



Alla c.a.di:

- Andrea Romizi - Sindaco di Perugia
- Otello Numerini - Lavori Pubblici, Ambiente, Aree Verdi
- Margherita Scoccia – Urbanistica
- Gabriele Giottoli – Perugia digitale e Sviluppo territoriale
- Luca Merli – Mobilità

p.c.

- Ing. Leonardo Naldini
- Arch. Franco Marini

Nei mesi scorsi, a seguito di un documento sulla mobilità sostenibile nella fase post emergenziale (prima ondata) che presentammo all'Amministrazione e ai Gruppi Consiliari e approvato all'unanimità dalla Terza Commissione Consiliare, come Associazioni FIAB Perugia Pedala e Circolo Legambiente Perugia e Valle del Tevere, insieme ad altre Associazioni, abbiamo preso parte a un tavolo tecnico con il Comune di Perugia per la definizione di nuovi collegamenti e percorsi ciclabili in alcune aree della città.

In attesa che il percorso svolto, a nostro giudizio piuttosto proficuo, possa trovare una sua rapida concretizzazione, desideriamo porci in modo altrettanto costruttivo, seppur con spirito critico, verso i progetti di riqualificazione in corso d'opera nell'area di Fontivegge e zone limitrofe, con l'auspicio che siano ancora possibili spazi di confronto per orientare al meglio gli importanti interventi previsti, in quanto rappresentano un'occasione unica e un passaggio fondamentale per la definizione della Perugia di domani.



Tra gli interventi progettati e in parte già in corso di realizzazione, ci sono la realizzazione di una Zona 30 e alcuni collegamenti ciclabili: tali interventi, previsti anche dal PUMS, dovrebbero avere come obiettivo principale la riduzione dell'uso dell'auto privata negli spostamenti in città a favore di una mobilità pedonale e ciclabile.

Riteniamo quindi che con tale obiettivo debba misurarsi l'efficacia o meno degli interventi progettati; il fatto stesso che nel ridefinire un pezzo importante di città si ponga l'attenzione a temi come la mobilità, la socialità e la qualità della vita, rappresenta senza dubbio un fattore molto positivo; tuttavia, considerata l'importanza strategica dell'area e l'entità dell'investimento progettuale ed economico, riteniamo che questa sia un'occasione unica da non perdere facendo modifiche troppo blande, timide e poco convincenti, col rischio più che concreto di inficiare lo stesso raggiungimento degli obiettivi prefissati; oltre a rappresentare un'occasione persa, ci sarebbe anche il rischio di creare un effetto boomerang rafforzando l'idea, sbagliata, che Perugia non sia una città ciclabile e pedonale.

Se si intende promuovere la mobilità pedonale e ciclabile, come noi auspichiamo e il PUMS prevede, occorre che a questa vengano destinati spazi propri, definiti, ben segnalati e sicuri e non residuali come a volte sembra apparire, finendo per applicare soluzioni che creino meno intralci possibili alla circolazione delle auto.

La bicicletta (insieme agli altri mezzi di micromobilità), in particolare all'interno di progetti di riqualificazione urbana come questi, va intesa come un mezzo di trasporto e non, o non solo, come un mezzo di svago e sport; percorsi devono essere quanto più possibile diretti, sicuri, piacevoli e intuitivi per essere efficaci all'interno di una rete urbana che arrivi a collegare tutta la città se necessario anche a scapito degli spazi occupati dall'auto (circolanti o in sosta, spesso "selvaggia") ovvero la quasi totalità dello spazio pubblico urbano.

Lo stesso concetto di "percorso ciclo-pedonale" andrebbe perciò a nostro avviso superato: un percorso ciclabile dovrebbe essere principalmente funzionale a chi usa la bici per spostarsi in città; può essere accettabile in singoli punti o per brevi tratti una promiscuità tale a garantire una continuità di percorsi ciclabili più estesi, ma non è utile progettare e realizzare un intero percorso promiscuo se l'obiettivo è quello di favorire la ciclabilità urbana.



Zona 30 Bellocchio e interventi di riqualificazione nei quartieri vicini: pro e contro

Pro:

- Attraversamenti rialzati nelle 4 vie di entrata e uscita della zona 30 con allargamento del marciapiede e riduzione delle corsie delle auto
- Introduzione di 2 sensi unici nei due tratti di via del Macello
- Introduzione del senso unico eccetto bici, con la corsia riservata ai ciclisti che procedono in senso contrario su via del Macello e un breve tratto di via Bellocchio
- Formazione di uno slargo pedonale di fronte al sottopasso della stazione che diminuisce i pericoli per i pedoni nei confronti dell'auto e fornisce una più chiara percezione dei percorsi presenti
- Restringimento della carreggiata con nuovi percorsi pedonali, seppur a raso, nelle vie Spagnoli, Simpatica e Bellocchio
- Collegamento ciclabile Stazione - Parco Chico Mendez - Percorso Verde

Contro:

- Ridisegno dell'area a ridosso della scuola Pestalozzi troppo in funzione del mezzo privato e poco adatta ad una zona 30
- Pista ciclopedonale lungo via M. dei Lager invece che separazione dei flussi
- Mancato restringimento dell'incrocio via Diaz/Martiri dei Lager
- Percorso ciclopedonale fine a sé stesso all'interno del parco Vittime delle Foibe
- Interventi di moderazione del traffico non sempre sufficienti
- Inserimento di percorsi pedonali a raso non così efficaci ad eliminare la sosta selvaggia
- Poca attenzione ai ciclisti in prossimità del sottopassaggio della stazione
- Collegamento tra via Sicilia e Parco Chico Mendez promiscuo tra pedoni e ciclisti e non solo riservato ai ciclisti

Analizziamo nel concreto alcuni punti:

- **Ridisegno dell'area a ridosso della scuola Pestalozzi troppo in funzione del mezzo privato e poco adatta ad una zona 30:**

Nei pressi di una scuola che è per di più all'interno di una zona 30, la priorità dovrebbe esser quella di dare maggiori spazi ai pedoni a scapito



dell'automobile, individuando bene molteplici percorsi pedonali che siano non solo sicuri in tutta la loro estensione, ma anche piacevoli e attraenti da percorrere (per esempio con colori e disegni adatti ai più piccoli inseriti direttamente lungo il percorso).

A tale scopo sono importanti anche piccoli spazi di socialità dove genitori e bambini (ma anche i residenti) possano fermarsi brevemente, che siano minimamente attrezzati a tale scopo (con sedute o tavoli ad es.).

In altre città vengono introdotte sempre di più le cosiddette "strade scolastiche" (vedasi [ad esempio a Brescia](#)), ora previste anche dal Codice della Strada, dove il traffico degli autoveicoli viene proibito permanentemente o temporaneamente durante gli orari di entrata e uscita da scuola e ci pare che questo avrebbe potuto rappresentare (o potrebbe rappresentare, ci auguriamo...) un ottimo contesto dove avviare una prima sperimentazione cittadina, considerati gli interventi che ci si appresta a fare.

Al tempo stesso si dovrebbe favorire con ancora maggiore attenzione la mobilità ciclabile nei pressi della scuola che riguarda non solo i bambini ma anche i genitori che li accompagnano e il personale che lavora nell'istituto, con soluzioni mirate che incentivino all'uso della bici in maniera sicura. Il verde inoltre non deve essere un elemento residuale, inserito solo per ultimo quando avanza qualcosa ma dovrebbe essere parte integrante di un progetto di riqualificazione.

In conclusione, il progetto presentato secondo noi fallisce in quanto continua a considerare lo spazio pubblico principalmente in funzione dell'auto privata, marginalizzando gli altri utenti e non incentivando scelte più sostenibili, non centrando gli obiettivi di una zona 30 tanto più nei pressi di una scuola.

In particolare si sposta la strada e il parcheggio per garantire una linearità con via Simpatica, andando così a favorire la velocità invece che a ridurla come ci si aspetterebbe in una zona 30. Inoltre la larghezza della strada, che in corrispondenza dell'incrocio con via Martiri dei Lager è opportunamente di 6m, aumenta fino al doppio spostandosi verso via Simpatica con il rischio di favorire la sosta selvaggia già presente attualmente. Tale sistemazione rende anche meno funzionale il parcheggio che avrà meno posti di sosta regolari e obbligherà genitori e bambini ad attraversare una volta in più la strada.

Gli itinerari pedonali non vengono particolarmente migliorati. Nelle vie immediatamente intorno alla scuola Pestalozzi non è pensabile mantenere un



marciapiede di neppure un metro di larghezza ostacolato per di più da pali, centraline elettriche, o altri ostacoli senza neppure fornire protezioni efficaci per i pedoni (manca persino l'attraversamento pedonale). Si dovrebbe piuttosto cambiare approccio mettendo al centro di questo tipo di interventi le persone e non l'auto privata. Una progettazione diversa potrebbe dare al pedone e al ciclista la priorità sulla strada con opportuni materiali, arredi urbani e soluzioni che facciano capire all'automobilista che è "l'intruso" in questo spazio e che deve quindi procedere con ancora maggiore cautela e a velocità più ridotte.

Procedendo verso via Martiri dei Lager, invece che aumentare i percorsi pedonali inserendoli ad esempio in entrambi i lati della strada, si manterrà il solo percorso già esistente. Invece che portare il percorso pedonale ad una dimensione consona a favorire il flusso di bambini e genitori da e verso la scuola, la sua larghezza risulterà addirittura inferiore al marciapiede presente su via Martiri dei Lager stessa. Invece che renderlo più attrattivo e sicuro magari con uno spazio filtro che lo separi dalla strada (come in parte garantiva il parcheggio attuale), sarà direttamente sulla strada.

Non sono pensati in alcun modo spazi di socialità, anche piccoli, dove genitori e bambini possano fermarsi brevemente, anzi delle 2 panchine ora esistenti, nel progetto non c'è traccia. Passando davanti alla Pestalozzi si potrebbe raggiungere via Pievaiola passando a fianco dell'altra scuola primaria della zona, ossia la scuola Bellocchio. Per questa area non è previsto nulla nel progetto, si mantengono i due parcheggi attualmente presenti senza favorire né pedoni, né ciclisti. Sarebbe utile realizzare almeno una rampa o una canalina che aiuti a superare il dislivello, attualmente presente, con la bicicletta.

Posto che i ciclisti condivideranno la strada con le auto, ci dovrebbe essere un'attenzione maggiore vista la vicinanza con le due scuole. Invece non è chiaro dove debbano procedere i ciclisti, una volta attraversata via Martiri dei Lager in direzione della scuola. Se dovranno farlo inizialmente tramite marciapiede fino al varco di accesso alla zona 30, andrebbe reso ciclo-pedonale quel breve tratto (posto che è una soluzione che vorremmo evitare) e andrebbe magari allargato il marciapiede in quel punto. Andrebbero infine inseriti degli stalli di sosta per le biciclette, attualmente non previsti né nel

parcheggio riprogettato, né in quello retrostante, né in prossimità della scuola Pestalozzi.

- **Pista ciclopedonale lungo via M. dei Lager invece che separazione dei flussi:**
Positiva è la volontà di rendere via Martiri dei Lager una strada più accessibile alle diverse utenze della strada e non solo al mezzo privato. Sono quindi visti favorevolmente la riduzione della larghezza della carreggiata, l'allargamento del marciapiede, il dimensionamento del nuovo accesso al quartiere (largo circa 6 m con raggi di curvatura ridotti) e l'inserimento di attraversamenti rialzati. Tuttavia, vista la dimensione complessiva della strada, avremmo decisamente auspicato una distinzione vera e propria dei percorsi dedicati a ciclisti e pedoni, così da evitare inutili conflitti tra le due utenze deboli della strada. La bici va considerata a tutti gli effetti un mezzo di trasporto, cui vanno destinati spazi opportuni, distinti e ben segnalati, in modo da rendere il suo utilizzo un'opzione reale e garantire la sicurezza degli utenti; la ciclabile andrebbe quindi distinta dal marciapiede, limitando semmai l'ampiezza dello spazio destinato alle auto, per di più quando, come nel caso specifico, si tratta di una strada sufficientemente larga.

- **Mancato restringimento dell'incrocio via Diaz/Martiri dei Lager:**
Diverse intersezioni e attraversamenti sono stati opportunamente ripensati in funzione dei pedoni e con l'obiettivo di rallentare le auto in transito. I punti di accesso e di uscita dalla zona 30, ad esempio, prevedono tutti un restringimento dello spazio destinato alle auto con una riduzione del raggio di curvatura e delle corsie, un allargamento dei marciapiedi e un attraversamento pedonale rialzato.
Gli stessi criteri positivi potrebbero esser ripresi anche in altre aree di intervento. Ad esempio la larghezza dell'attraversamento su via Martiri dei Lager, in corrispondenza dei nuovi impianti sportivi, potrebbe essere ridotta grazie ad un avanzamento del marciapiede in corrispondenza della fascia di sosta contribuendo ad aumentare la sicurezza dei pedoni.
A maggior ragione all'incrocio tra via Diaz e via Martiri dei Lager si dovrebbe evitare di mantenere un'intersezione esageratamente troppo larga (circa 30 metri nel punto maggiore) e con raggi di curvatura inutilmente esagerati che non hanno alcuna utilità. Questo spazio non è funzionale neppure alle auto in transito, ma solo a favorire la sosta selvaggia in prossimità dell'incrocio, con evidenti ricadute negative in termini di visibilità e aumento pericolosità per



tutti gli utenti della strada, ponendosi in netta controtendenza rispetto agli altri interventi previsti.

Lo spazio così ricavato potrebbe esser destinato a pedoni e/o ciclisti, volendo anche con un minimo di arredo (sedute e/o tavoli) per garantire un piccolo spazio di socialità al di fuori del vicino parco o per aumentare la dotazione di verde del parco stesso.

- **Percorso ciclopedonale fine a sé stesso all'interno del parco Vittime delle Foibe:**

Il percorso realizzato all'interno del parco non sembra finalizzato a fornire un'alternativa di mobilità ciclabile visto che non sarà determinante nel collegare parti di città, né particolari punti di interesse. È un itinerario fine a sé stesso interno al parco che si collega al percorso ciclo-pedonale su marciapiede di via Martiri dei Lager, di cui abbiamo già parlato. Non ha quindi una valenza strategica per gli obiettivi dichiarati nel PUMS e già espressi sopra. Ha semmai una funzione ludico-ricreativa o sportiva ed è quindi più adatto alle passeggiate che al trasporto urbano.

Proprio per questo riteniamo sia stato un errore quello di abbattere diverse decine di alberi per la sua realizzazione che poteva anche esser valutata diversamente.

Il patrimonio arboreo cittadino è una ricchezza da preservare ed è giustamente ritenuto prezioso da molti cittadini e associazioni. La sua perdita deve essere evitata per quanto possibile e in ogni caso sempre compensata da nuove piantumazioni, comunque non sufficienti a soddisfare nell'immediato la perdita di benefici generati da piante di decine di anni.

Particolare attenzione va posta negli attraversamenti su via Diaz. In merito a quello in prossimità di via Dei Lager abbiamo già parlato, per l'altro la criticità maggiore è rappresentata dalla pendenza eccessiva del percorso ciclo-pedonale proprio in corrispondenza dell'attraversamento stesso che rischia di far arrivare i ciclisti a velocità troppo sostenute sulla strada con evidenti problemi di sicurezza per loro e per gli automobilisti. Bene invece che l'attraversamento sia rialzato e la larghezza della strada ridotta.

Per dare maggior senso all'intervento realizzato all'interno del Parco auspichiamo che possa essere inserito presto in un contesto più ampio, così da collegare altre zone di Perugia, a partire dalle strade circostanti come via Tuzi e via Settevalli.

- **Interventi di moderazione del traffico non sempre sufficienti:**

Pur valutando positivamente gli interventi di riorganizzazione delle strade all'interno della zona 30 che vedono l'introduzione di percorsi pedonali a raso che contribuiranno a distinguere i flussi dei diversi utenti della strada, riteniamo che il solo restringimento visivo della strada non sempre sia sufficiente a moderare efficacemente il traffico. Ad esempio andrebbe ridotta la larghezza delle intersezioni presenti (in particolare all'incrocio tra via Spagnoli e via Bellocchio e alla successiva svolta a sinistra, sempre su via Bellocchio) con elementi fisici e non solo tramite segnaletica orizzontale, come si è previsto opportunamente ai varchi di accesso all'area.

In questo modo si rendono l'immissione o le manovre di svolta sicuramente meno veloci e più sicure per pedoni e ciclisti.

Allo stesso modo, pur apprezzando l'introduzione dei due sensi unici eccetto bici nei due tratti di via del Macello, data la lunghezza dei tratti interessati (circa 150-200 m) riteniamo sia opportuno, oltre a ridurre per quanto possibile la larghezza delle intersezioni sulla via, inserire altri elementi di moderazione del traffico quali attraversamenti rialzati, chicane con sosta alternata o eventualmente dossi che possano contribuire a ridurre la velocità.

- **Inserimento di percorsi pedonali a raso non così efficace da impedire la sosta selvaggia:**

L'introduzione di percorsi pedonali a raso, che contribuiscono a distinguere i flussi dei diversi utenti della strada, rischiano di essere insufficienti per evitare fenomeni di sosta selvaggia già ora presenti nei tratti di strada più larghi (via Bellocchio in particolare).

- **Poca attenzione ai ciclisti in prossimità del sottopassaggio della stazione:**

Pur apprezzando la realizzazione di uno spazio pedonale all'incrocio tra via del Macello e via Bellocchio che permetterà ai pedoni di percepire bene i loro spazi, di avere percorsi dedicati e di vedere sensibilmente ridotti i pericoli nei confronti delle auto, riteniamo che quello spazio non sia realizzato al meglio per i ciclisti. Infatti chi si trova ad attraversare quell'incrocio in bicicletta non sempre ha uno spazio ben definito dove passare, né percorsi opportunamente dedicati. Per procedere in alcune direzioni, i ciclisti dovranno passare per l'area pedonale attraverso le rampe previste per l'attraversamento dei pedoni:

situazione poco agevole e intuitiva. Inoltre, il fatto di passare in bicicletta su uno spazio pedonale senza una chiara delimitazione o segnalazione, rischia di favorire inutilmente conflitti tra pedoni e ciclisti che potevano essere sensibilmente ridotti vista la disponibilità di spazio, delineando meglio i diversi flussi.

- **Valutazione sulla realizzazione della pista ciclo-pedonale tra via Sicilia e Parco Chico Mendez**

La creazione di un collegamento ciclabile tra la Stazione di Fontivegge e il Parco Chico Mendez rappresenta un aspetto indubbiamente positivo anche perché permetterà di arrivare agevolmente all'Istituto Capitini e potenzialmente anche al Percorso Verde o all'ospedale se sarà reso più facile e sicuro l'attraversamento su viale Centova.

Il collegamento potrebbe dare impulso all'utilizzo della bici e soprattutto rappresentare una concreta opportunità per famiglie e ragazzi/e di poter raggiungere alcune importanti aree verdi cittadine in modo piuttosto sicuro e protetto; per rendere il percorso ancora più attrattivo e quindi utilizzato, andrebbero realizzati collegamenti tra altre aree della città o punti significativi (es: scuole) e la Stazione, in modo da garantirne una maggiore continuità.

Come già accennato per il tratto di via Martiri dei Lager, riteniamo tuttavia controproducente, sbagliato e rischioso realizzare percorsi promiscui in ambito urbano che potrebbero generare conflitti spaziali tra i due utenti deboli della strada.

Al tempo stesso poniamo alcune perplessità sulla scelta dell'itinerario previsto dal punto di vista ciclabile poiché anziché passare lungo le vie di interesse maggiore, dove sono presenti servizi, poli di attrazione, attività o zone residenziali che possano attrarre nuovi fruitori, passerà per lo più su vie secondarie o locali, attraverso marciapiedi o altri spazi pedonali, richiedendo oltretutto un abbattimento di alberi che poteva esser evitato. Un itinerario poco lineare, poco visibile e quindi poco intuibile, che auspichiamo venga almeno ben segnalato.

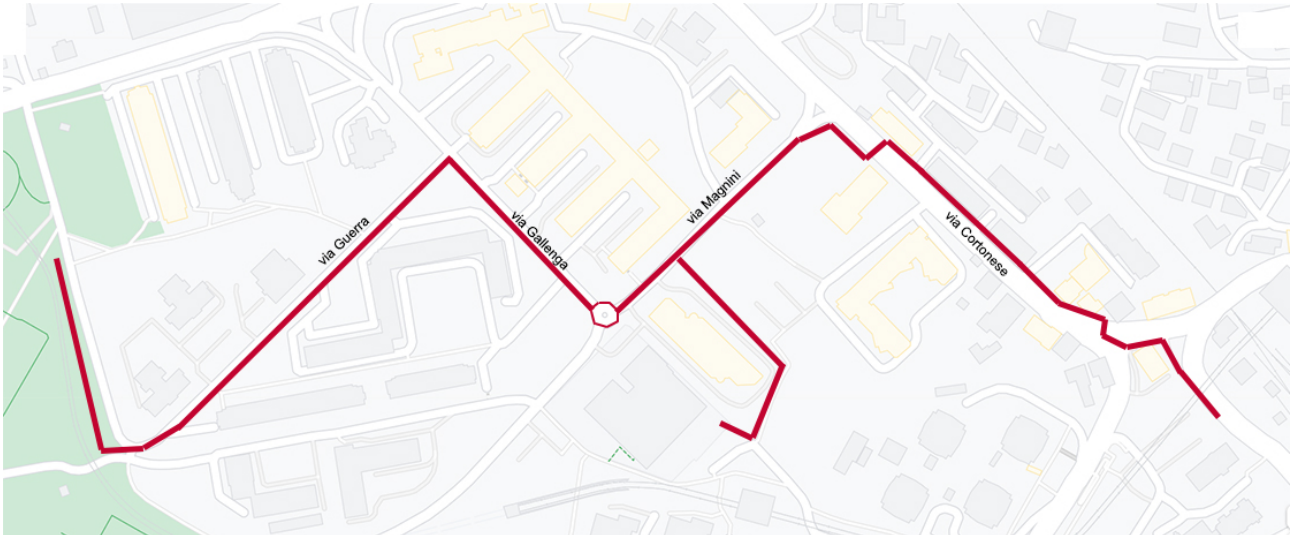
Andando a vedere nel dettaglio, è sicuramente positivo il tentativo di coinvolgere nel tracciato la scuola Pascoli, abbiamo però delle perplessità

sull'opportunità di trasformare il tratto pedonale perimetrale della scuola oggi esistente in un tracciato promiscuo pedonale-ciclabile, a maggior ragione poiché è l'unico tracciato presente nella zona per gli spostamenti ciclabili in sicurezza da e verso il parco Chico Mendez o la stazione. Negli orari di maggior fruizione della scuola sarà estremamente difficoltoso se non pericoloso attraversare quell'area in bicicletta.

Negativa e da evitare è l'apertura al traffico veicolare del tratto di percorso che dai condomini Oikos procede verso la Stazione del Minimetro di Madonna Alta e la scuola. In un'ottica anche qui di "strade scolastiche" e di riduzione degli spazi destinati all'auto, quel tratto di strada poteva esser destinato, senza particolari modifiche e spese, ai ciclisti così da separarli dai pedoni.

L'ultimo tratto è previsto in una strada pertinenziale di servizio agli edifici residenziali della via stessa (via Magno Magnini) dove i parcheggi a pettine e persino le uscite dei garage sono a ridosso della pista, rendendo molto pericolose le manovre degli automobilisti. In aree del genere, con le opportune cautele, non ci sono problemi a far coesistere biciclette e auto anche senza una specifica pista, ma non dovrebbe esser questo il percorso principale, l'unico esistente, per collegare due zone della città in bicicletta.

Suggeriamo quindi, anche accanto e non al posto di quello proposto, la realizzazione di un percorso ciclabile più coraggioso, che potrebbe essere l'occasione per riqualificare veramente pezzi di città ora invasi dalle auto e dall'asfalto e dove il pedone in alcuni tratti ha difficoltà a passare in sicurezza e tranquillità. Una visione diversa che non impedirebbe l'uso dell'auto ma darebbe dignità e opportuni spazi anche agli altri utenti della strada, mantenendo e integrando il verde urbano.



L'ipotesi è quella di non tagliare su via del Fosso provenendo da via del Macello ma attraversare la strada che arriva dalla stazione, sfruttando anche l'isola spartitraffico presente, e proseguire così su via Cortonese. Nel primo tratto la sezione stradale è tale che, se ridisegnata, potrebbe offrire sufficiente spazio per fare coesistere marciapiedi, percorso ciclabile e auto in transito nei due sensi, andando a eliminare la sosta selvaggia spesso presente a ridosso delle attività. Dopo i primi 50-60 metri, la ciclabile può proseguire sul "controviale" esistente sulla destra, ossia attraverso lo spazio presente tra alberi ed edifici. Qui si apre l'occasione per riqualificare l'area, ridisegnandola con nuovi materiali e arredi a favore di pedoni e ciclisti. Un'attenzione particolare andrebbe anche al verde urbano andando ad inserire nuovi alberi dove necessario a dar continuità al filare esistente e lasciando più ossigeno e spazio alle radici al momento soffocate dall'asfalto, depavimentando l'area immediatamente a ridosso dei tronchi.

Un attraversamento rialzato permetterà di attraversare in corrispondenza del distributore per poi tagliare nel parcheggio e raggiungere via Magno Magnini. La strada è larga circa 9 metri quindi c'è spazio sufficiente ad inserire la pista bidirezionale mantenendo il doppio senso per le auto o il parcheggio in linea. Non sarà poi difficile individuare un tracciato secondario che porti verso la scuola attraverso le aree verdi presenti.

Arrivati alla rotonda si prosegue su via Gallenga dal lato sinistro, che ha meno intersezioni, per poi svoltare su via Guerra che può diventare a senso unico eccetto bici portando le auto ad entrare o uscire su via Magnini come in parte previsto anche dal progetto del Comune. Anche per via Gallenga questa può essere l'opportunità per

riprogettare meglio gli spazi, togliendo le auto in sosta e dando giusta dignità a tutte le forme di mobilità.

Via Guerra è una strada piuttosto larga e a differenza del tratto residenziale di via Magno Magnini previsto nel progetto del Comune, ha molti meno pericoli per i ciclisti visto che ha meno intersezioni, ma soprattutto visto che non ci saranno le auto in manovra per entrare/uscire dai garage o dai parcheggi a pettine. L'ultimo tratto può coincidere con quello di progetto, parallelo al tracciato del minimetro fino ad arrivare alla stazione Cortonese.

- **Parcheggio Stazione:**

In merito alla destinazione a parcheggio per circa 60 auto di parte dell'area ex Scalo merci adiacente la Stazione di Fontivegge, riteniamo che se tale parcheggio sarà funzionale all'intermodalità con il treno, sarà sicuramente positivo, mentre per tutte le altre utenze, è auspicabile una regolamentazione efficace, anche di tipo tariffario, al fine di non vanificare tutti gli interventi previsti a favore della mobilità sostenibile, considerando anche che l'area è raggiungibile comodamente da vari mezzi pubblici.

Infine, alcune considerazioni di carattere generale:

- **Verde urbano**

Per la realizzazione dei progetti in corso, sono stati finora abbattuti diversi alberi; il patrimonio arboreo cittadino è una ricchezza da preservare ed è giustamente ritenuto prezioso da molti cittadini e associazioni. La sua perdita deve essere evitata per quanto possibile e in ogni caso sempre compensata.

Va comunque considerato che la sostituzione degli alberi, anche quando necessaria, non è a saldo zero perché il contributo offerto da piante di decine di anni in termini di qualità dell'aria, ombra generata, riduzione dell'inquinamento rumoroso, mitigazione del clima, riparo dagli agenti atmosferici, biodiversità, benessere psicofisico dei cittadini e altro ancora, non è lo stesso offerto da piante appena trapiantate e ci sarà pertanto un deficit per molti anni a seguire.

Se la redistribuzione dello spazio urbano a favore della mobilità ciclistica e pedonale genera quasi sempre conflitti, come ogni cambiamento davvero significativo di abitudini e mentalità, sarebbe altrettanto bene non generare contrasti evitabili e artificiosi tra ciclabili e verde, in quanto entrambi afferiscono alla tutela del territorio, nonché del patrimonio e del benessere ambientale, a maggior ragione se gli abbattimenti vengono giustificati da interventi di scarsa



efficacia rispetto agli obiettivi dichiarati e già espressi sopra, come ad esempio la realizzazione di una pista ciclopedonale non realizzata con i criteri della mobilità ciclabile ma con quelli ludico-ricreativi più adatti allo svago che non al trasporto urbano.

- **Comunicazione e confronto**

Riteniamo fondamentale in progetti di questo tipo che vanno a modificare in maniera importante parti di città e cambiano usi e abitudini dei cittadini, un'efficace campagna di comunicazione da parte dell'amministrazione che possa informare e coinvolgere la cittadinanza in tutte le diverse fasi. Sia in fase preliminare che in quella progettuale si dovrebbero informare puntualmente i cittadini dei cambiamenti che si intende realizzare, favorendo spazi di confronto efficaci e accogliendo suggerimenti e considerazioni da parte delle associazioni del territorio, come di recente avvenuto nei tavoli di progettazione partecipata che ci hanno visto protagonisti attivi per l'ideazione di una rete ciclabile nei quartieri di Ponte San Giovanni, San Sisto e Casenuove di Ponte della Pietra.

La comunicazione è fondamentale anche durante la fase di realizzazione e pure successivamente una volta che gli interventi sono conclusi per spiegare ai cittadini come mai si è operato in una modalità nuova (pensiamo alle zone 30 e ad alcuni interventi di moderazione del traffico) o poco frequente a Perugia (pensiamo ai percorsi ciclabili). Aiuterebbe i residenti e i cittadini tutti a capire e ad accettare meglio un cambiamento che è ormai fondamentale per aver città più vivibili e a misura di persona, riducendo i conflitti che ogni cambiamento innesca.

Comunicare efficacemente vuol dire anche fornire un servizio agli utenti della rete ciclabile, con l'introduzione di cartelli o totem informativi che possano indicare i principali punti di interesse presenti lungo il percorso con la relativa distanza in minuti e metri.

- **Stalli**

E' apprezzabile l'inserimento di stalli di sosta per le biciclette nei pressi del sottopasso della stazione, ma non ne abbiamo rilevati altri in altre aree di progetto. Sarebbe opportuno metterli in prossimità dei principali servizi del quartiere e nei pressi dei principali poli di interesse presenti lungo gli itinerari ciclabili, altrimenti si rischia di limitare l'efficacia degli interventi. Per garantire un maggiore decoro, l'ideale sarebbe quello di individuare 1 o 2 modelli che possano valere per tutta l'area urbana mantenendoli anche per i futuri interventi.



Tra le tipologie più diffuse quella ad archetto sembra esser la più efficace da tanti punti di vista.

Conclusioni

Come già detto, il progetto di riqualificazione dell'area, finanziato dal Bando Periferie e da Agenda Urbana, rappresenta un'occasione unica e davvero importante per non coglierla al meglio; con questo documento, intendiamo dare il nostro contributo in quanto Associazioni della società civile da sempre attente e impegnate sui temi della sostenibilità ambientale e della qualità dello spazio e del vivere urbano.

Auspichiamo ci possano essere ancora degli spazi per un confronto costruttivo circa le osservazioni presentate, e diamo fin d'ora la nostra disponibilità a rappresentarle nelle sedi appropriate.

Infine ci auguriamo per il futuro che possa riproporsi il modello già positivamente sperimentato di un tavolo tecnico di confronto a partire dalla fase progettuale.

Perugia, 26/01/2021

Paolo Festi – Presidente FIAB Perugia Pedala presidente@fiabperugiapedala.org

Giovanni Carmignani – Presidente Circolo Legambiente Perugia e Valli del Tevere
legambienteperugia@gmail.com