

(da Il Giornale dell'Umbria del 28 maggio)

**

“Percorsi per bici e pedoni, minibus e la Fs diventi una metropolitana”

**

“Minimetrò: pochi utenti, così emette più Co2 delle auto”

**

di CLAUDIO SAMPAOLO

“Lo sa qual è la cosa positiva di un momento di crisi economica come questo? Che non essendoci i soldi, speriamo che i nostri amministratori la smetteranno di tirar fuori a spot progetti faraonici del tutto irrealizzabili e si concentrino su quelli fattibili e lungimiranti, a trovare idee utili per le esigenze di tutti, delle imprese, dei commercianti, ma vivaddio anche di noi cittadini”.

Roberto Pellegrino nella vita di tutti i giorni è un biologo del dipartimento di Chimica dell'Università, ma nel gruppetto di “rompiscatole” (la definizione è sua...) di “Perugia Civica” è quello che segue con particolare attenzione i problemi della mobilità, dei trasporti e dell'inquinamento urbano.

Chiarisce: “per noi sono importanti la trasparenza, la chiarezza, la partecipazione. Invece, pur essendo 'filosoficamente' di sinistra non mi riconosco in chi ci amministra. Sono 20 anni che stanno sbagliando tutto, che vanno avanti senza un progetto e continuano su questa strada. Veri dilettanti allo sbaraglio”.

Può essere più preciso?

“Precisissimo. Del resto queste cose le ho dette pubblicamente due mesi fa nel forum che si è svolto alla Sala della Vaccara sull'Agenda 21, cioè cosa fare nel Ventunesimo secolo in quanto ad “ambiente e mobilità sostenibile”. C'erano gli assessori Pesaresi e Ciccone, c'era Leonardo Naldini, mobility manager di Palazzo dei Priori. Eppure vedo che continuano ad improvvisare. Sparisce dal tavolo la seconda tratta del minimetrò e compare un'opera ciclopica, un tunnel di un chilometro sotto l'Acropoli per far passare il TrenoTram da Sant'Anna all'Arco Etrusco. Ogni tanto, poi, arriva qualche spruzzo di buxi per esigenze varie, oltre ad altre amenità, tipo la *boutade* di riportare a casa la gente coi taxi dopo le 21, dal centro storico, invece di tenere aperto il minimetrò. Questa si chiama programmazione? Per quel poco che so, i progetti si fanno conoscere alla città, dettagliatamente, chiaramente, e poi si discutono. Qui invece ci chiamano solo a cose fatte, uscite sui giornali, fatte filtrare. Ma che politica è questa?”.

Voi di “Perugia Civica” avete idee da mettere sul piatto?

“Le idee le deve mettere chi è preposto a gestire la cosa pubblica, possibilmente con i procedimenti di trasparenza appena espressi, a maggior ragione quando si apprende di acquisizione da parte degli uffici comunali di programmi che simulano situazioni di traffico e di mobilità. Detto questo, andiamo sul concreto. Se si vuol puntare ancora sul minimetrò, o su qualche mezzo simile bisognerebbe avere il coraggio di progettarlo in direzione dei grandi flussi: verso l’ospedale, San Sisto, Castel del piano. Lì davvero si farebbero i numeri per sanare il bilancio. Poi leggo di piccole piste ciclabili, bici elettriche, il tutto senza un criterio, infilato in qualche delibera. Per collegare il niente al niente. Questo è un argomento che ci sta molto a cuore, perchè il comune di Perugia per l’80% è pianeggiante. Dunque ben venga quella che noi definiamo ‘mobilità dolce’, rivolta cioè a pedoni e biciclette. Si facciano finalmente più marciapiedi, più percorsi pedonali e si liberino dalle auto quei pochi esistenti. Ma il tutto deve essere realizzato in rete, deve collegare luoghi di interesse, di destinazioni quotidiane, altrimenti si tratta di spese arbitrarie, di soldi buttati”.

Lei ha coniato il termine ‘minimetromatica’ per contestare cifre e dati del nuovo sistema di trasporto. Può essere più preciso?

“Premetto che sui numeri ci lavoro tutti i giorni e penso di sapermi destreggiare abbastanza. Vediamo insieme questa specie di particolare matematica della minimetro spa, partendo dalle presenze giornaliere, che il “piano economico finanziario del minimetrò” approvato nel 2007 stimava a 15.000. Nel 2010 siamo arrivati appena a 10mila. Pazienza, quantomeno avremo ridotto l’uso delle auto. Il sito internet della minimetrò prevedeva “una diminuzione di circa 2-3 milioni di veicoli circolanti/anno nella tratta Pian di Massiano-Centro storico”. Ma come si fa questa verifica se nessuno si è mai preso la briga di misurare le auto circolanti tra i due terminal prima e dopo l’entrata in funzione del minimetrò? Possiamo solo riferirci ai dati dell’Aci sull’indice di motorizzazione nel comune di Perugia, che è passato dai 67 veicoli ogni 100 abitanti del 2006 ai 70 del 2009, valori tra i più alti in Europa se rapportati alla densità abitativa del comune. Saranno diminuite le polveri sottili? Non risulta affatto”.

Avete dati precisi da mostrare?

“L’Arpa dell’Umbria fornisce i dati del numero delle giornate in cui sono stati superati i limiti delle polveri sottili Pm10 misurati a Fontivegge, cioè nella zona compresa nella tratta Pian di Massiano – Pincetto. La legge italiana fissa 35 superamenti all'anno come limite massimo. Ecco invece i dati dei due anni che precedono e che seguono l’entrata in esercizio del minimetrò: 38 (2006), 34 (2007), 61 (2008) e 63 (2009). Cioè il numero di superamenti dei limiti sono quasi raddoppiati dopo l’avvento del minimetrò”.

Sono numeri che dovrebbero far riflettere, pur se a Fontivegge gravita il traffico pesante dei bus che non poteva certo essere azzerato...

“D’accordo, vogliamo parare allora dei gas serra? Ogni giorno per produrre i 22.000 kilovattora necessari al funzionamento del minimetrò, vengono immessi nell’atmosfera 12.100 kg di CO2 (0.55Kg di CO2 per ogni kilovattora “elettrico” prodotto). Dividendo questo dato per 10.000, cioè il numero medio di passeggeri giornalieri registrato nel 2010, si ottiene 1,21 kg che è quindi la quantità di CO2 che è

stata immessa per trasportare ogni singolo passeggero per i tre km del percorso del minimetrò. Un automobilista che percorra tre km con un'auto di media cilindrata immette nell'atmosfera 0.5 kg di CO2. Per fare sì che il bilancio di emissioni di CO2 tra minimetrò e auto (con singolo passeggero) sia in pareggio, il minimetrò dovrebbe trasportare in media 24.000 passeggeri al giorno ma per avere un beneficio in termini di riduzione di gas serra i suoi passeggeri dovrebbero essere molti di più, ad esempio 30.000. La matematica non è un'opinione, la minimetromatica sì”.

Pellegrino, posto che il minimetrò c'è e bisognerà farlo funzionare, il resto della città come di dovrebbe muovere secondo lei?

“E' un bel problema, bisognerebbe chiederlo a chi negli anni '70 ha creato questa città diffusa, sparpagliata su una superficie troppo vasta, di ben 450 kmq. Un servizio pubblico per essere capillarizzato, per funzionare, deve prevedere accorpamenti. Per assurdo pensi che Manhattan è meno di 100 kmq ed ha 1 milione e 600 mila abitanti.... Se si potesse occorrerebbe creare dei nuovi quartieri a tema: per lo svago, per lo sport, per i centri commerciali. Programmare, ancora una volta. A Dublino, che ha 4 milioni di abitanti, ma una densità come quella di Perugia, nel 1990 avevano i valori del Pm10 alle stelle ed un traffico automobilistico pazzesco. Hanno preso il toro per le corna aumentando i mezzi pubblici, mettendo in strada centinaia di bus gialli a due piani che passano con una frequenza di 10'. Nessuno aspetta mai. Si scende e si sale su un altro al volo. Ora, venti anni dopo, le auto sono sparite”.

Ribaltata su Perugia, l'idea quale sarebbe?

“Tanti piccoli bus, magari anche elettrici in pianura, per svolgere un servizio di tipo metropolitano. Ora sui bus sale solo chi non ha la patente: giovani, anziani ed extracomunitari. Bisogna far diventare il servizio attrattivo, utile ed economico. Esempio personale: chi andava al lavoro dal centro a Fontivegge col minimetrò da quando il biglietto è andato alle stelle ha ripreso la macchina. Con 3 euro al giorno la benzina avanza...”.

Tanti bus uno in fila all'altro sono come vagoncini del treno. Perché il TramTreno no, allora?

“A parte che i binari quando ci sono lì restano, mentre i buxi possono cambiare tragitti a seconda delle necessità. Ma più che puntare su un nuovo mezzo io mi giocherei la carta della linea delle Fs che già esiste e ferma a Fontivegge, Ingegneria, Capitini, Silvestrini, Ellera. Basta impegnarsi per farla raddoppiare ed utilizzarla come sistema metropolitano”.

Per fare questo ci vogliono 600 milioni di euro...

“Sarebbe comunque un'opera veramente risolutiva, progettata per il futuro, per la Perugia dei prossimi 50 anni, che avrebbe benefici indotti come il disingorgamento della città dalle auto e l'abbattimento di valori del Pm10. E in ogni caso: di tutto questo e altro, vogliamo parlarne pubblicamente?”.

(6. Continua)