



Comune di Perugia

Area Opere Pubbliche

Unità Operativa Mobilità e Infrastrutture

**Direzione regionale Governo del territorio,
ambiente e protezione civile**
**Servizio Infrastrutture per la Mobilità e
Trasporto pubblico locale**
Piazza Partigiani 1 - 06121 Perugia
PEC: regione.giunta@postacert.umbria.it

OGGETTO: PREADOZIONE DEL PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI 2024-2034 DI CUI ALLA DELIBERAZIONE GIUNTA REGIONALE
N. 649 DEL 03 LUGLIO 2024 – **TRASMISSIONE OSSERVAZIONI**

In riferimento al Piano Regionale Trasporti preadottato con D.G.R. n. 649/2024, l'Amministrazione Comunale esprime le seguenti osservazioni.

Ad esito dell'analisi della documentazione resa disponibile nell'ambito della fase di consultazione pubblica di VAS relativa alla proposta di Piano in oggetto, ed in particolare gli elaborati costituenti il Piano Regionale dei Trasporti 2024-2034, si formulano le seguenti considerazioni ed osservazioni per consentire di raggiungere in maniera più efficace alcuni degli obiettivi che lo stesso Piano vuole perseguire.

Si evidenzia, quale premessa generale, un'incongruenza temporale tra la validità della proposta di piano una volta approvata (2024-2034) con i dati di domanda utilizzati quale base dell'analisi del sistema della mobilità regionale attuale (ISTAT 2011); ciò rischia di basare lo scenario di progetto su presupposti erronei, rischiando di inficiare l'efficacia della programmazione.

Si accoglie con favore la previsione del rafforzamento dei sistemi di trasporto collettivo, prevedendo l'utilizzo combinato di mezzi su gomma e su rotaia, con la previsione di nodi intermodali di scambio, che prevede un significativo rafforzamento del servizio di trasporto ferroviario nell'area suburbana incentrata su Perugia, tra Corciano ed Assisi; il modello di esercizio proposto appare valorizzare la presenza, nel territorio comunale di Perugia, delle stazioni ferroviarie, in modo da configurare l'utilizzo delle infrastrutture ferroviarie alla stregua di metropolitane di superficie, con frequenze di treni analoghe a quelle dei servizi urbani di TPL.

Per l'utilizzo del sistema ferroviario in ambito urbano, come alternativa ad altri sistemi su gomma, si ritiene utile valutare, nell'ambito dello scenario di progetto, un ulteriore incremento del cadenzamento nella tratta da Ponte Pattoli a S. Anna, da 30' a 20', in modo tale da aumentare la competitività del trasporto collettivo rispetto al trasporto privato.

Considerata la validità dello strumento di pianificazione preadottato, si è rilevato che il programma di esercizio proposto per il servizio ferroviario sarà attuato nell'ambito temporale di validità dei contratti di servizio che scaturiranno dalla gara in corso per l'affidamento dei servizi di TPL; ciò modifica in



maniera sostanziale il quadro di riferimento per la definizione dei servizi urbani su gomma, che potrebbero essere riorganizzati in maniera più efficace in integrazione con il ferro, modificando quanto già trasmesso a Codesto Ente in riferimento al programma di esercizio urbano di Perugia.

In relazione ai servizi di trasporto pubblico, il PRT preadottato traccia alcuni elementi del sistema tariffario Regionale, fissandone gli obiettivi e tracciando lo scheletro della sua architettura; l'introduzione di un sistema di tariffazione integrata tra i vari modi di trasporto trova terreno fertile nel Comune di Perugia, in cui dal 2008 è avviata la positiva esperienza del biglietto Unico Perugia; non si può quindi che esprimere apprezzamento per l'introduzione di analoga politica sull'intero territorio regionale. Altrettanto favore viene espresso in relazione alla possibilità di dematerializzazione del titolo di viaggio, tramite bigliettazione elettronica.

Fermo restando l'impegno assunto alla sottoscrizione del "Protocollo d'intesa tra Enti territoriali per la regolazione delle attività inerenti i servizi di trasporto pubblico locale nel bacino di mobilità della Regione Umbria", tra i quali si richiama il coinvolgimento degli Enti nella definizione di tale sistema tariffario, si ritiene di dover integrare l'elencazione degli obiettivi con il perseguimento dell'incremento del numero di utenti trasportati; il solo riferimento all'incremento dei ricavi tariffari senza riferimento all'aumento di utenza potrebbe sottintendere che tale incremento sia ottenibile meramente con aumento dei costi dei biglietti/abbonamenti, con possibili conseguenti contrazioni di utenza che rischierebbero di smentire l'impegno, assunto sempre alla sottoscrizione del protocollo d'intesa di preservare il mantenimento degli equilibri economici e finanziari propri dei servizi di trasporto esistenti.

Si chiede pertanto, in una logica di promozione del servizio di trasporto pubblico regionale, di integrare l'elencazione degli obiettivi del nuovo sistema tariffario con esplicito riferimento al perseguimento dell'aumento di utenza.

A supporto dell'efficacia dell'incremento dell'esercizio ferroviario, il Piano Regionale dei trasporti preadottato prevede una serie di azioni infrastrutturali, tra cui l'eliminazione dei passaggi a livello, per limitare gli impatti ed incrementare la sicurezza del traffico ferroviario.

Condividendo gli obiettivi sottesi a tali scelte, si ritiene che vada previsto il mantenimento di una permeabilità pedonale dei passaggi a livello dismessi. Nello specifico, si sottolinea tale esigenza nell'eliminazione del passaggio a livello in Via degli Astri a Ponte Felcino, rispetto al quale si richiamano le misure compensative richieste e già a suo tempo già trasmesse a codesto Ente, con particolare riguardo alla creazione di un sottopasso pedonale.

Analoga considerazione viene avanzata per la stazione di Villa Pitignano, in cui l'eliminazione del passaggio a livello a suo tempo realizzato ha generato un nucleo abitato frazionato dalla ferrovia; tale



frattura risulta oggi addirittura enfatizzata dal muro recentemente eretto a protezione dei binari, per scongiurarne l'attraversamento a raso: si ritiene pertanto imprescindibile prevedere, nello scenario di progetto, la risoluzione di tale barriera per i pedoni, con un idoneo attraversamento protetto a riconnessione dell'abitato e ad incremento dell'accessibilità della stazione.

Nell'ottica di previsione della realizzazione di un nodo intermodale presso la Stazione di Ponte San Giovanni (NS_P2), si ritiene utile prevedere una riqualificazione del parcheggio esistente nei pressi della stazione stessa, in modo da garantire all'utente una più confortevole area di sosta per effettuare l'interscambio.

Si rileva un'incongruenza nella previsione di potenziamento del trasporto pubblico sia ferroviario che su gomma nel corridoio sud ovest (linea BRT, linea suburbana Tavernelle-Perugia, potenziamento del servizio ferroviario) con la collocazione temporale dell'eliminazione del passaggio a livello di San Sisto nello scenario evolutivo; la frequente chiusura dello stesso per il passaggio dei treni, infatti, appare introdurre perditempo consistenti sia per la linea BRT che per il servizio suburbano.

Si chiede, pertanto, lo spostamento dell'eliminazione del passaggio a livello (F6_E1) dallo scenario evolutivo a quello di progetto, auspicando che la realizzazione delle relative opere avvengano prima dell'avvio del nuovo esercizio ferroviario.

Il Piano Regionale dei trasporti individua l'area della nuova fermata ferroviaria di Collestrada - Aeroporto che consentirebbe un potenziamento dei collegamenti intermodali con l'aeroporto dell'Umbria "S. Francesco d'Assisi"; tale previsione è frutto anche di un percorso di condivisione, citato nel piano, che non ha visto presente l'Ente sul cui territorio tale previsione incide.

La localizzazione proposta trova vantaggio nella presenza di numerosi parcheggi già disponibili, che consentono di aggiungere alla funzione di fermata ferroviaria a servizio dell'aeroporto anche quella di nodo di scambio in grado di drenare parte dei flussi di traffico che interessano quotidianamente il capoluogo regionale. Tuttavia, sia alla luce dell'introduzione di sistemi di trasporto pubblico su gomma di collegamento con l'aeroporto che al fine di garantire adeguata accessibilità veicolare ai parcheggi di interscambio, si ritiene di dover subordinare l'avvio della progettazione ad uno studio trasportistico finalizzato ad individuare le opere di potenziamento infrastrutturale che dovranno accompagnare la realizzazione della fermata ferroviaria quali opere prodromiche alla stessa.

Tra gli interventi dello scenario di Progetto del trasporto collettivo si prefigura anche la realizzazione di un Deposito, a S. Andrea delle Fratte, Polo Extraurbano (DP3_P2); come noto sono in corso dei tavoli di



Comune di Perugia

Area Opere Pubbliche

Unità Operativa Mobilità e Infrastrutture

confronto tra gli Enti per la valutazione della sua localizzazione e si ritiene pertanto non opportuna la sua individuazione territoriale all'interno del PRT.

In merito agli interventi sulla rete stradale e sullo sviluppo della mobilità ciclistica, l'Amministrazione si riserva di esprimersi in fase di definizione progettuale sulla localizzazione e modalità di realizzazione degli interventi, anche alla luce delle valutazioni sui benefici trasportistici che le opere potranno perseguire e che risulteranno dagli specifici studio condotti per le opere.

Si rileva tuttavia fin da ora, relativamente alla previsione dell'intervento S3_P5 e S3_P6 (collegamento stradale Madonna del Piano – Corciano, cosiddetto “Nodo di Perugia”) che il tracciato proposto appare non pienamente efficace al collegamento con l'area industriale di S. Andrea delle Fratte, poiché molto distante da essa, e inefficace come collegamento con il Polo Ospedaliero Regionale Santa Maria della Misericordia, poiché non prevede contestualmente la realizzazione di collegamenti verso via Trancanelli.

IL DIRIGENTE

U.O. MOBILITÀ E INFRASTRUTTURE

Ing. Margherita Ambrosi