

(da Il Giornale dell'Umbria del 12 maggio)

“Minimetro fino a Monteluca e aree industriali ad emissioni zero”

**

“Chiudiamole per sperimentare mezzi elettrici e mobilità alternativa”

**

di CLAUDIO SAMPAOLO

Di parole come marketing urbano e industriale, governo strategico del territorio, pianificazione partecipata e condivisa, economia urbana, sono pieni i convegni, le tavole rotonde ed i documenti, perlopiù noiosissimi, accumulati dalle nostre amministrazioni. E nessuno si fa mancare nulla. Ma concretamente, di cosa stiamo parlando? Per essere chiari: se le stazioni del minimetro disegnate da un numero uno come Jean Nouvel rappresentano un chiaro esempio di buon utilizzo del termine marketing urbano (cioè miglioramento dell'accesso ai servizi cittadini), non diventano piccole cattedrali nel deserto nel momento in cui la cartellonistica è assente o carente? Questo e altro abbiamo chiesto al professor Luca Fondacci, perugino doc, ma ricercatore associato al centro ricerche urbane dell'Università di Ferrara, autore, assieme ai suoi colleghi emiliani, di una “Storia della mobilità a Perugia dal 1860 al 2009”, presentata due anni fa nel corso di un convegno.

Professore, partiamo davvero dall'Unità d'Italia?

“Direi di sì, ma solo per ribadire che nella nostra città c'è sempre stata una tendenza generale ad integrare la mobilità con opere urbanistiche e architettoniche, che è poi la carta vincente per viaggiare su binari paralleli. Partendo da un concetto fondamentale: la mobilità è un bisogno primario dell'uomo, l'ultimo bastione di giustizia sociale, che consente a tutti l'accessibilità, la possibilità di andare in un posto o nell'altro”.

Dicevamo dello sviluppo dei sistemi di mobilità in città..

“Li abbiamo divisi in quattro fasi. Nella prima, che abbiamo chiamato 0, si va da dal 1860 al 1940: abbiamo la linea e la stazione ferroviaria di Fontivegge (1866), nuove vie di accesso al centro città, il tram (1899), la ferrovia centrale umbra, che già esisteva ma nel 1920 viene allacciata a Perugia ed infine il filobus, che comincia a viaggiare nel 1926. La seconda, anni '50 e '60, è caratterizzata dalla costruzione della Galleria Kennedy che consente l'accesso rapido al versante nord ovest della città e dalle importanti infrastrutture stradali a supporto delle più importanti industrie, Perugina e Spagnoli su tutte. La terza fase, anni 1970-1990, porta l'accesso regolato all'acropoli, nasce il sistema dei parcheggi a corona, nascono le scale mobili che interagiscono con il patrimonio storico artistico, sottoposto contestualmente ad

interventi di restauro e riqualificazione. E l'esempio concreto è la Rocca Paolina. L'ultima fase esaminata, dal 2000 ai giorni nostri, è caratterizzata dalla costruzione del minimetrò, dal suo inserimento nel contesto urbano, con la riqualificazione delle aree verdi e degli spazi contenuti lungo il percorso”.

Fatta questa premessa, professore, c'è però da rilevare che l'utilizzo di questo mezzo non è ancora pari alle attese, per essere sintetici mancano i numeri della biglietteria...

“Non vorrei scendere in dettagli che non mi competono, ma potrei citare illustri colleghi trasportisti che le spiegherebbero come un'opera del genere ha bisogno di tempo per entrare a regime e soprattutto di essere completata con la seconda tratta verso Monteluce. Intanto registriamo che l'impatto ambientale è stato positivo perché ha permesso di risparmiare 2.250 tonnellate di Co2 annue, ha permesso un aumento del 30% dei valori immobiliari delle abitazioni dove transita, riqualificato valloni, strade e luoghi che erano in completo disfacimento. I risultati dal punto di vista numerico si vedranno tra qualche anno”.

A proposito di Monteluce. Sa qual è l'obiezione? Il nuovo quartiere avrà solo 1500-2000 abitanti, troppo pochi per raggiungere quei numeri dei quali parlava anche lei...

“Ma infatti, quella che dovrebbe essere la fase 4 dello sviluppo deve considerare Monteluce non come quartiere a se stante, ma come una piattaforma strategica per la mobilità alternativa nelle aree nord-est e nord-ovest della città. Raccogliere tutto il traffico che arriva giornalmente dalla E45, dai ponti, bloccarlo in basso con parcheggi di scambio e poi farlo salire verso il terminal del minimetrò. Fatta questa linea 2, intendo Sant'Anna-Pincetto-Monteluce, vedrà che le riflessioni saranno molto più positive”.

A proposito di minimetrò e di marketing urbano. Non le sarà sfuggito, che a tre anni dalla sua partenza, perdura la ormai nota carenza di segnalazioni, assenti lungo la E45, il raccordo autostradale, addirittura in città o nella stazione di Fontivegge. Cioè rischiamo di fare bei discorsi per potenziali clienti che non vengono informati...

“Questa è una cosa da risolvere e mi pare che l'amministrazione stia lavorando ad una 'ribrandizzazione' omogenea di tutta la cartellonistica cittadina. E' un progetto che punta ad informare i cittadini sui vantaggi del trasporto pubblico che si chiama 'Esc', acronimo di Easy, Safe, Clean (cioè facile, sicuro, pulito). Aspettiamo e giudicheremo”.

Sarà anche così, ma tre anni per mettere dei cartelli sembrano una eresia.

Tornando alla mobilità, secondo lei perché non si punta più sui treni, sul tram e perché i bus viaggiano vuoti?

“Rimettere le rotaie in città? Non so... io resto convinto che il mezzo del futuro sia il minimetrò, ancorché occorra essere determinati nel trovare i finanziamenti.

Contestualmente a questo, alla realizzazione della linea 2, poi, occorre mettere a regime ed in sinergia il trasporto su ferro. Sia la Fcu che prima o poi dovrà diventare una metropolitana regionale, sia le Fs. Mandare il minimetrò al Silvestrini, infatti, non serve, ci sono già i treni in arrivo da Fontivegge e Ellera”.

Dai quali però non scende nessuno, avendo appena una dozzina di corse al giorno e orari incompatibili, per esempio, con i cambi turno dei dipendenti...

“Questo è un problema che penso si possa risolvere mettendosi a discutere attorno ad un tavolo. Intanto la linea c’è e pure i treni. Quanto ai bus, tranne eccezioni, penso sia anzitutto un problema di cultura, visto che viviamo in un mondo dominato dalle auto. I nostri sono puliti e puntuali, ma forse per scalzare le vetture dal piedistallo ce ne vorrebbero di più, con maggior frequenze, in grado di coprire più tratti e più velocemente. Certo che se uno parte dalla periferia la mattina alle 6 per andare, ipoteticamente, a Fontivegge dove alle 6,39 e 6,43 partono i primi treni per Milano e Roma, difficilmente avrà un bus pronto sotto casa e sarà costretto a salire sulla propria auto”.

Professore, questa è una rubrica che cerca di mettere sul piatto essenzialmente idee. Ne ha una per il nostro dibattito?

“Sì, far diventare le aree industriali tutte ad emissioni zero, considerarle dei luoghi circoscritti, chiusi completamente al traffico dove sperimentare una nuova forma di mobilità ecologica. Coinvolgerei anzitutto le aziende, quelle per esempio di Sant’Andrea delle Fratte, Ponte San Giovanni, Ponte Felcino, Taverne... poi darei alla Gesenu il compito di costruire piccoli mezzi realizzati con materiale riciclato ed all’università di inventare i motori elettrici per farli viaggiare. Lì dentro non dovrebbe esistere più il motore a scoppio. Quindi auto elettriche, bici elettriche, scooter elettrici, chi vuole a piedi. Naturalmente andrebbe rivista tutta la pianta stradale, creati percorsi e vedere l’effetto che fa. Se funziona, perché non portare tutto anche dentro la città?”.

(4. continua)