

(da Il Giornale dell'Umbria del 15 aprile)

## “Il treno anche in città e le auto spariranno”

\*\*

“Così andremo a prendere la gente a casa...”

\*\*

di CLAUDIO SAMPAOLO

Ci sono due date, da segnare in rosso sul calendario, che certificano l'avvio dell'ennesima rivoluzione della mobilità cittadina, della messa in soffitta (momentanea o definitiva?) del Minimetron e del ritorno in auge del TramTreno. Dal cavo alla rotaia.

La prima è l'11 febbraio, quando nel corso di una riunione tenuta a Palazzo dei Priori i tecnici dell'amministrazione, con in testa il “mobility manager”, l'ingegnere Leonardo Naldini, hanno presentato al sindaco Boccali ed agli assessori Liberati, Tarantini, Ciccone e Cardinali il nuovo progetto, che prevede l'utilizzo del TramTreno, mezzo di nuova generazione capace di camminare sia sulle rotaie ferroviarie sia su quelle di città. Correrebbe in galleria, dalla Stazione di Sant'Anna a Piazza Grimana, fermate intermedie al Pincetto (connessione col Minimetron) e Porta Pesa. Costo stimato 50milioni di euro.

La seconda data è il 23 marzo. Quel giorno Boccali ed i suoi assessori hanno presentato ufficialmente il progetto a Silvano Rometti, cioè alla Regione, chiedendo sostanzialmente un aiuto per il reperimento dei fondi.

In attesa di sviluppi, e per capire esattamente di quale mezzo parliamo e cosa ci aspetta nel futuro, abbiamo sentito l'architetto Luigi Fressoia e l'ex colonnello dell'aeronautica Alessio Trecchiodi, autori nel 2000 del progetto TramTreno o per meglio dire del “*passante di trasporto metropolitano per Perugia e metropolitana leggera di superficie in Umbria*”. Le loro risposte sono riassunte in una sola voce.

### **Partiamo dalle notazioni tecniche: che cos'è un TramTreno?**

“Un mezzo ibrido, molto maneggevole, largo 2,40 metri, lungo 23 circa, costo più o meno 2,4 milioni di euro a vagone. Visivamente è un'elettromotrice simile ad un tram, che percorre sia la normale ferrovia, che la nuova linea tranviaria. Ciò consentirebbe all'utente di salire a bordo in una qualsiasi stazione ferroviaria delle frazioni e città della regione e scendere, senza mai cambiare mezzo, in qualsiasi fermata del centro ed oltre. Sulla ferrovia della Fcu o delle Fs il TramTreno condivide i binari con i treni e marcia con la corrente elettrica ferroviaria (3000 V. cc.), mentre in città - sui binari di tram - viaggia con corrente a 750 V.cc. Per l'energia elettrica si

può scegliere uno speciale sistema di captazione posizionato a terra, il classico filo aereo, oppure anche apposite batterie di bordo”.

**Fin qui ci siamo: ma la struttura urbanistica di Perugia non è un impedimento al vostro progetto? Non a caso quello dell'amministrazione comunale prevede una galleria, mentre il vostro è tutto esterno...**

“Anzitutto diciamo che su questo mezzo si viaggia già in molte città europee, non è una novità né un prototipo. Firenze è stata l'ultima, ma prima ci sono state Strasburgo, Montpellier, Nizza, Grenoble, Alicante, Cadice, Karlsruhe, Manchester, Sheffield, Nantes, Sant Etienne, Kassel, ed il dato comune a tutte è che l'utenza ferroviaria è più che triplicata”.

**Facciamo l'avvocato del diavolo: ma stendere qualche chilometro di binari in città, come sostenete voi, non provocherebbe altri problemi di traffico?**

“Mettiamoci d'accordo una volta per tutte. A Perugia c'è un problema di congestione? Sì. E' stato risolto col Minimetrò e col Pum? No. Vogliamo continuare così o trovare una soluzione? Allora eccoci, almeno parliamone. Il TramTreno in città marcia su una corsia propria (larga circa tre metri) oppure condivisa con le automobili. In un caso o nell'altro occorre riorganizzare la viabilità automobilistica in modo da ridurre sensibilmente il traffico nei viali interessati. Nelle città europee citate poc'anzi, il 40% delle persone che arrivava in città con la propria auto, ora usa questo mezzo; e siccome un vagone TramTreno porta un numero di passeggeri equivalente a 3 autobus o a 160 auto, è facile capire che il tram tende a diminuire le auto in città. Abbiamo calcolato che col nostro sistema si abbatterebbero subito circa 10mila auto al giorno”.

**Parliamo un attimo di costi: la soluzione in galleria e quella esterna...**

“Il progetto al quale sta lavorando l'amministrazione comunale costa circa 50 milioni di euro, tragitto per ora da Ponte San Giovanni a Sant'Anna sui binari Fcu, poi in galleria su binari del tram fino a Piazza Grimana, stazione prevista sotto il campetto di basket. Frequenza: un passaggio ogni 7-8 minuti. Il nostro costerebbe 10 milioni a chilometro, comprese però tutte le opere di contorno cioè stazioni, marciapiedi, abbellimento dell'arredo urbano. E poi, vuol mettere trasportare la gente dalla regione direttamente in città? Da Sant'Anna a Fontivegge, sarebbe un percorso di circa 5,6 km, attraverso Piazza Partigiani, Via Fiorenzo di Lorenzo, Galleria Kennedy, Porta Pesa, Via Pinturicchio, Arco Etrusco, Via Vecchi, Elce, Porta Conca, Stazione Fontivegge. E certamente si potrebbe subito andare a Monteluca da Sant'Anna con un tragitto ancora più corto. In tre anni si può fare tutto. Le idee sono tante e ne trarrebbe giovamento la città, che avrebbe subito meno auto e più gente attratta da un servizio comodo e senza rotture di carico, cioè senza cambiare mezzo di trasporto. Con uno slogan facile potremmo dire che col TramTreno la gente la andiamo a prendere quasi dentro casa...”.

**Siete sicuri che la commistione binari-auto non creerebbe un caos ancora maggiore?**

“Nei cassetti di Palazzo dei Priori ci sono molti progetti per impedire alle auto dei non residenti di entrare in città, seguendo una organizzazione 'stellare', cioè facendo finta che la testa è il centro ed i raggi sono le grandi vie di accesso: Assisana,

Pievaiola, Cortonese, Settevalli, Eugubina. Le auto vanno fermate prima di arrivare, va impedita l'anularità, cioè la circolazione attorno al 'sole' ma a quel punto, oltre ai parcheggi, ci deve esserci il TramTreno che passa con una frequenza da metropolitana, diciamo 3-5 minuti. E' questione di scelte, di ragionare in termini macroeconomici, considerare che dietro al problema dei trasporti ci sono famiglie reali, bilanci da fare ogni mese. Se devo spendere 3 euro per un breve tragitto andata e ritorno col Minimetrometro o con un bus, avrò convenienza a farlo con l'auto, specialmente se siamo più di uno. Allora ha ragione il professor Sartore: visto che il servizio lo pagano comunque gli utenti con le tasse diamolo gratis. Questa è la realtà. L'amministrazione comunale può anche legittimamente sostenere che il traffico non va toccato che tutte le alternative costano troppo e che dunque ci dobbiamo tenere le auto. Basta saperlo...".

### **Il TramTreno può diventare una metropolitana regionale?**

“Quello è l'obiettivo a lunga scadenza. Farlo muovere sulle direttrici che arrivano da Terni-Todi, da Spoleto-Foligno, Terontola, San Sepolcro-Città di Castello. I binari esistono, basta sfruttarli. Perché sia chiaro, se non si coglie al volo questa occasione la Fcu è destinata a morire e le poche fermate della Fs in città resteranno delle inutili incompiute”.

### **Tutti questi progetti che escludono, sembrerebbe, altre operazioni basate sulla tecnologia Minimetrometro significano la 'morte' di questo mezzo, almeno in proiezione futura?**

“Questo lo chieda all'amministrazione comunale. Certo anche recentemente il sindaco Boccali ha ammesso pubblicamente che il Minimetrometro rimette 30mila euro al giorno, ed il fatto che proprio al *Giornale dell'Umbria* abbia detto che si sta pensando addirittura a convenzioni con i taxi, piuttosto che allungare l'orario notturno delle navette, rende bene l'idea su quale via senza uscita si siano infilati. A noi fa piacere che undici anni dopo si parli della nostra idea, segno che proprio una utopia non era”.

(2. Continua)