

Umbria cuore verde?

Manifesto “Per una regione a misura delle persone”

Premessa: il quadro della mobilità in Umbria

L’Umbria nel 2022 ha raggiunto le 76 auto ogni 100 abitanti. Tassi di motorizzazione che ci collocano direttamente [ai vertici nazionali, europei e mondiali](#). Se, ad esempio, nella città capoluogo di Perugia ci limitassimo a considerare la sola [popolazione residente patentata](#) che può quindi in teoria guidare un’auto, arriviamo a poter dire che ci sono 1,1 auto per ogni patentato.

Aumentano le auto e aumenta anche [lo spazio urbano che dobbiamo dedicare](#) loro, non solo al transito, ma anche alla sosta; si stima che mediamente un’auto sia **ferma per il 95% del tempo**, e solo per il restante 5% in transito.

[Aumentano gli incidenti stradali](#). Anche in Umbria, come nel resto del paese, c’è un’emergenza completamente dimenticata: **la sicurezza stradale**. Nel 2022 nella nostra Regione si sono verificati 2.252 incidenti con lesioni a persone, il 65% di questi incidenti è avvenuto su [strade urbane](#), e hanno causato la morte di 49 persone e il ferimento di altre 3.076. Tutti dati in aumento marcato rispetto a quelli dell’anno precedente, ad eccezione dei decessi che risultano 4 in meno. Incidenti che [hanno anche un costo economico](#) e che Istat stima essere pari a 256 milioni di euro per il solo 2022 in Umbria.

Il [costo economico dell’auto](#) incide molto anche [sui budget mensili delle famiglie italiane e umbre](#) che spendono più della media nazionale rilevata. Una famiglia umbra dedica oltre 3.750 euro l’anno alla voce trasporti, che per noi vuol dire quasi sempre l’acquisto, la gestione e la manutenzione dell’auto. Oltre 500 euro in più all’anno rispetto alla famiglia media italiana.

Tutto ciò non è successo per caso, ma è il frutto di un “*lavoro*” costante e articolato. Anzitutto, l’Umbria è una regione con una **dotazione di strade di interesse nazionale, regionale e provinciale elevatissima** in proporzione al numero di abitanti e di auto circolanti. Ben lo raccontano i dati del [Conto Nazionale Infrastrutture e Trasporti](#) realizzato ogni anno dal ministero dei trasporti, e che ci illustrano come siamo **ben sopra la media del centro Italia per quasi tutti i parametri utilizzati e, spesso, anche su molte delle medie nazionali**. Gli stessi dati ci dicono che i km di strade comunali nel solo comune di Perugia sono quasi 1.925, il che rende l’idea di quanti siano i km di strade soggetti alla manutenzione dei comuni umbri e di quanta parte del [budget delle risorse pubbliche comunali debbano essere investite in tal senso](#).

Che ci sia tanto asfalto in Umbria ce lo dice anche un altro dato: quello del **consumo di suolo**. Nei [report annuali di ISPRA](#) sul consumo di suolo emerge con chiarezza il fatto che quasi il 40% del suolo consumato in Umbria è dedicato a infrastrutture di trasporto, perlopiù strade o parcheggi, anche in questo caso ben al di sopra della media nazionale.

Tra i vari dati da citare, spicca il dato rilevato da [ISFORT](#): si stima che in Italia il 30% degli spostamenti quotidiani sia inferiore a 2 km e il 50% è tra i 2 e 10 km; spostamenti che vengono consuetudinariamente svolti in automobile. Anche in questo caso, l'Umbria non si sottrae a questa rilevazione. I motivi sono piuttosto chiari: la cattiva qualità e palese insufficienza dei trasporti pubblici urbani ed extraurbani; la grande dispersione dei residenti in una miriade di periferie e centri abitati per lo più medi e piccoli con scarsi e insufficienti servizi di prossimità; miopi politiche urbanistiche che hanno portato alla costruzione di aree residenziali, lavorative e commerciali raggiungibili solo con le automobili senza la creazione di un servizio di TPL che renda accessibili queste aree.

Infine, questi dati sono il risultato della proliferazione di spazi dedicati alle automobili, sia in fase di circolazione che in fase di sosta, con la conseguente perdita di qualità e fino alla totale assenza di percorsi urbani pedonali, la totale carenza e insufficienza delle piste o delle corsie ciclabili e l'aumento e del *dis-comfort* per la mobilità attiva e alternativa. In questo contesto, l'automobile non è più una scelta, ma [una malata dipendenza](#).

Un nuovo modello possibile

Le nostre associazioni non solo immaginano ma lavorano per una Regione diversa che sia composta di borghi e città **a misura delle persone e delle loro varie e diverse varie abilità**, una Regione che punti ad invertire la piramide della mobilità attuando un riequilibrio modale per promuovere gli spostamenti sostenibili, ridisegnando lo spazio pubblico per favorire la socialità, l'incontro, il gioco, aumentare il verde e gli arredi urbani così da rendere le città più sicure, inclusive, accessibili e resilienti al cambiamento climatico e ai suoi effetti.

L'Umbria merita molto di più del superato modello di città autocentriche e auspichiamo che si candidi ad essere una Regione nella quale poter sperimentare e rendere effettive quelle best practices già in atto in altre città italiane e non solo, pur con tutti i dovuti adattamenti dettati dalle caratteristiche orografiche specifiche dei nostri territori.

10 step per una “Regione a misura delle persone”

Con questo sintetico manifesto, vogliamo sottoporre alle candidate e ai candidati al ruolo di Presidente e/o di consigliere regionali e ai partiti che si presenteranno alle prossime elezioni regionali la nostra visione di Umbria *a misura delle persone* con **10 punti programmatici, più 1**.

In particolare, chiediamo a chi si rivede in questa visione di Umbria di sottoscrivere il manifesto e di comunicare quali di queste misure ed impegni si intende adottare durante il proprio mandato, ove eletto, così da poter rendere valutabili e misurabili tutte le azioni intraprese durante e al termine del mandato.

0. **Ripensare il Piano Regionale dei Trasporti.** Una corretta riflessione sulle politiche di mobilità in Umbria, non può esimersi dall'affrontare un ragionamento sulla pianificazione locale, di settore e generale, che andrebbe indirizzata e supportata su base regionale nell'ottica di integrare gli approcci di intervento e accompagnare dal basso gli investimenti annunciati. Il nuovo PRT 2034 si dimostra, al momento, assai carente anche in merito ai processi che dovranno stimolare lo sviluppo di modalità ecologica e attiva;
1. **Infrastrutture ciclabili:** Nel nuovo PRT 2034 è totalmente assente, malgrado sia prescritto dalla Legge 2/18 e dal successivo "Piano Nazionale della Mobilità ciclistica", un Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC). Questo strumento di pianificazione può utilmente programmare la realizzazione e manutenzione di una rete di percorsi continui e sicuri che permettano di collegare i maggiori punti attrattori all'interno dei centri urbani e tra di essi, così come i principali punti di interesse artistico e naturale, installando segnaletica specifica e diffusa oltre a supporti informativi web.
2. **Qualità ed accessibilità allo spazio pubblico.** Ridisegnare lo spazio pubblico, anche attraverso interventi sperimentali di urbanismo tattico, per favorire la mobilità sostenibile, la sicurezza degli utenti deboli della strada come pedoni, ciclisti, bambine/i, persone anziane, e con diverse abilità e la socialità oltre il gioco tra le persone di tutte le età attraverso la realizzazione o la revisione dei PUMS, prevedendo la realizzazione di ZONE 30 e altre soluzioni urbanistiche necessarie allo scopo.
3. **Rete diffusa mobilità dolce.** Dare continuità a cammini e sentieri, garantendo in primis la loro sicurezza e la piacevolezza; garantire all'interno dei PUMS la continuità della rete pedonale, rendendo sicuro e invitante, per le persone, lo spostamento a piedi, in particolare verso i poli di interesse principali come scuole, presidi sanitari, palestre, parrocchie, centri culturali e ricreativi. Cura e manutenzione marciapiedi, ricucitura dei tratti interrotti, ampliamento sede pedonale, posizionamento panchine, abbattimento barriere architettoniche, protezione dalla sosta selvaggia.
4. **Mobilità scolastica.** Realizzare spazi e percorsi sicuri attorno alle scuole, istituire e sperimentare le strade scolastiche, promuovere la mobilità attiva di studenti e studentesse, sperimentando o implementando soluzioni quali piedibus, bicibus, kiss-and-school, come forme di promozione della salute e al fine di diminuire l'inquinamento atmosferico e acustico nelle aree limitrofe agli edifici scolastici.
5. **Trasporto pubblico e mobilità sostenibile collettiva e condivisa.** Centralità del TPL nelle politiche di mobilità, per renderlo maggiormente fruibile e appetibile, in particolare quello su ferro; servizio ferroviario come metropolitana di superficie che colleghi l'area da Foligno al Trasimeno, e maggiore frequenza dei collegamenti tra i due capoluoghi di regione; implementare la frequenza delle corse anche nei giorni festivi e nei mesi estivi, incentivare politiche tariffarie mirate (estensione ai treni dell'abbonamento universitari), aumentare le corsie con priorità per i mezzi pubblici

nelle città, lavorare sulla costruzione e ristrutturazione di fermate bus di qualità, promozione dell'inter-modalità, promozione dei servizi di *sharing mobility* (car e bike).

6. **Sicurezza stradale.** Si rende necessario adottare l'obiettivo "*Vision Zero*" per le vittime della violenza stradale, puntare sulla priorità agli e alle utenti deboli della strada, adottare soluzioni che favoriscano una diminuzione della velocità con azioni incisive di controllo dei limiti. In particolare in ambito urbano, introduzione Zone 30, ridisegno degli spazi urbani, interventi di "*traffic calming*" e, ove necessario, incentivare maggiori controlli.
7. **Consumo di suolo zero.** Stop alla cementificazione di suolo, anche attraverso il sostegno a buone pratiche come il Parco della Piana di Assisi (Comuni di Assisi, Bastia Umbra, Perugia e Torgiano) e la loro diffusione; recupero aree urbane in chiave green e sostenibile, nuove piantumazioni per contrastare effetti delle alte temperature e del surriscaldamento che si traducono nel fenomeno delle isole di calore che colpiscono, ancora una volta, le persone più deboli nelle nostre città e non dimenticare di investire nella formazione e sensibilizzazione agli stili di vita sostenibili sia nelle scuole di ogni ordine e grado che nei luoghi di lavoro, sia pubblici che privati.
8. **Mobility management.** La messa a sistema delle azioni di ***mobility management*** e ottemperamento all'obbligatorietà della figura del *mobility manager* e dei piani di spostamento casa/lavoro, a partire dalle sedi regionali oltre a tutte le istituzioni pubbliche come i Comuni, le Università, le scuole e le principali aziende sia pubbliche che private.
9. **Cicloturismo.** Valorizzare e promuovere il cicloturismo urbano ed extraurbano come forma di attrazione turistica e fruizione sostenibile del territorio; citiamo a titolo esemplificativo e non esaustivo: completamento Ciclovia del Tevere (Bicitalia 5) e Spoleto-Norcia; Ciclovia dei 2 mari, interconnessioni tra ciclovie e con il Lago Trasimeno, ecc. Sviluppo servizi accessori, a partire dai collegamenti ferroviari, da potenziare anche nei periodi estivi. Cancellazione delle recenti norme regionali che mettono a rischio la fruibilità in sicurezza dei percorsi di trekking e cicloturistici, permettendo sostanzialmente il passaggio di qualunque mezzo a motore se non espressamente tabellato.
10. **Progettazione partecipata.** Prevedere forme e modalità di condivisione delle politiche regionali relative alla mobilità, allo stato di avanzamento dei progetti e dei lavori finanziati in primis con fondi PNRR, ai percorsi di sensibilizzazione e formazione sul tema, consentendo alle associazioni con esperienze sul tema di potersi fare portavoce in sede all'assemblea legislativa e alle sottocommissioni delle istanze della cittadinanza ove adeguatamente rappresentative del territorio umbro. Interessato dalle opere in discussione.