

(da Il Giornale dell'Umbria del 12 aprile)

MOBILITA' & TRAFFICO

“Più treni e autobus gratis per vincere sulle auto”

**

E il minimetro si può anche usare come vagone postale

**

di CLAUDIO SAMPAOLO

Professor Sartore, cominciamo con le “credenziali”. Lei è di Venezia, dove si è laureato in Urbanistica nella prima Università italiana ad istituire questo specifico corso di laurea, ma ormai insegna qui da noi da anni, è diventato quasi perugino acquisito. Conosce insomma la materia...

“Se la conosco? Mi occupo di pianificazione dei trasporti da sempre e dieci anni fa ho creato e diretto l'osservatorio regionale della mobilità. Un progetto giudicato talmente valido che ci è stato copiato anche da altre realtà italiane, provincia di Milano in testa. Un monitoraggio costante sulle dinamiche dei flussi di traffico. Per esempio, noi avevamo la stima quasi esatta di quanta gente ogni giorno viene nel capoluogo da ogni singolo paese, persino a che ora si muove e con cosa si muove”.

E a che punto siamo con l'osservatorio?

“Non ne faccio più parte. Ho lasciato. Il modello era complesso ma solido, però occorreva lavorarci, apportare varianti quando le valutazioni non erano positive. Una volta capita la realtà bisogna trovare soluzioni, invece la politica non è sempre disposta ad ascoltare, a ragionare sui dati di fatto”.

Ci può fare un esempio?

“Uno dei punti più congestionati della regione e dunque di Perugia è la zona attorno a Collestrada-Ponte San Giovanni. Ma è inutile fare progetti per deviare il traffico e bypassare la città: il 94% dei mezzi è costituito da traffico locale che vuole salire in città. Non occorre trovare soluzioni per deviarlo, va ridotto, e per fare questo c'è bisogno di scelte che riguardano la mobilità di 300-350 mila persone. Come? Per esempio lavorando sodo sul trasporto ferroviario, sulla Fcu e le Fs, allacciarlo al minimetro o al trenotram del quale ho letto. Perché la mobilità è una bestia strana, che vive di paradossi, e nel caso del traffico non è la domanda che crea l'offerta, ma viceversa. Diamo servizi pubblici efficienti ed a buon mercato e la gente lascerà a casa l'auto”.

Il treno per la verità ha già le sue fermate in città: una qui davanti a Ingegneria, un'altra all'ospedale...

“Ecco, partiamo proprio da Ingegneria. Noi abbiamo qui il parcheggio privato più grande dell'Umbria, un servizio di autobus invidiabile e poi si è aggiunto il treno. C'è una offerta troppo articolata, col bel risultato che i servizi pubblici non arrivano a raggiungere quella che è la soglia minima della domanda. E tutti prendono l'auto. Insomma: dal treno qui non scende quasi nessuno. Così come, mi dicono, al Silvestrini...”.

Per forza, i passaggi giornalieri sono pochi e gli orari non coincidono nemmeno coi cambi turno dei 3mila dipendenti dell'ospedale...

“...ma Perugia non ha un mobility manager che dovrebbe pensare a queste cose?”.

L'ingegner Naldini avrà spazio in questa inchiesta, lei come studioso tiri fuori un po' di idee. Per esempio sul minimetrò...

“Premetto che non ho condiviso in alcun modo la scelta del minimetrò. Perché mai un cittadino che arriva in auto da fuori città dovrebbe andare a Pian di Massiano, parcheggiare e salire su un altro mezzo quando ci sono già innumerevoli parcheggi attorno all'acropoli? Faccio solo l'esempio della zona Pellini. Detto questo ormai c'è e bisogna salvarlo trovando un sistema affinché diventi attrattivo, una risorsa per la città. Anzitutto facendolo conoscere ai turisti e poi utilizzandolo, per esempio, per trasportare le merci...”.

Come come?

“Ha capito bene. Secondo un nostro studio sulla city logistics i mezzi che recapitano merci in ambito urbano sono troppi, inquinano e spesso si muovono per consegnare piccoli volumi. Come se un tir entrasse in corso Vannucci per portare un pacco. Il progetto che abbiamo studiato, reale, con costi e benefici nero su bianco, prevede di creare un magazzino al terminal di Pian di Massiano e da lì utilizzare il minimetro, diciamo un vagone ogni dieci, per portare in città la merce. Se funziona si può anche pensare di utilizzare questo servizio per consegne a privati cittadini”.

Perché nessuno ci ha mai pensato?

“Perché i problemi vanno studiati nel complesso, con un approccio sistemico, invece vedo una seria difficoltà dei tecnici, che peraltro lavorano come matti per il contingente, per tappare i buchi, a guardare avanti, molto avanti. Si lavora sui finanziamenti che arrivano e su quelli si modulano i progetti. Faranno un chilometro di pista ciclabile dal minimetrò a ingegneria, una cosa che fa ridere i polli. Soldi buttati. Altro se si costruisse un progetto complessivo, per esempio sfruttando il corso del torrente Genna per la mobilità lenta, a piedi o in bici. E' solo un esempio e non mi si venga a dire che Perugia è in collina. I due-terzi della popolazione vive in pianura. E poi occorre ricominciare a costruire marciapiedi, per favore, seguendo i percorsi più brevi, non le strade dove passano le auto. Si rende conto che dalla stazione del minimetrò al percorso verde non c'è un corridoio 'protetto', una strada ben segnalata?”.

Per affrontare tutti questi problemi è stato fatto un Piano Urbano della Mobilità...

“Uno dei peggiori che io abbia mai letto nella mia lunga carriera di urbanista. Anzi, mi rifiuterei quasi di commentarlo se non per denunciare l'improvvisazione e la mancanza di organicità con le quali si cercano soluzioni. Eppure il Pum è uno strumento nuovo dal potenziale micidiale, può addirittura prevedere di modificare i piani urbanistici regionali, non so se mi spiego”.

Ci dica almeno un difetto...

“Il Pum è stato solo un tentativo maldestro di addurre coattamente la gente al minimetrò. Tentativo fallito. Ma il difetto principale è che non c'è connessione tra scelte di mobilità e urbanistiche, il trasporto non si lega con le infrastrutture. E poi, mi perdoni, ma già era sbagliata la base di partenza, considerare 160mila abitanti invece che quelli reali certificati dall'Istat, cioè 148mila. Poi il non aver considerato che sempre più gente (stimata nel 15%) che si sposta dalla città compatta alla periferia e non parlo del centro storico, ma anche di grandi quartieri come Monteluce o Madonna Alta. Sono esplose realtà come Strozziacapponi e Castel del Piano, come San Mariano ormai attaccato a Perugia e dall'altra parte si sono popolate densamente le zone anche oltre ai Ponti. Penso per esempio a Bosco. La gente va dove le case costano meno, però si trova senza mezzi di trasporto e deve usare l'auto. C'è stata una incapacità tecnica e politica di guidare l'azione dei costruttori, sempre subiti, recependo le loro istanze. Se non si tengono ben presenti queste dinamiche urbanistiche di quali mobilità parliamo? Noi abbiamo il più alto indice di soddisfazione degli utenti dei bus, ma anche i peggiori livelli di utilizzazione ed il biglietto più caro d'Italia. Perché?”.

In effetti qualcosa non torna. Idee?

“Qualche provocazione almeno per iniziare una discussione. Vogliamo parlare del costo degli abbonamenti per gli studenti? Duecentonovantasei euro l'anno. Costa meno quello della Metro di Parigi, 234 euro per le cinque zone più importanti della città. Un mio amico che ha due figli si è comperato una Multipla a rate, spende meno, ma prende l'auto tutti i giorni e purtroppo inquina ed aumenta il traffico”.

E allora?

“Allora lei saprà che il prezzo del biglietto o dell'abbonamento copre solo una minima parte dei costi. Il resto, 94% era il dato che avevamo per la Fcu, lo paga la collettività. Ma allora, perché non dare tutto gratis e dare un bel taglio al trasporto privato? Guardi che non sto dicendo una cosa folle, a Londra lo fanno già: i ragazzi fino a 16 anni viaggiano gratis su tutti i mezzi di superficie ed è stato calcolato che il minor introito è abbondantemente compensato dalla riduzione di spesa derivante dalla gestione del traffico congestionato. Mi rendo conto che siamo in un momento di tagli pesanti, ma la mobilità resta pur sempre la seconda voce di spesa dopo la sanità. Se ne può parlare, anzi la politica dovrebbe parlarne”.

Possibile che la colpa sia solo della politica? I tecnici cosa ci stanno a fare?

“Purtroppo il sistema tecnico-professionale serve solo per costruire apparati giustificativi di scelte politiche fatte a priori. Vogliamo parlare delle rotonde che sono o inutili o mal realizzate? Possibile a fronte di costi di progettazione ingenti quella davanti al Giometti è sempre intasata, per non parlare delle Quattro Torri o addirittura di quella dei Rimocchi. Talmente inutile che per snellire il traffico si sono inventati

un 'loop', un cappio che costringe gli automobilisti ad un percorso lunghissimo e vizioso attraverso Monte Grillo. Bastava spostare la rotonda e farla più larga... Idem qui davanti: invece di portare a doppia canna il sottopassaggio della ferrovia, costo irrisorio e opera facile da realizzare hanno creato un circuito di 3 chilometri e mezzo. Marco Ponti, uno dei maggiori esperti di economia dei trasporti sostiene che è colpa della finanza derivata dal mercato della progettazione, che incide sui processi decisionali...".

(1. Continua)