità intermedie. Sono state individuate per attrezzarsi in particolari situazioni? - Quali sono le Polarità intermedie ovvero aree di scambio collegate con le polarità forti (per esempio P.S. Giovanni, etc)? 	<ul style="list-style-type: none"> - Tenere conto degli insediamenti esistenti e previsti di Via Settevalli - Nella definizione delle polarità tenere conto delle diverse tipologie di target basi 	<ul style="list-style-type: none"> - Il PUM considera diverse polarità intermedie
<p>COLLEGAMENTI CON ALTRI COMUNI</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Attualmente è critico il collegamento con mezzi pubblici con Corciano/Ellera - Manca un collegamento efficiente con Bastia: zona Ind.le (vedi la Isa) Umbria Fiere 		<ul style="list-style-type: none"> - Il PUM avrà un'appendice per PG - Foligno Bastia
<p>ALTRO</p>			

La III SESSIONE – Incontro del 13 ottobre 2006

Presentazione di istanze formali al PUM

Obiettivi

- Facilitare la presentazione delle osservazioni formali al PUM

Struttura metodologica

I contributi espressi in occasione dell'incontro sono stati di tipo:

- politico, con confronto tra partecipanti ed Assessore alla Mobilità sulle scelte strategiche che l'amministrazione comunale sta effettuando;
- metodologico, con predisposizione di specifiche schede di sintesi e presenza di facilitatori esterni.

Questa sessione della Conferenza ha previsto una parte preparatoria ed un momento più propriamente partecipativo.

Per la parte preparatoria è stato richiesto ai partecipanti di elaborare delle osservazioni preliminari utilizzando un format che facilitasse la presentazione e la lettura, con possibilità di confrontare e discutere tali osservazioni in occasione dell'incontro previsto per il 13 ottobre. Con deliberazione della Giunta Comunale n. 415 del 28.09.2006 è stato previsto, infatti, di recepire come osservazioni formali le istanze emerse dall'incontro, che sono state controdedotte dagli uffici tecnici.

In apertura dell'incontro, preliminarmente alla presentazione delle istanze pervenute, si è sottoposta ai partecipanti una tabella di sintesi delle risultanze (valutazioni e proposte) degli incontri realizzati nelle Circoscrizioni e della Sessione della Conferenza Cittadina del 23 settembre.

**I CONTENUTI E LE RISULTANZE DELLA PARTECIPAZIONE NELLE CIRCOSCRIZIONI E NELLA
SESSIONE DEL 23 SETTEMBRE DELLA CONFERENZA CITTADINA DI INDAGINE**

Tabella 8.

ARTICOLAZIONE TEMATICHE DEL PUM		ORIENTAMENTI E PROPOSTE DALL'INCONTRO GENERALE DEI CONSIGLIERI CIRCOSCRIZIONALI (9.6.06)	VALUTAZIONI E PROPOSTE DAGLI INCONTRI NELLE CIRCOSCRIZIONI DI LUGLIO '06	RISULTANZE DELLE SESSIONE DELLA CONFERENZA CITTADINA DI INDAGINE DEL 23 settembre '06
<p>SISTEMA INTEGRATO DI MEZZI PUBBLICI, QUALITA' DEI SERVIZI, MODALITA' INTEGRATIVE DI MOBILITA'</p>	<p>a) Trasporto pubblico su gomma</p>	<ul style="list-style-type: none"> - creare un collegamento da V.Corcianese per Castel del Piano - predisporre apposite navette da utilizzare sia su chiamata che con orari prestabiliti - per le frazioni necessità di coincidenze di tempi e percorsi - maggiori collegamenti tra aree periferiche del territorio comunale - evitare sovrapposizioni di percorsi ed orari nel servizio pubblico - eliminare gli sprechi - verificare possibili cambiamenti di orari per le scuole - occorre un trasporto che tenga conto dei tempi della città - strutturare il servizio a misura effettiva dell'utente e non sul risparmio e solo sul ritorno economico 	<p>(III-X-XI Circ.)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Servire la zona industriale con frequenze ed orari funzionali a quelli delle attività lavorative esistenti (V-VI-VII-XII-XIII Circ.) - La XII Circ. non è servita dal trasporto urbano - Chiarire le modalità di integrazione della 3° rete con la rete portante - Prevedere navette urbane con mezzi di piccole dimensioni (es. Case Bruciate) (II – VIII- IX Circ.) - Le esigenze dell'utenza devono essere prioritarie rispetto agli accordi tra gestori 	<ul style="list-style-type: none"> - i tempi di attesa si devono abbassare in modo tale da fornire condizioni adeguate di raggiungibilità dei poli attrattori della città, e quindi permettere di rendere più vantaggioso il trasporto pubblico. - Attrezzare le fermate in modo da rendere più fruibile il servizio - La programmazione del servizio può avere difficoltà ad essere puntuale, per la congestione del traffico nel momento in cui c'è maggior richiesta da parte dell'utenza. I maggiori capolinea P.zza Italia- P.zza Veneto- P.zza Cavallotti- P.zza Morlacchi vanno riservati e maggiormente tutelati, valutando l'interferenza, ad es. con mercati o altre iniziative - Per i mezzi che vanno in centro, favorire le discese nei punti meccanizzati - Potenziare la partnership privato – pubblico, anche nei servizi a chiamata previsti da PTPU
	<p>b) Utilizzo a livello urbano FCU e Trenitalia</p> <p>c) Qualità e efficienza / efficacia collegamenti</p>	<ul style="list-style-type: none"> - utilizzare anche in ambito urbano la FCU: collegamento veloce con l'Ospedale; - rafforzamento FCU per favorire tempi brevi di spostamento per i luoghi dove sono allocati i servizi e funzioni pubbliche (zona sud di Perugia); - non chiudere la stazione di Solfagnano; - nella VII Circoscrizione la soluzione del trasporto pubblico passa attraverso l'integrazione, soprattutto con la FCU - APM, FS e FCU devono sviluppare un forte rapporto sinergico, superando duplicazioni di linee - concertare e integrare gli interventi tra vettori, in relazione alle zone dove non si è presenti - rendere più confortevoli i mezzi di trasporto pubblici - collegamento tra i singoli quartieri 	<p>(I – IV Circ.)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Incentivare l'uso della F.C.U./ F.S. (II – VIII- IX Circ.) - Prevedere che la Stazione F.C.U di Balanzano funzioni come capolinea del collegamento previsto da Ponte S. Giovanni al Silvestrini - Il trasporto su ferro funziona se la frequenza è alta (III-X-XI) - utilizzare la struttura dorsale FCU e FS (V-VI-VII-XII-XIII Circ.) - Incremento del servizio F.C.U. fino a Ponte S. Giovanni, e potenziamento del servizio FS verso il Silvestrini (V-VI-VII-XII-XIII Circ.) - Per la XIII CIRC. sarebbe opportuno incentivare l'uso prevalente dell'F.C.U. (come treno metropolitano) (V-VI-VII-XII-XIII Circ.) - Sarebbe opportuno spostare la stazione FCU al centro dell'abitato di Pretola (II – VIII- IX Circ.) - La FCU non potrà funzionare come treno metropolitano sino a che non verrà mantenuta la galleria F.C.U. di Pallotta - Utilizzare i passaggi delle linee extraurbane in area urbana ed armonizzarli con l'orario del servizio urbano - Curare il confort e la decenza dei mezzi e dei luoghi adibiti al 	<p>SI CONDIVIDONO I CONTENUTI DELLE RISULTANZE DEGLI INCONTRI PARTECIPATIVI NELLE CIRCOSCRIZIONI</p> <ul style="list-style-type: none"> - Evitare il più possibile nel congiungere i vari poli primari e gli stessi poli con la parte compatta della città, di allestire itinerari troppo lunghi

	d) Modalità integrative di mobilità	<ul style="list-style-type: none"> - necessità di un più articolato collegamento con il centro città e con le altre realtà territoriali - integrare le diverse tipologie di trasporto con il Minimetrol, per razionalizzare le risorse ed estendere il più possibile il servizio pubblico in tutto il territorio - realizzare iniziative rivolte alla mobilità pedonale e dove possibile ciclabile 	trasporto pubblico	<ul style="list-style-type: none"> - Promozione mobilità integrative. I previsti servizi di car sharing (e car pooling) non avranno possibilità di funzionare se non accompagnati da misure di dissuasione all'uso delle auto private - Le due aree verdi (percorso verde P. Massiano e percorso verde Ostello) sono divise dalla Cortonese: necessitano di un sovrappasso ciclabile e pedonale che eviti l'attraversamento a raso dell'arteria
ARTICOLAZIONE TEMATICHE DEL PUM		ORIENTAMENTI E PROPOSTE INCONTRO GENERALE DEI CONSIGLIERI CIRCOSCRIZIONALI (9.6.06)	VALUTAZIONI E PROPOSTE DAGLI INCONTRI NELLE CIRCOSCRIZIONI DI LUGLIO '06	RISULTANZE DELLE SESSIONE DELLA CONFERENZA CITTADINA DI INDAGINE DEL 23 settembre '06
POLARITA' E SISTEMA INTEGRATO DI AREE DI INTERSCAMBIO	<p>a) Aree di interscambio</p> <p>b) polarità</p>	<p>- dotare le stazioni e le aree di scambio di parcheggi comodi, sicuri e gratuiti</p> <p>- valutare attentamente la mobilità di accesso potenziale ai diversi punti di interscambio tra FS, FCU e Minimetrol</p> <p>- considerare le intersezioni tra traffico cittadino e regionale</p> <p>- individuare effettive zone strategiche e dotarle di parcheggi a tariffe agevolate</p> <p>- Interagire dai punti di parcheggio con Minimetrol -Autobus e Minibus- Ferrovia Centrale Umbra</p> <p>- realizzare parcheggi a basso costo, disposti in luoghi funzionali all'utilizzo dei mezzi pubblici</p> <p>- realizzare punti di scambio facilmente raggiungibili</p> <p>- poter raggiungere, da qualsiasi punto di partenza, i più importanti centri di interesse della città</p>	<p>(I – IV Circ.)</p> <p>- Prevedere delle aree di interscambio tra linee extraurbane e linee urbane, anche al di fuori del centro della città</p> <p>(II – VIII- IX Circ.)</p> <p>- Prevedere aree di interscambio all'interno di Ponte S. Giovanni comporterà problemi di sosta e di congestionamento</p> <p>- Prevedere l'area di interscambio a Balanzano</p> <p>- Prevedere un area interscambio a Ospedalicchio (permetterebbe di collegare Perugia ed i comuni limitrofi via ferrovia)</p> <p>(V-VI-VII-XII-XIII Circ.)</p> <p>- Prevedere un'area di interscambio a P.Valleceppi</p> <p>(II – VIII- IX Circ.)</p> <p>- Collegamento diretto con il Silvestrini, prevedendo una linea unica di collegamento tra i "Ponti"</p> <p>(III-X-XI Circ.)</p> <p>- considerando che il territorio interessato parte da Acquaiola Gratiano e non da Fontignano, creare un collegamento diretto al Silvestrini da Fontignano- Mugnano- S. Martino, senza passare per Castel del Piano</p> <p>(V-VI-VII-XII-XIII Circ.)</p> <p>- A Ponte Felcino è necessario eliminare il passaggio a livello e prevedere una viabilità parallela per non intasare il centro abitato</p> <p>(V-VI-VII-XII-XIII Circ.)</p> <p>- E' necessario garantire un collegamento tra S. Egidio e Silvestrini</p> <p>- E' necessario un collegamento rapido con l'Ospedale Silvestrini e con Perugia</p>	<p>- Possibilità di reperire i biglietti a terra con rivendite ben identificate, e per quanto possibile in condizione di veicolare informazioni sui servizi della mobilità</p> <p>- Potenziare i parcheggi vicino le stazioni sia della FCU che delle FFSS, magari prevedendo alcuni servizi di supporto</p> <p>- Prevedere un'area di interscambio in zona Filosofi – Pallotta per scambio fra la stazione F.C.U e le varie linee APM</p> <p>- la scelta dell'area di interscambio di San Marco è valida. L'importante è creare un collegamento efficace/efficiente tra Colle Umberto e San Marco</p> <p>- Nelle aree di interscambio ci deve essere una tabella riepilogativa degli orari dei mezzi pubblici delle diverse modalità di trasporto</p> <p>- Oltre ai 5 poli attrattori individuati tenere conto, ad es. degli insediamenti esistenti e previsti di Via Settevalli</p> <p>- Individuare e valutare bene l'apporto delle polarità intermedie (per esempio P.S. G. etc). Prevedere delle dotazioni minime per supporto in particolari situazioni, e inquadrarle in relazione alle diverse tipologie di utenza</p>
SISTEMA TARIFFARIO MEZZI PUBBLICI DI		- le Amministrazioni dovrebbero garantire il diritto alla mobilità, intervenendo di conseguenza sul contenimento dei prezzi	(I – IV Circ.) - Tariffa unica con prezzo del biglietto proporzionale al viaggio che effettivamente si fa	- dubbi sul fatto che chi possiede un'auto, prenda poi un autobus se il biglietto costa più di 1 € (cioè più di Roma e Milano).

TRASPORTO		<ul style="list-style-type: none"> - biglietto unico giornaliero - Interazione FCU - Apm più incisiva con l'avvio di un biglietto unico - dare luogo a comunità tariffarie a tutto vantaggi dei cittadini <ul style="list-style-type: none"> - biglietto unico parcheggio-mezzo pubblico - valutare le diverse esigenze per target di popolazione, in modo da creare modelli differenti di mobilità 	<ul style="list-style-type: none"> - prevedere in congruo anticipo i costi del servizio a chiamata - La tariffazione dovrebbe essere parametrata alla percorrenza effettiva - Considerare una riduzione delle tariffe attuali, perchè poco competitive rispetto all'auto privata <p>(II – VIII- IX Circ.)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Collegare le tariffe alla lunghezza dei percorsi <p>(V-VI-VII-XII-XIII Circ.)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Prevedere tariffe competitive rispetto all'uso dell'auto privata - Prevedere un sistema di tariffazione proporzionale al tempo di percorrenza 	<ul style="list-style-type: none"> - Non aumentare e prevedere abbonamenti estremamente convenienti rispetto al biglietto in modo da incentivare una scelta definitiva: <i>"lascio l'auto e scelgo l'autobus per sempre"</i> - Il biglietto cumulativo non può essere più di 1 € in modo che i cittadini usino il Minimetrol, lasciando l'auto al parcheggio possibilmente gratuito (Il costo del biglietto sarà determinante nell'uso del Minimetrol per tariffe mezzi pubblici) - quando in una famiglia ci sono più utenti dei servizi pubblici, prevedere delle riduzioni come gruppo familiare? - Unificare i biglietti per ogni tipo di mezzo di trasporto nell'ambito di aree vaste individuate - Tariffe. Differenziazione del prezzo tra centro e periferia. 1€ periferia e 0,80 € tra centro/centro. - Incentivare l'abbonamento abbassando i costi considerevolmente e considerare le tariffe anche in base alla qualità dei servizi che vengono prestati - la logica di sistema tra vettori, dovrebbe portare a più utenti e minori costi dei biglietti
ARTICOLAZIONE TEMATICHE DEL PUM		ORIENTAMENTI E PROPOSTE INCONTRO GENERALE DEI CONSIGLIERI CIRCOSCRIZIONALI (9.6.06)	VALUTAZIONI E PROPOSTE DAGLI INCONTRI NELLE CIRCOSCRIZIONI DI LUGLIO '06	RISULTANZE DELLE SESSIONE DELLA CONFERENZA CITTADINA DI INDAGINE DEL 23 settembre '06
FLUSSI DI TRAFFICO – STRADE DI COLLEGAMENTO – CONTROLLO E REGOLAZIONE DEL TRAFFICO	<p>a) flussi di traffico</p> <p>b) Controllo e regolazione</p>	<ul style="list-style-type: none"> - le strade non sono adeguate allo sviluppo urbanistico - Ridurre la presenza delle auto nelle direttive di accesso alla città incrementando la presenza dei mezzi di trasporto pubblico - evitare di realizzare nuove strade che aumentino il traffico privato - Creare semafori intelligenti in via Settevalli – zona Pila- Case Nuove- via Pievaiola e Strozaccapponi - collegamenti stradali con Pian di Massiano <ul style="list-style-type: none"> - Chiudere l'accesso alle auto private nei punti più serviti del centro storico - regolamentazione degli ingressi in centro storico sia delle merci che dei turisti,... 	<p>(I – IV Circ.)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mancanza di strade di collegamento da S. Marco a Pian di Massiano - Le scelte urbanistiche precedenti al PUM condizionano le possibili soluzioni sulla viabilità <p>(II – VIII- IX Circ.)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ampliare le zone ZTL - Per collegare Casaglia a S. Sisto si passa per Ponte S. Giovanni, con conseguente congestionamento della viabilità del quartiere - Decongestionare il tridente sud, con conseguenti benefici per via M. Angeloni e via Palermo, prevedendo eventualmente nuove strade - Prevedere un sistema di attraversamento pedonale in sicurezza per collegare l'Ospedale Silvestrini alla stazione F.S. che dovrà servirlo - Considerare che la costruzione di più strade equivale a produrre più traffico <p>(II – VIII- IX Circ.)</p> <ul style="list-style-type: none"> - I parcheggi irregolari che si aggiungono a quelli regolari impediscono il percorso del bus in via Birago - Controllare i viaggiatori abusivi (senza biglietto) - Controllare le soste e sanzionare quelle irregolari 	<ul style="list-style-type: none"> - L'accesso alla città da Ponte Rio è critico - Si riconosce un miglioramento della situazione attuale per Via Palermo /svincolo Prepo, con l'intervento previsto sulla viabilità. Non altrettanto si può dire per il nodo di Fontivegge: si potrebbe collegare Via Campo di Marte a Via XX Settembre senza passare da Fontivegge - Attenzione rotonda Madonna Alta (svincolo) - esigenza di comprendere come decongestionare Porta Pesa –P.zza Grimana - Problema oggettivo di conformazione del territorio (ampiezza del territorio e 50 frazioni nel territorio comunale) <ul style="list-style-type: none"> - Cittadino informato in tempo reale attraverso le tecnologie, soprattutto sulla disponibilità dei parcheggi con informazioni alle entrate della città - Ruolo relazionale dei vigili anche in situazioni in cui si emettono delle multe. - Dubbi sul diffondersi del controllo senza avvertimento preventivo - Sviluppare un sistema integrato di controllo di tipo tecnologico: telecamere accertatrici di infrazioni, Semafori radar nei punti più a rischio dei centri abitati soprattutto in prossimità di scuole e locali di pubblica

	c) Collegamenti con altri comuni		(II – VIII- IX Circ.) - Prevedere una stazione di interscambio F.C.U. ad Ospedalicchio (V-VI-VII-XII-XIII Circ.) Prevedere modalità di integrazione e coordinamento con il servizio di trasporto pubblico di altri comuni	utilità - Ridurre il numero di permessi per accesso a ZTL - Migliorare il collegamento Corciano/Ellera con il mezzo pubblico - prevedere un adeguato collegamento con Bastia zona industriale (vedi ad es. Umbria Fiere)
AREA DI SOSTA PER LE AUTO PRIVATE		- rendere più oneroso il parcheggio delle auto dei non residenti per favorire la sosta nelle aree/ nuovi parcheggi esterni serviti dai mezzi pubblici - Parcheggi all'esterno della città	(I – IV Circ.) - Zona di Elce: è necessario un parcheggio e aree di sosta autorizzate per limitare le soste irregolari (II – VIII- IX Circ.) - Per permettere la fruizione del servizio di trasporto pubblico urbano occorre prevedere aree di sosta nelle zone periferiche (per non intasare l'accesso al centro, e per permettere agli utenti di lasciare l'automobile) - Disincentivare l'uso dell'auto privata aumentando le tariffe dei parcheggi a pagamento vicino al centro (V-VI-VII-XII-XIII Circ.) - Chiarire la funzione del parcheggio a Ponte Rio	- No all'aumento tariffe del parcheggio. Si discrimina - Nel centro storico ridurre la possibilità di parcheggio per i non residenti - Aree contigue alla ZTL: fare in modo che non vengano utilizzate come area di interscambio - Nelle aree di sosta e parcheggio prevedere servizi collaterali per persone ed automobili (es. lavauto; punti informativi, ecc.) - Nelle ZTL prevedere convenzioni con le associazioni dei commercianti, che potrebbero offrire ai clienti il pagamento della tariffa parcheggio - I residenti (soprattutto nella ZTL, ma anche nelle aree contigue) devono essere tutelati anche con una riduzione dei permessi di accesso per i non residenti - Prevedere spazi per le auto dei clienti degli alberghi (soprattutto quelli in ZTL) - Agevolare la possibilità di parcheggio presso le attività commerciali anche attraverso misure dissuasive della lunga sosta - Prevedere possibilità di sosta notturna per le auto dei residenti, spesso costretti a parcheggiare in zone di divieto a causa della congestione dovuta al parcheggio dei non residenti, che attualmente possono accedere alla ZTL fino alle 22h, senza obbligo di un orario di uscita. - Prevedere parcheggi a corona del centro storico
ARTICOLAZIONE TEMATICHE DEL PUM		ORIENTAMENTI E PROPOSTE INCONTRO GENERALE DEI CONSIGLIERI CIRCOSCRIZIONALI (9.6.06)	VALUTAZIONI E PROPOSTE DAGLI INCONTRI NELLE CIRCOSCRIZIONI DI LUGLIO '06	RISULTANZE DELLE SESSIONE DELLA CONFERENZA CITTADINA DI INDAGINE DEL 23 settembre '06
SALUTE PUBBLICA, QUALITÀ AMBIENTALE, QUALITÀ DELLA VITA		- i mezzi pubblici, su gomma e rotaia, possono dare risposte importanti nella diminuzione delle polveri nell'atmosfera	(II – VIII- IX Circ.) - L'aumento della frequenza delle linee bus potrebbe determinare un aumento del volume di traffico complessivo - Prevedere corsie preferenziali per il bus - Trovare soluzioni per evitare che le macchine attraversino P. S. Giovanni considerando le strade urbane come viabilità alternativa alla superstrada	- Anche il quartiere meridionale (Via XX Settembre, Via dei Filosofi, Via della Pallotta, Via Fonti Coperte) è molto congestionato, ma il PUM dovrebbe prevedere modifiche un'intensificazione del servizio bus in quell'area. E' previsto un collegamento di mobilità alternativa (es. percorso meccanizzato) tra Bove e P.le Europa? - Attenzione paesaggistica. La tutela del paesaggio deve avere priorità rispetto alle soluzioni previste per decongestionare il traffico (es. costruzione di nuove strade) - Sicurezza: carenza di illuminazione, di marciapiedi, di attraversamenti (le rotonde sono passaggi molto critici per i pedoni) - Garantire continuità ai percorsi pedonali - Barriere architettoniche: considerarle e provare a ridurle - Decongestionare è prioritario ed

				<p>incide sulla qualità della vita; pertanto le scelte che vanno in tal senso (es nuova viabilità) sono prioritarie sull'impatto paesaggistico</p> <ul style="list-style-type: none"> - Intervenire perché diminuisca la rumorosità dei mezzi di pulizia urbana - Attrezzare le fermate dei mezzi pubblici perché diventino luoghi di sosta pedonale confortevole, di informazione, di promozione delle relazioni sociali - Prevedere uso di materiali ecologicamente compatibile nelle aree di parcheggio e nelle strade e, ove possibile, aumentare le aree verdi
ARTICOLAZIONE TEMATICHE DEL PUM		ORIENTAMENTI E PROPOSTE INCONTRO GENERALE DEI CONSIGLIERI CIRCOSCRIZIONALI (9.6.06)	VALUTAZIONI E PROPOSTE DAGLI INCONTRI NELLE CIRCOSCRIZIONI DI LUGLIO '06	RISULTANZE DELLE SESSIONE DELLA CONFERENZA CITTADINA DI INDAGINE DEL 23 settembre '06
COMUNICAZIONE E PARTECIPAZIONE – VALUTAZIONE PARTECIPATA ATTUAZIONE PIANO URBANO DELLA MOBILITA'	a) Comunicazione	<ul style="list-style-type: none"> - occorre un forte impegno sul piano culturale, coinvolgendo scuola, organizzazioni, soggetti gestori dei servizi <ul style="list-style-type: none"> - adeguata educazione alla cittadinanza e sensibilizzazione ad un uso corretto del veicolo privato - veicolare attraverso la promozione del mezzo pubblico, il rispetto e la conservazione dell'ambiente, come valore tra generazioni 	<p>I – IV Circ.)</p> <ul style="list-style-type: none"> - necessaria informazione preventiva sui nuovi percorsi e sulle opportunità dei servizi offerti - Va incentivato l'utilizzo del mezzo pubblico, anche attraverso giornate di promozione e informazione capillare - prevedere materiale cartaceo informativo sul nuovo servizio, al momento dell'avvio 	<ul style="list-style-type: none"> - Prevedere azioni di informazione e sensibilizzazione della cittadinanza - Rendere competitivo il mezzo pubblico rispetto al privato e darne comunicazione: alle famiglie, a categorie di utenti, ecc. Considerare che si dovranno raggiungere target differenziati anche nei livelli culturali - Considerare chi utilizza i mezzi pubblici, ma anche chi non li utilizza e li utilizzerebbe - Le paline degli orari bus sono poco leggibili - Occorre offrire a tutte le famiglie del territorio comunale comunicazione capillare sul nuovo PTPU. - Informare su nuovi percorsi, fermate, servizi connessi; in particolare prevedere che gli orari siano ben esposti presso fermate e locali pubblici - Comunicare l'esistenza attuale del Call Center che informa su tutti i servizi/linee del trasporto pubblico (non solo APM) - Prevedere modalità di comunicazione ed informazione personalizzate per territorio di Circoscrizione
	b) Partecipazione	<ul style="list-style-type: none"> - definire obiettivi attraverso lo spirito della concertazione e della condivisione fra territori e quindi con la cittadinanza - sviluppare ulteriormente i metodi partecipativi 	<ul style="list-style-type: none"> - Incentivare l'utenza ad essere parte attiva nel perseguimento degli obiettivi del PUM 	<ul style="list-style-type: none"> - Prevedere dei premi per i cittadini virtuosi che utilizzano i trasporti pubblici con assiduità (non solo punire chi trasgredisce il codice stradale) - Destinare il ricavo delle multe a progetti di informazione ed educazione civica
	c) Attuazione Piano	<ul style="list-style-type: none"> - Procedere per aggiustamenti progressivi in corso d'opera - Adottare alcuni provvedimenti a breve per aiutare e migliorare la mobilità interna - Assestare il servizio pubblico integrato dopo una fase di rodaggio (sperimentazione di 1 anno), ampliando, eventualmente i percorsi di maggiore interesse 	<p>(II – VIII- IX Circ.)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Prevedere modalità di ascolto/partecipazione nella fase di sperimentazione e monitoraggio del servizio di trasporto pubblico locale 	<ul style="list-style-type: none"> - Prevedere un' analisi dei target attuali e in prospettiva
ESIGENZE RELATIVE A PARTICOLARI UTENZE		<ul style="list-style-type: none"> - valutare l'impatto dei movimenti di personale e di utenti per alcune attività principali (es. Ospedale, Carcere, ...) - mezzi di trasporto confortevoli facilmente accessibili per tutti (soprattutto per gli anziani - disabili) - adeguatezza dei costi dei biglietti per la fascia dei pensionati 	<p>(II – VIII- IX Circ.)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Considerare che alcune tipologie di utenza (es. anziani) avranno difficoltà nei trasferimenti tra i mezzi previsti dall' intermodalità <p>(V-VI-VII-XII-XIII Circ.)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Prevedere tariffe agevolate per alcune tipologie di utenza (es. studenti...) 	<ul style="list-style-type: none"> - Prevedere i trasporti collettivi per la scuola primaria con collettività forte coincidenza e frequenza di interscambio tra modalità di trasporto integrata - Trasporti collettivi per grosse concentrazioni di lavoratori (uffici pubblici utenza, uffici libero professionisti, industrie,..), a) rispondendo alle esigenze di particolari orari di entrata e di uscita di

				<p>pendolari, studenti, ecc..</p> <p>b) prevedendo convenzioni con organizzazioni e imprese più grandi in termini di utenza, per agevolare l'uso del mezzo pubblico</p> <ul style="list-style-type: none"> - Particolare attenzione ai disabili e mamme con figli, anziani, garantendo, soprattutto, che le fermate siano libere e protette - valutazione flussi dei turisti italiani e stranieri, anche a giovanile: collegamenti per ostello autobus dopo le 22:00 - Collegamento Villa Pittignana con P.S. Giovanni da migliorare in funzione dell'accesso a istituti scolastici fuori comune(in particolare S.Maria). Garantire la gratuità sui mezzi pubblici per i cittadini che hanno superato i 70 anni - IV Circoscrizione <p>All'interno del PUM le esigenze del territorio sono diversificate: Una parte di questo è fortemente urbanizzata e le linee progettuali del PUM si inseriscono bene nel panorama di richieste dei cittadini . Nella IV Circoscrizione è stata individuata una zona di interscambio che fortifica e permette un collegamento con tutti i centri di interesse della città (S.Marco) La parte del territorio più periferico prevede una richiesta dell'utenza di intensificazione delle corse e un collegamento strutturato tra Colle Umberto - S. Marco a fronte di una assenza di altri sistemi di collegamento.</p> <ul style="list-style-type: none"> - valutare le istanze e i flussi di spostamento delle famiglie e dei lavoratori extracomunitari <p>Difficoltà di servizi con il pubblico trasporto. Le aree residenziali diffuse lontane dai centri abitati. (Zone residenziali con edifici uni- bifamiliari a bassa densità). Si può mettere in atto una strategia che non renda inevitabile l'uso delle auto private?</p> <ul style="list-style-type: none"> - per gli studenti universitari e per i giovani in genere, prevedere che il Minimetrò possa funzionare anche di sera, e parimenti prevedere un estensione dell'orario degli autobus - sperimentare il <i>Car Pooling</i> per organizzare i servizi per anziani(ritirare la pensione, andare in cimitero, etc) - prevedere forme di abbonamento non nominativo, ma per nucleo familiare - allestimento di un adeguato Info point alla stazione di Fontivegge
--	--	--	--	---

I partecipanti hanno presentato ulteriori osservazioni nel corso della Sessione (vedasi resoconto di seguito riportato).

LE OSSERVAZIONI E LE CONTRODEDUZIONI TECNICHE DELL'AMMINISTRAZIONE COMUNALE

Le istanze formali presentate in occasione della Conferenza cittadina sono riportate nella seguente tabella, cui sono state aggiunte le osservazioni presentate entro il 28 Novembre, includendo le controdeduzioni presentate dagli uffici tecnici.

OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

Tabella 9.

N.	ISTANZA/PROPOSTA/OSSERVAZIONE	CONTRODEDUZIONI
1	<p>Proponente: Circoscrizione XIII</p> <p>MAGGIORI INTEGRAZIONI TRA FCU E TRENITALIA PER CREARE OPPORTUNE COINCIDENZE ORARIE TRA S. SEPOLCRO, PONTE SAN GIOVANNI, FONTIVEGGE E OSPEDALE SILVESTRINI</p>	<p>Per quanto riguarda gli spostamenti di lunga percorrenza, le integrazioni richieste fra i diversi vettori del trasporto ferroviario sono previste nello scenario di lungo periodo configurato dal PUM.</p> <p>Per quanto attiene gli spostamenti intracomunali, si ritiene che il servizio Ponte Pattoli-Ellera scalo, previsto già nella prima fase di attuazione della nuova rete di trasporto pubblico nel breve periodo, semplifichi lo scambio alla stazione di Ponte San Giovanni (cfr. risposta all'osservazione n. 14)</p>
2	<p>Proponente: Circoscrizione XII</p> <p>ISTANZA: L'INTERO TERRITORIO DELLA CIRC.XII RIPA-PIANELLO-S.EGIDIO E' ATTUALMENTE SPROVVISTO DEL TRASPORTO PUBBLICO URBANO. E' SERVITO SOLTANTO DAL TRASPORTO EXTRAURB. CON TUTTI I DISAGI CHE QUESTO SERVIZIO PROVOCA. IL SERVIZIO E' CONCENTRATO SUGLI ORARI SCOLASTICI E POI PER IL RESTO DEL GIORNO QUASI DEL TUTTO MANCANTE.</p> <p>L'ISTANZA INTERESSA ANCHE LE CIRCOSCRIZIONI I – VII – XII</p> <p>PROPOSTA DI INTERVENTO: DOTARE TUTTO IL TERRITORIO DELLA CIRC. XII DI TRASPORTO PUBBLICO URBANO COLLEGANDOLA CON PONTE S.GIOVANNI O CON PONTE VALLECEPPI, PER FARE IN MODO CHE SI POSSA USUFRUIRE DELL'INTERA RETE E DI AVERE IL COLLEGAMENTO SIA CON IL CENTRO STORICO DELLA CITTA' SIA CON LA STAZIONE DI FONTIVEGGE CHE CON IL NUOVO OSPEDALE.</p>	<p>Attualmente la zona della XII Circoscrizione non è servita solamente dal trasporto extraurbano, ma è dotata di un servizio di III rete che copre l'itinerario Pianello - Ripa - Ponte San Giovanni.</p> <p>Tale servizio presenta, come dato storico, una sostanziale assenza di utenza.</p> <p>Si reputa, pertanto, che i collegamenti fondamentali sia con Perugia (in modo diretto) sia verso il Silvestrini (attraverso lo scambio con il ferro a Ponte Valleceppi) siano assolti dal trasporto su gomma extraurbano, utilizzabile, all'interno del territorio comunale, con la sola tariffa urbana.</p> <p>Alla luce dei potenziamenti ferroviari previsti dal PUM fin dalle sue prime fasi di attuazione, nel breve periodo, appare, comunque, opportuno riconfermare il servizio esistente, Pianello-Ripa-S. Egidio-Collestrada-Ponte San Giovanni, migliorandolo attraverso una rimodulazione degli orari in coincidenza con il treno a Ponte San Giovanni. Si ritiene che tale rimodulazione possa rappresentare l'elemento di potenziamento del servizio utile a captare nuove quote di utenza.</p> <p>(cfr. risposta osservazioni n. 6 e n. 26)</p>
3	<p>Proponente: Circoscrizione VIII</p> <p>ISTANZA: SI RITIENE NECESSARIA L'ISTITUZIONE, ALLA FERMATA FERROVIARIA DEL SILVESTRINI, DI UNA NAVETTA IN CONCOMITANZA CON L'ARRIVO DEL TRENO PER FACILITARE GLI</p>	<p>Il collegamento pedonale in sicurezza fra la fermata ferroviaria Silvestrini e l'ospedale stesso è già in fase di realizzazione, mediante un sottopasso pedonale che consenta di attraversare via Dottori in modo protetto; l'intero collegamento pedonale ha una lunghezza accettabile (circa 300 m) come distanza da coprire a piedi e non presenta pendenze eccessive,</p>

	<p>ANZIANI</p> <p>PROPOSTA DI INTERVENTO: FACILITARE IL TRASFERIMENTO IN SICUREZZA DELLE PERSONE ANZIANE E DEI BAMBINI DALLA FERMATA FF.SS. DI S.SISTO, PREVEDENDO NAVETTE O ALTRI MEZZI DI MOBILITA'.</p>	<p>essendo il sottopasso in piano e il successivo dislivello del tutto tollerabile pedonalmente.</p> <p>(cfr. risposte alle osservazioni n. 4, 16 e 25)</p>
4	<p>Proponente: Circoscrizione VIII</p> <p>ISTANZA: RIDUZIONE USO DEL MEZZO DI TRASPORTO PRIVATO</p> <p>PROPOSTA DI INTERVENTO: ISTITUZIONE DI UNA NAVETTA DI SERVIZIO CHE POSSA COLLEGARE LE REALTA' PERIFERICHE (COLLESTRADA, BALANZANO, PIEVE DI CAMPO) CON SERVIZI PUBBLICI (ANAGRAFE, CIRCOSCRIZIONE, BANCHE) E LA STAZIONE FERROVIARIA.</p>	<p>La linea Q assolve la funzione di raccolta/distribuzione della popolazione di Balanzano e Ponte San Giovanni verso le polarità forti della zona; le origini o destinazioni non coperte direttamente dal servizio sono tutte a distanza pedonale dal percorso della linea Q</p> <p>(cfr. risposte alle osservazioni n. 3, 16 e 25)</p>
5	<p>Proponente: Circoscrizione IX</p> <p>ISTANZA: SI RILEVA CHE PER LA PARTE BASSA DELLA IX CIRCOSCRIZIONE NON E' PREVISTO UN COLLEGAMENTO CON IL SILVESTRINI. E' VERO CHE E' PREVISTO IL COLLEGAMENTO CON PONTE S. GIOVANNI TRAMITE LA FCU MA LA BASSISSIMA FREQUENZA SIGNIFICA NON AVER ALCUN SERVIZIO COME GIA' EVIDENZIATO CON NOTA GIA' INVIATA DAL CONSIGLIO DELLA IX CIRCOSCRIZIONE.</p> <p>PROPOSTA DI INTERVENTO: CREARE COLLEGAMENTO DIRETTO CON OSPEDALE SILVESTRINI</p>	<p>Il servizio attualmente esercito dal FCU offre a San Martino in Campo 16 coppie di corse ferroviarie da e per Ponte San Giovanni, ove è possibile effettuare lo scambio con le corse per il Silvestrini. Il servizio offerto è di gran lunga superiore a quello ottenibile modificando il servizio con una linea di III rete.</p> <p>In considerazione del fatto che il PUM non prevede rafforzamenti del servizio ferroviario metropolitano nel versante sud, a differenza di quanto si propone invece lungo la tratta Ponte Pattoli-Ellera scalo, sarà valutata la fattibilità tecnica della deviazione del percorso della linea Prog_Pallotta3 da Colonna a San Martino in Campo a San Martino in Colle.</p> <p>Si propone, inoltre, di inserire nella medesima linea la deviazione a chiamata a S. Enea</p>
6	<p>Proponente: Gianni Mantovani, Circoscrizione XII</p> <p>ISTANZA: AD OGGI IL NUOVO P.U.M. PREVEDE CHE TUTTO IL TERRITORIO DELLA XII CIRCOSCRIZIONE A PARTE S.EGIDIO NON E' SERVITO DAL TRASPORTO URBANO, PIU' PRECISAMENTE LE FRAZIONI DI CIVITELLA D'ARNA, RIPA, PIANELLO, CASTEL D'ARNO E PILONICO PATERNO. LA SITUAZIONE ATTUALE DELLA MOBILITA' PUBBLICA E' CARENTE PERCHE' IL TERRITORIO E' SERVITO SOLO DALL'A.P.M. CON ORARI PREVALENTEMENTE SCOLASTICI, CON LA MANCANZA TOTALE DI ADEGUAMENTO DELL'OFFERTA IN UN'OTTICA CHE</p>	<p>Attualmente la zona della XII Circoscrizione non è servita solamente dal trasporto extraurbano, ma è dotata di un servizio di III rete che copre l'itinerario Pianello - Ripa - Ponte San Giovanni.</p> <p>Tale servizio presenta, come dato storico, una sostanziale assenza di utenza.</p> <p>Si reputa, pertanto, che i collegamenti fondamentali sia con Perugia (in modo diretto) sia verso il Silvestrini (attraverso lo scambio con il ferro a Ponte Valleceppi) siano assolti dal trasporto su gomma extraurbano, utilizzabile, all'interno del territorio comunale, con la sola tariffa urbana.</p> <p>Alla luce dei potenziamenti ferroviari previsti dal PUM fin dalle sue prime fasi di attuazione, nel breve periodo, appare, comunque, opportuno</p>

	<p>RISPONDA ALLE ATTUALI ESIGENZE DI MOBILITA'. GLI ORARI NON CONSIDERANO LE ESIGENZE DEL LAVORO E DEI LAVORATORI. NONOSTANTE UNO SVILUPPO URBANISTICO DELLE FRAZIONI DELLA XII CIRCOSCRIZIONE NON C'E' UN EFFICIENTE COLLEGAMENTO "DA, PER, FRA" LE STESSE.</p> <p>PROPOSTA DI INTERVENTO: SE SI VUOLE FAVORIRE REALMENTE IL TRASFERIMENTO DEL TRAFFICO DALL'USO DEL MEZZO PRIVATO A QUELLO DEL MEZZO PUBBLICO ANCHE NEL NOSTRO TERRITORIO, IL NUOVO P.U.M. DEVE PREVEDERE DI AMPLIARE L'OFFERTA A TUTTE LE FRAZIONI CHE SONO OGGETTIVAMENTE RAGGIUNGIBILI DELLA XII CIRCOSCRIZIONE</p> <p>SPOSTARE IL CAPOLINEA DELLA LINEA PER S. EGIDIO DAL CENTRO COMMERCIALE COLLESTRADA ALLA STAZIONE FERROVIARIA DI PONTE S. GIOVANNI</p>	<p>riconfermare il servizio esistente, Pianello-Ripa-S. Egidio-Collestrada-Ponte San Giovanni, migliorandolo attraverso una rimodulazione degli orari in coincidenza con il treno a Ponte San Giovanni. Si ritiene che tale rimodulazione possa rappresentare l'elemento di potenziamento del servizio utile a captare nuove quote di utenza.</p> <p>Per quanto riguarda la proposta di spostamento del capolinea da Collestrada a Ponte San Giovanni, pur ritenendo condivisibile tale proposta, se ne rileva la non sostenibilità tecnica, poiché tale allungamento comporterebbe uno squilibrio con gli altri 3 rami della linea P. Il collegamento con Ponte San Giovanni è comunque possibile attraverso lo scambio, a Collestrada, fra le linee P e Q. (cfr. risposta osservazioni n. 2 e n. 26)</p>
7	<p>Proponente: Circoscrizione VII</p> <p>ISTANZA: NELL'OTTICA DI RAFFORZARE E COMPLETARE LA RETE DELLA MOBILITA' ALTERNATIVA TRA DIVERSI POLI DELLA CITTA' RILEVIAMO LA NECESSITA' DI UN COLLEGAMENTO DIRETTO TRA LA CITTA' (NEL PUNTO DI ARRIVO DEL MINIMETRO' A MONTELUCE/ VIA DEL GIOCHETTO) E PONTE VALLECEPPI (NELL'ATTUALE ZONA DELLA STAZIONE FCU) AL FINE DI:</p> <ul style="list-style-type: none"> • COLLEGARE IL RISTRUTTURATO QUARTIERE DI MONTELUCE/ VIA DEL GIOCHETTO CON IL PARCO FLUVIALE ESISTENTE E QUELLO FUTURO DI PARCO FLUVIALE ANSA DEGLI ORNARI • COLLEGARE DIRETTAMENTE UNA PARTE CONSISTENTE DELLA ZONA NORD (A CUI ACCEDONO ANCHE I CITTADINI DI VALFABRICA – GUALDO TADINO-S.EGIDIO RIPA PIANELLO NONCHE' GLI STESSI DELLA VII CIRC) AL MINIMETRO'/CITTA' • PERMETTERE COLLEGAMENTI CON E DA PARTI DI CITTA' NON SERVITE DALLA F.C.U. COME PONTE RIO • COLLEGARE ANCHE IL QUARTIERE DI PONTE S. GIOVANNI CON IL FUTURO QUARTIERE DI MONTELUCE <p>PROPOSTA DI INTERVENTO: INSERIRE NEI PROGRAMMI DI LUNGO PERIODO DI ATTUAZIONE DEL PUM LA PREVISIONE DI UN COLLEGAMENTO MEDIANTE BRACCIO</p>	<p>L'onerosità dell'opera proposta non permette di classificarla come realizzabile nell'orizzonte temporale previsto dal PUM</p>

	MECCANIZZATO (FUNIVIA) TRA IL QUARTIERE DI MONTELUCE/VIA DEL GIOCHETTO E PONTE VALLECEPPI NEI PRESSI DELLA STAZIONE FCU-PARCO FLUVIALE	
8	<p>Proponente: Giovanni Frittella</p> <p>ISTANZA: CONSULTANDO LA PROPOSTA DEL PUM RELATIVA AGLI ORARI DELLE LINEE PROG. SILVESTRINI 3 E 4 (LINEE CON UN NUMERO ESIGUO DI CORSE, QUINDI SIGNIFICATIVE SOLO SE CONSIDERATE COMPLEMENTARI AL SERVIZIO EXTRAURBANO) SI PUÒ NOTARE CHE IN DIVERSI CASI QUESTI SI SOVRAPPONGONO ALLE CORSE EXTRAURBANE (ES. IN DIREZIONE MUGNANO FONTIGNANO LE CORSE H 13.50 DA PIAN DI MASSIANO CON LA CORSA EXTRAURBANA H 14.05 DA PIAZZA PARTIGIANI O H 17.20 DA PIAN DI MASSIANO CON LA CORSA EXTRAURBANA H 17.35 DA PIAZZA PARTIGIANI).</p> <p>INOLTRE NOTO CHE NON CI SONO CORSE DI ANDATA POMERIDIANE (VUOL DIRE CHE I MEZZI PER TORNARE AL CAPOLINEA DI PIAN DI MASSIANO TRANSITERANNO FUORI SERVIZIO?).</p> <p>PROPOSTA DI INTERVENTO: CADENZARE LE CORSE IN QUESTIONE CON QUELLE DEL SERVIZIO EXTRAURBANO; VERIFICARE LA POSSIBILITÀ DI PAREGGIARE IL NUMERO DI CORSE DI ANDATA CON QUELLE DI RITORNO NELLE ORE POMERIDIANE.</p> <p>INOLTRE VALUTARE TRANSITI IN VIALE SAN SISTO CHE NON ALLUNGHEREBBERO DI FATTO I TEMPI DI PERCORRENZA.</p>	<p>Risulta difficile stabilire la complementarietà degli orari fra servizio urbano ed extraurbano: entrambi i servizi hanno, in genere, dei vincoli sugli orari di arrivo.</p> <p>Inoltre il servizio extraurbano non è del tutto confrontabile con l'urbano, in quanto non tocca tutte le località servite dalle linee Prog_Silvestrini3 e Prog_Silvestrini4.</p> <p>Per quanto riguarda le osservazioni in merito agli orari, una lettura integrata delle corse delle linee Prog_Silvestrini3 e Prog_Silvestrini4 garantisce lo stesso numero di corse in andata e in ritorno.</p>
9	<p>Proponente: Eros Paneni</p> <p>PER QUANTO RIGUARDA IL PUM, UNO DEI GRANDI OSTACOLI CHE SI TROVERA' AD AFFRONTARE SARA' QUELLO DELLE ROTTURE DI CARICO, DI SEGUITO IL FATTO CHE IL PROGETTO PREVEDE ULTERIORI SPESE, MINIMETRO' 2 E 3 E I 4 MILIONI CHE DOVREBBE METTERE LA REGIONE, GIA' CON GROSSI PROBLEMI ECONOMICI, PER QUANTO RIGUARDA LA F.C.U..ALTRO GROSSO PROBLEMA E' QUELLO DI NON SBAGLIARE LA RIORGANIZZAZIONE DELLA RETE URBANA DI PERUGIA, A SUO TEMPO LO STESSO ERRORE FU FATTO DOPO LA FUSIONE ASP-ATAM CHE COMPORTO' DA PARTE DI APM IL RIPRISTINO DI MOLTE</p>	<p>Il PUM non prevede il collegamento ferroviario S. Anna-Fontivegge, perché nel lungo periodo, corrispondente allo scenario di progetto del PUM, tale collegamento sarà svolto dalle linee 1 e 2 del Minimetrol.</p> <p>Per quanto attiene l'osservazione sull'attuazione a stralci del PUM, si ritiene di non poterla condividere in quanto l'attuazione dello scenario di lungo periodo del sistema di trasporto pubblico richiede una serie di opere infrastrutturali sulla rete ferroviaria, necessariamente da attuare per stralci funzionali, sia per la sostenibilità economica, sia per garantire la continuità del servizio in fase di realizzazione delle opere.</p>

	<p>CORSE BIS E L'INSERIMENTO DI PIU' CORSE PERCHE' FURONO SBAGLIATI I TEMPI DI PERCORRENZA.</p> <p>SE QUESTO PIANO DOVESSE FALLIRE NON CI SAREBBERO VIE D'USCITA E COMUNQUE IL PIANO ANDREBBE MESSO IN FUNZIONE CONTEMPORANEAMENTE E NON A STRALCI, COME SI DEDUCE DAI LAVORI ANCORA DA SVOLGERE. UN INTERVENTO CHE QUESTA O.S. RITIENE INDISPENSABILE E' IL COLLEGAMENTO, GIA' PREVISTO, DELLA STAZIONE DI PERUGIA S. ANNA CON LA STAZIONE FS., POICHE' QUESTO PERMETTEREBBE LE FAMOSE ROTTURE DI CARICO INCENTIVANDO COSI' L'USO DEL MEZZO PUBBLICO.</p>	
10	<p>Proponente: Filippo Bargelli (Settimanale "Tutto Perugia")</p> <p>ISTANZA: MANCA UNA GUIDA INTEGRATA DI ORARI E PERCORRENZE DEI MEZZI DI TRASPORTO.</p> <p>PROPOSTA DI INTERVENTO: UNA VOLTA REALIZZATO IL BIGLIETTO UNICO E' NECESSARIO REALIZZARE UNA GUIDA INTEGRATA ALLA MOBILITA', INCLUDENDovi LA FCU. NON SARA' SUFFICIENTE UN ELENCO DELLE CORSE, MA ANDREBBERO PRESENTATE LE DIVERSE OPZIONI, A SECONDA DEI DIVERSI PUNTI DI PARTENZA ED ARRIVO.</p> <p>LA GUIDA ANDREBBE SPEDITA A TUTTE LE CASE PER SENSIBILIZZARE LE PERSONE CHE SPESSO SCELGONO L'AUTO PERCHE' NON SANNO QUANDO E DOVE PASSA IL BUS O IL TRENO</p>	<p>A seguire l'approvazione del PUM è prevista una fase di comunicazione del nuovo assetto del trasporto pubblico da compiere in accordo con tutti i vettori operanti nel bacino.</p>
11	<p>Proponente: Ricci Maria Grazia</p> <p>ISTANZA: PER LA ZONA COMPRESA TRA LA IX E L'VIII CIRCOSCRIZIONE (PARTE BASSA DELLA II), LUNGO LA STRADA CHE COLLEGA LA ZONA INDUSTRIALE DEL MOLINACCIO, NON C'E' ALCUN SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO.</p> <p>PROPOSTA DI INTERVENTO: SI PROPONE DI ATTIVARE UN SERVIZIO A CHIAMATA</p>	<p>La proposta di Piano per la zona ind.le Molinaccio è quella offerta dal nuovo servizio della linea Q, che collega la zona industriale con Balanzano e con Ponte San Giovanni</p>
12	<p>Proponente: Canosci Doretta – Università di Perugia</p> <p>ISTANZA: MARCIAPIEDI ASSENTI IN MOLTE</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. la gestione infrastrutturale, compresa quella dei marciapiedi, non è propria del livello del PUM 2. si accoglie completamente

	<p>ZONE. IN PARTICOLARE VIA DELL'INGEGNERIA(PIAN DI MASSIANO) E' ADDIRITTURA DELIMITATA DA UN GUARD-RAIL POSIZIONATO A RIDOSSO DELLA CARREGGIATA, IMPEDENDO IL TRANSITO DEI PEDONI.</p> <p>PROPOSTA DI INTERVENTO: RIPRISTINARE LA POSSIBILITA' DI UTILIZZARE LE BICICLETTE ASSISTITE UNA VOLTA PARCHEGGIATA L'AUTO.</p> <p>INCENTIVARE CAR SHARING ATTRAVERSO UNA ADEGUATA PUBBLICIZZAZIONE DEL METODO.</p> <p>PREVEDERE ABBONAMENTI NON NOMINALI MA PER FAMIGLIE.</p>	<p>l'osservazione sulla necessità di ripristinare il servizio Park&Bike nei parcheggi in cui era già previsto. L'amministrazione Comunale si farà parte operante con SIPA per rendere attuato l'intervento, anche se si rileva che lo stesso è stato sospeso per mancanza di utenza</p> <ol style="list-style-type: none"> 3. la promozione del car sharing è già compresa nelle previsioni del PUM 4. l'attuazione di specifiche tipologie di abbonamenti, che comportano una rilevante ricaduta sui bilanci aziendali, deve essere valutata attentamente. L'Amministrazione Comunale si farà promotrice di un tavolo tecnico con le aziende di trasporto pubblico per valutarne la fattibilità tecnica ed economica.
<p>13</p>	<p>Proponente: Legambiente – Circolo di Perugia</p> <p>OSSERVAZIONE:</p> <p>La qualità dell'aria è seriamente compromessa principalmente dal traffico automobilistico che contribuisce per il 57% (dati PEAC) alla produzione di CO₂</p> <p>Tutte le città del mondo grandi o piccole si trovano a dover affrontare questo problema e nessuna ha ancora trovato la soluzione proprio perché non esiste una soluzione unica. Esistono molteplici possibilità di intervento calibrate sulla specifica situazione e tutte devono essere implementate sapendo che la riduzione del traffico sarà graduale perché ogni azione avrà una percentuale d'incidenza bassa. Sarà la somma di azioni a dare il risultato.</p> <p>Le filosofie che hanno guidato le pianificazioni territoriali del passato promuovendo “la città diffusa”, “l'Umbria città-ragione” e tutte le scelte di decentramento geografico oggi risultano essere la maggiore causa dell'aumento di traffico, insieme agli spostamenti casa – lavoro diretti nella città effettuati col mezzo privato sono il simbolo del fallimento di queste politiche strettamente legato alla mancanza di razionalizzazione del servizio di trasporto pubblico su gomma.</p> <p>Le soluzioni di mobilità alternativa, pure per certi versi apprezzabili, come le scale mobili non hanno prodotto diminuzioni del problema anche perché sia le auto private che i mezzi pubblici salgono ancora nell'acropoli. Le criticità localizzate nei nodi di smistamento del traffico, quali Ponte S. Giovanni o S. Sisto, denunciano tutta la gravità della situazione che sembra lontana dall'essere alleggerita con interventi mirati all'incentivazione del traffico come la costruzione di nuove sedi stradali.</p> <p>Se si concorda sulle premesse, cioè la riduzione del</p>	<p>Si ritiene che il PUM sia in linea con quanto rilevato nell'osservazione, in quanto su 9 politiche da perseguire, indicate con ordine di priorità nell'osservazione, 7 sono già previste nel Piano.</p> <p>Le due linee rimanenti (il telelavoro e le politiche di incentivo per la trasformazione del parco auto) non sono di competenza del PUM.</p>

<p>numero di veicoli privati circolanti, non si può praticare poi la soluzione che porta nella direzione opposta.</p> <p>Analizzando il PEAC risulta molto chiara e condivisibile la politica da seguire:</p> <p><u>Telelavoro</u> per diminuire il numero di viaggiatori</p> <p><u>Car pooling</u> per gli diminuire il numero di veicoli per gli spostamenti casa-lavoro</p> <p><u>Car sharing</u> per eliminare i mezzi troppo vecchi e più inquinanti e diminuire il numero di veicoli circolanti</p> <p><u>Mobility Management</u> per coordinare persone e mezzi</p> <p><u>Incentivi per la trasformazione del parco auto</u></p> <p><u>Sistemi di controllo delle zone chiuse al traffico</u></p> <p><u>Ottimizzazione del Trasporto pubblico su gomma</u></p> <p><u>Ferrovie</u></p> <p><u>Sistemi di mobilità alternativa</u></p> <p>Risultano queste, in ordine decrescente di incidenza per la soluzione del problema, le pratiche da seguire e implementare.</p> <p>La riorganizzazione del servizio di mezzi pubblici su gomma viene ipotizzato dal PUM in funzione del minimetrò, ma le sovrapposizioni e le carenze esistenti erano già rilevabili e penalizzanti in precedenza. Tuttavia non è sicuramente questa l'unica ragione per cui i perugini preferiscono usare il mezzo privato.</p> <p>Poiché risulta estremamente difficile stabilire univocamente le criticità e le relative soluzioni è necessario mettere in campo ogni intervento migliorativo per cercare di intercettare e soddisfare il maggior numero di esigenze possibile. In questo senso sarebbe opportuno prendere seriamente in considerazione le prime tre soluzioni proposte dal PEAC (una delle quali, il car-sharing, oggetto di un convegno organizzato da Legambiente nel 2005 e finalizzato a sensibilizzare e informare) proprio perché non sarà possibile eliminare del tutto il mezzo privato e sarà necessario ripensare alle attuali forme di lavoro dipendente.</p> <p>Per quanto concerne il mobility manager, di cui il Comune si è dotato da circa un anno, si auspica di vedere quanto prima gli esiti positivi dell'incarico di razionalizzazione degli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti comunali.</p> <p>Infine la mobilità alternativa, di cui la città di Perugia si è fatta storicamente portabandiera con le scale mobili, in questo momento rappresentata dal minimetrò sembra diventata per le varie amministrazioni un obbligo irrinunciabile capace però di assorbire una quantità sproporzionata di energie economiche a confronto dei benefici, tutti da verificare e destinati solo ad una parte della città. Un risultato certo di questa mobilità alternativa sarà l'attrattiva capace di esercitare sui turisti, ma non sembra sufficiente a giustificare l'investimento e l'impatto sulla città.</p> <p><u>In definitiva si propone di accentuare la spinta verso</u></p>	
--	--

	<p>le soluzioni multimodali, già proposte dal piano e integrando quelle proposte dal PEAC, annunciate ma non intraprese o finanziate come car-sharing, car-pooling, telelavoro e teleservizi che garantiscono una flessibilità maggiore nell'intercettazione della domanda rispetto a sistemi caratterizzati da percorso obbligato come ferrovia e minimetrò.</p> <p>Anticipare i tempi di realizzazione delle soluzioni a lungo termine come il potenziamento dell'offerta ferroviaria tra Perugia e Ponte S. Giovanni.</p> <p>Ridurre drasticamente se non proprio eliminare la presenza di autobus nell'acropoli vista la presenza delle scale mobili che possono assolvere alla stessa funzione.</p> <p>Prima di imporre dei disincentivi per l'uso del mezzo privato sarebbe opportuno attivare le opportune alternative.</p>	
14	<p>Proponente: XIII circoscrizione</p> <p>FONTIVEGGE E MAGGIORI INTEGRAZIONI TRA FCU E TRENITALIA PER COINCIDENZE TRA S. SEPOLCRO, PONTE SAN GIOVANNI OSPEDALE S. M. DELLA MISERICORDIA (SILVESTRINI)</p>	<p>Per quanto riguarda gli spostamenti di lunga percorrenza, le integrazioni richieste fra i diversi vettori del trasporto ferroviario sono previste nello scenario di lungo periodo configurato dal PUM.</p> <p>Per quanto attiene gli spostamenti intracomunali, si ritiene che il servizio Ponte Pattoli-Ellera scalo, previsto già nella prima fase di attuazione della nuova rete di trasporto pubblico nel breve periodo, semplifichi lo scambio alla stazione di Ponte San Giovanni</p> <p>(cfr. risposta all'osservazione n. 1)</p>
15	<p>Proponente: Filippo Bargelli – Settimanale "Tutto Perugia"</p> <p>ISTANZA: NELLE ORE DI PUNTA LA ZONA DI P.TA PESA, VIA XIV SETTEMBRE E MONTELUCE E' COMPLETAMENTE INTASATA, RALLENTANDO ANCHE I BUS, CHE CHIARAMENTE NON HANNO CORSIA PREFERENZIALE</p> <p>PROPOSTA DI INTERVENTO: IMPEDIRE LA SVOLTA VERSO VIA PINTURICCHIO A CHI VIENE DA VIA XIV SETTEMBRE CHE E' LA CAUSA DI TUTTO L'INTASAMENTO. L'ATTUALE ROTONDA DIVENTA UNA CURVA NORMALE SCORREVOLE. CHI NON PUO' GIRARE PERCORRE VIA BRUNAMONTI E FA INVERSIONE DI MARCIA CON UNA NUOVA ROTONDA CHE VA FATTA A MONTELUCE.</p>	<p>La proposta avanzata comporta un sensibile allungamento dell'itinerario via XIV settembre – via Pinturicchio; si ritiene che tale allungamento sia tale da arrecare forte disagio all'utenza.</p> <p>Inoltre lo schema di circolazione proposto comporta un significativo appesantimento della rotonda di Monteluca, già sollecitata dai flussi di traffico attuali.</p>
16	<p>Proponente: VIII circoscrizione</p> <p>ISTANZA: NECESSITA' DI RIDURRE LA VELOCITA' ALL'INTERNO DELL'ABITATO</p>	<p>L'assegnazione a specifici reparti territoriali di dispositivi di controllo della velocità è un dettaglio non di competenza del PUM</p>

	<p>URBANO DI PONTE S. GIOVANNI, COLLESTRADA, BALANZANO.</p> <p>PROPOSTA DI INTERVENTO: DOTAZIONE AI VIGILI URBANI (SEDE LOCALE) DI UN AUTOVELOX MOBILE.</p>	(cfr. risposte all'osservazione n. 25)
17	<p>Proponente: Marcaccioli Sergio</p> <p>ISTANZA : VIA M.ANGELONI E VIA R.D'ANDREOTTO, COSÌ COME TUTTA FONTIVEGGE, SONO ZONE ESTREMAMENTE INQUINATE DAI GAS DI SCARICO E DAI RUMORI DEI VEICOLI CHE TRANSITANO PER ANDARE NEI QUARTIERI O ZONE SAN MARCO/ELCE.</p> <p>IL PROBLEMA CHE A ME SEMBRA EVIDENTE STA NEL FATTO CHE QUESTE ZONE SARANNO POCO COINVOLTE DALL'INNOVAZIONE DEL MINIMETRÒ PER CUI VIA M.ANGELONI E VIA R.D'ANDREOTTO NON GODRANNO DI UNA DIMINUZIONE DEL FLUSSO VEICOLARE NE QUINDI DI UN SOSTANZIALE MIGLIORAMENTO AMBIENTALE ANZI CI SARÀ UN PROGRESSIVO PEGGIORAMENTO.</p> <p>TRA L'ALTRO LEGGENDO LE PROPOSTE FATTE NEL PUM NON MI SEMBRA CHE SI SIA AFFRONTATO QUESTO GRAVE PROBLEMA.</p> <p>PROPOSTA DI INTERVENTO: PERTANTO UNA PROPOSTA POTREBBE ESSERE QUELLA DI INVERTIRE IL SENSO DI MARCIA DEL FLUSSO VEICOLARE FONTIVEGGE/ELCE/SAN MARCO E VICEVERSA. RENDERE QUINDI VIA FASANI IN SALITA MENTRE VIA D'ANDREOTTO/ANGELONI IN DISCESA. QUESTO PERCHÈ VIA FASANI ESSENDO UNA VIA MOLTO PIÙ APERTA CON ABITAZIONI DISTANTI SOPPORTEREBBE L'INQUINAMENTO ACUSTICO E DA GAS IN MANIERA MIGLIORE RISPETTO A VIA D'ANDREOTTO/ANGELONI VIE MOLTO PIÙ CHIUSE E CON ABITAZIONI ADIACENTI AL FLUSSO VEICOLARE. E' RISAPUTO CHE UN AUTOMEZZO IN SALITA INQUINA PIÙ CHE IN DISCESA SIA COME EMISSIONI DI GAS CHE COME EMISSIONI DI RUMORE</p>	<p>La zona di Fontivegge sarà complessivamente interessata dagli effetti positivi dell'entrata in funzione del Minimetrò sulla rete viaria, oltre che dagli interventi infrastrutturali previsti dal PUM: gli indicatori relativi mostrano un sensibile calo dei flussi sia nello scenario di riferimento che in quello di progetto (-10÷15%).</p> <p>In ogni caso tutto il PUM tende all'obiettivo generale dell'allontanamento delle arterie primarie dalle zone urbanizzate; ciò è riscontrabile dalla differenza (-9.1%) di popolazione esposta al traffico veicolare fra lo scenario di progetto e lo scenario di riferimento.</p>
18	<p>Proponente: VIII circoscrizione</p> <p>ISTANZA: NECESSITA' DI PARCHEGGIO DI SCAMBIO PRIMA DELL'ABITATO DI COLLESTRADA</p> <p>PROPOSTA DI INTERVENTO:</p>	Il parcheggio di scambio è già previsto nel PUM

	REALIZZAZIONE PARCHEGGIO DI SCAMBIO A COLLESTRADA O OSPEDALICCHIO (PROPOSTA DELL'AMMINISTRATORE FCU VANNIO BROZZI).	
19	<p>Proponente: Pro Loco Colli del Tezio (vedasi scheda)</p> <p>ISTANZA: PROBLEMI DELLA DIFFUSA INOSSERVANZA DELLA SEGNALETICA, DELLE NORME DEL CODICE, DEL SENSO CIVICO; TUTTO CIO' E' INCENTIVATO ANCHE DALLA SCARSISSIMA PRESENZA DI FORZE DELL'ORDINE (CON UN ORGANICO MOLTO RIDOTTO, ANCHE PER MOTIVI ECONOMICI), QUALE STRUMENTO DI PREVENZIONE E DI AGEVOLAZIONE.</p> <p>LA SEGNALETICA HA NECESSITA' DI ESSERE RIVISTA INTEGRALMENTE: TROPPI SEGNALI RIUNITI IN UN PUNTO NON RIESCONO AD ESSERE LETTI, A MAGGIOR RAGIONE QUANDO LA SCARSA MANUTENZIONE DEL VERDE OSTRUISCE I CARTELLI STESSI. IL DISCORSO VALE ANCHE PER LA SEGNALETICA ORIZZONTALE PERENNEMENTE SBIADITA.</p> <p>LA VELOCITA' E' QUASI SEMPRE IN FORTE ESUBERO, IN OGNI STRADA CHE AL MOMENTO SIA ABBASTANZA SGOMBRA E CIO' ACCADE ANCHE IN PROSSIMITA' DELLE SCUOLE DOVE I BLANDI DISSUASORI NON SONO SERVITI ALLO SCOPO.</p> <p>PROPOSTA DI INTERVENTO: OPPORTUNA CAMPAGNA DI SENSIBILIZZAZIONE AL RISPETTO DELLE NORME</p>	La problematica segnalata riguarda la normale gestione delle attività della Polizia Municipale, pertanto esula dagli obiettivi del PUM
20	<p>Proponente: Renzo Massarelli – Ass. La città di tutti</p> <p>ISTANZA: POCO TRATTATE LE QUESTIONI DEL CENTRO STORICO. SI PROPONE ZTL CON ORARI DI CHIUSURA DEL CENTRO PER 24 ORE. ECCEZIONI: RESIDENTI, CATEGORIE SVANTAGGIATE, CARICO E SCARICO.</p>	L'estensione temporale della ZTL è già prevista dal PUM (cfr. § 6.5.2)
21	<p>Proponente: I circoscrizione</p> <p>ISTANZA: PER I MEZZI PUBBLICI, RIPRISTINO FASCE TARIFFARIE 20 ÷ 70 MINUTI A 0,50 € ed 1 € STUDIO DI PARTICOLARI OFFERTE DI</p>	I ripristino di diverse fasce di utilizzo del trasporto pubblico è previsto nel PUM, che le individua in base alle distanze percorse con il trasporto pubblico (criterio territoriale) anziché sulla base del tempo speso a bordo: muoversi in area ridotta comporterà un costo minore rispetto al muoversi in area più ampia.

	<p>ABBONAMENTO PER FASCE PROTETTE(STUDENTI E ANZIANI).</p> <p>PROPOSTA DI INTERVENTO: RICERCA DI EVENTUALI SPONSOR.</p>	<p>Le tariffe proposte appaiono fuori scala in rapporto fra di loro; come riferimento si assuma che quando erano in vigore 3 tariffe a tempo (20-40-70 minuti), la tariffa minima era il 70% della tariffa massima.</p> <p>Per quanto riguarda l'attuazione di specifiche tipologie di abbonamenti, l'Amministrazione Comunale si farà promotrice di un tavolo tecnico con le aziende di trasporto pubblico per valutarne la fattibilità tecnica ed economica.</p>
22	<p>Filippo Bargelli: Settimanale "Tutto Perugia"</p> <p>ISTANZA: C'E LA NECESSITA', PER LE MIGLIAIA DI STUDENTI E GIOVANI IN GENERALE, DI MUOVERSI NELLE ORE NOTTURNE, COSA IMPOSSIBILE OGGI CON I MEZZI PUBBLICI. E TUTTI GLI STUDENTI FUORI SEDE SONO SPESSO SENZA AUTO.</p> <p>PROPOSTA DI INTERVENTO: FAR FUNZIONARE IL MINI METRO' ALMENO FINO ALLE 2: 00, COME LE SCALE MOBILI, E PROLUNGARE L'ORARIO DEGLI AUTOBUS NELLE ORE NOTTURNE, ANCHE CON LINEE APPOSITE (RIDOTTE) PER LA NOTTE.</p>	<p>Le sperimentazioni fino ad ora condotte nell'ottica dell'estensione temporale (serale)del servizio di trasporto pubblico si sono dimostrate del tutto fallimentari in termini di ritorni di utenza; a titolo di esempio si può citare l'esperienza del Noctibus, o la recente sperimentazione dell'estensione del servizio delle scale mobili sia in periodo estivo che invernale.</p> <p>L'Amministrazione Comunale, con l'attivazione del PUM, prevede di individuare forme di estensione del trasporto pubblico nelle ore notturne.</p>
23	<p>Proponente: Filippo Bargelli – Settimanale "Tutto Perugia"</p> <p>ISTANZA: NECESSITA' DI CONVINCERE LE PERSONE A SCEGLIERE IL MEZZO PUBBLICO RISPETTO ALL'AUTO. ESISTE UN PROBLEMA DI MENTALITA' (NON SIAMO ABITUATI)</p> <p>PROPOSTA DI INTERVENTO: PREVEDERE AGEVOLAZIONI ECONOMICHE PER I GIOVANI SOTTO AI 25 ANNI. E' INFATTI PRIMA DI QUELL'ETA' CHE UNO SI FISSA CON L'AUTO E SI ABITUA. SE INVECE RENDIAMO PER LORO CONVENIENTE IL BUS, ANCHE QUANDO AVRANNO 40 ANNI SARANNO ABITUATI AL MEZZO PUBBLICO.</p>	<p>Per quanto riguarda l'attuazione di specifiche tipologie di abbonamenti, l'Amministrazione Comunale si farà promotrice di un tavolo tecnico con le aziende di trasporto pubblico per valutarne la fattibilità tecnica ed economica</p>
24	<p>Osservazioni emerse in occasione dell'incontro</p> <p>ISTANZA: TARIFFA UNICA CON PREZZO DEL BIGLIETTO PROPORZIONALE ALLA PERCORRENZA PURCHE' SI LAVORI SULLA RIDUZIONE DEI TEMPI DI PERCORRENZA</p> <p>PROPOSTA DI INTERVENTO:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ABBONAMENTI ECONOMICAMENTE COMPETITIVI IN SENSO REALE, IN 	<p>Il PUM è del tutto in linea con l'istanza avanzata.</p> <p>Per quanto riguarda l'attuazione di specifiche tipologie di abbonamenti, l'Amministrazione Comunale si farà promotrice di un tavolo tecnico con le aziende di trasporto pubblico per valutarne la fattibilità tecnica ed economica</p>

	<p>PARTICOLARE PER LE FAMIGLIE</p> <ul style="list-style-type: none"> • GRATIS PER LE UTENZE PARTICOLARI COME I GIOVANI MINORI DI 15 ANNI • ABBONAMENTI O INCENTIVI A SCOPO EDUCATIVO PER I GIOVANI TRA 18 -25 ANNI • ABBONAMENTI AL PORTATORE PER LE FAMIGLIE 	
--	---	--

ALTRE OSSERVAZIONI PERVENUTE

Tabella 10.

N.	ISTANZA/PROPOSTA/OSSERVAZIONE	CONTRODEDUZIONI
25	<p style="color: red;">VIII circoscrizione</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. DOTAZIONE AI VIGILI URBANI DI PONTE SAN GIOVANNI UN AUTOVELOX MOBILE, PER DISINCENTIVARE LA VELOCITA' 2. ISTITUZIONE DI UNA NAVETTA DI SERVIZIO CHE POSSA COLLEGARE LE REALTA' PERIFERICHE(COLLESTRADA, BALANZANO, PIEVE DI CAMPO) CON SERVIZI PUBBLICI (ANAGRAFE, CIRCOSCRIZIONE, BANCHE) E LA STAZIONE FERROVIARIA. 3. RIDURRE L'ATTRAVERSAMENTO DI PONTE SAN GIOVANNI MEDIANTE INDIVIDUAZIONE DI UN PARCHEGGIO DI SCAMBIO A COLLESTRADA 4. PER AGEVOLARE IL COLLEGAMENTO FERROVIARIO CON L'OSPEDALE DI SANTA MARIA DELLA MISERICORDIA, PREVEDERE UN COLLEGAMENTO PEDONALE IN SICUREZZA TRA LA FERMATA DEL TRENO E L'INGRESSO DELL'OSPEDALE 	<ol style="list-style-type: none"> 1.l'assegnazione a specifici reparti territoriali di dispositivi di controllo della velocità è un dettaglio non di competenza del PUM 2.la linea Q assolve la funzione di raccolta/distribuzione della popolazione di Balanzano e Ponte San Giovanni verso le polarità forti della zona; le origini o destinazioni non coperte direttamente dal servizio sono tutte a distanza pedonale dal percorso della linea Q 3.il parcheggio di scambio proposto è già individuato nel PUM a Collestrada 4.il collegamento pedonale in sicurezza fra la fermata ferroviaria Silvestrini e l'ospedale stesso è già in fase di realizzazione, mediante un sottopasso pedonale che consenta di attraversare via Dottori in modo protetto; l'intero collegamento pedonale ha una lunghezza accettabile (circa 300 m) come distanza da coprire a piedi e non presenta pendenze eccessive, essendo il sottopasso in piano e il successivo dislivello del tutto tollerabile pedonalmente. <p>(cfr. risposte alle osservazioni n. 3, 4 e 16)</p>
26	<p style="color: red;">XII circoscrizione</p> <p>Il Consiglio di questa Circoscrizione, riunitosi in data 31.10.2006 verbale n.8, rappresenta quanto</p>	<p>Attualmente la zona della XII Circoscrizione non è servita solamente dal trasporto extraurbano, ma è dotata di un servizio di III rete che copre</p>

N.	ISTANZA/PROPOSTA/OSSERVAZIONE	CONTRODEDUZIONI
	<p>segue:</p> <p>“Nel prendere atto della complessità del Piano Urbano della mobilità che si intende attuare nei futuri anni e che interesserà il territorio urbano ed extraurbano del Comune di Perugia, ritiene utile effettuare le seguenti osservazioni, anche soprattutto in rapporto al territorio della XII Circoscrizione “Arna”. Dalla lettura tecnica del PUM emerge che il territorio della nostra Circoscrizione rimane con l’attuale sistema di pubblica mobilità, vale a dire con gli autobus extraurbani dell’APM (autobus blu).</p> <p>Si rileva, soprattutto, ancora una volta, la totale assenza di un sistema di trasporti municipali (autobus arancioni) da estendere anche alle nostre frazioni, come già è avvenuto in passato in centri limitrofi come Piccione, Colombella e altri.</p> <p>Non si comprende la logica che sta dietro a questa mancanza, visto che i paesi portati qui sopra ad esempio hanno la stessa entità numerica e connotazioni urbano-paesaggistica di Ripa, Pianello e S.Egidio .</p> <p>Una rete di questo tipo permetterebbe una maggiore facilità di collegamento del nostro territorio nei centri maggiori di scambio mezzi, Ponte Valleceppi e Ponte San Giovanni, come previsti dallo stesso PUM e soprattutto con la stessa città di Perugia.</p> <p>Come già è stato fatto negli anni passati, quindi, si richiede ancora una volta l’estensione della rete di trasporto pubblico municipale anche nelle frazioni della nostra Circoscrizione.</p> <p>Priorità, infine, da prendere in considerazione in rapporto al nostro territorio è invece il collegamento tempistico e funzionale con il Polo Ospedaliero del Silvestrini, dove l’attuale dismissione del vecchio Ospedale di Monteluca pone ancora di più’ in primo piano l’esigenza di una concreta risposta verso il nostro territorio su questo argomento. E’ dato certo che lo spostamento in atto, ha allontanato, in termini territoriali, il centro ospedaliero perugino dalla XII Circoscrizione. E’ quindi necessario l’attuazione di un pubblico trasporto agevole che colleghi direttamente il nostro territorio con il Polo Ospedaliero Silvestrini.</p> <p>Si chiede, inoltre, lo spostamento del capolinea, della linea per S.Egidio, dal Centro Commerciale di Collestrada alla Stazione ferroviaria di Ponte San Giovanni per permettere il collegamento con il Polo Ospedaliero Silvestrini.</p>	<p>l’itinerario Pianello - Ripa - Ponte San Giovanni. Tale servizio presenta, come dato storico, una sostanziale assenza di utenza.</p> <p>Si reputa, pertanto, che i collegamenti fondamentali sia con Perugia (in modo diretto) sia verso il Silvestrini (attraverso lo scambio con il ferro a Ponte Valleceppi) siano assolti dal trasporto su gomma extraurbano, utilizzabile, all’interno del territorio comunale, con la sola tariffa urbana.</p> <p>Alla luce dei potenziamenti ferroviari previsti dal PUM fin dalle sue prime fasi di attuazione, nel breve periodo, appare, comunque, opportuno riconfermare il servizio esistente, Pianello-Ripa-S. Egidio-Collestrada-Ponte San Giovanni, migliorandolo attraverso una rimodulazione degli orari in coincidenza con il treno a Ponte San Giovanni. Si ritiene che tale rimodulazione possa rappresentare l’elemento di potenziamento del servizio utile a captare nuove quote di utenza.</p> <p>L’Amministrazione Comunale inizia con il PUM un processo di perequazione dell’offerta di servizi di trasporto rispetto alla domanda, trasformando alcuni servizi da trasporti di tipo convenzionale a III rete, e tale meccanismo trova applicazione in diversi ambiti del territorio comunale.</p> <p>Per quanto riguarda la proposta di spostamento del capolinea da Collestrada a Ponte San Giovanni, pur ritenendo condivisibile tale proposta, se ne rileva la non sostenibilità tecnica, poiché tale allungamento comporterebbe uno squilibrio con gli altri 3 rami della linea P. Il collegamento con Ponte San Giovanni è comunque possibile attraverso lo scambio, a Collestrada, fra le linee P e Q.</p> <p>(cfr. risposta osservazioni n. 2 e n. 6)</p>
27	<p>XIII circoscrizione</p> <p>La proposta progettuale indicata a pagina 173 del Progetto delle rete del Trasporto pubblico Urbano dovrà essere modificata per le linee prog_P. Pattoli 1A - R e 2A - R e più precisamente:</p>	<p>Per quanto riguarda le richieste di modifica alla linea Prog_Ponte Pattoli 2, si rileva che la fermata di Solfagnano-Parlesca era già prevista, come si evince dagli orari delle corse: si ritiene di poter accogliere la richiesta di spostamento della deviazione a chiamata a Cordigliano dopo il passaggio alla stazione di Ponte Pattoli .</p>

N.	ISTANZA/PROPOSTA/OSSERVAZIONE	CONTRODEDUZIONI
	<ul style="list-style-type: none"> • Linea 2A - R * Si richiede fermata a Solfagnano Parlesca; La chiamata per Cordigliano dovrà avvenire solamente dopo che sia stato fatto scalo a Ponte Pattoli Stazione FCU e comunque si propone di svincolare il paese di Cordigliano da questa tratta onde evitare lunghe attese; Gli orari proposti delle linee sono consoni, a condizione che vengano mantenute le linee e le fermate in orari di alta percorrenza A/R per studenti e lavoratori pendolari. • Linea 1A - R * <u>Si richiede che il Capolinea venga spostato a Solfagnano Parlesca e non a Resina;</u> Gli orari proposti delle linee sono consoni, a condizione che vengano mantenute le linee e le fermate in orari di alta percorrenza A/R per studenti e lavoratori pendolari. <p>Il Consiglio di Circoscrizione propone inoltre:</p> <ul style="list-style-type: none"> • di rendere decoroso ed accogliente la stazione di interscambio Ponte Pattoli vista la fatiscenza attuale dell'immobile; • di mantenere le fermate del treno FCU negli orari di maggior afflusso per studenti e lavoratori pendolari nella stazione di Solfagnano Parlesca in quanto la stessa è stata completamente ristrutturata per renderla efficiente ed accogliente e visto l'alto numero di abbonati (secondo solo alla stazione di Umbertide). 	<p>Il mantenimento delle corse specifiche per esigenze scolastiche (cosiddetti BIS) è garantito nella proposta del PUM.</p> <p>Per quanto riguarda le modifiche proposte per la linea Prog_Ponte Pattoli 1, si ritiene accoglibile lo spostamento del capolinea da Resina a Solfagnano, rimandando alla fase attuativa la verifica dei tempi di percorrenza, per garantire comunque la deviazione del percorso a chiamata per La Bruna.</p> <p>Per quanto riguarda le proposte avanzate in merito alla sistemazione della stazione di Ponte Pattoli, l'area è specificatamente prevista come oggetto di un processo di riqualificazione che interesserà la stazione e le opere infrastrutturali minimali per l'utilizzo di essa.</p>
28	<p>Confesercenti Umbria</p> <p>1) concentrare e razionalizzare i servizi, la multicentralità infatti genera un alto utilizzo dell'auto di proprietà per potersi spostare agilmente e velocemente verso "diverse" destinazioni. Il sistema di trasporto pubblico attuale non risponde alle esigenze di cittadini e lavoratori che difficilmente lo possono ad esempio sfruttare per recarsi al lavoro. Si devono pian piano cercare di modificare delle abitudini ormai consolidate tra i cittadini; è inoltre velleitario e perdente su distanze brevi pensare che i cittadini lascino l'auto per il mezzo pubblico se non disincentivati.</p> <p>2) Vanno incentivati i collegamenti con le zone (industriali/artigianali/commerciali) di Sant'Andrea delle Fratte, Ponte Felcino e Molinaccio con frequenze ed orari funzionali a quelli delle attività lavorative esistenti.</p> <p>3) È sicuramente importante mettere a sistema e integrare i vari tipi di trasporto pubblico (Minimetrorò, FCU, FS, trasporto su gomma).</p> <p>4) TRASPORTO SU ROTAIA</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vanno incrementate e sfruttate meglio le 	<p>5. il PUM va proprio nella direzione della razionalizzazione e dell'ampliamento delle relazioni garantite dal trasporto pubblico (cfr. tabelle 58e 59).</p> <p>6. i collegamenti con le zone industriali di S. Andrea delle Fratte, Ponte Felcino e Molinaccio sono stati inseriti rispettivamente con le linee Prog_Silvestrini4, P, Q</p> <p>7. intermodalità è il concetto chiave della ristrutturazione del sistema di trasporto pubblico previsto dal PUM</p> <p>8. il PUM investe molto sulla riqualificazione del servizio FCU come sistema metropolitano, arrivando anche a prevedere una linea A/R Ponte Pattoli-Ellera scalo (Silvestrini). Gli investimenti sulle stazioni (ma anche sul materiale rotabile) possono essere sollecitati esclusivamente ad FCU, cosa che è già avvenuta per le stazioni di scambio</p>

N.	ISTANZA/PROPOSTA/OSSERVAZIONE	CONTRODEDUZIONI
	<p>potenzialità della FCU (e tutto il trasporto su rotaia) per collegare, tra loro, le parti più lontane della città limitando al massimo le fermate intermedie e cercando di accorciare al massimo i tempi di percorrenza. Il trasporto su ferro può funzionare solo se trasformato in metropolitana di superficie che collega in modo veloce, frequente e confortevole i punti più lontani della città con i principali luoghi dove sono allocati servizi e funzioni pubbliche (vedi Silvestrini).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Va sicuramente rivista e riqualificata tutta la linea FCU con il recupero funzionale ed architettonico delle varie stazioni. La linea può essere sfruttata per mettere in comunicazione la zona nord di Perugia con Sant'Anna diventando una valida (e rapida) alternativa alla super strada per raggiungere il centro della città. • Vanno fatti degli ingenti investimenti per quanto riguarda il confort delle carrozze e i servizi all'interno delle stazioni che vanno riviste come piccoli centri commerciali. • Va prevista una nuova stazione a Pretola e le altre vanno portate tutte all'interno dei centri abitati, vedi ad esempio Pontevalleceppi dove andrebbe ricollocata la stazione sotto il primo fornice del Ponte con passerella pedonale ad evitare che i cittadini decidano di prendere l'auto. • sarebbe importante prevedere una linea di collegamento diretto dei "Ponti" con il Silvestrini. <p>5) È necessario la previsione di aree di interscambio tra FS, FCU, Minimetron e dotarli di ampi parcheggi ed una vasta serie di servizi ai passeggeri e ai turisti.</p> <p>Ponte San Giovanni non può prevedere al suo interno una fermata con interscambio con le auto perché si complicherebbe ancora di più la situazione del traffico e della sosta; interessante potrebbe essere l'alternativa a Balanzano con un'area parcheggio gratuita.</p> <p>6) Va sicuramente affrontata la questione delle tariffe relative ai vari servizi pubblici. Le attuali sono molto pesanti sulle tasche dei cittadini e questo rappresenta sicuramente un disincentivo importante all'utilizzo dei mezzi pubblici. Bisognerà contenere al massimo il prezzo del biglietto del Minimetron e del relativo parcheggio di Pian di Massiano; siamo favorevoli all'istituzione di un biglietto a tempo (esempio 75 minuti) che può essere utilizzato sui diversi mezzi pubblici da utilizzare solo per gli spostamenti all'interno della città. Per i tragitti extraurbani collegare le tariffe alla lunghezza dei percorsi. Per il minimetron e per le aree di interscambio prevedere il biglietto unico parcheggio + mezzo</p>	<p>fondamentali (ad esempio Ponte Pattoli)</p> <p>9. la previsione dei parcheggi di scambio è già presente all'interno del PUM: per il Minimetron presso Pian di Massiano, per il sistema ferroviario presso Collestrada (e non Balanzano perché est è la direzione di provenienza prevalente rispetto a sud)</p> <p>10. Il biglietto unico è una questione fondamentale del PUM, requisito essenziale per la corretta attuazione della rete integrata dei trasporti pubblici. Per quanto riguarda l'attuazione di specifiche tipologie di abbonamenti, l'Amministrazione Comunale si farà promotrice di un tavolo tecnico con le aziende di trasporto pubblico per valutarne la fattibilità tecnica ed economica.</p> <p>11. il contenimento dell'utenza sul raccordo Perugia-A1 è di fatto l'obiettivo del "Nodo di Perugia", che per motivi temporali esula dallo studio del PUM. L'accesso da nord (Ponte Rio) con un ascensore fuori terra è incompatibile con un'orografia molto movimentata come quella della congiungente tra il parcheggio di scambio e l'area di viale Sant'Antonio</p> <p>12. il punto 8 affronta tematiche di tipo</p>

N.	ISTANZA/PROPOSTA/OSSERVAZIONE	CONTRODEDUZIONI
	<p>pubblico. Vanno inoltre previste tariffe agevolate e sconti per alcune tipologie di utenza tipo anziani e studenti. Vanno previsti sconti per quelle famiglie che sottoscrivono più di 2 abbonamenti annuali per un qualsiasi mezzo pubblico.</p> <p>7)Allo sviluppo urbanistico di alcuni quartieri (settevalli) e di alcune frazioni (es. Castel del Piano, Ponte Felcino...) non è seguito uno sviluppo adeguato della rete viaria. La rete viaria è desueta e sottodimensionata. Rimane sempre grave la situazione del traffico sul raccordo autostradale Perugia-Bettolle nel tratto Ponte San Giovanni – Corciano, ormai da tempo utilizzato dai perugini come una sorta di “tangenziale” della città. Va ridotta la presenza di auto private nelle direttive di accesso alla città creando una alternativa di accesso al centro storico per chi proviene da Nord. Sarebbe utile collegare il centro cittadino con Ponte Rio potenziare e sviluppare l’area di parcheggio e prevedere dei sistemi alternativi di risalita tipo degli ascensori fuori terra (la funivia è un sistema troppo costoso e sovradimensionato).</p> <p>8)È necessario, oltre a prevedere e rimodulare il piano del traffico della città, fare alcune considerazioni anche sullo sviluppo urbanistico:</p> <ul style="list-style-type: none"> • non si può più costruire e sviluppare Perugia “a macchia d’olio” come è avvenuto in questi anni anche perché queste scelte condizionano e condizioneranno le possibili soluzioni sulla viabilità vanificando l’idea di città a dimensione di uomo potenziando l’uso del mezzo privato. • va messo al più presto un freno al decentramento dei servizi, va fatto un tentativo di riportarli lungo le fermate dell’asse alternativo del Minimetro. Questo risolverebbe gran parte dei problemi di traffico della città, perché sarebbero facilmente e rapidamente raggiungibili con il Minimetro direttamente da Pian di Massiano e sarebbe un forte incentivo, per i cittadini, all’utilizzo del mezzo stesso. • Serve far crescere la città in modo meno squilibrato, soprattutto da un punto di vista urbanistico, attraverso le STU società di trasformazione urbana. <p>9)È necessaria un’opera di educazione/informazione verso i cittadini sensibilizzandoli ad un utilizzo più responsabile del veicolo privato. Bisogna puntare con l’aiuto di tutti. Istituzioni e associazioni in testa a sensibilizzare di più i cittadini sui “danni” del traffico da un punto di vista di inquinamento che si ripercuotono direttamente sulla salute e sul clima.</p> <p>Vanno previste giornate di informazione sul</p>	<p>urbanistico, proprie di uno strumento come il P.R.G. e non di competenza del PUM</p> <p>13. all’approvazione del PUM seguirà una campagna di informazione dei contenuti del Piano da svolgersi in collaborazione con i vettori del trasporto pubblico.</p> <p>14. il punto 10 affronta tematiche di tipo urbanistico, proprie di uno strumento come il P.R.G. e non di competenza del PUM</p>

N.	ISTANZA/PROPOSTA/OSSERVAZIONE	CONTRODEDUZIONI
	<p>nuovo servizio pubblico e sul nuovo piano del traffico. Il metodo della “Partecipazione” avviato dall’Amministrazione Comunale non si deve esaurire una volta attuato il Piano ma anzi si deve rafforzare e prevedere appuntamenti più frequenti di ascolto di cittadini, associazioni, operatori economici ecc.. nella fase di sperimentazione e monitoraggio del nuovo Piano.</p> <p>10) La Confesercenti ritiene che manchi un progetto di valorizzazione urbana lungo l’asse del Tevere che va da Pontepattoli a Ponte San Giovanni. Considerato che quest’asse fluviale ha permesso la costruzione di un grande parco verde e che gli abitati storici sono collegati da una metropolitana di superficie (FCU) si potrebbe prendere in considerazione l’idea di fare una STU (società di trasformazione urbana) sull’esempio di Barcellona o Parma, Torino Roma ecc... per riqualificare l’ambiente e il costruito essendo i siti ancora non definitivamente compromessi.</p> <p>Il tutto potrebbe diventare la nuova Perugia moderna che mantiene l’identità dei quattro “Ponti” ricuce un assetto urbano dequalificato sminuzzato e senza identità.</p> <p>Le condizioni per una città a misura d’uomo immersa nel verde di un grande parco fluviale e collegata non solo da nuove strutture viarie moderne ma vissuta e collegata con percorsi pedonali in bici e con il sistema della metropolitana di superficie.</p> <p>Tutto ciò può sembrare un sogno ma riteniamo e ribadiamo che con i nuovi sistemi delle STU ciò potrebbe essere fatto riportando Perugia all’avanguardia della progettualità innovativa, della vivibilità e di una urbanistica qualificata creando nuova ricchezza e lavoro.</p>	
29	<p>Gambaracci – II Circoscrizione</p> <p>ISTANZA: il PUM ha un orizzonte decennale, ed è necessario individuare le priorità scegliendo gli interventi che possono produrre maggiore effetto a fronte delle risorse impegnate</p> <p>PROPOSTA DI INTERVENTO: dare priorità al collegamento stazione S. Anna-Pincetto</p>	<p>Per quanto riguarda l’istanza, teoricamente tutte le opere contenute nel PUM sono realizzabili nell’arco temporale di riferimento (10 anni). E’ indubbio, comunque, che nel corso del decennio saranno necessari verifiche rispetto alla tempistica di intervento prevista dal Piano, anche alla luce dei risultati di analisi multicriteriali per l’individuazione delle nuove priorità.</p> <p>Riguardo all’eventuale proposta di intervento si concorda con la priorità del collegamento S. Anna – Pincetto, ma se ne rileva anche l’elevatissimo onere finanziario, non affrontabile senza specifici finanziamenti statali o intese con altri operatori/Enti.</p>
30	<p>Gambaracci – II Circoscrizione</p>	<p>Il trasporto pubblico basa il suo intervento sulle progressive priorità da soddisfare: in questo</p>

N.	ISTANZA/PROPOSTA/OSSERVAZIONE	CONTRODEDUZIONI
	<p>ISTANZA: alcuni quartieri, pur essendo serviti dal trasporto pubblico, hanno parte di essi troppo lontani dalle fermate degli autobus, per cui i cittadini sono portati ad usare il mezzo privato.</p> <p>In particolare ciò riguarda il quartiere ubicato a valle di via della Pallotta (via Boccaccia, via Petrarca, via Ariosto)</p> <p>PROPOSTA DI INTERVENTO: valutare se è possibile istituire in via Petrarca una navetta oppure prevedere che le linee che percorrono via della Pallotta possano entrare anche nel suddetto quartiere</p>	<p>senza alcuni quartieri medio/piccoli, specie se non attraversati dalla viabilità primaria urbana, tendono ad essere serviti solo in tangenza, lasciando poi la penetrazione nel quartiere alla modalità pedonale: alcuni esempi del tutto analoghi sono rappresentati dalla zona di via S. Quirico/Pigafetta, da parte del quartiere di case Bruciate, dalla zona a monte di via Vecchi, da parti del quartiere di San Sisto (via Bach). Si può concludere che tutti questi quartieri, come la zona a valle di via della Pallotta, sono comunque alla distanza pedonale dal trasporto pubblico.</p> <p>L'accoglimento della proposta di servizio di trasporto urbano oggetto dell'osservazione deve essere valutato anche in considerazione dell'introduzione del servizio, ancorché di III livello, in analoghi quartieri, con un'attenta analisi del conseguente incremento dei costi del servizio.</p>
31	<p>Gambaracci – II Circoscrizione</p> <p>ISTANZA: lungo via S. Girolamo sono insediate un notevole numero di residenze che sono state da sempre servite da una linea di trasporto pubblico, sia pure con una bassa frequenza. Con il nuovo piano questo servizio viene abolito.</p> <p>PROPOSTA DI INTERVENTO: prevedere una linea di III livello o il servizio bus a chiamata</p>	<p>La densità residenziale di via San Girolamo è del tutto incompatibile con un servizio di trasporto pubblico, anche di tipo non convenzionale. Il processo di ottimizzazione delle linee di trasporto passa anche attraverso scelte dolorose di sottrazione di servizi qualora la risposta dell'utenza sia inferiore a quella potenziale di altre zone.</p>
32	<p>Gambaracci – II Circoscrizione</p> <p>ISTANZA: il PUM ha l'obiettivo di migliorare la qualità ambientale, minimizzando l'uso dell'auto privata. Questo obiettivo è urgente in particolare per alcune zone come via Angeloni, via Palermo, via della Pallotta, ma soprattutto per il centro storico</p> <p>PROPOSTA DI INTERVENTO: Eliminare all'interno della città posta a monte della ferrovia i parcheggi gratuiti (ad esclusione dei residenti) aumentando sensibilmente le tariffe di quelli a pagamento e riducendo la possibilità di accesso nella ZTL</p>	<p>Il PUM va proprio nella direzione auspicata dall'istanza: sottrazione di posti auto destinati alla rotazione ed incremento della riserva ai residenti nelle aree sensibili; parallelamente incremento di distribuzione e tariffe dei parcheggi a pagamento per reperire le risorse di finanziamento del trasporto pubblico.</p>

N.	ISTANZA/PROPOSTA/OSSERVAZIONE	CONTRODEDUZIONI
33	<p>V circoscrizione</p> <p>Osservazioni al P.U.M.:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>linea 16</u> : la proposta progettuale prevede il capolinea a Ponte Pattoli. Fermare tale linea a Ponte Pattoli significa creare un disservizio alla popolazione di Casa del Diavolo e Resina, nonché agli abitanti di str. Ponte Pattoli-Resina e str. Braceschi. Si chiede di confermare capolinea Resina. Aumento di percorrenza circa 6Km. • <u>Mobilità in Ramazzano</u> : la proposta progettuale prevede per la V^ Circ.ne l'area d'interscambio in Ponte Pattoli. Raggiungere detto luogo può creare disagi alla popolazione di Ramazzano in quanto la frazione è collocata a sud e sulla direttrice verso Perugia. Si ritiene che l'area d'interscambio di Ponte Felcino sia maggiormente fruibile. Si chiede di ottimizzare i collegamenti con l'area di interscambio di Ponte Felcino. • <u>Area d'interscambio di Ponte Pattoli</u> : la proposta progettuale prevede l'area d'interscambio presso la stazione ferroviaria di Ponte Pattoli. Allo stato attuale il luogo non si presenta del tutto idoneo, soprattutto sicuro, ad ospitare gli utenti dei servizi di trasporto. Si ritiene di verificare i luoghi di accoglienza, l'illuminazione esterna, gli accessi ai parcheggi e lo spazio necessario per i mezzi pubblici. Si chiede, pertanto, di allestire l'area d'interscambio secondo criteri propri di un terminale della rete portante di trasporto collettivo, tenendo presente le necessità di un'utenza diversificata. • <u>Il P.U. M.</u> in argomento potrà essere operativo quando le parti fondamentali che lo compongono saranno definite : strutture, parcheggi, raccordo con FCU, tariffa unica. <p>Si evidenzia, inoltre, in tale sede che la trasformazione della rete ferroviaria FCU in metropolitana leggera e la cabinovia di Ponte Rio sono fondamentali per un'efficace ed efficiente mobilità pubblica nella zona nord del Comune</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Per quanto attiene la linea 16 durante il processo di attuazione sarà tecnicamente valutata la fattibilità tecnica (tempi di percorrenza) ed economica dell'allungamento richiesto, teoricamente fattibile. 2. l'area di Ramazzano è servita da due bacini di trasporto della rete di III livello, uno con fulcro su Ponte Pattoli, l'altro su Ponte Felcino 3. l'area di Ponte Pattoli è specificatamente prevista come oggetto di un processo di riqualificazione che interesserà la stazione e le opere infrastrutturali minimali per l'utilizzo di essa

LE SEGUENTI OSSERVAZIONI SONO PERVENUTE FUORI TEMPO MASSIMO

Tabella 11.

N.	ISTANZA/PROPOSTA/OSSERVAZIONE	CONTRODEDUZIONI
----	-------------------------------	-----------------

34	<p>III circoscrizione – Partiti di maggioranza (si allega il testo integrale del documento)</p> <p>...Per quello che riguarda il territorio della III circoscrizione non possiamo che esprimere una valutazione positiva; infatti il fatto stesso che tre fermate del Minimetro ricadano fra Pian di massiano e Madonna Alta rappresenta un grande vantaggio per gli abitanti dei quartieri, tra i più densamente popolati di Perugia. Inoltre, rispetto al trasporto pubblico su gomma, riscontriamo il superamento del problema ad oggi di alcune zone del territorio circoscrizionale, relativa al collegamento con zone strategiche del territorio comunale, come la zona universitaria, l'ospedale Santa Maria della Misericordia e Monteluce.</p> <p>Tutto ciò premesso il parere rispetto al PUM non può che essere favorevole.</p> <p>Volendo dare un contributo più specifico, si propongono le seguenti osservazioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> - che il percorso dell'attuale linea 9 (piazza Italia-Silvestrini) venga modificato all'interno di Ferro di Cavallo, deviando da via Fra Giovanni da Pian di Carpine su via Gregorovius, percorrendola tutta per tornare su via Trasimeno Ovest da via delle Caravelle; - che il servizio navetta che collega Fontivegge al Parco Lacugnano abbia una maggiore copertura del servizio, prevedendo di inserire nel percorso via delle Olimpiadi, via della maratona, via Gualtarella e via del Discobolo. 	<p>Il PUM è in linea con le evidenziazioni proposte dal parere espresso dal Consiglio di Circoscrizione.</p> <p>In merito alle osservazioni tecniche avanzate, esse sono state di fatto già recepite nel PUM, poiché evidenziate anche in fase di partecipazione, e sono garantite, nella proposta del nuovo piano del trasporto pubblico, dai seguenti servizi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - uno dei due rami della linea G che, provenendo da strada Trasimeno ovest, penetra nel quartiere di Ferro di Cavallo attraverso via delle Caravelle e via Gregorovius, e prosegue poi, lungo via Cortonese, per la stazione di Fontivegge e piazza Italia, attraverso via dei Filosofi; - la linea individuata nel PUM come Prog-Cortonese 1, che collega il parco di Lacugnano con strada Trasimeno Ovest attraverso via del Discobolo e via del Nuoto
35	<p>Associazione Territoriale Confcommercio Perugia</p> <p>ISTANZA: Rimodulazione orari di chiusura con ulteriori facilitazioni in periodi invernali.</p> <p>EVENTUALE PROPOSTA DI INTERVENTO Indipendentemente dall'ampliamento della fascia di chiusura dell'area ztl del centro storico, riteniamo auspicabile ampliare il periodo invernale in cui è possibile l'accesso sino alle ore 02,00. In un periodo difficile dal punto di vista meteorologico e con scarsi flussi esterni, in considerazione del limitato impatto che si è già potuto verificare in questi ultimi anni, riteniamo che questo ampliamento possa giovare alle numerose attività di somministrazione che in caso contrario si troveranno pesantemente penalizzate.</p>	<p>Il clima rigido appare difficilmente condivisibile: molte città del nord, dove si raggiungono temperature e condizioni climatiche ben peggiori, hanno ZTL chiuse anche la notte. Anche la scarsità dei flussi non è sempre garantita: spesso i flussi invernali delle sere nei week-end raggiungono valori prossimi a quelli estivi, con l'aggravante della permanenza delle auto anche in aree in cui la sosta è vietata (Piazza Danti è un tipico esempio), approfittando della scarsità dei controlli della Polizia Municipale, spesso impegnata negli incidenti.</p> <p>Si ritiene che, specialmente nei fine settimana, sia ipotizzabile un allungamento degli orari del Minimetro, qualora i flussi risultino apprezzabili.</p>
	<p>ISTANZA: la previsione di estensione spaziale della ZTL nel lungo periodo riteniamo debba essere prevista a seguito dell'entrata in funzione, nel tempo, di varie infrastrutture, ma soprattutto dopo aver verificato l'efficacia delle stesse attraverso una partecipazione delle parti sociali interessate</p>	<p>L'osservazione è condivisibile, e di fatto va in linea con quelle che sono le previsioni temporali di attuazione del PUM. L'estensione territoriale della ZTL, che il PUM individua come auspicabile a piazza Grimana, è in effetti una previsione di lungo periodo, una volta che siano state realizzate le infrastrutture di</p>

		<p>trasporto pubblico che consentano la necessaria accessibilità pedonale all'area (seconda linea del Minimetrò e percorsi pedonali meccanizzati fra la stazione di Porta Pesa e piazza Grimana). Il PUM stesso individua la difficoltà di attuazione della estensione in oggetto della ZTL, a causa della incapacità della rete infrastrutturale di fornire una valida alternativa ai flussi di traffico di attraversamento.</p>
	<p>ISTANZA: necessità di agevolare la sosta per gli utenti delle attività commerciali, artigianali e dei servizi in genere in particolare nelle aree limitrofe al centro storico</p> <p>EVENTUALE PROPOSTA DI INTERVENTO</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. prevedere aree a parcheggio libero con sosta a disco orario breve (chi controlla le aree a tariffa può controllare anche queste) 2. pacchetti di biglietti sosta a tariffe agevolate per i commercianti che ne vogliono fare omaggio ai propri clienti 	<p>Il PUM introduce un criterio di perequazione dell'accessibilità multimodale nella regolamentazione qualitativa dell'offerta di parcheggio nelle aree strategiche e nella determinazione delle relative tariffe.</p> <p>La regolamentazione della sosta rappresenta la principale leva di orientamento e selezione della domanda di trasporto nelle aree urbane.</p> <p>Le aree centrali della città, ove sia facilitato l'accesso tramite la rete intermodale di trasporto pubblico, ove sia elevata la saturazione dell'offerta di sosta, e ove vi sia forte commistione fra domanda di sosta residenziale e domanda di sosta di utenti delle zone, a svantaggio della prima, sono quelle individuate come maggiormente suscettibili di tariffazione della sosta. Fra queste rientrano le aree limitrofe al centro storico, in considerazione anche dell'investimento effettuato per incrementare l'accessibilità al Centro Storico tramite trasporto pubblico.</p> <p>Naturalmente non vi sono obiezioni verso iniziative a carattere privatistico per la fornitura di agevolazioni ai clienti da parte delle attività commerciali.</p>
	<p>ISTANZA: politica tariffaria parcheggi operativi a servizio del centro storico: revisione ipotesi</p> <p>EVENTUALE PROPOSTA DI INTERVENTO</p> <p>riteniamo che per scoraggiare la domanda di parcheggio superiore alle due ore, favorendo al contempo altro tipo di utente, non sia necessario ne' il dimezzamento dell'offerta ne' l'indifferenziato raddoppio delle tariffe, ma una rimodulazione delle stesse penalizzando la sosta dopo le due ore senza danneggiare le soste brevi</p>	<p>Nell'ambito della ricostruzione dello scenario di riferimento del PUM, si è reso necessario effettuare alcune simulazioni riguardanti la stima del traffico attratto dal nuovo sistema del Minimetrò in uno scenario di breve periodo.</p> <p>Per valutare la sensibilità dell'utenza espressa con la modalità di trasporto privata rispetto al sistema in esame sono state effettuate delle simulazioni basate su diverse ipotesi, oltre a quella della situazione attuale:</p> <ul style="list-style-type: none"> - dimezzamento della capacità di sosta al contorno del centro storico - raddoppio delle tariffe della sosta a corona del centro storico <p>Sia l'uno che l'altro caso rappresentano, evidentemente, degli scenari limite tesi solamente a valutare l'elasticità del sistema rispetto a provvedimenti di grande incisività, e non rappresentano i reali scenari futuri.</p>

	<p>ISTANZA: in occasione dell'incontro del 13 ottobre u.s. si e' fatto cenno ad una piastra commerciale in zona fontivegge legata al nodo di interscambio ivi presente.</p> <p>riteniamo che su questa e sulle eventuali altre piastre di natura commerciale previste presso i diversi nodi di interscambio (vedi ad esempio le stazioni minimetro') si apra un confronto con le associazioni di categoria interessate</p> <p>EVENTUALE PROPOSTA DI INTERVENTO</p>	<p>I nodi di interscambio previsti dal PUM all'interno della rete di trasporto pubblico urbano sono intese come aree in cui l'utente possa agevolmente cambiare modalita di trasporto o linea di trasporto pubblico, trovando, al contempo, i servizi minimi necessari a rendere confortevole il tempo di attesa.</p> <p>In questo caso un attore fondamentale dello scenario e rappresentato da RFI, proprietario dell'area, ed eventualmente da "Centostazioni" la societa immobiliare del gruppo delle Ferrovie dello Stato. Solo al momento che tali soggetti chiariranno la propria posizione si potra aprire un tavolo serio di valutazione delle ipotesi operative.</p>
36	<p>IV circoscrizione</p> <p>Il PUM (Piano Urbano della Mobilita) si inserisce in un contesto normativo che prende origine dalla Legge 24 novembre 2000 n. 340, e successivamente implementato dal Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL, gennaio 2001). Partendo da questo contesto normativo si inserisce il ripensamento della "filosofia" del piano urbano dei trasporti e della mobilita.</p> <p>Il PUM ha messo in campo un progetto nuovo di citta, attraverso la partecipazione di tutti gli attori sociali che formano il tessuto politico, associativo ed economico, con l'obiettivo di liberare l'acropoli perugina dallo smog e di fornire un servizio pubblico di trasporto integrato gomma e ferro che aumenti l'efficienza e l'efficacia del sistema dei trasporti in Umbria. Quando il sistema entrera a regime portera senza dubbio un miglioramento alla qualita della vita dei cittadini diminuendo il trasporto privato che raggiunge percentuali elevatissime; il raggiungimento di questo obiettivo si lega in maniera inscindibile al miglioramento della qualita del servizio pubblico del trasporto.</p> <p>Scendendo dal livello generale del PUM nel suo insieme a un livello territoriale e opportuno, in questa fase di discussione molto viva nella citta, toccare i punti critici che permangono ancora e quelli che, forse, visti da un punto di vista generali tali non sembrano.</p> <p>La Circoscrizione come organo partecipativo e rappresentativo del territorio, anche questa volta, non si vuole tirare indietro nel fornire il suo contributo alla discussione ponendo nel contesto di riferimento alcune critiche costruttive:</p> <p>Il PUM ha individuato dei Punti di interscambio con un collegamento diretto tramite la rete portante alla aree che il piano individua come POLI ATTRATTORI, alla luce del nuovo PRG, con lo spostamento di importanti funzioni una fra tutte: l'Ospedale Silvestrini.</p> <p>Dai Punti di interscambio si potranno raggiungere direttamente i 5 poli attrattori principale che sono: Monteluca, Centro storico, Stazione Fontivegge, Ospedale Sivestrini e infine zona universitaria di Porta</p>	<p>1. Al di la dei valori puntuali di residenza che si raggiungono in alcune realta, peraltro</p>

<p>Conca.</p> <p>Nella IV° Circoscrizione è stato individuato San Marco come punto di interscambio quindi valorizzando uno dei quartieri che ha subito e subirà molte trasformazioni in questo ultimo decennio.</p> <p>Partendo da questo punto di forza della nostra Circoscrizione è opportuno sviscerare le criticità che presenta il PUM nel nostro territorio:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. La nostra Circoscrizione si presenta con un territorio molto vasto, con una distribuzione demografica eterogenea, anche se, i recenti insediamenti tendono a far diminuire la forbice fra periferia e città all'interno della Circoscrizione. In questo contesto il trasporto pubblico e i collegamenti stradali alle principali direttrici della città vanno ripensati, in una strategia comune, per compensare i mutamenti antropici che nel corso degli anni hanno modellato il nostro territorio. La soluzione del problema delle direttrici di collegamento va inserito in quest'ottica di interventi meno invasivi e impattanti dal punto di vista ambientale, in un primo tempo, e poi da una soluzione efficiente ed efficace dei collegamenti stradali all'interno della nostra Circoscrizione. 2. L'anello nel quartiere di Santa Lucia richiede una soluzione, per decongestionare il traffico nel quartiere stesso e nelle vicinanze del percorso verde. La soluzione proposta nel PUM nella viabilità interquartiere di collegamento tra il quartiere di San Marco e la zona di Pian di Massiano permettendo un decongestionamento dei quartieri di Santa Lucia e Fontivegge. L'idea progettuale permetterebbe una soluzione importante anche per il collegamento attraverso i bus della zona dello stadio. La Circoscrizione chiede quali saranno i tempi di realizzazione e i costi di realizzazione di questa scelta e in modo costruttivo chiede di prendere in considerazione altre scelte. In alternativa alla realizzazione di una nuova strada si potrebbero adeguare Via Canetola e Via Quintino Sella che per le loro conformità e previsione, attualmente, non sono in grado di sopportare il flusso di traffico che grava sulle due strade. L'aumento degli incidenti in queste strade e la loro pessima manutenzione, essendo strade private ad uso pubblico, ne fanno dei punti critici di accesso alla zona di Pian di Massiano. L'adeguamento delle due strade passa anche con la previsione di modificare la viabilità, ove l'intervento di adeguamento non sia possibile. Il collegamento stradale con la zona di Pian di Massiano è ineludibile per aumentare la vivibilità dei nostri quartieri, la sicurezza degli automobilisti e l'implementazione dei mezzi su gomma con il Minimetrol. 3. Il servizio sperimentale che dovrebbe collegare 	<p>piuttosto lontane dall'area compatta, la densità media dell'intera circoscrizione, se si esclude la corona urbana fino a San Marco, è estremamente bassa.</p> <p>Anche in questo territorio il PUM ha previsto un intervento analogo a quello progettato per aree analoghe (cfr. territorio oltre P. Felcino o P. Pattoli), ovvero lo sfruttamento dell'intermodalità per dare a ciascuna parte del territorio il trasporto che meglio ottimizza servizi e risorse: servizio convenzionale a frequenza finché la densità residenziale o operativa raggiunge una certa soglia (ed in queste aree raggiungere livelli di servizio superiori, possibilmente a quelli attuali), 3° rete oltre questi limiti territoriali.</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. La soluzione di collegamento tra Pian di Massiano e Rimocchi prevista dal PUM è quella che appare più praticabile, principalmente per ragioni di impatto ambientale, rispetto alle alternative studiate. Non è la meno costosa, visto che altri interventi sono realizzabili con costi attorno ai 9 mln di €. (questa supera abbondantemente i 10 mln.). I tempi di realizzazione, sicuramente compatibili con l'orizzonte temporale del PUM, dipendono strettamente dalla capacità di investimento dell'A.C. nei prossimi anni. Le alternative suggerite sono teoricamente praticabili (e tra l'altro sostenute a suo tempo anche da questi uffici), ma sicuramente con un grado di efficacia consistentemente inferiore, viste le caratteristiche geometriche delle arterie individuate. Tra l'altro anche l'adeguamento di queste strade appare poco percorribile, visto l'atteggiamento pressoché unanime di tutti i frontisti di avanzare con le proprie recinzioni fino a filo strada. 3. Il gruppo di lavoro che sta già studiando l'attuazione di quanto previsto dal PUM, sta valutando la possibilità di coprire, negli orari scolastici, oltre ai BIS già previsti, una porzione supplementare di territorio con il servizio convenzionale, di fatto attivando il servizio a chiamata negli orari di morbida e per coprire il territorio che comunque rimarrebbe scoperto. Definire fino a che punto il servizio convenzionale si potrà spingere in
--	---

<p>l'area di interscambio di San Marco alla III rete delle zone di Cenerente, Canneto, Colle Umberto I, Compresso, Maestrello e San Giovanni del Pantano dovrebbe dare una risposta a queste zone più periferiche della nostra comunità circoscrizionale. Questa ipotesi progettuale presenta diverse criticità e punti di rottura con il passato che rischiano di fornire una risposta che nelle intenzioni è di migliorare il servizio, ma nella sua attuazione pratica rischia di perdersi.</p> <p>Il servizio attuale presenta un corsa all'ora con la linea 87, non considerando i bis scolastici, e un servizio di subconnessione offerto da ACAP con la linea 86-88 (area di Monte Malbe, Compresso, Prugneto e altre frazioni del territorio). In questa rivisitazione del trasporto scolastico bisognerebbe considerare dei fattori importanti per analizzare bene il problema:</p> <ul style="list-style-type: none"> - non ci sono altri mezzi alternativi al trasporto su gomma, i quanto nel territorio preso in considerazione sia attualmente che in futuro non transiterà il minimetro, la FCU(ferrovia centrale umbra), FS (treno) e altre forme di trasporto. - Il bacino potenziale di utenza è considerevole in quanto oltre ai paesi che vanno da Cenerente a Colle Umberto I considera i paesi confinanti di Capocavallo e Mantignana che storicamente hanno usufruito dei servizi APM. Se a queste considerazioni si aggiunge che il PRG ha previsto un incremento di cubature consistente non è azzardato affermare che i servizi in questa parte del territorio dovranno aumentare di qualità e quantità. - La nostra zona ci ha preservato un ecosistema invidiabile e ha tenuto a battesimo negli ultimi anni la rinascita di alcune bellezze storico-culturali(Villa del Cardinale) che portano un valore aggiunto alla nostra città. L'implementazione di un servizio pubblico per raggiungere questi luoghi deve essere non solo auspicabile ma alla nostra portata. - Una parte degli utenti attuali del servizio APM sono anziani, nel servizio a chiamata troverebbero delle difficoltà che per la particolare sensibilità ai cambiamenti riscontrabile in questa fascia della popolazione, vedrebbero un peggioramento del servizio. - Il servizio a chiamata nella sua flessibilità quanto sarà in grado di rispondere alla vastità del territorio, quali budget dovrà rispettare e quindi quanti mezzi gireranno? <p>4. Una particolare attenzione il PUM la deve indirizzare alla tariffa del biglietto che verrà. Accogliendo positivamente l'introduzione del biglietto unico nel PUM si deve cercare di non aggravare gli utenti di un costo sopra 1 €, Questo deve essere fatto rispettando la diversa tariffazione tra chi si sposta all'interno della corona urbana e chi</p>	<p>questo momento è estremamente difficile, visto che la soluzione nascerà dallo sfruttamento delle ottimizzazioni dei turni macchina e uomo. In prima ipotesi si può pensare che, nelle ore scolastiche, il servizio convenzionale possa arrivare all'area di Canneto.</p> <p>Il Comune di Corciano si sta autonomamente organizzando per offrire un servizio alle proprie frazioni di Mantignana e Capocavallo, che sono comunque orientate verso la stessa Corciano, e non verso Perugia.</p> <p>4. Pur ribadendo che la decisione in questo senso non può che avere un carattere politico, si ritiene che, tecnicamente, l'enorme allargamento dei potenziali servizi usufruibili con il biglietto di corsa semplice possa largamente giustificare un incremento del suo prezzo.</p> <p>5. Ribadendo che la flessibilità del trasporto di terza rete ben si adatta alle deviazioni verso il cimitero, senza particolari vincoli di orario, nella fase attuativa si verificherà la possibilità di servizio sfruttando i recuperi di tempo al capolinea di S. Marco.</p> <p>Difficilmente il mezzo pubblico è attrattivo nelle aree a scarsa densità, visto che il trasporto individuale può contare su velocità e flessibilità ben diverse: è nell'area</p>
--	--

	<p>proviene dall'esterno per realizzare una vera equità nel trasporto.</p> <p>5. In ultima analisi preme sottolineare l'incongruenza che si viene a creare da quanto previsto per il Cimitero cittadino di S.Marco (il terzo in ordine di grandezza), dove sarà realizzato il III° stralcio, ma ad oggi tale struttura non risulta servita adeguatamente da una linea di trasporto pubblico efficiente che la colleghi con il resto della città e nulla è previsto per il futuro. Vista la configurazione strutturale del manufatto si può prevedere un collegamento tramite navette ACAP che da monte a valle garantiscano un servizio minimo (anche ad intermittenza) per servire questa fascia di utenti molto numerosa.</p> <p>Il PUM dovrebbe prevedere un collegamento strutturale che colleghi la direttrice di San Marco(Fornaci)- Colle Umberto I ogni 30 minuti sostenendo il trasporto pubblico. Questa operazione disincentiverebbe molte macchine ad arrivare a San Marco bloccandole alla radice in un ottica di responsabilizzazione della cittadinanza nell'utilizzo del mezzo pubblico nel medio-lungo periodo.</p>	<p>congestionata che il confronto si fa meno impari, e le minori velocità sono controbilanciate dalla tranquillità e dal risparmio del tempo di ricerca di un parcheggio.</p> <p>Si ritiene che molto difficilmente il semplice allungamento del servizio convenzionale a Colle Umberto possa attrarre più utenza di quella attuale.</p>
--	--	--

LE CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

Quelle che seguono sono considerazioni e linee propositive di intervento che *Merak consulting group* ritiene importante sottoporre all'attenzione dell'Amministrazione Comunale di Perugia ad integrazione delle risultanze raccolte nel presente Report.

Considerando infatti la complessità di quanto si sta affrontando attraverso il nuovo sistema della mobilità comunale, tenendo conto della parzialità di quanto sperimentato in termini di partecipazione nei mesi scorsi (su questo valgono i vincoli, le condizioni e i tempi indicati dall'Amministrazione Comunale), riconoscendo non solo l'alto livello di interesse dei cittadini alle tematiche riguardanti il PUM, ma anche il valore politico di riscontri condivisi e consensi attivi da parte della cittadinanza e delle organizzazioni presenti sul territorio, si ritiene di particolare utilità una sintetica **lettura delle dinamiche** che sono state attivate attraverso le azioni di comunicazione e di partecipazione messe in campo.

Alcune **domande** hanno motivato e indirizzato l'elaborazione del presente capitolo:

- *Quali sono le questioni centrali sulla mobilità, le chiavi di volta su cui impostare la pianificazione operativa della mobilità a Perugia emerse dal processo di partecipazione attivato?*
- *Quali acquisizioni, apprendimenti possibili, attese si possono evidenziare?*
- *Come provare a dare maggiore significatività alla componente partecipativa nelle prossime fasi di attuazione del PUM e della riorganizzazione del Trasporto Pubblico Locale?*

Di seguito abbiamo provato a dare alcune possibili risposte a tali interrogativi.

LE QUESTIONI CENTRALI SULLA MOBILITA' E SULLA ATTUAZIONE DEL PIANO

Complessivamente il percorso di partecipazione che si è realizzato nei precedenti mesi ha permesso di rendere maggiormente evidente la strutturale difficoltà, per tutti gli attori coinvolti e anche per la stessa Amministrazione, nella dimensione sia politica che tecnica, a trattare problematiche e a delineare soluzioni che sono soggette, per definizione, a *multi-interpretazioni*: situazioni e fenomeni a "molte facce", fortemente correlati e in reciproco rapporto di influenza, non sempre controllabili attraverso elaborazioni di scenario e simulazioni, e per questo non assumibili tramite una logica deterministica.

La scelta di confrontarsi con la dimensione della progettazione partecipata invita ad applicare modalità, criteri e competenze atti ad individuare i nodi e le questioni che permettono di delineare un **profilo contestualizzato** per un dato territorio, mirando ad una sorta di **costruzione sociale del tema**.

Questo anche in relazione al **tema della mobilità**, ed in una situazione, come quella perugina, in cui il confronto è avvenuto sulla base di analisi e proposte già maturate da parte dell'Amministrazione Comunale.

Attraverso il percorso partecipativo sviluppatosi è stato possibile evidenziare una **serie di polarità tematiche** selezionate sulla base di ricorrenze e di una lettura incrociata delle risultanze; su di esse sarebbe utile investire in termini di riflessione, confronto, coinvolgimento ed organizzazione di strumenti operativi. Tali polarità si rapportano con la consistente articolazione di aspetti puntuali emersi dalla fase partecipativa, e possono essere interpretate come **sistema di attese in materia di mobilità**.

Il dato di fondo che emerge, al di là delle specifiche, è quello di vedere realizzato un riordino della mobilità e del trasporto pubblico che migliori la qualità della vita e dell'ambiente, misurandosi sul fronte della efficacia dei collegamenti e sulla capacità di perseguire effettivamente l'intermodalità in tutte le sue possibili forme, attraverso il supporto e il concorso di tutta la comunità locale perugina.

Le polarità tematiche emerse possono essere sintetizzate come segue.

1. Collocare pienamente il PUM nel sistema di urbanizzazione in una logica di integrazione tra livelli di programmazione

Più volte, in particolare nella ricostruzione storica di processi e decisioni che hanno portato alla attuale situazione della mobilità e dei trasporti (si veda resoconto *Sessione Conferenza di Indagine cittadini del 5 luglio 2006*), si è fatto riferimento a come lo sviluppo urbanistico abbia condizionato, e condizioni tuttora in senso critico, le modalità e le scelte da compiere per la mobilità. Ne consegue la richiesta che i *prossimi assetti e sviluppi della città*, siano essi di edilizia civile o commerciale, a livello infrastrutturale o dei servizi, contemplino pienamente il criterio della sostenibilità anche dal punto di vista della mobilità e del trasporto e siano il prodotto di una capacità di integrazione e corrispondenza tra diverse programmazioni.

2. La centralità della direttrice dei "Ponti" attraverso l'integrazione intermodale e il decongestionamento di P.te S.Giovanni

Il Piano Urbano della Mobilità di Perugia è basato sulla scelta di fondo dell'intermodalità, perciò data la struttura del Comune di Perugia, pur considerando le specificità e una adeguata equa rilevanza delle esigenze delle e tra le zone, l'asse dei "Ponti" può senza dubbio essere considerato uno dei contesti in cui si misurerà parte considerevole del risultato del Piano; il territorio su cui la mobilità sarà imprescindibilmente fondata sull'integrazione tra FS, FCU, trasporto pubblico su gomma, parziale utilizzo dell'auto privata.

Particolarmente delicato sarà il nodo di Ponte S.Giovanni, elemento strategico soprattutto per essere significativo come area di interscambio, e al contempo per essere oggetto di azioni di decongestionamento veicolare soprattutto in relazione all'asse principale di accesso a Perugia, dato dalla E 45 e dal raccordo Perugia-Bettolle.

In questa parte di territorio la fase di attuazione del piano che si tradurrà in investimenti e riorganizzazioni, in concertazione e reciprocità tra vettori, in sistema privilegiato di ingresso alla città e ai servizi principali (es. Silvestrini), si prevede estremamente delicata proprio per i numerosi interessi in gioco.

3. Riorganizzare e sperimentare tramite una valutazione e un monitoraggio partecipato per zone circoscrizionali

La necessità di riorganizzare il sistema di trasporto pubblico e della mobilità è cosa ampiamente condivisa. Dall'ascolto dei cittadini attivato tramite la somministrazione *on line* di un questionario, si rileva che gli intervistati giudicano problematica e mediocre la situazione del trasporto e della mobilità in città.

Se questo è il punto di partenza la complessità del Piano impone una particolare attenzione nel governo della fase di attuazione. In particolare l'articolazione dei servizi e delle infrastrutture di supporto richiederanno la programmazione di una azione di valutazione e monitoraggio continuo e di tipo partecipato.

Da questo punto di vista, le Circoscrizioni e le organizzazioni del territorio possono essere attori principali per la gestione del processo attuativo del Piano, congiuntamente all'Amministrazione Comunale.

Il protagonismo che le circoscrizioni di fatto hanno espresso (potenzialmente superiore in migliori condizioni di partecipazione) e la richiesta di essere ascoltate anche nella fase di avvio delle nuove modalità di trasporto, dimostrano come sia opportuno coinvolgerle anche per una valutazione partecipata dell'andamento del sistema di mobilità.

4. Piani informativi e sistemi efficaci di comunicazione/Attivazione di azioni positive da parte degli utenti

Dalla lettura delle risultanze su questo tema, emerge non solo la evidente necessità di attivare un progetto di comunicazione\informazione capillare a ridosso della o delle fasi di attuazione ; ma anche l'aspettativa che l'Amministrazione Comunale e più in generale gli *action maker* previsti dal piano, siano promotori di progetti di educazione e sensibilizzazione ad una mobilità sostenibile e di promozione degli strumenti messi in campo. In generale, la richiesta è quella di attivare un canale continuo di informazione e *feedback*, facendo in modo di agevolare il più possibile l'accesso al sistema di mobilità per ogni cittadino (informazioni diffuse e comprensibili), garantendo al contempo *sicurezza* (soprattutto pedonale), *qualità*, *comfort* e *accoglienza* sia durante i percorsi che nei vari momenti di interscambio.

5. Verifica effettiva del ruolo strategico e portante del Minimetrom

Su tale strumento di mobilità alternativa, ritenuto centrale da parte dell'Amministrazione Comunale, si sta da tempo concentrando l'attenzione non solo della componente politica ma anche dell'opinione pubblica e delle organizzazioni presenti nel territorio.

Nel contesto del percorso partecipativo attuato si rileva come tale centralità sia vista anche in *senso critico*. Dalle considerazioni dei partecipanti si rileva l'impressione che il riordino del sistema di trasporto e della mobilità urbana "discenda" dalla realtà del Minimetrom, e che le scelte di mobilità siano di fatto uniformate e condizionate da tale soluzione.

A fronte di tutto ciò emerge la richiesta diffusa da parte dei partecipanti, in primo luogo, di portare estrema attenzione alla effettiva capacità del Minimetrom di essere strumento efficace di riorientamento del sistema della mobilità urbana, ed inoltre, di riaprire il percorso partecipativo in relazione al progetto di linea 2 del Minimetrom e alle ipotesi di mobilità alternativa legate all'area Nord di Perugia (ipotesi funicolare).

6. Verso criteri condivisi per la programmazione delle infrastrutture e dei servizi

In contesti in cui si richiedono politiche di riqualificazione e sviluppo di aree, soprattutto urbanizzate, si impone la necessità di gestire diversi interessi per un superamento in positivo di eventuali conflitti sociali.

Le diverse priorità (es. qualità ambientale, tutela del paesaggio, facilità di movimento, qualità della vita, vitalità commerciale ed economica, ecc..) che anche in questo percorso partecipativo sono emerse, invitano a promuovere percorsi di ricomposizione dei vari interessi ed istanze, favorendo una visione condivisa dello sviluppo ed una *volontà comune di azione e di trasformazione urbana*.

7. Sistema tariffario attento alle varie esigenze

Su tale tema c'è una evidente concordanza di vedute rispetto alla necessaria revisione della tariffa, in funzione di uno strumento di viaggio che tenga conto della integrazione tra vettori e delle distanze da percorrere, con garanzia di tempi adeguati e competitivi (quanto più possibile) rispetto all'auto privata.

Gli interessi in gioco sono tanti e così le attese: dall'esigenza di procedere ad una attenta valutazione di vari parametri (ad es. forma tariffaria diversa per la circolazione nel centro storico), alle particolarità derivanti dalla presa in esame di diverse tipologie di utenti: famiglie (forte la richiesta per agevolare tale realtà pensando ad un abbonamento non individualizzato), lavoratori, anziani, studenti, ecc... Poiché il Piano di Perugia *“non arriva alla determinazione della risposta ad esigenze puntuali e specifiche. Nella fase di attuazione si prenderanno specifici provvedimenti in relazione all'entità delle richieste ed alla condivisibilità dell'obiettivo”* i partecipanti mostrano di condividere l'aspettativa che l'Amministrazione Comunale non discrimini il punto di vista del cittadino utente in favore delle esigenze dei vettori. Largamente diffusa è l'aspettativa che la stessa Amministrazione si faccia promotrice di accordi e intese con i soggetti (pubblici e non) datori di lavoro, per migliorare il management della mobilità da e verso le sedi lavorative.

Anche in tale contesto l'attivazione di un ulteriore processo partecipativo-concertativo potrebbe risultare un utile strumento per governare la questione.

8. Il sistema di mobilità per il centro storico

Il centro storico è “naturalmente” considerato uno dei poli principali di attrazione della città. Quanto più si esprime una adeguata e condivisa rappresentazione e consapevolezza delle sue potenzialità e delle sue funzioni collettive, tanto più le ipotesi e le scelte di valorizzazione e di allestimento di strumenti di servizio, come quello della mobilità, risultano essere pertinenti ed appropriate. Anche in relazione al centro storico di Perugia, si sono evidenziate valutazioni, riflessioni e proposte non sempre convergenti, su cui si possono prefigurare soluzioni alternative o processuali: estensione area ZTL, estensione degli orari di accesso, garanzia delle attività commerciali, regolamentazione delle aree di sosta, ecc..

Anche in relazione a tale tema viene di fatto rinnovata la richiesta di apertura di un percorso coinvolgente e partecipato della cittadinanza.

I PARTECIPANTI

Rispetto alla partecipazione si propone una duplice lettura. Dal punto di vista *quantitativo* si può affermare senza tema di smentita che, sebbene in valore assoluto il numero dei partecipanti non sia

stato tale da garantire una rappresentatività statistica del campione, tuttavia la partecipazione è stata numerosa se confrontata con altri processi partecipativi avviati recentemente, anche, nel Comune di Perugia; la grande rilevanza del tema e forse anche la curiosità verso l'approccio partecipativo, hanno probabilmente permesso questo interessante risultato.

Tra le cause "dei piccoli numeri" rilevati ai vari eventi, dagli incontri nelle Circoscrizioni, all'ascolto *on line*, alle diverse fasi della Conferenza, sono da considerarsi:

- i problemi incontrati nella fase di avvio della campagna di comunicazione, che hanno creato confusione su obiettivi e calendario degli incontri
- la calendarizzazione degli incontri a ridosso delle ferie estive, imposta dalle scadenze previste dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti per l'approvazione del PUM.

Dal punto di vista invece della *qualità* della partecipazione, nonostante le criticità rilevate a livello organizzativo, i partecipanti agli incontri hanno avuto modo di esprimere le proprie idee, in un clima rispettoso delle opinioni di tutti e favorente una esperienza di reciproco apprendimento.

Le risultanze riportate nel presente *Report*, pur rappresentando in modo sintetico i contenuti degli interventi e dei confronti avvenuti negli incontri, dimostrano e confermano, come, a certe condizioni, la partecipazione risulta essere una importante opportunità per veicolare conoscenze, valutazioni e proposte su tematiche anche complesse come quelle riguardanti la mobilità. Segnali, infatti, di *riflessività* attraverso la parziale strutturazione di un percorso di indagine collettiva, sono stati rilevati, nel senso che le dinamiche relazionali e dialogiche evidenziate *hanno permesso di aiutare gli attori coinvolti a vedere se stessi e i propri assunti e valori riflessi e reinterpretati alla luce del confronto avvenuto* (G.F.Lanzara, 2005) e delle restituzioni operate dagli esperti di Merak consulting team.

contributi di processo

La scelta di attivare processi inclusivi da parte delle Amministrazioni pubbliche richiede, in primo luogo, la previsione di modalità organizzate e debitamente comunicate di partecipazione, articolate in funzione della tematica oggetto di intervento, del grado effettivo di incisività sulla decisione, del tipo di impatto/conseguenze/effetti sugli *stakeholder*, del livello territoriale interessato.

In tale senso l'adozione di metodologie cooperative di partecipazione, in un quadro chiaro delle finalità per cui queste si attivano, permette di attivare percorsi virtuosi di maggiore confronto e disponibilità, e l'apertura verso nuove opportunità e possibilità di soluzione dei problemi, superando le possibili incompatibilità, ricercando ambiti e interessi comuni, contribuendo a rimuovere le diffidenze nei confronti di procedure che possono venir percepite come strumentali e formali.

Alcuni fattori e variabili, ovviamente, incidono e condizionano la riuscita di tali processi. Tra questi sono da segnalare:

- considerare l'informazione come presupposto principe di qualsiasi processo partecipativo;
- porsi in un atteggiamento di effettivo ascolto e valutazione dei vari punti di vista, con una disposizione a "*lasciarsi sorprendere*";
- far esprimere e ricercare il dialogo di chi, in particolare, si pone in atteggiamento dialettico e critico;

- garantire la massima trasparenza di atti, documenti e quanto sia utile sapere su un dato argomento, per contribuire ad alimentare un clima di apertura al confronto da parte dell'Amministrazione, nella logica della corresponsabilità;
- mantenere una costante e adeguata comunicazione verso i soggetti coinvolti dal processo partecipativo;
- Qualificare le modalità di relazione e cooperazione tra uffici interni all'Amministrazione.

LA RAPPRESENTATIVITA'

Seguendo il criterio di adattare le modalità di intervento partecipativo alle condizioni e soprattutto ai tempi dati, si è ritenuto di intercettare ed attivare principalmente soggetti di "secondo livello", cioè i Consiglieri di Circoscrizione e le Organizzazioni territoriali. Gli incontri nelle Circoscrizioni, hanno invece permesso una più evidente apertura verso i cittadini.

Il relativo numero di partecipanti pone certamente il problema della rappresentatività delle proposte. Nonostante le criticità rilevate su questo fronte, in occasione degli incontri nelle Circoscrizioni è stato possibile raccogliere opinioni, valutazioni e proposte di chi è intervenuto, permettendo di esprimere conoscenze pertinenti ed utili: la funzione di rappresentanza di Presidenti e Consiglieri di Circoscrizione ha permesso, infatti, di esporre le esigenze e le proposte formulate in altre sedi dai cittadini; e gli stessi cittadini presenti (seppure non numerosi), hanno espresso opinioni con proprietà di lettura ed analisi. Parimenti è stato possibile rilevare tali prerogative anche tra i rappresentanti delle organizzazioni che hanno effettivamente partecipato alle varie *Sessioni* della Conferenza Cittadina di Indagine.

Si può affermare, quindi, che a sopperire alla mancanza di presenze vi è stata **qualità di contenuti**, raccolti anche grazie agli altri strumenti e modalità di ascolto e relazione messi a disposizione dall'Amministrazione Comunale per interagire con i cittadini: Si segnalano, in particolare:

- l'account di posta elettronica al quale è stato possibile inviare proposte e commenti cui i tecnici del servizio mobilità hanno risposto via mail;
- la disponibilità di tecnici ed Assessore a presenziare ad ulteriori incontri organizzati dalle Circoscrizioni;
- il questionario elettronico inserito nelle pagine web, e la somministrazione dello stesso avvenuta in occasione degli incontri informativi organizzati presso le Circoscrizioni

contributi di processo

Il tema della rappresentatività mantiene comunque delle incertezze e delle problematicità, e come tale accompagna da sempre le pratiche partecipative e l'azione politica pubblica. Non è pensabile, infatti, coinvolgere uno per uno tutti i cittadini, né tanto meno essere sempre così sicuri della rappresentatività delle organizzazioni esistenti nel territorio, anche quelle più strutturate e stabili (*si è certi che l'interlocutore che si ha davanti rappresenta effettivamente la sua base, e le posizioni che sostiene sono condivise dalla sua organizzazione di riferimento?* – L. Bobbio 2004).

Nella consapevolezza della complessità e criticità connesse alla questione della rappresentanza, è stata effettuata la scelta di porsi l'obiettivo pragmatico di raccogliere effettivi, seppur limitati contributi,

dando alle risultanze degli incontri un orizzonte espansivo capace di promuovere dinamiche cooperative tra cittadini ed istituzioni.

A partire da tali premesse, occorre indicare che, al fine di migliorare la gestione dei processi, in futuro sarà opportuno:

- comunicare in maniera più efficace la finalità degli incontri, sottolineando il reale ambito propositivo garantito;
- approntare qualificate azioni preliminari coinvolgendo Circoscrizioni ed Organizzazioni presenti nel territorio, al fine di garantire la più ampia partecipazione ai momenti di confronto;
- rispondere in maniera collaborativa alle richieste formulate dai rappresentanti istituzionali delle Circoscrizioni, in merito alla previsione di un altro ciclo di incontri.

GLI AMBITI ED I LIVELLI DI ANALISI E CONFRONTO

Rispetto al lavoro svolto, soprattutto nelle Circoscrizioni, l'esigenza formalizzata dal Comune è stata quella di raccogliere punti di vista e visioni dei residenti rispetto alle nuove modalità del trasporto pubblico, ma fin dal primo incontro è stato chiaro come fosse difficile e problematico gestire una dicotomia tra il Piano del Trasporto Pubblico e l'intero sistema della mobilità cittadina.

Durante gli incontri, in maniera spesso spontanea (i.e. senza sollecitazione da parte dei facilitatori esterni di Merak consulting team) sono emerse considerazioni che, superando il più ristretto campo del trasporto pubblico, hanno chiamato in causa i temi più ampi del sistema della mobilità, ed è stato possibile delineare e parzialmente praticare una modalità di confronto articolato su un tema per definizione complesso.

Pur non potendo parlare di diffusi e significativi *cambiamenti cognitivi* (cioè di una consistente trasformazione delle proprie rappresentazioni e di una innovazione nelle dinamiche relazionali e organizzative) e di superamento di *routine difensive*, sembra evidente che le modalità proposte abbiano, in definitiva, prodotto molte considerazioni valide, certamente insieme ad altre estemporanee, con risultati che rendono conto delle differenti prospettive di chi vive, agisce e partecipa questa città, confermando, come i *valori aggiunti* (nuova conoscenza, espressioni di diversi punti di vista, migliore comprensione delle dinamiche e del contesto, ...) nella trattazione di problemi complessi, siano rinvenibili anche nell'ambito di "parziali" processi partecipativi.

contributi di processo

- Attivare processi inclusivi sin dalle prime fasi di elaborazione dei documenti strategici;
- porre il metodo della partecipazione come requisito progettuale, nel caso di affidamento all'esterno dei lavori di progettazione;
- assicurare l'informazione e la comunicazione sin dalle primissime fasi di coinvolgimento della cittadinanza;
- chiarire l'ambito di espressione di proposte e il grado di incisività nei processi decisionali, per i diversi momenti partecipativi che si realizzano. In sostanza quali situazioni e aspetti sono di fatto "aperti" al confronto e suscettibili di cambiamento, integrazione, innovazione.

