

(da Il Giornale dell'Umbria del 28 aprile)

“Gallerie, percorsi, ascensori e la città tornerà ai pedoni”

**

“Per auto e bus circonvallazione esterna, copiando gli etruschi”

**

di CLAUDIO SAMPAOLO

A Perugia circolano 685 macchine ogni 1.000 abitanti (611 in Italia) ed il 47% dei veicoli ha più di 8 anni. Il timbro autorevole a questa preoccupante indagine condotta da Istat e Ministero dei trasporti spiega al di là di ogni polemica la necessità di confrontarsi su dati certi e di trovare idee. Per questo il Giornale dell'Umbria ha avviato una inchiesta su traffico e mobilità, giunta oggi alla terza puntata, con l'intervista all'ingegnere Luciano Vagni, lo “scopritore” della Perugia Underground, 25 anni di lavori sotto la Cattedrale di San Lorenzo ed una acclarata conoscenza del sottosuolo della città.

Ingegnere partiamo da questi numeri, anzi aggiungiamo che la stessa indagine citata dice che abbiamo 6,6 pullman ogni diecimila abitanti, a fronte di una media nazionale di 8,7. Che si fa, allora? Più strade, più autobus, meno auto o andiamo tutti a piedi?

“Nessun dubbio, aumentiamo la mobilità a piedi. E non sto coltivando una utopia, cito soltanto un mio progetto di venti anni fa, presentato a Palazzo dei Priori nell'ambito dei ‘piani integrati di intervento sulla mobilità 1988-1991’.

L'amministrazione chiese a parecchi tecnici di predisporre dei progetti alternativi per la mobilità cittadina, partecipammo in molti ed avemmo pure un rimborso per le spese sostenute. Ovviamente nessuno di questi progetti è stato adottato né tantomeno discusso...”.

E parlando del suo lei ritiene che sia ancora valido?

“Le ribalto la domanda: che cosa è cambiato di veramente sostanziale nella mobilità cittadina dal '91 ad oggi? Una sola cosa, la costruzione del minimetrò. Ma siccome questo mezzo si è rivelato un fallimento totale, fermo restando che andrà in qualche modo salvato, sostenuto, occorre guardare avanti e predisporre un piano organico di piccole opere, poco costose, ma efficaci ed efficienti. Non servono le grandi opere come il minimetrò o come la ipotizzata teleferica da Ponte Rio. Si tratta di sistemi alternativi molto costosi e poco redditizi che possono essere pericolosi, squilibrare la mobilità cittadina, creare ulteriori scompensi. Potenziamo quello che c'è, studiamo la città etrusca. Ormai sugli etruschi penso di sapere abbastanza, 25 anni di scavi sotto San Lorenzo e di studi approfonditi possono tranquillamente farmi sostenere che dobbiamo guardare al futuro pensando alle nostre origini”.

Andiamo con ordine: lei dice restituiamo la città ai pedoni, ma ci vogliono buone gambe, Perugia va sempre in salita...

“Appunto: un sistema siffatto per funzionare deve essere in piano e non si debbono incontrare le macchine. Oggi se lei va in centro rischia di finire spiacciato contro un muro da auto e bus, mentre in periferia se lo scorda di camminare, a meno di non rischiare la pelle. Persino Pian di Massiano è stato invaso dalle auto. Dunque dobbiamo facilitare la mobilità dei pedoni spianando i percorsi con piccole gallerie e con ascensori. Perugia in sezione è come un cono, che non va aggredito ma usato, costruendo dei piccoli raggi che penetrano e poi degli ascensori che salgono in alto. Sto parlando di tunnel da 50-70 metri, percorsi perdonali che si coprono in 5-10’. Non penso sia una eresia, basta abituarsi. Del resto, quando andiamo nelle grandi metropolitane di Parigi o Londra quante centinaia di metri percorriamo al loro interno tra una stazione e l’altra? Tanti, ma nessuno si lamenta, anzi ha l’impressione di fare una cosa piacevole”.

I costi sono sostenibili?

“Ma vuole scherzare? Una galleria di tre metri di diametro si ottiene facilmente con una talpa a rotazione, in fondo ci si fa una piazzetta e poi si buca verticalmente dall’alto con lo stesso sistema e si inserisce un ascensore. Non c’è nemmeno bisogno di molte rifiniture o di costosi rivestimenti. Sotto la città c’è il cosiddetto ‘mandorlato perugino’, un misto di brecce e pietrisco molto resistente, anche bello da vedersi. Del resto gli etruschi lo usavano più di 2mila anni fa e le pareti di mandorlato sono ancora lì, intonse e belle da vedere. Perché cambiare?”.

Non ha citato le scale mobili...

“Perché sono costosissime. Solo la loro manutenzione è pari a dieci volte il costo di un ascensore che resta il mezzo più economico in assoluto per superare i dislivelli della nostra città”.

Nel suo progetto dove venivano collocate gallerie e ascensori?

“Ne avevo intanto individuate due. La prima da Porta Pesa a Porta Sole. Appena passato l’arco si entrava a sinistra nel Chiostro del Convento di Santa Maria Nuova, in via Pinturicchio, e da lì con una galleria di 75 metri si passava sotto le mura etrusche, per poi sbucare in ascensore sul tetto della città”.

Ne abbiamo sentito parlare: pare fu bocciato perché i negozianti di via del Roscetto, via Cartolari e via della Viola avevano paura di perdere il flusso dei pedoni. Cosa che è ugualmente accaduta anche senza galleria...

“Appunto”.

L’altra galleria pedonale?

“Da sotto l’acquedotto fino a Piazza Cavallotti. Il primo poteva essere definito un flusso turistico, il secondo destinato agli studenti. Ma poi si potrebbero pensare altre piccole gallerie: dalla zona della Cupa verso San Francesco al Prato oppure verso piazza all’Università. Oppure, parlando stavolta di bus e auto, migliorare ed allargare la viabilità minore, allacciare l’intera circonvallazione della città, con una opera a metà tra galleria di appena 20 metri ed una trincea con solaio, da via Dal Pozzo a Sant’Antonio, passando sotto Porta Pesa, ed un altro tratto fuori le mura di Porta Sant’Angelo, sotto Monte Ripido, per collegare la viabilità a San Marco e poi unire

questo quartiere e quello di Santa Lucia a Pian di Massiano, lungo la gola, per nulla sfruttata. Così, lasceremmo i veicoli a motore attorno alla città, lasciandoli nei parcheggi esistenti per poi salire camminando con la nuova viabilità pedonale. Solo così, rendendo la città più accessibile e viva si potranno riportare uffici e abitazioni in centro”.

Lei ha fatto un accenno all’organizzazione della mobilità cittadina degli etruschi...

“...i quali avevano creato una circonvallazione nella quale si camminava nei due sensi di marcia, intendo i carri, che però avevano dei solchi da seguire, tipo-binari e non si incrociavano mai. La città aveva tre ingressi, tre porte e chi non voleva fare il periplo completo poteva deviare al centro. Proprio in mezzo, dove attualmente c’è la Galleria Kennedy, esisteva una specie di strada diagonale che tagliava in due la circonvallazione e consentiva inversioni di marcia. Volendo, si potrebbe anche rifare...”

Ha parlato di binari. Che cosa farebbe con gli altri mezzi? Minimetro, TramTreno, Fcu, Fs...

“La parola magica è integrazione, non concorrenza, e soprattutto valorizzazione piena dei binari, cosa che peraltro viene auspicata da tutti e da decenni. Anche rimettendoli su strada con il TramTreno, ma cercando in tutti i modi di collegare tutti questi mezzi tra di loro. Perciò, visto che il minimetro nonostante sia frutto di un errore strategico bestiale, basato su un piano economico irrealistico, non si può smantellare, pena il fallimento della società che lo gestisce, Comune compreso, tanto vale renderlo indispensabile. Farci arrivare la gente. Partendo da piccole cose, come le strade di accesso e la cartellonistica. E’ possibile che con tutti i turisti che arrivano a Perugia né lungo le vie di accesso né tantomeno a Fontivegge nessuno ancora abbia pensato di installare dei pannelli luminosi, delle segnalazioni evidenti? Il ‘ferro’ raggiunge tutta la città ed è da lì e dalla pedonalità che bisogna partire per eliminare il traffico automobilistico e l’inquinamento”.

(3. Continua)