PER L'AGENDA URBANA 2016 – 2020

Sull'Area Tematica "Mobilità sostenibile e riduzione delle emissioni di carbonio".

Tutte le città hanno bisogno di una mobilità sostenibile per essere vivibili in tutti i sensi, ovvero per la salute dei cittadini a partire dalla qualità dell'aria fino ad arrivare all'abbattimento della nevrosi psichica, della incidentalità, del maggior costo sociale dei trasporti, ovvero della perdita economica che ogni cittadino è costretto a subire muovendosi con difficoltà tramite i suoi mezzi privati, non ultima la perdita di tempo individuale, pluralmente sociale, per muoversi e parcheggiare nei più densi centri urbani.

Ma ogni città va verso una sua soluzione, sia essa contingente oppure progettata in un piano di mobilità per un futuro a tempo indeterminato, un piano che rientri in un assetto strutturale della città stessa, allo stesso modo del piano urbanistico.

Le città italiane, più delle città europee, hanno centri storici più influenti e predominanti sull'intera città ma più delle città italiane, le città umbre, che hanno dimensioni più modeste conservando le resistenti strutture medioevali, hanno tentato recentemente di sopravvivere con interventi di recupero nei centri storici, i quali riconfermano la loro capacità di riproporsi come città attuale e futura.

Dal punto di vista della mobilità ha iniziato Perugia con le scale mobili che attraversano la Rocca Paolina e che pochi anni dopo sono già ritenute insufficienti; per cui la città di Perugia realizza altre scale mobili.

Poi progetta e realizza il minimetrò i cui benefici sembrano fievoli per il progresso del centro storico.

Assisi e Spoleto, come Perugia, città arroccate, ripide e scoscese, si dotano di scale mobili con parcheggi alla base di esse, recentemente a Spoleto dal nuovo parcheggio sono stati realizzati dei tapis roulant che scorrono su gallerie e collegati con ascensori conducono alle piazze e strade del centro storico, ma queste meccanizzazioni ascensionali, generate dai problemi geomorfologici di queste città, risolvono solo in parte la crisi dei loro centri storici.

La città di Foligno non ha bisogno di importanti meccanizzazioni ascenzionali nè di tapis roulant ma considerata la sua morfologia geologica ed ambientale unitamente alla sua struttura urbanistica, potrà avere una tipologia di mobilità sostenibile analoga a quella della metropolitana di superficie con mezzi su gomma ad emissione zero e in forma ridotta, commisurata alle dimensioni della nostra città.

Via Arno,8 – 06034 Foligno, tel. 0742.359393- cell. 348.8718413- fax 0742.340544 – foligno@legambienteumbria.it –www.legambientefoligno.it

Non solo, ma gli stessi mezzi (navette elettriche) possono essere messe a disposizione da gestioni diverse, pubbliche e di consorzi privati, unite nello stesso servizio di mobilità ecosostenibile.

La città di Foligno è definita città di pianura anche se una sua parte non molto estesa subito fuori dal lato est del centro storico si è estesa sul pendio pedemontano ai lati del fosso Renaro.

Nonostante ciò il piano per la mobilità sostenibile su Foligno non può essere generico e generalizzato nell'intera area urbana.

Il piano, considerando le caratteristiche diverse del centro storico da quelle della prima e dell'ultima periferia, verrà a formarsi come un sistema integrato di diverse mobilità sostenibili ivi compresa quella dei centri extraurbani nel territorio comunale molto esteso, soprattutto montano.

MOBILITA' SOSTENIBILE PER IL CENTRO STORICO

I caratteri del centro storico sono: La densità edilizia più alta della città;

La quantità di spazio pubblico più elevata della città (fuori dagli edifici e corti private è tutto spazio pubblico);

Un tessuto viario con due direttrici continue di flusso in direzione nord / sud e due est / ovest che suddividono quasi a scacchiera una estesa e diffusa rete capillare di vicoli .

Tutto circoscritto da un anello interno alle mura interrotto dal parco dei Canapè.

I caratteri ambientali sono stati alterati dall'origine in quanto l'ambiente interno alle alte mura, ora tagliate, aveva un microclima molto favorevole agli orti urbani che fasciavano di verde il nucleo denso di edifici.

Ciò che è rimasto oggi, se depurato dalle emissioni nocive degli impianti di riscaldamento e climatizzazione degli edifici, è il ***microclima*** nei vicoli e nelle piazzette.

La situazione attuale della mobilità all'interno del centro storico può essere così sintetizzata:

- sono stati sfruttati tutti gli spazi pubblici e privati per poter parcheggiare al centro, si provocano caroselli di autoveicoli e congestioni causando il superamento dei limiti di emissioni di polveri sottili ,di CO_2 e di altri inquinanti, inoltre e soprattutto , le

Via Arno,8 – 06034 Foligno, tel. 0742.359393- cell. 348.8718413- fax 0742.340544 – foligno@legambienteumbria.it –www.legambientefoligno.it

auto tolgono i relativi spazi, verificano difficoltà e disagi ai pedoni, ai ciclisti, alle varie accessibilità, già rese difficoltose dalle barriere architettoniche.

Intorno alla zona ZTL ancora troppo ristretta, si crea il caos per trovare posto nei parcheggi e aumentano le criticità degli inquinanti sopra detti.

Dai dati estratti dalla Delibera G.C. n. 336 del 01/09/2015 risulta che all'interno del C.S. a partire dal 1° ottobre 2015 i posti auto dei parcheggi a pagamento (strisce blu) sono 493 rispetto ai quali, nelle zone ai margini del centro, i residenti possono fare richiesta di sosta a pagamento con un canone annuo di € 50, ma allo stato attuale non è reso noto alcun canone.

I residenti, oltre alle autorimesse private all'interno degli edifici e nelle corti annesse, possono disporre di spazi nelle pubbliche vie e piazzette, chiamati stalli incrementati con D.G.C. 336/2015 di 197 per cui ad oggi gli stalli per residenti in tutto il C.S. sono 485.

Non ci è stato fornito il dato dei residenti attuali nel C.S. poichè risulta disponibile soltanto il dato della popolazione residente nel territorio comunale di Foligno corrispondente a 57.155 abitanti.

Ragionando per approssimazione, considerando che le unità residenziali (appartamenti occupati e liberi) in tutti gli edifici del C.S., quanto meno raggiungono il n.di 2.400 e che possono contenere una media di 2 residenti ciascuna, si ritiene plausibile una capacità residenziale del C.S. almeno di 4.800 abitanti.

E' possibile immaginare che circa un quarto delle unità immobiliari possieda annesso alla residenza anche un garage o un posto auto acquistato nei parcheggi pertinenziali, per cui si può supporre una disponibilità privata sia di circa 600 posti auto (escluso il parcheggio privato di Clarici destinato ad altri scopi).

Se si confronta la totale disponibilità attuale dei parcheggi per residenti (stalli 485 e posti privati circa 600) approssimati a 1.100, alla potenziale richiesta o disposizione prevista da un buon piano parcheggi, che si può calcolare in un rapporto medio di un posto ogni tre abitanti, risulta = abitanti 4.800 / 3 = 1.600 posti necessri contro 1.100 esistenti.

E' necessario perciò recuperare all'interno del c.s. almeno 500 posti auto per residenti, recuperabili sopprimendo i 493 posti auto a strisce blu.

Nella visione futura del c.s. dove le auto dei non residenti non possono occupare gli spazi destinabili ai posti auto connessi alla residenza, dovranno scomparire i

Via Arno,8 – 06034 Foligno, tel. 0742.359393- cell. 348.8718413- fax 0742.340544 – foligno@legambienteumbria.it –www.legambientefoligno.it

parcheggi a strisce blu per tutti i 493 posti per essere convertiti in posti auto per i residenti.

VISIONE DEL FUTURO NEL CENTRO STORICO

Prevedere l'indisponibilità degli spazi pubblici del C.S. all'ingombrante circolazione , all'invasione per il parcheggio delle automobili che provengono da fuori, evita l'ingiustificata sottrazione di quello spazio pubblico così equilibrato e accuratamente misurato dai rapporti proporzionati agli edifici storici, formatosi dal delicato equilibrio fra i pieni e i vuoti dell'antica città, costruita su opportune e specifiche convenzioni civiche da non distruggere.

Conseguentemente si prevede un centro ordinato dove gli spazi pubblici saranno di servizio ai residenti, agli esercizi commerciali e artigiani, ai liberi professionisti oltre che agli uffici pubblici, insediati nel centro storico.

L'intero centro sarà più libero, pulito ed ospitale per chi viene da fuori.

I varchi elettronici saranno strumento di protezione del C.S. da impropri accessi privi di motivazioni e autorizzazioni, perciò la loro installazione non può che stare agli ingressi del C.S. .

L'accesso delle biciclette è ovviamente libero come il loro percorso all'interno delle vie e spazi del C.S., oltretutto molto più sicuro, più salubre nel valore più assoluto, anche rispetto alla periferia , e infine più agile senza incontrare gli ostacoli di oggi.

L' accesso delle merci non sarà più problematico poiché i mezzi di trasporto trovano le strade libere dal traffico e dalle auto in sosta.

La mobilità di chi arriva da fuori con l'automobile è garantita da mezzi ecologici scambiatori da prendere dove l'auto sosta in grandi parcheggi, terminal automobilistici.

E' importante considerare che il terminal oggi disponibile nell'area del Plateatico, pur avendo diminuito negli ultimi due anni la capacità di posti auto per contenere la fermata degli autobus e la struttura del sottopasso, è fortemente potenziabile con la semplice inclusione del Piazzale Atleti (vedi foto allegate) che si trova di fronte al Plateatico dall'altra parte del ponte di via Fratelli Bandiera e che ha una capacità di circa 300 posti auto, di fatto oggi poco e male utilizzati, casualmente occupati da mezzi più o meno impropri, mancando ogni segnata disposizione dei posti auto e delle corsie.

Via Arno,8 – 06034 Foligno, tel. 0742.359393- cell. 348.8718413- fax 0742.340544 – foligno@legambienteumbria.it –www.legambientefoligno.it

Così si vengono a recuperare i parcheggi a strisce blu da togliere nel C.S. per convertirli in parcheggi ai residenti.

Il parcheggio episodico dei camper e dei pullman in certi eventi trova spazio nell'area intorno agli impianti sportivi.

Sommando gli attuali posti auto del Plateatico e quelli del Piazzale Atleti si ottiene il considerevole numero di circa 700.

Di altri terminal automobilistici, oggi non disponibili, uno è già previsto nell'area dell'ex zuccherificio, un secondo è già stato ipotizzato dall'amministrazione comunale nell'ex cantiere della iniezione legnami presso l'area sud della stazione ferroviaria, e in alternativa si propone l'insieme della aree comprese fra Santa Maria in Campis, Via Rubicone e la complanare della Flaminia, area molto interessante per far stazionare pulman e auto all'uscita della Flaminia come una nuova porta sulla città.

Fin da ora dal Terminal Plateatico – Piazzale Atleti possono partire navette elettriche pubbliche e private ma anche bici pubbliche e private che in meno di cinque minuti arrivano alla destinazione desiderata nel C.S.

E' ipotizzabile che il Comune possa disporre almeno di due navette elettriche, una con partenza dal Plateatico e l'altra con partenza differita dal Piazzale degli Atleti, ma con fermata facoltativa al Plateatico, le quali si suddividono le strade principali del C.S. con un tempo di ritorno di circa 10 minuti.

Sembra allora possibile garantire con le navette pubbliche un flusso continuo con un ritmo di 5 minuti fra una navetta e l'altra.

Ma è anche ipotizzabile che la città possa disporre almeno di altre due navette elettriche private, finanziate e gestite dalle associazioni dei commercianti, degli artigiani e dei professionisti riunite in consorzio e motivate dal fatto che i principali beneficiari sono gli stessi consorziati i quali possono condurre i propri clienti dal parcheggio – Terminal alla porta del proprio negozio, laboratorio o ufficio.

I cittadini possono venire informati continuamente nei terminal e nelle fermate delle navette pubbliche attraverso pannelli sinottici che hanno la possibilità di far vedere il percorso in movimento delle navette, quindi dove si trovano realmente e indicare il tempo di arrivo nel luogo del pannello che si sta osservando.

Questa mobilità risulterebbe molto efficace (più di ogni altra sperimentata fino ad ora) e molto economica poiché dai dati risulta che nel c.s. sono attivi circa 600 commercianti, ristoratori, albergatori e artigiani e circa 150 professionisti, ovvero in

Via Arno,8 – 06034 Foligno, tel. 0742.359393- cell. 348.8718413- fax 0742.340544 – foligno@legambienteumbria.it –www.legambientefoligno.it

totale circa 750 consorziati con possibilità di crescita, per cui sembra sufficiente un contributo medio di 2 euro al giorno per consorziato a coprire le spese di capitalizzazione e gestione di due navette gratuite.

Inoltre i consorziati raccolgono il beneficio della pubblicità trasmessa dalle stesse navette e dai pannelli sinottici.

LA MOBILITA' NELLE PERIFERIE DI FOLIGNO

La prima periferia, quella costruita nella prima metà del '900, ha una rete stradale capillare fra edifici modesti e residenziali, prevalentemente mono o bifamiliari.

Le strade sono strette la cui larghezza varia da metri 4 a metri inferiori a 7.

Qui la mobilità sostenibile è quella riferibile alla "mobilità dolce", ovvero tutta sottoponibile a zona con limite di 30 km/ora, con traffico promiscuo di auto a senso unico, di biciclette in ogni senso e di pedoni (vedi schema A , allegato)

C'è però una distinzione nelle strade larghe da m. 6 a m. 7 dove è opportuno eseguire una semplice segnaletica orizzontale che indichi la linea di demarcazione fra la corsia delle auto sempre a senso unico e la corsia riservata al percorso ciclabile e pedonale con una larghezza possibile di m 2,50 , come si vede dagli schemi illustrativi (vedi sch. A).

La seconda e ultima periferia ha molte strade larghe da m 8 a m 10 per le quali è opportuno applicare il limite di 30 km/h , anche se possono contenere due corsie veicolari, poiché oltre a queste si dovrà affiancare una corsia ciclabile e pedonale resa visibile dalla segnaletica orizzontale oltre che verticale (vedi sch. B , allegato)

Le strade più larghe di m 10 , ovviamente a due corsie a senso unico o doppio , potranno avere il limite di velocità a 50 km/h e l'eventuale corsia ciclabile e pedonale, preferibilmente da distanziare il più possibile , dovrà comunque essere materialmente protetta (v. sch. B)

Infine, le piste ciclo/pedonali su tracciati indipendenti dalla rete stradale, dovranno essere collegate fra loro senza soluzione di continuità per essere effettivamente efficaci e funzionali, inoltre dovranno essere collegate per punti di contatto con le corsie ciclabili e pedonali della rete stradale urbana.

Legambiente C.lo di Foligno

Il Presidente, Anzideo Gianfranco

Allegati: n° 4 ,c.s.i.

Via **Arno,8 – 06034 Foligno, tel. 0742.359393- cell. 348.8718413- fax 0742.340544 – foligno@legambienteumbria.it –www.legambientefoligno.it**