

# PERUGIA SOSTA SELVAGGIA – POSITION PAPER

MAURIZIO ZARA · MERCOLEDÌ 7 NOVEMBRE 2018 ·

*"È un principio del traffico della città di New York che qualsiasi spazio stradale non occupato da un'auto sarà occupato da un'auto, a meno che non venga protetto da una barriera fisica o da un agente di polizia."*

*Janette Sadik-Khan - assessore alla mobilità di New York dal 2007 al 2013*

All'inizio del 2018 abbiamo creato un gruppo Facebook denominato **Perugia Sosta Selvaggia**, dove **postiamo, quasi quotidianamente, foto, articoli, segnalazioni e racconti di quello che avvertiamo essere come uno scempio quotidiano**, compiuto nel centro storico perugino e in tutta la città. Denunciamo la sottrazione di spazio, l'abuso e l'illegalità che negli ultimi anni sono esplosi come non mai, la costante messa in pericolo della vivibilità cittadina e della salute sociale e ambientale, in totale controtendenza a quello che accade nelle città storiche e di pregio del resto d'Italia.

Non abituandoci mai a questa vergogna, non vogliamo prendercela soltanto con i singoli cittadini che attuano questi comportamenti "selvaggi" con la propria auto, quanto con chi,

pur avendone i mezzi e il ruolo, non vuole o non è in grado di mettere in campo misure e modalità che consentano di avere il rispetto delle regole civili e la trasformazione della città verso una mobilità sostenibile. La crescita delle adesioni è costante, **siamo arrivati dopo un anno a oltre 1.000 membri**, tra questi anche commercianti del centro, giornalisti, consiglieri comunali, autisti di autobus e alcuni dipendenti della polizia locale. Malgrado il consenso evidente di tante persone, nessuna reazione c'è stata da parte dell'amministrazione e del corpo dei vigili urbani che hanno mantenuto in essere **l'atteggiamento di sostanziale laissez-faire e di "tolleranza" nei confronti di questi comportamenti, lo ribadiamo, per volontà o per incapacità**. A certificare quanto diciamo c'è il bilancio esposto a inizio anno dalla comandante della polizia municipale, che ci dice che nel 2018, nell'intero comune perugino, sono state comminate **5.336 multe** per gli articoli 158 (divieto di fermata e sosta dei veicoli) e 157 (arresto, fermata e sosta dei veicoli). Trattasi di 14 multe al giorno, perfino in calo rispetto ai dati dell'anno precedente e ben più drammaticamente ridotte rispetto ai numeri di **6-7 anni fa**. Nella vicina e più piccola Arezzo nello stesso periodo ne hanno **rilevate 6 volte di più!**

Liberare le città dal traffico automobilistico, blocco dei veicoli più inquinanti, zone pedonalizzate, ZTL sempre più ampie e restrittive, trasporti pubblici efficienti, zone 30, intermodalità, protezione e incentivazione dei percorsi per la pedonalità e ciclabilità urbana, sono queste le strategie su cui puntano la maggior parte dei capoluoghi europei ed italiani.

**A Perugia invece, una città con un tasso di 73 auto ogni 100 abitanti, tra i più elevati d'Italia, un città dove il 73% degli spostamenti quotidiani avviene in auto, in assurda controtendenza e con un approccio anacronistico**, si decide di ridurre "sperimentalmente" la già risicata zona a traffico limitato, aprendo ulteriormente le strade

del suo centro storico al transito, e si attua una sostanziale mancanza di controlli con una politica di tolleranza conclamata al parcheggio selvaggio delle auto; tolleranza che molti cittadini documentano indignati ormai quasi quotidianamente con foto e video condivisi sui social. Per render meglio l'idea abbiamo persino realizzato una [mappa della sosta selvaggia](#) consolidata, i luoghi insomma dove troverete più o meno sempre qualche selvaggio in sosta

La logica, ci raccontano, dovrebbe essere non vessare gli automobilisti per favorire le attività commerciali dell'urbe o comunque favorire l'accesso delle auto al centro della città, per "rivitalizzarla"; fatto sta che le misure partorite da Palazzo Priori per agevolare il transito e la sosta dei veicoli a motore si sono accavallate una dietro l'altra nell'arco di tutta l'ultima legislatura (ma non solo l'ultima a ben vedere), in maniera tale che già oggi **ci si può chiedere che senso abbia aver programmato misure concertate nell'ambito della redazione del PUMS, il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile**, che dovrebbe costruire il processo per gestire e orientare la mobilità urbana di Perugia verso una maggiore sostenibilità, se poi, in concreto, si agisce in direzione completamente opposta.

Sorprende che al giorno d'oggi ci sia ancora l'illusione che diminuendo le maglie della ZTL e liberando ulteriormente l'accesso del centro alle auto si faccia tornare vivo il centro storico e si aumentino gli acquirenti delle attività commerciali, il tutto senza che tali affermazioni vengano provate con dati oggettivi, il tutto senza che siano stati mai arrestati, ma anzi accentuati, i contestuali e devastanti fenomeni di dispersione urbana (urban sprawl) degli ultimi quarant'anni, con la **proliferazione senza controllo di centri commerciali e la periferizzazione di residenze e servizi**, resi possibili proprio dall'uso e dall'abuso insostenibile dell'automobile (vedi le recenti decisioni su Decathlon e IKEA).

## **Che cosa chiediamo:**

- **Ripristino della legalità, città accessibile alle persone a cominciare dalle fasce più deboli (bambini, anziani, disabili, etc.) e vincolo a destinare parte degli incassi delle multe alla mobilità sostenibile.** Ci riferiamo in modo specifico alla gestione della sosta: ogni giorno infatti si vedono auto in sosta al di fuori degli spazi consentiti, persino su marciapiedi, strisce pedonali, aree pedonali, piazze etc.: uno spettacolo deprimente che sta diventando intollerabile abitudine, anche perché limita fortemente non solo la libertà di movimento, ma anche l'autonomia necessaria per vivere agevolmente la quotidianità dei cosiddetti utenti deboli della strada (bambini/e, anziani/e, pedoni, portatori di handicap, ciclisti, etc.).

- **Rivitalizzazione del centro cittadino.** Nel tentativo di ridare slancio e vitalità al centro storico e alla città tutta (e quindi anche alla sua economia) è necessario organizzare o potenziare eventi e servizi che aggregino persone piuttosto che auto, migliorando la qualità della vita e rinforzando lo scopo primario dei luoghi di aggregazione e di convivenza.

- **Un'alleanza con i commercianti più avveduti verso una città più sostenibile e con più futuro.** In questa città ci sono alcuni esempi lampanti di come auto e vitalità economica siano inversamente proporzionali: per esempio, la zona pedonale nel primo tratto di corso Cavour, teatro vent'anni or sono di proteste da parte dei commercianti dell'area, che oggi invece benedicono la liberazione dalle auto anche se questa è minacciata quotidianamente dagli scarsi controlli; oppure il cinema Postmodernissimo di via della Viola, che riempie le sale con film ed eventi con zero posti auto a disposizione, o ancora corso Bersaglieri che, nelle ore di chiusura della ZTL, è divenuta non una strada di scorrimento ma

una zona di vivace incontro sociale, e che potrebbe divenire una via di passaggio per gli studenti che si dirigono alle scuole limitrofe. Una città dove l'ambiente e la socialità acquisiscono valore è anche una città dove è più florida l'economia.

- **Attuare concretamente il PUMS per ridare un senso alla gestione della mobilità in centro.** Attualmente Perugia è tra le città con la ZTL più generosa in quanto ad orari di apertura dei varchi; ridurre ulteriormente le già minime chiusure vuol dire di fatto azzerarla, rischiando di aggravare ancora di più quella che a nostro avviso rappresenta un'evidente emergenza della città, ovvero quello della sosta selvaggia, senza regole, che scaccia dal centro turisti e residenti e deprime le stesse attività economiche.

- **Incentivi alla mobilità sostenibile partendo dalla logistica delle merci.** Una logistica intelligente e sostenibile delle merci aiuterebbe a liberare dal traffico dei veicoli a motore per le operazioni di carico e scarico.

- **In generale occorre pensare a garantire e facilitare in maniera prioritaria la mobilità di chi si muove a piedi, in bici e con i mezzi pubblici** (potendo così anche diminuire la sedentarietà correlata a numerose patologie) e a rendere la città patrimonio di tutti, in linea per altro anche con i principi espressi nello stesso PUMS.

- **Infine chiediamo a tutti i commercianti, ai residenti, i cittadini e le cittadine che hanno a cuore la nostra città di associarsi a noi nel chiedere alle forze politiche cittadine, presenti e future, che si facciano propri questi concetti in maniera concreta e tangibile, partendo dal riaffermare fin da subito un**

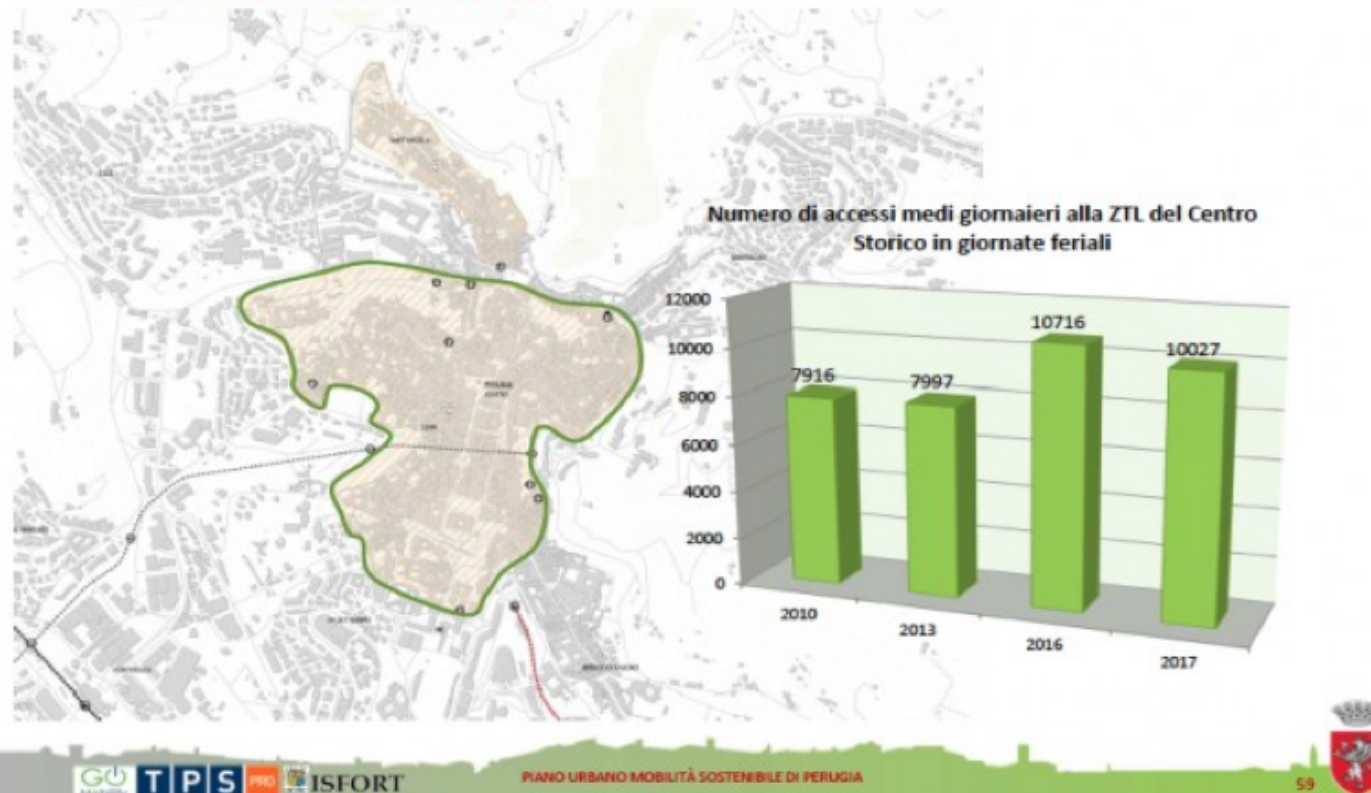
**principio di legalità e di rispetto delle regole, che sono le basi di qualsiasi convivenza civile.**

## **I DATI:**

**Più di tutto è la sosta selvaggia che distrugge l'immagine e la speranza che tutto questo cambi finalmente direzione.** Quella di seguito è l'immagine, estratta dai documenti del PUMS, che raffigura il numero di accessi giornalieri di auto alla ZTL del centro storico dal 2010 al 2017. Salta subito all'occhio che negli ultimi due anni c'è stato un netto e preoccupante **aumento delle autovetture che transitano nei varchi della ZTL**, all'incirca un 25% in più, passando dalle quasi 8 mila auto che entravano giornalmente in media nel centro storico nel 2010, alle oltre 10 mila del 2017.

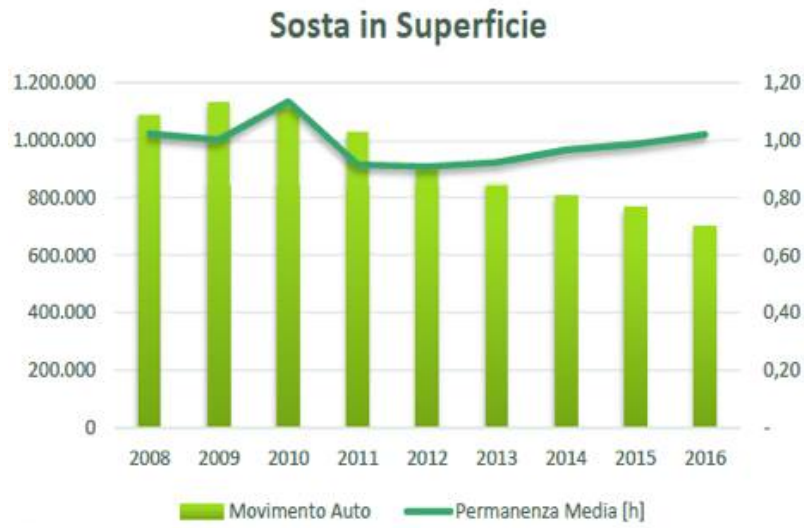
## 6 Analisi del Sistema di Trasporto Stradale

### Utilizzo della rete urbana: varchi ZTL



ingressi medi giornalieri nella ZTL nei giorni feriali - dati PUMS Perugia

Più auto in centro dunque, ma dove e come sostano questi veicoli? I grafici di seguito, estratti ancora dal PUMS e forniti da SABA che gestisce i parcheggi a pagamento, rappresentano l'andamento dell'utilizzo dei parcheggi a pagamento in superficie e quelli dell'occupazione media presso i principali parcheggi, dal 2008 al 2016.

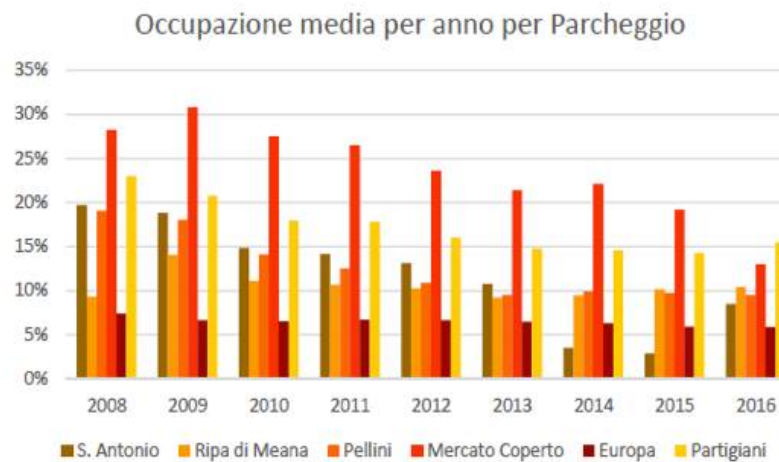


Utilizzo dei parcheggi in superficie - dati PUMS Perugia

Nella relazione è anche scritto quanto segue: *“L’utilizzo dei parcheggi in struttura ha subito un calo del 46% dal 2008 al 2016 seguendo un trend costantemente decrescente”* e inoltre *“La sosta in superficie presenta un trend decrescente dal 2011 ad oggi”*.

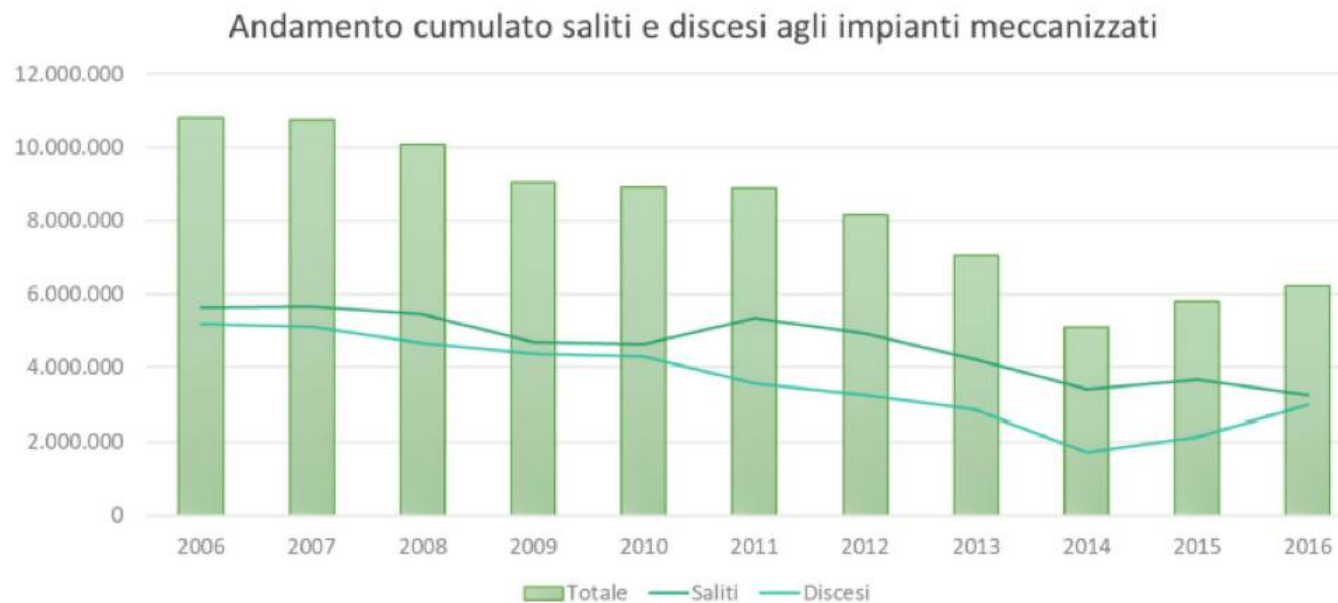
A far da corredo a questi dati ci

sarebbe anche poi un ulteriore grafico che ben rappresenta il tracollo della politica di mobilità sostenibile nel centro storico perugino. Parliamo del dato sull’utilizzo delle scale mobili dove si evidenzia che rispetto a circa una decina di anni fa, queste hanno visto decrescere il numero di passeggeri trasportati, che nel 2006 erano oltre 10 milioni, con una riduzione di 4 milioni, e circa 2 milioni in meno tra il 2012 e il 2016.



Utilizzo dei parcheggi a pagamento principali - dati PUMS Perugia





Utilizzo delle scale mobili e ascensori - dati PUMS Perugia

Insomma, per fare una facile lettura incrociata del dato, si può affermare che, **se il numero di auto che entra nel centro storico aumenta e contemporaneamente diminuiscono le auto che parcheggiano nei parcheggi a pagamento, evidentemente gli automobilisti perugini, e non, parcheggiano altrove in centro... ma dove?**

Beh alcuni esempi, tra i tanti possibili, potrebbe essere dato da **Piazza Danti**, retrocessa sempre di più negli ultimi anni a parcheggio abusivo “tollerato”, specie la sera, oppure **Piazza Grimana** miserabilmente deturpata dalle auto in sosta e dal degrado, o ancora **via Pascoli** dove ogni mattina si vedono decine di auto in sosta abusiva lungo una delle corsie

davanti alla facoltà di chimica e addirittura sopra il marciapiede davanti alle facoltà di economia e giurisprudenza.

Insomma, dai dati , ma anche dall'esperienza visiva quotidiana, appare evidente che la sosta selvaggia, alimentata dal numero di auto crescente che entrano nel centro e consentita da un certo lassismo più o meno consapevole da parte di chi dovrebbe controllare, ha determinato questo fenomeno perverso di sottrazione, abusiva, e sottolineiamo abusiva, degli spazi urbani. In favore di cosa? Non certo di una florida economia delle attività del centro, visto lo stillicidio costante di negozi che chiudono. Più auto semplicemente non portano più soldi e anzi alla lunga tolgono economie e valore. Ancora una volta basta guardare i dati di Confcommercio che ci dicono che **tra il 2008 e il 2017 nel centro storico di Perugia sono diminuite in pratica tutte le categorie di attività commerciali.**

UFFICIO STUDI CONFCOMMERCIO

Demografia d'impresa nel centro storico del comune di PERUGIA

	2008		2017		2008-2017	
	CS n. esercizi	NCS n. esercizi	CS n. esercizi	NCS n. esercizi	CS var. ass.	NCS var. ass.
<b>Commercio al dettaglio</b>	<b>420</b>	<b>1,221</b>	<b>319</b>	<b>1,215</b>	<b>-101</b>	<b>-6</b>
- esercizi non specializzati	27	115	22	85	-5	-30
- prodotti alimentari, bevande	34	87	28	97	-6	10
- tabacchi	31	79	24	90	-7	11
- carburante per autotrazione	9	61	3	51	-6	-10
- app. informatiche e per le telecomunicazioni (ict) in esercizi specializzati	7	28	7	32	0	4
- altri prodotti per uso domestico in esercizi specializzati	30	131	14	131	-16	0
- articoli culturali e ricreativi in esercizi specializzati	38	102	29	93	-9	-9
- altri prodotti in esercizi specializzati	205	409	162	368	-43	-41
- farmacie	9	32	7	36	-2	4
- commercio al dettaglio ambulante	27	146	10	157	-17	11
- commercio al dettaglio al di fuori di negozi, banchi e mercati	3	31	11	75	8	44
<b>Alberghi, bar, ristoranti</b>	<b>255</b>	<b>509</b>	<b>236</b>	<b>611</b>	<b>-19</b>	<b>102</b>
- alberghi	34	98	32	112	-2	14
- bar, ristoranti	221	411	204	500	-17	89

CS = Centri Storici; NCS = Non centri storici

Elaborazioni Ufficio Studi Confcommercio su dati SI.Camera

numero esercizi commerciali a Perugia in centro storico CS e non NCS - dati  
confcommercio

Noi crediamo, volendo dar credito all'amministrazione che ha messo in piedi la costruzione del PUMS, che c'è un obiettivo zero, un principio base che viene ancor prima di altri, possibili, ulteriori, doverosi progetti: **il rispetto delle regole! Il ripristino della legalità e del controllo del territorio, perché il laissez-faire con gli automobilisti, in ogni luogo e latitudine, produce solo problemi, pericolo e inquinamento, in totale opposizione a quella sostenibilità richiamata nel titolo del piano.**

## **LA STORIA**

Quanto la sosta selvaggia è figlia dello sviluppo urbanistico di Perugia?

**Sarebbe un errore considerare responsabile unico di quanto denunciato la sola Giunta Romizi.** Guardiamoci intorno; quanti quartieri sono nati senza essere accompagnati da adeguati percorsi pedonali e, ove possibile, da piste ciclabili?

Basti pensare a Santa Lucia, alla strada che unisce San Marco a Porta Sant'Angelo passando per Ponte d'Oddi, alle strade che portano all'Ospedale Silvestrini, al Via Romana... e si potrebbe andare avanti a lungo,

La colpevole tolleranza nei confronti degli automobilisti nasce da qui, probabilmente; aver deciso, coscientemente, di **far crescere la città pensando agli interessi dei costruttori e non a quelli dei cittadini, soprattutto di quelli che, per necessità o**

**per scelta, non vogliono dipendere dall'auto (anziani e bambini, soprattutto).**

Prima gli edifici e poi le strade e mai percorsi pedonali o ciclabili.

Ancora un esempio; dopo la realizzazione delle abitazioni della area ex Fornace Galletti di San Marco, sono stati necessari quasi 20 anni per realizzare un marciapiedi che la collegasse, peraltro in modo non ottimale, con Montegrillo e Rimbocchi.

**La situazione stava degenerando già 20 anni fa;** nel 2001 fu realizzata (in epoca pre-digitale) una piccola mostra fotografica che evidenziava la costante occupazione da parte delle auto di entrambe le banchine di Viale Roma; fu forse per questo che fu realizzata la protezione di un lato della strada con un marciapiedi; lo stesso non è accaduto per altre zone, anzi, alla fine della precedente legislatura abbiamo l'installazione dei famigerati pannelli elettronici che ci invitano, sembra quasi con ironia, ad andare a piedi per salvaguardare la salute propria e dell'ambiente.

**La giunta attuale ha però la responsabilità di non aver affatto contrastato quanto accaduto nei decenni precedenti, anzi, assecondando alcuni rappresentanti dei commercianti, ha ampliato oltre il logico gli orari di accesso al centro, promuovendo di fatto una invasione di lamiere che ha reso brutto il nostro centro storico e, paradossalmente, più invitanti i centri commerciali, dove si può almeno camminare in pace.**

SOSTA SELVAGGIA

# PERUGIA

PER CAPIRE  
CHE CONVIENE  
BASTA FARE  
DUE CONTI.

"È un principio del traffico della città che qualsiasi spazio stradale non occupato da un'auto sarà occupato da un'auto, a meno che non venga protetto da una barriera fisica o da un agente di polizia."

JANETTE SADIK-KHAN



**NON SI PAGA**

NEL 2018 LE MULTE PER SOSTA IRREGOLARE SI SONO **RIDOTTE A UN TERZO** RISPETTO AL 2012. RISCHI SOLO NEI PARCHEGGI A PAGAMENTO CHE INFATTI IN 8 ANNI HANNO VISTO UN CALO DEL **46%**



**NON DA' FASTIDIO**

LE SCALE MOBILI IN CENTRO NEGLI ULTIMI DIECI ANNI HANNO VISTO DECRESCERE IL NUMERO DI PASSEGGERI TRASPORTATI DI OLTRE - **4 MILIONI**. INSOMMA SE SEI UN PEDONE HAI SBAGLIATO CITTA'!



**E' COMODO**

PERUGIA HA UN TASSO DI **73 AUTO OGNI 100 ABITANTI**, TRA I PIU' ELEVATI D'ITALIA E DUNQUE DEL MONDO, UNA CITTA' DOVE IL **73%** DEGLI SPOSTAMENTI QUOTIDIANI AVVIENE IN AUTO



**AIUTA IL COMMERCIO**

NEL CENTRO STORICO DAL 2010 AL 2017 LE AUTOVETTURE CHE TRANSITANO NEI VARCHI DELLA ZTL SONO **AUMENTATE**, + **25%**, MENTRE GLI ESERCIZI COMMERCIALI, DAL 2008 AL 2017 SONO **DIMINUITI**, - **25%**

infografica della sosta selvaggia