

(da Il Giornale dell'Umbria del 20 maggio)

## **“Ridisegniamo l’acropoli per pedoni bus elettrici, minimetro e scale mobili”**

\*\*

“Serve un nuovo centro compatto. Le auto? Per andare nei megastore fuori città”

\*\*

di CLAUDIO SAMPAOLO

Siamo nel 2028, il minimetro funziona ormai da 20 anni e Perugia inaugura anche la *Zapp*, zona a priorità pedonale, una acropoli allargata ai quartieri immediatamente attigui al centro storico, all’interno della quale ci sposta rapidamente, a piedi o con mezzi e sistemi innovativi, senza lunghe attese né ostacoli, facendo zapping in un mix di percorsi finalizzati ad arrivare alla meta nel minor tempo possibile.

I parcheggi del futuro sono dotati di pompe per il rifornimento di idrogeno, alcool ed elettricità, le linee del minimetro sono diventate quattro e sono supersegnalate, anche da led luminosi incastonati nel selciato visibili di notte, circolano bus elettrici, uno ogni 5’, sono aumentati scale mobili e percorsi meccanizzati, il percorso verde arriva da Pian di Massiano all’ospedale e oltre, senza mai dover attraversare una strada.

Nelle piazze e nei viali sono stati messi a dimora platani, ippocastani e ginkgo biloba. Fontivegge e via Settevalli sono immerse nei boschi...

**Verrebbe da dire: architetto Massimo Ciuffini, fine dei sogni e sotto con la realtà. Questo suo progetto-provocazione è del 2008, ma essendo lei figlio di cotanto padre (ingegnere Fabio Maria con tutta la lucida follia che ha contraddistinto e contraddistingue la sua carriera di urbanista) supponiamo che mantenga una validità...**

“E’ solo una visione... ho disegnato la città partendo da come vorremmo muoverci. E se poi ci piacesse questa città del futuro, perché non realizzarla? Le parole d'ordine dovrebbero essere: continuità, prossimità, semplicità, bellezza. E pensando alla Zapp (chi vuole può andare sul sito sono anche arrivato ad una conclusione se vuole amara: per come si è sviluppata la città negli ultimi 30 anni, in modo disordinato e caotico, letteralmente disseminata sul territorio, forse è meglio prendere atto che lì alle auto non c’è un’alternativa credibile. Ritengo che si debba intervenire in una zona più circoscritta, compatta, nella quale è possibile operare diversamente”.

**Questa poi: il figlio del teorico della “città senza auto” che si arrende così?**

“Quando si fanno progetti bisogna mettere a confronto anche un’opzione zero: cioè non fare niente. Ci sono esperti di trasporti i quali sostengono che sia meglio lasciare

il via libera alle auto, sperando al più presto nell'arrivo di quelle elettriche, a idrogeno e via dicendo, dando per scontato che ogni diversione modale sui mezzi pubblici, specie in realtà frammentate come la nostra, sia irrealizzabile. Queste posizioni derivano da un dato di fatto: l'aumento esponenziale di scelte che di fatto invitano i cittadini a servirsi del mezzo privato. Mi riferisco a cose come l'apertura dell'Ikea a San Martino in Campo, di Decathlon a Olmo, di un megacentro commerciale al posto dell'ex Quasar, per non parlare di paesi-quartieri come Castel del Piano che si espandono voracemente. E sono tutte grandi calamite, attrattori di traffico privato, la strategia dell' "ampio parcheggio". Poi c'è la nuova tangenziale autostradale per cui i politici locali si battono fieramente per ottenere i fondi dal governo centrale... sarò pessimista ma io non vedo segnali di un'inversione di rotta, anzi!"

### **Quale potrebbe essere una rotta diversa?**

"A me sembra possibile e forse oramai indispensabile intervenire su un'acropoli allargata, per intenderci sulla Perugia costruita sino agli anni '80. Su questa parte della città è possibile fare ragionamenti diversi. Densità e compattezza della forma urbana ci consentono di immaginare una città diversa. Si tratta proprio di fare leva sui suoi punti deboli... le strade strette, i pochi parcheggi, gli edifici più serrati. Sono convinto che le persone della mia generazione e seguenti abbia molto voglia di "città" e di meno auto. Il futuro secondo me è questo".

### **Non si potrebbero usare i treni? In fondo Fs e Fcu sono già lì...**

"Abbiamo le linee di un secolo fa. Parliamo delle Fs. Hanno un solo binario, sul quale possono transitare solo pochi treni al giorno e la precedenza deve essere data alle direttrici interregionali, la Roma-Ancona e la Foligno-Terontola. Già ipotizzando un treno ogni 20' per il servizio metropolitano, a farne le spese sarebbero gli altri. E quale metropolitana al mondo oggi si progetta con una frequenza di 20'? E il raddoppio? Spesa prevista tra Terontola e Foligno: circa 600 milioni di euro. Un'ipotesi già accantonata da anni. Ho visitato tempo fa le stazioni di Ingegneria, Capitini e Silvestrini. Risultati sconfortanti: non sale e non scende nessuno, frequenze inaccettabili, orari assurdi. In più i percorsi pedonali che le servono sono stati realizzati male. Riepilogando: un servizio inutile e nemmeno migliorabile. E poi se si vuole legare il futuro di Perugia alle Ferrovie dello Stato, beh auguri e in bocca al lupo!"

### **Si puntava molto sulla Fcu, ma pare che la situazione infrastrutturale sia disastrosa...**

"Ho letto, si parla di spendere molti soldi per mettere in sicurezza binari, scambi e linee, guarda caso gli stessi che il Comune di Perugia avrebbe chiesto per partire con un progetto di metropolitana leggera da Sant'Anna a Piazza Grimana..."

### **Lei ha fatto riferimento ad una scelta dell'amministrazione: si riferisce alla decisione di optare per il TramTreno e mollare il minimetrò?**

"Esattamente. La cosa si sapeva nel nostro ambiente, poi è uscita dettagliatamente sul vostro giornale e non mi pare di aver letto repliche. Una decisione dirompente, di fatto è l'annullamento della seconda linea del minimetrò così come la conosciamo tutti. L'ipotesi sarebbe già tramontata in quanto il resto di quei 60 milioni non spesi

(poco meno della metà) la Regione non li darà, li utilizzerà per la manutenzione della Fcu. Ora se è vero che la linea è così malmessa, non può essere successo all'improvviso e solo perché un treno è deragliato ad Acquasparta. O è vero il disastro del quale si parla e allora per anni si sono fatti piani di espansione basandosi su una struttura fatiscente e pericolosa per l'incolumità delle persone, oppure non è vero ed è una scusa per drenare finanziamenti e non passarli al Comune di Perugia. Quando penso alla politica regionale sul trasporto pubblico, a qualsiasi livello, mi vengono seri dubbi sulle virtù del federalismo”

**Non abbiamo capito se lei è favorevole o contrario alla galleria di un km da Sant'Anna all'Università per Stranieri sulla quale far transitare il TramTreno...**

“L'idea ha degli aspetti positivi, anche perché io sostengo che una stazione a Piazza Grimana sarebbe molto attrattiva avendo un bacino di studenti cospicuo che gravita in quella zona, ma da quello che ho capito non mi sembra che si possa parlare di TramTreno... L'ipotesi comunque non mi convince in termini di costi e benefici. Abbandonare l'ipotesi dei piccoli mezzi automatici ad alta frequenza mi sembra un passo indietro. Conosco meglio l'idea di Trecchiodi, che invece prevede un vero TramTreno, cioè far transitare direttamente i mezzi sulla sede stradale all'interno della città. Ho l'impressione che non vi sia la reale consapevolezza di quello che può significare in termini di impatto sulla città esistente. Si tratterebbe di mettere a soqquadro Perugia... e di riservare alla circolazione del tram molte delle strade principali, sia durante i lavori che durante il servizio”.

**Resta il minimetrò, con tutte le sue magagne, per esempio la cartellonistica...**

“Mi creda, non è mica una questione di cartelli. A Fontivegge per esempio il percorso di collegamento è in prosecuzione del primo binario, ed a parte che non è indicato molto bene, tutti sanno che la maggioranza dei treni arrivano sul secondo e sul terzo, cioè la gente scende, imbocca il sottopassaggio ed è in piazza, dove ci sono i bus pronti. E il minimetrò in questo modo resta defilato. Esiste, secondo me, un'architettura per la pedonalità in cui i cartelli dovrebbero essere quasi superflui. Molto si deve basare sull'intuito, sui messaggi impliciti”.

**Poi ci sono i numeri che non tornano...**

“Questa è una tiritera senza senso. Quali numeri tornano nel trasporto pubblico? E poi facciamo dei confronti. La piccola tratta di 3 km del minimetrò trasporta circa 10 mila passeggeri al giorno. Tutte le linee urbane di Apm 34 mila, tutti i treni regionali ed interregionali dell'Umbria 26 mila. Quelli che forse non tornano sono i numeri economici ma qui la questione si fa più complessa...”.

**Che cosa auspica nell'immediato?**

“Che siano chiari degli obiettivi, una strategia e la si persegua. Mentre ci si accapiglia per capire se è meglio un minimetrò, un treno tram o una metropolitana leggera contemporaneamente si punta alla realizzazione del nuovo anello autostradale e la città si sparpaglia sempre di più. Si tratta di decidere. E quando si tratta di questo tipo di decisioni la città deve esser coinvolta a tutti i livelli, nessuno escluso”.

*(5. continua)*

