

SCHEDA n° 5 Perugia, Italia, Percorsi Meccanizzati

| | |
|-----------------------|---|
| Luogo | Perugia |
| Popolazione residente | 158.313 abitanti |
| Descrizione | <p>La particolare conformazione planoaltimetrica del centro di Perugia, in cui sono concentrate peraltro funzioni di rilievo amministrativo urbano e territoriale (Comune, Prefettura, Università, attrattori turistici di rilievo, etc.), ha imposto alle Istituzioni Locali l'adozione delle adeguate strategie operative in grado di sviluppare il concetto di mobilità urbana a Perugia, pur salvaguardando la necessaria fruizione di quelle aree centrali che rappresentano un patrimonio storico/artistico per la città.</p> <p>Le scale mobili di Perugia rappresentano quindi il progetto globale dedicato a favorire il collegamento fra la parte moderna e quella contemporanea di Perugia; la fragilità del tessuto urbano e le esigenze di carattere ambientale che si rifanno ad uno sviluppo sostenibile del territorio, hanno inoltre, già da tempo, indirizzato il comune di Perugia nella ricerca di una politica di limitazione dell'accesso veicolare sostenuta da interventi in grado di garantire la mobilità delle persone all'interno del centro storico, il cui assetto planoaltimetrico, come ribadito, presenta forti dislivelli.</p> <p>Le scale mobili quindi, come sistema di viabilità pedonale, nascono all'inizio degli anni '80 come progetto di collegamento della parte alta del centro storico con il sistema di parcheggio di assestamento ordinato per decongestionare i tessuti storici dal traffico.</p> <p>La prima scala mobile realizzata collega la centralissima Piazza Italia, posta sull'Acropoli, con Piazza Partigiani, ai limiti della città storica, ed è divisa in più tronconi al fine di assecondare in modo armonico l'andamento del terreno; il percorso meccanizzato è stato realizzato con diversi punti di raccolta dell'utenza e ha favorito alla città il pieno recupero di ciò che resta della Rocca Paolina e delle sue antiche strade sotteranee.</p> <p>E' quindi un percorso molto suggestivo e rappresenta a tutt'oggi la principale porta d'accesso alla parte alta del centro storico. Successivamente, il secondo tratto di scale mobili ha collegato Viale Pellini con Via dei Priori, rivitalizzando una delle più belle strade medioevali della città.</p> <p>Il terzo tratto collega invece Piazzale Europa, Piazzale Bellucci e Corso Cavour.</p> <p>Tale sistema di accessibilità sarà integrato a breve dall'entrata in esercizio del Mini Metrò.</p> |
| Missione ed obiettivi | <p>Si ritiene che lo sviluppo del progetto abbia avuto il merito di favorire la mobilità pedonale attraverso la dissuasione all'utilizzo dell'auto privata per gli spostamenti all'interno dell'area urbana, con positive ricadute sull'ambiente, la qualità della vita e la preservazione del centro storico. L'alto numero dell'utenza registrato negli anni dimostra inequivocabilmente il successo del progetto, consentendo inoltre la riscoperta, per i perugini, di ampie parti della vecchia città, inglobata e sepolta nella Rocca Paolina, costruita nel 1540 da Papa Paolo III.</p> |

INFORMAZIONI GENERALI

| | | | |
|--|---|----------------------------------|--------------------------------|
| Soggetto promotore | APM – Azienda Perugina della Mobilità. | | |
| | <input type="checkbox"/> Pubblico | <input type="checkbox"/> Privato | <input type="checkbox"/> Altro |
| Proprietà delle aree | <input checked="" type="checkbox"/> Pubblico | <input type="checkbox"/> Privato | <input type="checkbox"/> Altro |
| Soggetto gestore | <input checked="" type="checkbox"/> Pubblico | <input type="checkbox"/> Privato | <input type="checkbox"/> Altro |
| Finanziamenti in fase di realizzazione | <input checked="" type="checkbox"/> Pubblico | <input type="checkbox"/> Privato | <input type="checkbox"/> Altro |
| Finanziamenti in fase di gestione | E' importante sottolineare che sarebbe necessario pensare ad una diversa gestione dell'intero trasporto pubblico regionale in quanto la ripartizione del Fondo Regionale dei Trasporti non include, attualmente, i servizi di mobilità alternativa. La gestione delle scale mobili in città è infatti interamente a carico del Comune di Perugia. | | |
| note | | | |

FASI E TEMPI DI REALIZZAZIONE

| | | |
|------------------------------|---|---|
| Tempi di realizzazione | Il 18 giugno 1983 il Comune di Perugia inaugura l'opera del percorso pedonale meccanizzato della Rocca Paolina al fine di stabilire un collegamento fra l'Acropoli (centro storico) e i quartieri di primo sviluppo verso il sud della città. | |
| Progettazione architettonica | <input type="checkbox"/> Incarico fiduciario | <input type="checkbox"/> Concorso di idee |

| | | |
|------|--|----------------------------------|
| | <input type="checkbox"/> Concorso | <input type="checkbox"/> Appalto |
| | Progetto architettonico | |
| note | L'ideatore del progetto di sistema è l'ing. Fabio Ciuffini del Comune di Perugia | |

CARATTERISTICHE URBANISTICHE

| | | | |
|---|---|---|---|
| Localizzazione rispetto al tessuto urbano | <input checked="" type="checkbox"/> centrale | <input type="checkbox"/> periferica | <input type="checkbox"/> esterna |
| Tipologia del tessuto urbano | <input checked="" type="checkbox"/> storico | <input type="checkbox"/> area di espansione | <input type="checkbox"/> water front |
| | <input checked="" type="checkbox"/> città contemporanea | <input type="checkbox"/> area portuale | <input type="checkbox"/> area industriale |

| | |
|---------------------|---|
| <p>ANALISI SWOT</p> | <p>Punti di forza:</p> <p>1) La gratuità del servizio agevola e invoglia l'utenza potenziale alla fruizione.</p> <p>2) Il percorso delle scale mobili permette la riscoperta di ampie parti della vecchia città, contribuendo inoltre alla diffusione e alla promozione, anche all'estero, dell'immagine storico/artistica del centro storico.</p> <p>3 In caso di inefficienza meccanica è comunque prevista la fruizione pedonale del percorso.</p> <p>Criticità:</p> <p>1) Attualmente la totalità dei costi di gestione delle scale mobili sono a carico del Comune di Perugia.</p> <p>2) Scarsità delle risorse disponibili dovuta ad una non razionale ripartizione del Fondo Regionale dei Trasporti che esclude la mobilità alternativa (scale mobili). Attualmente infatti la gestione delle scale mobili è interamente a carico del Comune.</p> |
|---------------------|---|

ACCESSIBILITÀ AL SISTEMA

| | | | |
|---|---|---|---|
| <p>Accessibilità locale</p> | <p><input checked="" type="checkbox"/> trasporto pubblico su gomma</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> trasporto su gomma su percorso dedicato</p> <p><input type="checkbox"/> ferrovia</p> <p><input type="checkbox"/> metropolitana</p> <p><input type="checkbox"/> tram</p> <p><input type="checkbox"/> funicolare/teleferica</p> <p><input type="checkbox"/> trasporto via/acqua</p> | <p><input type="checkbox"/> pista ciclabile</p> <p><input type="checkbox"/> percorso trekking</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> percorso pedonale dedicato</p> | <p><input checked="" type="checkbox"/> strada a due corsie</p> <p><input type="checkbox"/> strada a quattro corsie</p> <p><input type="checkbox"/> autostrada</p> |
| <p>Accessibilità all'area metropolitana</p> | <p><input checked="" type="checkbox"/> trasporto pubblico su gomma</p> <p><input type="checkbox"/> trasporto su gomma su</p> | <p><input type="checkbox"/> pista ciclabile</p> <p><input type="checkbox"/> percorso trekking</p> | <p><input checked="" type="checkbox"/> strada a due corsie</p> <p><input type="checkbox"/> strada a quattro corsie</p> |

| | | | |
|--|---|---|--|
| | percorso dedicato <input type="checkbox"/> ferrovia <input type="checkbox"/> metropolitana <input type="checkbox"/> tram <input type="checkbox"/> funicolare/teleferica <input type="checkbox"/> trasporto via/acqua | <input type="checkbox"/> percorso pedonale dedicato | |
|--|---|---|--|

BACINO D'UTENZA

| | | | |
|--|---------------------------------|------------------------------------|---|
| | <input type="checkbox"/> locale | <input type="checkbox"/> regionale | <input type="checkbox"/> internazionale |
|--|---------------------------------|------------------------------------|---|

CARATTERISTICHE TIPOLOGICHE ED INSEDIATIVE

| | |
|-------------------------|---|
| Tipologia di intervento | Nuovo impianto |
| Dati dimensionali | Superficie coinvolta: Il sistema ha previsto l'utilizzo di cinque percorsi alternativi (situati in posizione strategica per l'accesso al centro storico della città), di cui i due più importanti sono attualmente quello che collega Piazza Partigiani, ai limiti della città storica, con Piazza Italia, posta sull'Acropoli (180-200 metri) e quello che collega Via Pellini con Via Priori (120 metri circa). |
| | E' importante inoltre sottolineare che le due infrastrutture principali, la scala mobile Canapina (0.5 m/s) in servizio dalle 6.30 alle 01.00 e quella R. Paolina (0.5 m/s) in servizio dalle 6.00 alle 01.00, possiedono una capacità di carico complessiva di 9.000 utenti (4.500 ognuna) a fronte di una richiesta giornaliera, nell'ora di punta, pari a circa 3.500 unità. |

FUNZIONI CARATTERIZZANTI

| | | |
|---------------------|--|--|
| Finalità prevalenti | <input checked="" type="checkbox"/> Trasporto pubblico | <input checked="" type="checkbox"/> Turistiche |
| | <input type="checkbox"/> Culturali | <input type="checkbox"/> Ricreative |

NOTE CONCLUSIVE

| | |
|--|--|
| | |
|--|--|

| | |
|------------------|--|
| FONTI CONSULTATE | <p>www.sipaonline.it</p> <p>www.apmperugia.it</p> <p>www.minimetrospa.it</p> <p>www.comune.perugia.it</p> <p>www.umbriajournal.com/datasistem/TRASPORTI.HTM</p> <p>www.cordis.europa.eu/easw/src/i-per-il.htm</p> <p>F.Ciuffini "Un Nuovo sistema di trasporto pubblico a Perugia – Le scale mobili in città" in <i>Casabella</i> Num. 497, 1983, pag.28</p> |
|------------------|--|



Figura 1– Scala Mobile. Percorso da Piazza Partigiani a Piazza Italia attraverso la Rocca Paolina.

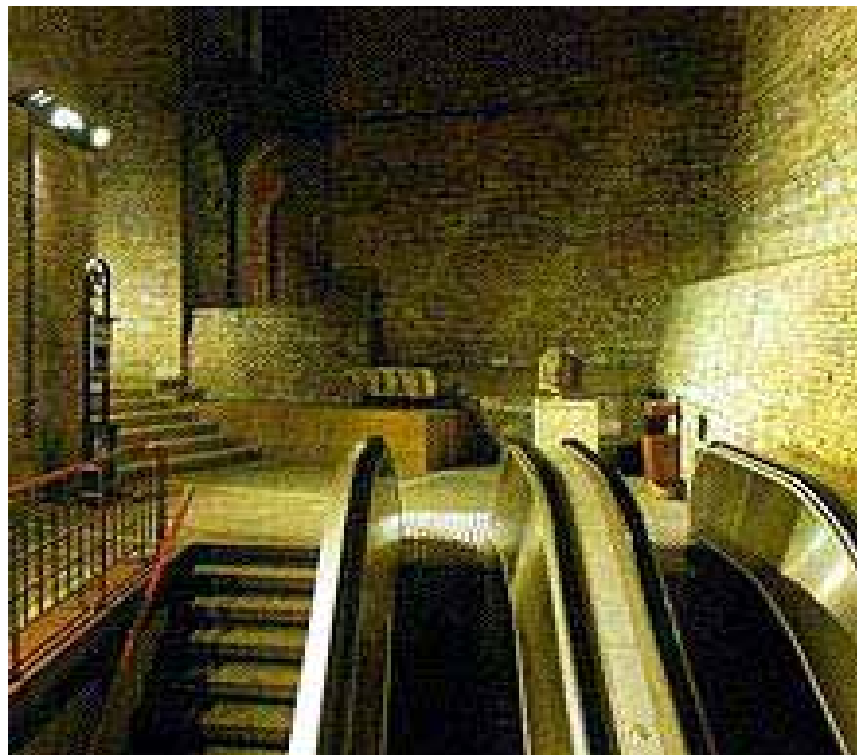


Figura 2 – Scala Mobile. Interno della Rocca Paolina.

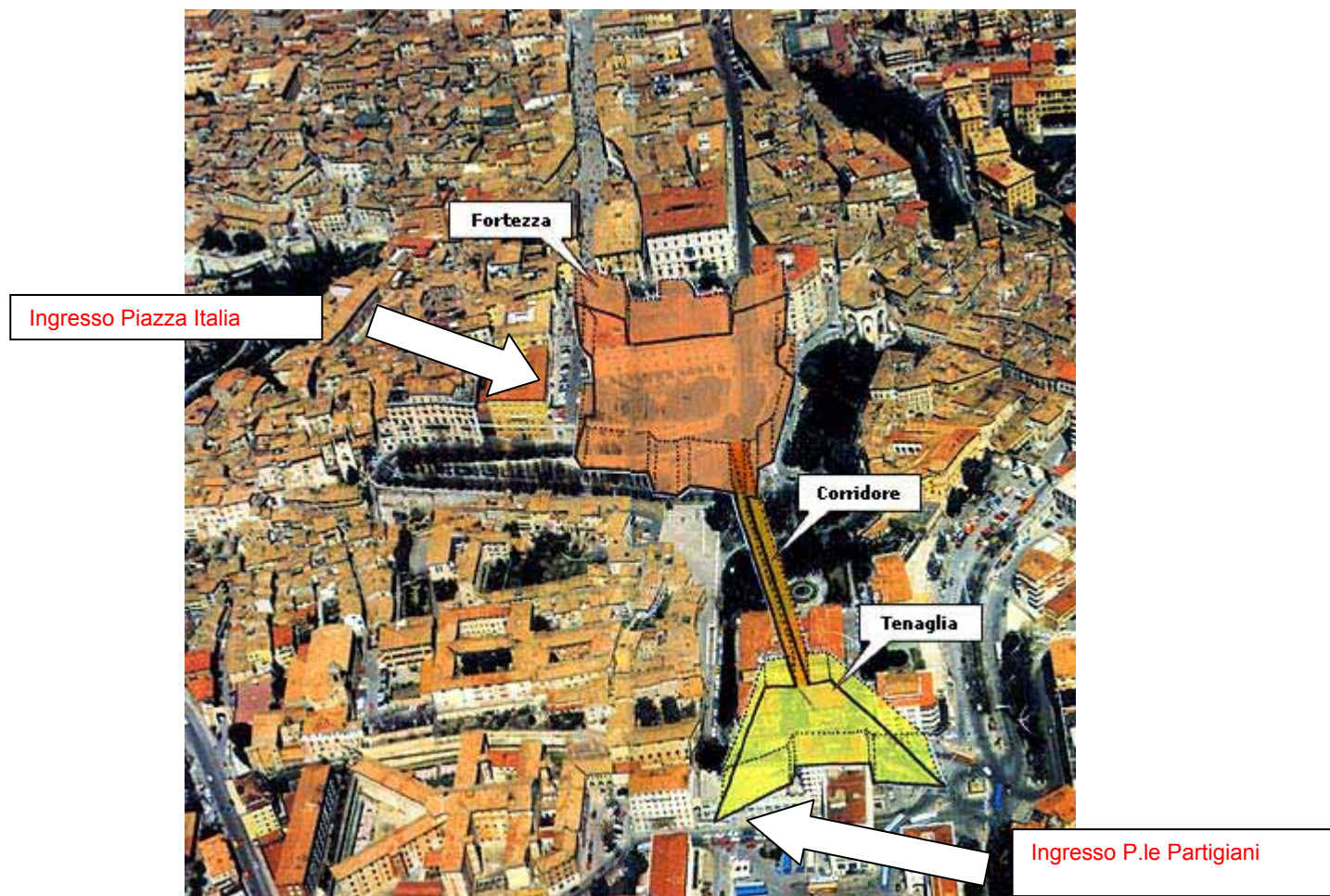


Figura 3 – Il sistema fortificato della Rocca Paolina in cui è inserito il percorso della Scala Mobile P.le dei Partigiani – Piazza Italia.

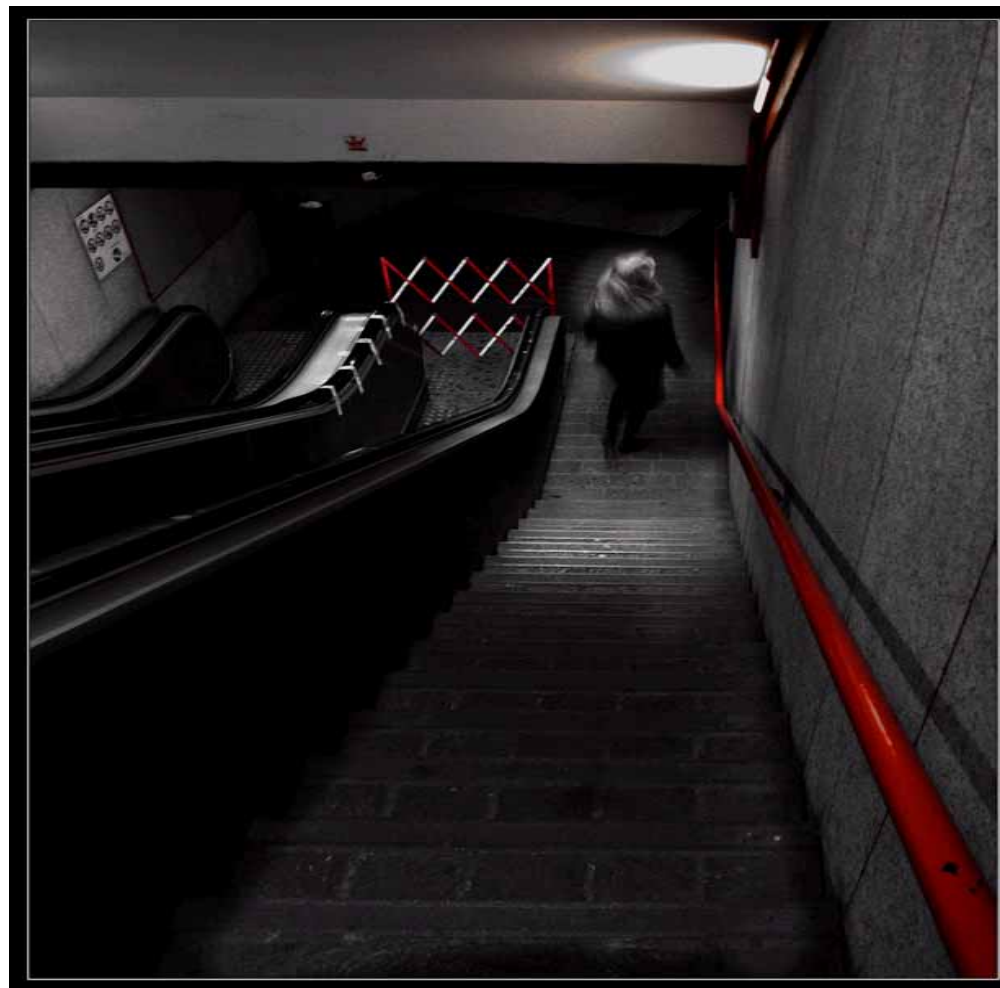


Figura 4 – Percorso non meccanizzato, adiacente alla scala mobile, fruibile in caso di guasto meccanico.

Matrice riassuntiva delle caratteristiche tecniche dei sistemi analizzati

| Best practice | Portata max. (passeggeri/ora) | Vel.max. | Massimo sviluppo lineare del servizio | Costi parametrici | Grado di interoperabilità con altre reti esistenti |
|--------------------------|----------------------------------|----------|--|---------------------------------|---|
| Percorsi meccanizzati | 10.000 | 0,5 m/s | 2-300 metri, in funzione della pendenza | Almeno 200.000 Euro/macchina | * |
| Minimetrò | 3.000 | 7m/s | 5 km | 23.600.000 Euro/km | * |
| Transmilenio | 1.000 | 70 km/h | 10 km | 900.000 Euro/km | ** |
| Tram-treno | min. 1.500 – max 2.500/3.000 | 70 km/h | 80-90 km | 7.500.000 Euro/km | *** |

Nota bene: * debole, ** medio, *** elevato

Matrice di congruenza tra le *best practices* analizzate ed il contesto beneventano

| Best practice | Livello delle pre-condizioni per la fattibilità | Effetti sulla qualità ambientale | Livello di inserimento nel contesto urbano | Contributo al miglioramento della fruizione dello spazio pubblico |
|-----------------------|---|----------------------------------|--|---|
| Percorsi meccanizzati | *** | * | ** | ** |
| Minimetrò | * | ** | * | ** |
| Transmilenio | * | * | * | * |
| Tram-treno | ** | ** | *** | *** |

Nota bene: * debole, ** medio, *** elevato