CITTÀ 2030
COME CAMBIA LA MOBILITÀ

LEGAMBIENTE

Media partner
la nuova ecologia

PERUGIA 2030

ACCELERARE CONTRO L'INQUINAMENTO

	Medie annuali 2024 (µg/mc)	Riduzione delle concentrazioni necessaria (%)
PM10	21	-3%

Secondo le rilevazioni del report Mal'Aria di Legambiente, pubblicato a febbraio 2025, la situazione del capoluogo umbro non sembra presentare tratti emergenziali. Tuttavia, come suggerito dallo studio, l'attuale condizione va necessariamente traguardata al 2030, quando entrerà in vigore la nuova AAQD, che imporrà limiti di esposizione ai principali inquinanti atmosferici prossimi a quelli suggeriti dall'OMS. Dunque, Perugia ha soltanto cinque anni per farsi trovare pronta ai nuovi standard tagliando del 3% le emissioni di PM10, introducendo politiche di mobilità integrate che possano incidere anche sugli attuali stili di mobilità dei cittadini.

Fonte: elaborazione Mal'Aria - Legambiente 2024

TRAFFICO E INCIDENTALITÀ

		OBIETTIVO 2030
TASSO MOTORIZZAZIONE (AUTO/100 AB)	77	al di sotto di 35
INCIDENTI: MORTI E FERITI (OGNI 1.000 AB/ANNO)	3,8	al di sotto di 2

Il tasso di motorizzazione è molto alto, ben più della media nazionale. Questo indicatore va messo in relazione con altri due, che aiutano ad analizzare al meglio le abitudini di mobilità. Anzitutto, il parco veicolare conta 124.904 autoveicoli (2023) di cui il 44% alimentate a gasolio e il 38% a benzina. In secondo luogo, il modal split del capoluogo è centrato pesantemente sull'uso dell'auto privata con il 74,9% degli spostamenti che avvengono in auto, contro un uso del mezzo pubblico che prende solo il 12,7 dello share. Anche Perugia non è estranea al profilo nazionale degli spostamenti quotidiani che, secondo ISFORT, per la maggior parte sono di breve distanza o di prossimità: il 29,5% dei 96,5 milioni di spostamenti medi ha una lunghezza da 0 a 2 km. Il 44,9%, la fascia più ampia, ricade nella fascia da 2 a 10 km. Sintetizzando, quasi il 75% degli spostamenti copre una distanza inferiore ai 10 km.

Ancora troppe le vittime sulla strada. L'altro importante appuntamento per la città è lo standard imposto dal Piano Nazionale della Sicurezza Stradale che si propone di dimezzare le vittime entro il 2030.

L'Amministrazione Comunale di Perugia, per promuovere l'informazione sui temi della mobilità attiva e politiche per la sicurezza stradale, nel 2024 ha istituito la "Consulta per la mobilità attiva e la sicurezza stradale". Possono far parte della Consulta tutte le Associazioni attive, iscritte nel registro del terzo settore oppure affiliate ad associazioni o enti nazionali riconosciuti, aventi sede operativa nel comune di Perugia e il cui statuto contenga tra le finalità uno dei temi di cui intende occuparsi la Consulta, ovvero mobilità ciclistica, pedonale e dolce in generale, vivibilità dello spazio pubblico. Questa scelta va sicuramente nella giusta direzione per quanto concerne un confronto continuo tra i cittadini e l'amministrazione, soprattutto per quanto concerne le necessarie politiche di mobilità finalizzate all'aumento della sicurezza in città che, spesso, hanno effetti dirompenti e divisivi sull'opinione pubblica. Dunque, l'auspicio è che possa essere un utile strumento per le future scelte amministrative intesa e ridurre il numero delle vittime sulla strada.

Fonte: Ecosistema Urbano 2024



TRASPORTO PUBBLICO

		OBIETTIVO 2030
DOMANDA TRASPORTO PUBBLICO URBANO (VIAGGI/ABITANTE/ANNO)	56	300
BUS COMPLETAMENTE ELETTRICI	%*	100
OFFERTA SHARING MOBILITY (NUMERO MEZZI OGNI 1.000 AB)	0,2	30
MEZZI SHARING COMPLETAMENTE ELETTRICI	100%	100

*Si ha notizia di soli 21 bus elettrici circolanti in tutta la regione Umbria. Non risulta chiaro quanti siano in servizio a Perugia.

Ancora troppo bassa la domanda di mobilità a mezzo TPL, evidentemente ancora percepito come alternativa poco attraente dai cittadini, che scelgono il trasporto pubblico solo nel 12,7% dei casi. Circa il 40% del TPL risulta 100% elettrico, considerando il mini-metrò e scale mobili. Il parco circolante è ancora costituito da 89 bus endotermici che servono il comune di Perugia; solo 21 vettori full-electric servono il territorio regionale, su un totale di circa 1200 veicoli. Il PAESC cittadino, le cui consultazioni pubbliche termineranno a marzo 2025, prevede l'acquisizione di un lotto di bus full electric che servirà la città di Perugia nel prossimo futuro.

Il progetto BRT, primo in Italia, sembra essere a metà del suo percorso di implementazione. Previsto dal Piano Urbano della Mobilità Sostenibile e approvato nell'aprile 2019, il BRT collegherà Castel del Piano a Fontivegge con un percorso di 12,5 km circa, lungo il quale saranno distribuite 21 fermate. Il tracciato collegherà importanti aree urbane quali la zona industriale, quella commerciale, l'ospedale e la stazione. Il PUMS prevede anche l'integrazione del Bus Rapid Transit con le linee extraurbane (Metrobus) previste dal Piano Regionale dei Trasporti, migliorando il collegamento tra il capoluogo e l'area del Trasimeno.

Il costo complessivo del progetto è di oltre 90 milioni di euro, a copertura dei quali il Comune ha già ottenuto un finanziamento del MIT per 625mila euro, da destinare alla progettazione, e ha siglato un protocollo con Cassa Depositi e Prestiti per lo sviluppo del progetto stesso, a cui si aggiunge, ora, la partecipazione al bando ministeriale per il rilancio degli investimenti nel settore del trasporto rapido di massa.

Oltre alla progettazione all'esecuzione dei lavori, il progetto prevede la fornitura dei bus, per un totale complessivo di € 109.054.091,31 di cui € 104.054.091,31 finanziati con fondi PNRR.

Perugia sembra non riuscire a trovare una formula convincente che permetta la diffusione della sharing mobility in città e la ponga come alternativa conveniente per la mobilità dei cittadini. Infatti, seppur acquisite nuove e-bike dall'operatore presente in città, sussistono alcune limitazioni determinate principalmente dalla scarsa capillarità e i limiti del sistema station based che in città impone di muoversi solo da una stazione all'altra.

Dunque, accanto all'opportunità fornita da un servizio di micromobilità basato anche sui monopattini elettrici in sharing, si dovrebbe immaginare la possibilità di un servizio che funzioni sul sistema del free-floating, magari facendo proprie le esperienze di altri capoluoghi dove, seppur si è mantenuta la possibilità di parcheggiare il mezzo ovunque nell'area operativa designata, le amministrazioni e gli operatori hanno designato delle aree di stallo dedicate, grazie alle quali gli utenti possono ottenere uno sconto sul noleggio qualora decidano di parcheggiarvi i mezzi a fine corsa.

Inoltre, una città sede di un'importante università come Perugia, dovrebbe pianificare formule di incentivo all'uso del TPL che integrino l'accesso ai servizi della micromobilità, permettendo così a studenti e pendolari di potersi muovere in città a costi contenuti.

Fonte: Ecosistema Urbano 2024



CITTÀ SICURA E ACCESSIBILE

		OBIETTIVO 2030
PERCORSI CICLABILI TOTALI, INCLUSE CORSIE (KM)	41	80
STRADE VELOCITÀ MAX 20 O 30 KM/H (KM)	14	100

Nei primi mesi del 2024 si sono realizzate anche a Perugia una serie di bike lane o corsie ciclabili, sfruttando i fondi del 2020 e dal PNRR, stanziati quale misura emergenziale per incrementare la mobilità attiva durante la pandemia. Meglio tardi che mai.

La dotazione di reti ciclabili si riferisce a tutti i percorsi presenti nell'area urbana, incluse le corsie ciclo-pedonali e i tracciati nelle aree verdi. Il PAESC di prossima attuazione, prevede l'incremento delle infrastrutture ciclabili, con l'obiettivo prioritario di rimodulare il modal split e ridurre le emissioni.

Poche le strade "30 all'ora"

Invariati i chilometri di strade con limite a 20km/h o 30 km/h. Considerando la conformazione della città, in particolare del centro storico, Perugia avrebbe una naturale vocazione all'adozione della formula Città30. La moderazione della velocità è misura indispensabile non solo per incentivare la mobilità ciclo-pedonale, ma anche e soprattutto per ridurre la gravità degli incidenti stradali. Seppur individuati segmenti di strade 30, non sembra esserci stata negli anni una pianificazione organica e mirata a creare zone a velocità ridotta. Nel PUMS della città, adottato e approvato, è presente una riferimento progettuale sulle zone30 che, seppur pianificate, ancora non sono passate alla parte esecutiva del loro processo di realizzazione.

Fonte: Ecosistema Urbano 2024

TRAFFICO E AREE "A ZERO EMISSIONI"

LE ZTL A PERUGIA si limita alle strade del centro storico, spesso strette e in rapida pendenza.

L'AREA LEZ (limitazioni accesso veicoli inquinanti) riguarda il centro abitato di Perugia e Ponte San Giovanni, per il solo periodo invernale (sino a marzo), coinvolge nelle sole ora diurne dei giorni feriali i veicoli privati sino all'Euro 3, a benzina e diesel, i ciclomotori e i motocicli a due tempi Euro 1. Previsto il divieto anche per i veicoli di massa a pieno carico superiore a 35 quintali diesel, privati e commerciali, non dotati di dispositivo di controllo del particolato.

INFRASTRUTTURE DI RICARICA

ATTIVE	138
NON ATTIVE	2

Nel capoluogo umbro sono appena 619 le autovetture elettriche, ovvero neanche lo 0,5% dei 124.904 autoveicoli circolanti in città. Questi possono contare su una rete di ricarica di appena 138 centraline attive, circa 22 ogni 100 veicoli.

Seppur in rapida espansione, la rete di ricarica in Italia sembra essere ancora un limite fortemente percepito dagli utenti. Per questo, nelle città italiane sarà necessario garantire la presenza di punti di ricarica, lenta e veloce, in numero sempre maggiore con una distribuzione capillare in tutte le aree urbane. La diffusione della rete di ricarica elettrica non sarà un "game changer" solo per i veicoli privati, ma rappresenterà un importante fattore di sviluppo anche per le flotte di autoveicoli, sia in sharing che private.

Fonte: Piattaforma Unica Nazionale



LEGAMBIENTE

CITTÀ 2030
COME CAMBIA LA MOBILITÀ

LE PROPOSTE

Per uscire dall'emergenza smog, occorre intraprendere azioni e politiche mirate e strutturali, volte a ridurre le emissioni da tutti i settori che sono corresponsabili dell'inquinamento atmosferico, coinvolgendo e responsabilizzando decisori politici e cittadini verso un cambio di paradigma ormai non più rinviabile.

BISOGNA MUOVERSI SENZA INQUINARE

Chiediamo il potenziamento del trasporto pubblico locale, che deve essere sostenibile ed efficiente, aumentando anche le corsie preferenziali e il blocco immediato dei veicoli più inquinanti.
Al 2030 i mezzi dovranno essere solo a emissioni zero come già previsto a Torino, Cagliari, Bergamo e Milano.

DOBBIAMO AVERE CITTÀ A MISURA D'UOMO E NON DI MACCHINE

Stop progressivo alla circolazione delle auto nei centri delle città. Senza deroghe e senza scappatoie, come quelle richieste per gli obsoleti euro4. Occorre ripensare allo spazio pubblico delle città, cominciando dall'estensione delle aree pedonali e dalla creazione di percorsi ciclo-pedonali che connettano intere porzioni di città e di quartieri. I cittadini devono sentirsi liberi di muoversi a piedi e in sicurezza nella vita di tutti i giorni.

È NECESSARIO MUOVERSI "LEGGERI"

Spazio alla mobilità attiva in tutte le su forme (a piedi, in bici, col monopattino), favorendo come in programma a Parigi l'approccio "15 minuti": città, comuni e quartieri dove tutti i servizi essenziali sono raggiungibili a piedi in un quarto d'ora.

DOBBIAMO RISCALDARCI SENZA INQUINARE

Serve una mappatura degli impianti di riscaldamento domestici esistenti con un progressivo abbandono delle caldaie a gasolio e carbone da subito, a metano nel giro di pochi anni, puntando verso abitazioni ad emissioni zero servite da sistemi a pompe di calore a gas refrigeranti naturali.

BISOGNA CONSIDERARE ANCHE IL METANO NELLE POLITICHE SULL'INQUINAMENTO

Nell'ottica di integrare le politiche su clima, energia e qualità dell'aria, è necessario - oltre alle riduzioni necessarie ossidi di azoto (NOx) e composti organici volatili (COV), ridurre le emissioni metano (CH4) per ridurre significativamente l'ozono troposferico (O_3).

DOBBIAMO RIDURRE GLI ALLEVAMENTI INTENSIVI

Andrebbe rivisto l'intero sistema agrozootecnico, specialmente quello nella pianura padana, mediante la riduzione del numero di capi allevati in maniera intensiva e attraverso l'implementazione di buone pratiche come la copertura delle vasche o ponendo dei limiti e dei controlli agli spandimenti di liquami. Ne beneficerebbe non solo l'intero comparto - che produrrebbe meno in termini quantitativi ma meglio in termini qualitativi - ma anche il territorio e la qualità dell'aria.



CITTÀ 2030

COME CAMBIA LA MOBILITÀ

DAL 4 FEBBRAIO AL 18 MARZO 2025

Non ci può essere transizione ecologica senza un profondo cambiamento delle città: occupano il 4% della superficie europea, ospitano il 75% dei suoi abitanti e sono responsabili di oltre il 70% delle emissioni complessive di CO_2. Sono il nodo cruciale da cui partire per cambiare davvero il Paese.

Con la campagna itinerante Città2030, Legambiente prenderà in esame il percorso che i principali capoluoghi italiani hanno intrapreso per arrivare pronti alle scadenze del 2030, come la nuova direttiva sulla qualità dell'aria (AAQD), il taglio delle emissioni così come previsto dal Fitfor55 e il dimezzamento delle vittime della strada.

LEGAMBIENTE

Seguici su **legambiente.it**

