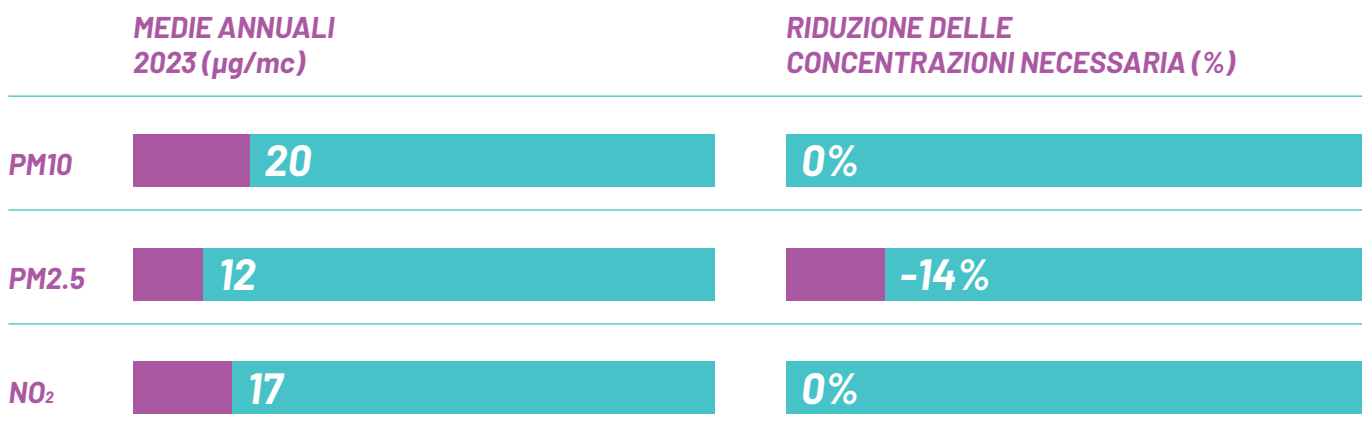


## PERUGIA 2030

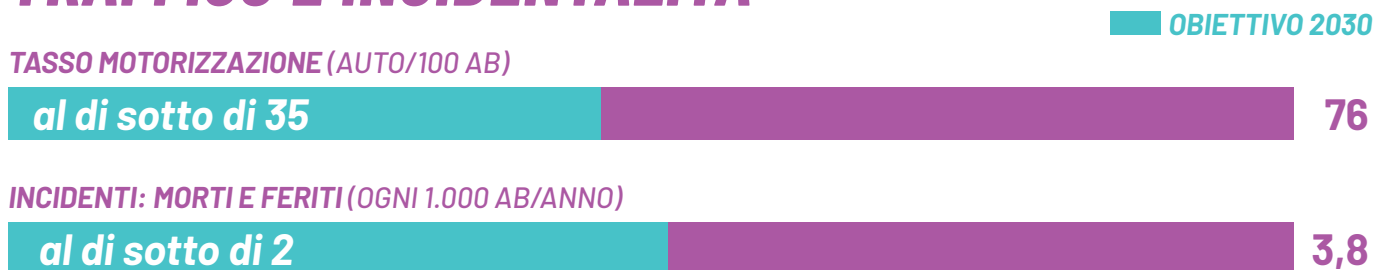
### ACCELERARE CONTRO L'INQUINAMENTO



La situazione del capoluogo umbro va necessariamente considerata in ottica temporale. Infatti, nonostante i dati di rilevamento del 2023 non riportano particolari criticità rispetto agli attuali limiti di esposizione, Perugia ha soltanto 6 anni per farsi trovare pronta ai nuovi standard previsti dalla prossima Direttiva sulla Qualità dell'Aria, tagliando del 14% le emissioni di PM2,5. I nuovi standard, che prendono le mosse da quelli suggeriti dall'OMS, si pongono come necessari per ridurre il numero dei decessi connessi agli inquinanti dell'aria. Un annoso problema che vede ancora l'Italia in cima alla classifica europea.

Fonte: Agenzie Regionali, elaborazione Mal'Aria - Legambiente 2024

### TRAFFICO E INCIDENTALITÀ



Il numero di auto per abitante è molto alto, ben più della media nazionale, più che in Lussemburgo, ai vertici europei! Soprattutto nelle città, in Italia come il tutta Europa, il tasso di motorizzazione è molto più basso e destinato a **DIMEZZARSI NELL'ARCO DI UN DECENNIO.**

Pesanti, seppure più bassi della media nazionale, le conseguenze (morti e feriti) degli incidenti stradali: ma il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale si propone di dimezzarli entro il 2030.

Fonte dati: ACI, Istat 2021



# TRASPORTO PUBBLICO

DOMANDA TRASPORTO PUBBLICO URBANO (VIAGGI/ABITANTE/ANNO)

OBIETTIVO 2030



MEZZI TPL COMPLETAMENTE ELETTRICI



OFFERTA SHARING MOBILITY (NUMERO MEZZI OGNI 1.000 AB)



MEZZI SHARING COMPLETAMENTE ELETTRICI



Ancora troppo bassa la domanda di mobilità a mezzo TPL, nonostante l'offerta, per le dimensioni del capoluogo umbro, non sia pessima. Elemento che fa certo il paio con l'alto tasso di motorizzazione della città e la conseguente predilezione dei cittadini per l'auto privata, anche negli spostamenti su breve distanza. Ad oggi, circa il 40% del TPL risulta 100% elettrico. Una quota alimentata dal mini-metrò e scale mobili. Ancora in circolazione bus con motore endotermico che, stando al processo di rinnovamento in corso, dovrebbero essere sostituiti su tutto il territorio regionale, seppur con una considerevole riduzione (da 780 a 680 a livello regionale). Interessante il progetto BRT, primo in Italia, che nel prossimo futuro sarà operativo su un percorso di 13km, in buona parte in sede propria, con ben 23 fermate. Da menzionare il rinnovo del pass TPL Umbria-UNIPG dedicato a molteplici categorie di studenti al costo di circa 60€. Una misura utile che andrebbe estesa a tutti i cittadini su base regionale, molto utile per rimodulare lo split modale in e verso la città.

Ancora embrionale la sharing mobility. Una flotta di poche auto, seppur elettriche, e bici (45 in tutto). Una maggiore dotazione di monopattini e bici, possibilmente organizzata con sistema ibrido free floating e station based (sottraendo spazio ai parcheggi) contribuirebbe a ridurre drasticamente l'uso dell'auto, in favore di una mobilità attiva/dolce anche in una città come Perugia che presenta ostacoli orografici.

Fonte: Ecosistema Urbano 2023

# CITTÀ SICURA E ACCESSIBILE

PERCORSI CICLABILI TOTALI, INCLUSE CORSIE (KM)

OBIETTIVO 2030



STRADE VELOCITÀ MAX 20 O 30 KM/H (KM)



Si registra un incremento della rete ciclabile cittadina con 10 nuovi km conclusi a dicembre 2023 con fondi PNRR, per la realizzazione di un collegamento tra i nodi ferroviari/metropolitani e le sedi universitarie presenti nel territorio. ulteriori 8 km sono in previsione, sostenuti anche da budget FESR. Manca ancora molto per raggiungere una dotazione ciclabile adeguata ad un capoluogo come Perugia.

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 ciclopedonale, ma anche e soprattutto per ridurre la gravità degli incidenti stradali e, secondo il PNSS, i sinistri gravi del 50% entro il 2030.

Fonte dati: Ecosistema Urbano 2023

# TRAFFICO E AREE A ZERO EMISSIONI

**LE ZTL A PERUGIA** si limita alle strade del centro storico, spesso strette e in rapida pendenza, ma ben organizzata e controllata (varchi elettronici).

**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 ore 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.





## SHARING MOBILITY E MOBILITÀ ON-DEMAND

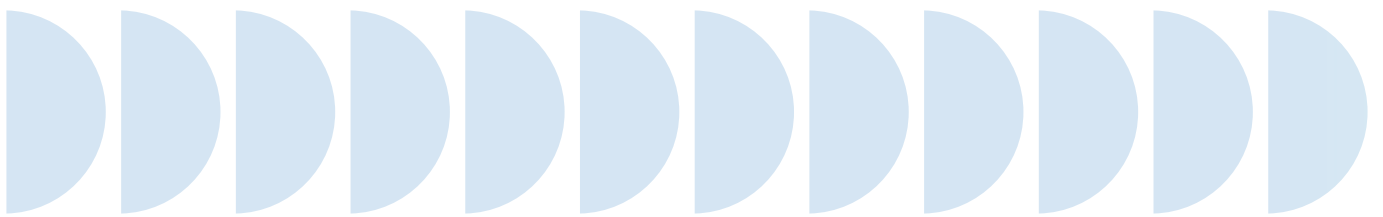
Incentivare la mobilità elettrica condivisa (micro, bici, auto, van e cargo bike) anche nelle periferie e nei centri minori, realizzare 5.000 km di ciclovie e corsie ciclabili pensate come una rete che si integra nel sistema urbano di mobilità sostenibile, rendere l'80% delle strade condivise tra cicli e veicoli a motore, predisporre programmi di incentivazione alla mobilità attiva (bike to work, bike to school). Inoltre, è necessario accelerare nell'implementazione del MAAS (mobility as a service), così da garantire un accesso immediato ed integrato a tutti i servizi di trasporto pubblico e in sharing disponibili nelle aree urbane. L'approccio MAAS garantirebbe un servizio di mobilità "su misura" rapido e facilmente modulabile in base alle necessità dell'utente, garantendo un'ottima alternativa all'uso dell'auto privata.

## RIDISEGNARE LO SPAZIO PUBBLICO URBANO A MISURA DI PERSONA

"Città dei 15 minuti" (in cui tutto ciò che serve sta a pochi minuti a piedi da dove si abita), sicurezza stradale (Vision Zero incidenti gravi, a cominciare dai minori), "Città 30" all'ora anche ridisegno delle strade obbligando la moderazione della velocità (urbanismo tattico, parklets), con quartieri car free, slow streets, strade scolastiche, smart city, incentivazione della ciclopedità, micromobilità elettrica. In Italia, oltre alle note Olbia e Bologna, altre grandi città, come Torino ad esempio, mirano a seguire l'esempio di Amsterdam, Copenaghen, Londra e Parigi, dove nell'80% circa delle strade non si potrà superare i 20 o 30 all'ora.

## TUTTO ELETTRICO IN CITTÀ, ANCHE PRIMA DEL 2035

Grazie alla progressiva estensione delle ZEZ (Zero Emission Zone), alla triplicazione dell'immatricolazione di autobus elettrici per il trasporto pubblico, già oggi più convenienti nel costo totale (acquisto + gestione). Anche il trasporto delle merci nell'ultimo miglio deve diventare solo elettrico, promuovendo anche per queste il trasporto condiviso che riduce il numero di percorsi e di mezzi in circolazione. Indispensabile istituire distretti ZED (Zero Emissions Distribution), come a Santa Monica (California) o ad Oxford, dove possono entrare solo veicoli merci elettrici (dalle cargo bike ai camion). In Olanda una trentina di comuni hanno delimitato le aree urbane in cui saranno consentiti solo mezzi e camion a zero emissioni entro il 2025, si sono assunti la responsabilità di preavvisare cittadini e operatori con 4 anni di anticipo, mentre il governo centrale ha assegnato 185 milioni di contributi per le imprese di trasporto che convertono la propria flotta per tempo, anche con cargo bike elettriche. Amsterdam ha già definito un'area ZEZ (Zona a emissioni zero) di 70 chilometri quadrati. In Italia si spende oltre 1 miliardo all'anno di bonus auto (anche diesel) con risultati deludenti.



**Città2030**, un tour nazionale  
organizzato da Legambiente  
nell'ambito della Clean Cities Campaign

Un viaggio che dall'8 febbraio al 6 marzo 2024  
farà tappa nei principali capoluoghi italiani.

La campagna, sostenuta da una coalizione  
europea di ONG, e organizzazioni della società  
civile, di cui fa parte anche Legambiente, **ha  
come obiettivo una mobilità urbana a zero  
emissioni entro il 2030.**

Legambiente, attraverso le attività di  
**Città2030** tornerà nelle nostre città per il  
sostegno alle politiche di mobilità attiva,  
condivisa, elettrica e giusta, per un futuro  
urbano più vivibile e sostenibile.

---

***dall'8 febbraio  
al 6 marzo 2024***

---

SEGUICI SU

 Legambiente Lab

 Legambiente

 Legambiente

[legambiente.it](http://legambiente.it)

[italy.cleancitiescampaign.org](http://italy.cleancitiescampaign.org)

