

***S.R. Pievaiola Tratto Castel del Piano-
Strozzacapponi***

Strozzacapponi: LA PIAZZA CHE NON C'E' E NON CI SARA'...

In questo numero:

PROLOGO	2
1 PREMESSA	2
2 LA PIANIFICAZIONE URBANISTICA VIARIA A SCALA PROVINCIALE- COMUNALE	3
Piano territoriale di coordinamento provinciale	4
La pianificazione urbanistica comunale a Corciano e Perugia	4
Studio e censimento del traffico - I dati di percorrenza sul sistema: Pievaiola- Settevalli-Rrasimeno ovest/Perugia	6
La proposta di collegamento trasversale alle radiali storiche Pievaiola e Settevalli, che liberi gli abitati di Strozzacapponi e Castel del Piano dal traffico di attraversamento	7
3 IL PROGETTO DEI NUOVI SVINCOLI SULLA PIEVAIOLA CON VIA EINAUDI, VIA STROZZACAPPONI, VIA DELL'ARMONIA-CASTEL DEL PIANO, NONCHE' LO SVINCOLO PREVISTO ALL'ALTEZZA DEL TRACCIATO "NODO DI PERUGIA" PER IL COLLEGAMENTO EXTRAURBANO AGLI ABITATI DI STROZZACAPPONI E CASTEL DEL PIANO A PILA, LA VARIANTE ESTERNA A ELLERA- TRASIMENO-A1	10
4 INCROCIO VIA L. EINAUDI - IPOTESI A – ROTATORIA SINGOLA IPOTESI B DOPPIA ROTATORIA VIA EINAUDI -VIA MALANOTTE	12
5 LA PIAZZA CHE NON C'E'	17



PROLOGO

Il protrarsi e l'acuirsi, in questi ultimi anni, delle problematiche connesse al traffico veicolare di attraversamento, sulla S.P. Pievaiola, nel tratto Castel del Piano-Strozzacapponi, a fronte di una sostanziale assenza di proposte e di iniziative da parte delle amministrazioni pubbliche competenti (comuni di Perugia e Corciano e provincia di Perugia), ha indotto la cittadinanza ad autoconvocarsi in una Assemblea Pubblica, svoltasi in data 05 novembre 2012, per condividere riflessioni e iniziative dopo la protesta esplicitata sul luogo (cartelloni lungo la strada) e attraverso gli organi di stampa locali.

In tale sede, si è condivisa unanimemente l'urgenza di interventi a miglioramento del traffico di attraversamento di Strozzacapponi, avente come origine e destinazione Perugia (Pievaiola), come del traffico di attraversamento, in direzione ortogonale ed in particolare verso e da Castel del Piano (Via Strozzacapponi) e verso e da Ellera (Via Einaudi).

Si è condivisa altresì la necessità di dare forte pressione e impulso all'azione delle amministrazioni locali competenti (Provincia, Comuni di Corciano e Perugia), constatando il lento incedere delle iniziative da queste promesse e intraprese.

Per assicurare forza, organicità e continuità all'azione delle amministrazioni pubbliche, l'assemblea ha ritenuto opportuno costituire in quella sede un comitato cittadino: "Pievaiola Sicura", così da tradurre la protesta, sino a quel momento espressa con iniziative sul posto, come sugli organi di stampa locali, in azione propositiva anche in termini di progettualità, quale strumento di confronto e stimolo all'Amministrazione pubblica nel suo insieme.

Di questo comitato ne fanno parte cittadini in forma individuale, come la associazione Cittadinanzattiva Corciano.

A questa assemblea è seguito un incontro, in data 16 novembre 2012, presso gli uffici della provincia di Perugia, del comitato, con il responsabile viabilità ing. A. Rapicetta e l'assessore F. Mignini, in cui si è da un lato (Provincia) assicurato il rinnovato impegno a dare una soluzione in tempi rapidi, contestualmente agli altri interventi in essere e di progetto sulla Pievaiola, mentre dall'altro (comitato) si è formulata la

proposta (accolta positivamente) di essere interlocutore e tramite con la popolazione ma anche elemento attivo propositivo e dialettico.

Da allora, Cittadinanzattiva, ha formulato una proposta progettuale alternativa, (di seguito illustrata) al datato progetto della provincia, per contribuire fattivamente al confronto democratico, con l'obiettivo di risolvere da un lato le esigenze viabilistiche, dall'altro, migliorare la qualità del vivere nella frazione, con la costruzione di una piazza pubblica che accrescesse e riqualificasse spazi e funzioni pubbliche, attualmente inibite da traffico veicolare.

Purtroppo, il confronto si è risolto con la scelta in favore del bitume e del cemento armato, che vedrà la realizzazione del datato progetto della provincia, tutto in favore della viabilità meccanizzata, a totale scapito della riqualificazione urbana, degli spazi e delle funzioni pubbliche, della mobilità ciclopedonale.

"..Le imprese locali devono lavorare..." , questa in sintesi è stata la risposta alla nostra proposta; così si è risolto il confronto con le amministrazioni locali, quali comuni di Corciano e Perugia e la stessa provincia! PER QUESTO STROZZACAPPONI NON AVRA' LA PIAZZA CHE ATTUALMENTE NON HA! MA SI VEDRA' RIDOTTO ANCOR PIU' LO SPAZIO PUBBLICO CIRCOSTANTE L'INCROCIO SU CUI VERRA' REALIZZATA LA ROTATORIA, CON CONSEGUENTE AUMENTO DEL TRAFFICO VEICOLARE E DELL'INQUINAMENTO!

LA NOSTRA PROPOSTA PROGETTUALE

1 PREMessa

All'altezza dell'abitato di Strozzacapponi, **oltre all'intenso traffico di attraversamento sulla Pievaiola da e per Perugia, si presentano due forti criticità del traffico veicolare, costituite dalla intersezione della Pievaiola con via Strozzacapponi** (collegamento a Castel del Piano) **e con via Einaudi** (collegamento ad Ellera-Trasimeno-A1). La prima intersezione, essendo canalizzata con sezione delle carreggiate insufficiente e regolate da semaforo, oltrechè arrecare forte

inquinamento acustico e atmosferico, rappresenta anche un elevato pericolo per la incolumità e del traffico veicolare come di quello pedonale.

Essendo questa direttrice il collegamento prevalente tra Castel del Piano e Perugia, (600 veicoli nel periodo di punta).

Il secondo incrocio con via Einaudi, non è semaforizzato, pertanto, soprattutto nelle ore di punta, risulta particolarmente pericoloso non tanto in immissione sulla Pievaiola, (in quanto molto lento a causa del traffico ininterrotto sull'asta principale), quanto invece in immissione su via Einaudi dalla Pievaiola stessa, dovendo attraversare la corsia in senso opposto, proveniente da Perugia.

Come iniziativa pregressa, da parte della amministrazione pubblica, vi è stata la progettazione di uno svincolo con rotatoria, sull'innesto tra la Pievaiola e via Einaudi, a cui a seguito dei ritrovamenti archeologici della necropoli etrusca, ubicata nell'area circostante l'incrocio stesso, non è seguito nessun intervento.

Alla luce di ciò, si è ritenuto necessario analizzare, in via preliminare, quanto la pianificazione urbanistica alle varie scale prevede e quanto gli attuali studi sulla mobilità mettono in evidenza, al fine di poter formulare una ipotesi progettuale che non si limiti a soluzioni contingenti e puntuali (rotatorie su due incroci sopramenzionati), che di fatto poco o nulla inciderebbero per una soluzione organica e duratura, non interessando l'assetto urbanistico complessivo di questa conurbazione.

2 LA PIANIFICAZIONE URBANISTICA VIARIA A SCALA PROVINCIALE-COMUNALE

Tavola 1: P.T.C.P. previsioni viarie sulla rete storica

Il P.T.C.P. (Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale) opportunamente affronta il tema della viabilità alle varie scale, prevedendo la riqualificazione della viabilità "storica" e gli interventi di ottimizzazione. Nella fattispecie, prevede un collegamento ortogonale alle "radiali storiche" in prossimità di Perugia e, nel nostro caso, tra la Pievaiola e la Settevalli per proseguire oltre, all'altezza di Capanne-Castel del Piano-Pila, quale elemento di riqualificazione dell'intera rete storica,

costituita dalle ex statali e provinciali che si recapitano al capoluogo regionale.

“Una buona parte delle strade statali e delle strade provinciali infatti, assolve al ruolo attribuito con difficoltà, avendo uno standard prestazionale spesso basso, proprio dei livelli inferiori che effettivamente svolge. Si tratta per lo più di una viabilità di origine storica e con un ruolo che è stato strutturale fino a quando l'organizzazione territoriale, basata sui rapporti mezzadrili, ma ha mantenuto la sua efficienza funzionale.

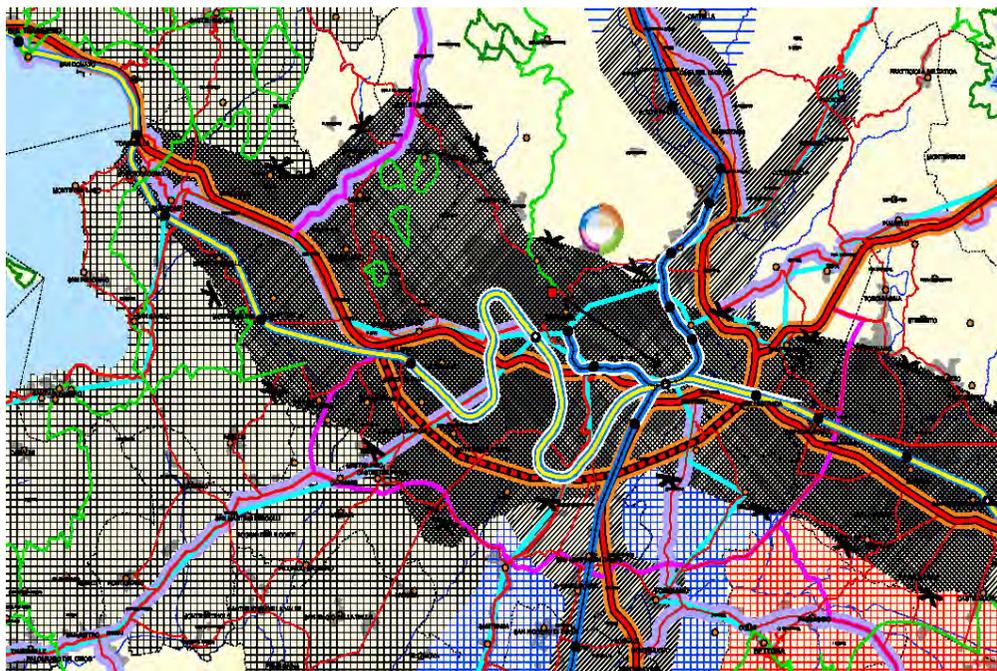
Da allora questa viabilità, pur oggetto di interventi manutentivi numerosi ed anche importanti dal punto di vista della sicurezza e degli impianti, non è stata mai vista come potenziale elemento attivo di un sistema viario nuovo, vale a dire teso a soddisfare le nuove esigenze di organizzazione della mobilità e di intreccio di relazioni conseguenti ai fenomeni dell'inurbamento, della trasformazione industriale prima e post-industriale ora, della concentrazione insediativa e della rete di riorganizzazione territoriale a maglie interregionali o nazionali.

Gran parte di questa viabilità quindi è oggi relegata ad una funzione locale, o forse destinata a svolgere un basso ruolo a livello provinciale.

Pur confermando la necessità di costruire una rete stradale a carattere territoriale e quindi avviando un processo di selezione in tal senso, il PTCP ritiene che la rete stradale “di interconnessione locale” costituisca un elemento importante del sistema viario provinciale su cui si appoggia il sistema insediativo e che al contempo consente un uso del territorio con forte vocazione naturalistica.”



Piano territoriale di coordinamento provinciale



L'evidenza dello stato delle cose e la necessità di intervenire, che il PTCP formula e propone nel riqualificare con interventi mirati ed organici sulla "viabilità storica", non possono che essere condivisi, anche alla luce della congiuntura economica che vede il ridursi progressivo delle risorse economiche per nuovi interventi, nonché di un "urbanesimo diffuso sul territorio" che ha conosciuto il suo "picco massimo" nei decenni precedenti, prefigurando negli anni a venire una fase di forte rallentamento, lasciando però aperte ed acute tutte le problematiche infrastrutturali.

Nello specifico, la proposta che il PTCP fa nel prevedere dei tratti stradali di attraversamento, all'esterno degli abitati di Stroz Zacapponi, come di Castel del Piano e Pila, riteniamo sia l'elemento qualificante da

perseguire, alle scale maggiori della pianificazione (P.R.G.) e di sviluppo progettuale di fattibilità, come fa anche questa proposta.

La pianificazione urbanistica comunale a Corciano e Perugia

P.R.G. di Corciano e Perugia

Il tratto di Pievaiola che attraversa l'abitato di Stroz Zacapponi, costituisce anche il limite amministrativo tra i comuni di Perugia e Corciano, così che via Stroz Zacapponi ricade su Perugia, mentre via Einaudi su Corciano.

Questa peculiarità è riscontrabile anche nella pianificazione urbanistica dei due comuni, i quali trattano separatamente questa frazione pianificando solo l'espansione edilizia (Corciano), mentre Perugia interviene anche sulla viabilità. Riporta le previsioni del "Nodo di Perugia" alla scala territoriale, con l'area di ingombro di uno svincolo con la Pievaiola e la prosecuzione con tracciato stradale, in parte da realizzare e in parte da migliorare in sede propria, sino a Pila, liberando l'abitato di Castel del Piano dal traffico di attraversamento. Tratta in sintesi, giustamente a nostro avviso, questa porzione della frazione come un organismo urbano e non come un episodio urbanistico avulso e disperso nel territorio.

Non è riscontrabile nessuna ipotesi di viabilità alternativa all'esistente per quanto riguarda Corciano, nonostante via Einaudi costituisca anche il collegamento della Pievaiola ad Ellera- Girasole e in prosecuzione allo svincolo CORCIANO sul raccordo autostradale Perugia-Bettolle e anche alla zona commerciale di Taverne. Manca in sintesi una idea pianificatoria nel senso della qualificazione in senso urbano di precedenti episodi edificatori lungo viabilità esistenti, nonché la proposta di miglioramento della viabilità attuale.

P.R.G. CORCIANO



Per quanto riguarda Perugia, essendo via Strozzacapponi collegamento di Castel del Piano a Perugia, ma anche in prosecuzione, collegamento della Pieveola alla Settevalli, all'altezza di Pila, il P.R.G. prevede invece un tracciato che liberi sia l'abitato di Strozzacapponi che di Castel del Piano, dal traffico di attraversamento. Tracciato nella prima parte da realizzare ex novo (sino all'incrocio con via Sperello Aureli) e nella restante parte come adeguamento della strada esistente, via Sperello Aureli.

P.R.G. PERUGIA



In sintesi, quanto il P.T.C.P. opportunamente prevede, per redistribuire il carico di traffico riqualificando tratti esistenti della viabilità "ortogonale" alle "radiali storiche" quali Pieveola e Settevalli, con la previsione di portare all'esterno degli abitati, gli attuali attraversamenti, trova accogliamento nel P.R.G.. Di Perugia.

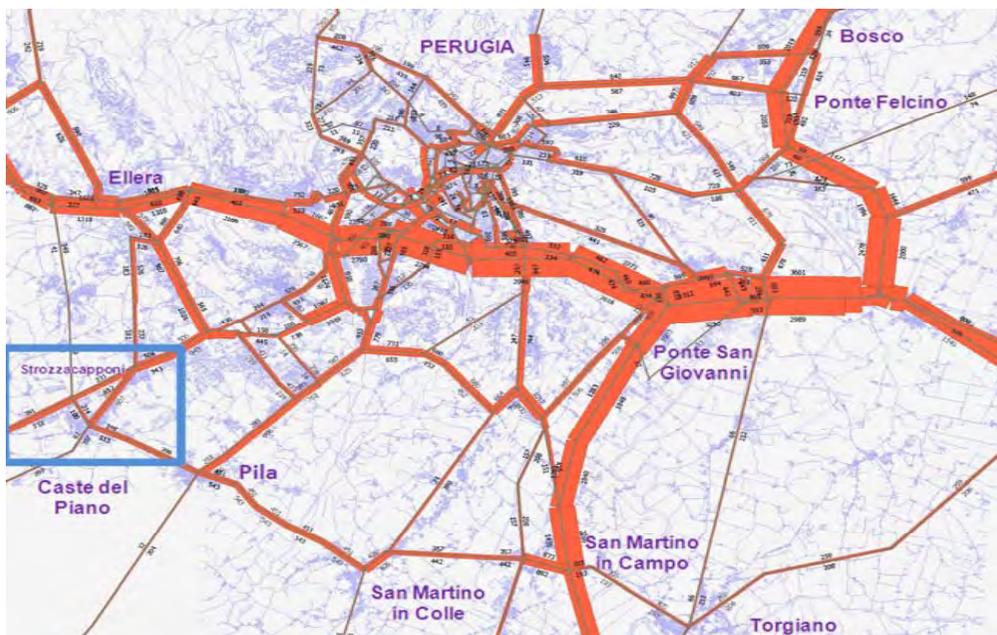
Questa "percorrenza ortogonale agli assi storici radiali" non è solo riscontrata per il verificarsi dell'intasamento sugli incroci di queste sulla Pieveola, ma anche dagli studi sulla mobilità, svolti per la progettazione del "Nodo di Perugia", come di seguito illustrato.

Alla luce di ciò, con questa proposta si intende in primo luogo formulare per Corciano, una ipotesi in continuità con il PTCP, prevedendo una "variante esterna" all'abitato di Strozzacapponi, per la porzione di abitato compreso nel territorio corcianoese, in direzione Ellera (via Einaudi), in analogia e a completamento di quanto previsto dal P.R.G. di Perugia, in

direzione Castel del Piano-Pila (via Strozzacapponi), riqualificando per quanto possibile la viabilità esistente e non impegnando ulteriore territorio libero.

Studio e censimento del traffico - I dati di percorrenza sul sistema: Pievaiola-Settevalli-Rasimeno ovest/Perugia

Tavola 3 : Grafo origini-destinazioni e intensità dei flussi nell'ora di punta



Il recente studio sulla mobilità e censimento dei flussi di traffico, quale base informativa per la redazione del progetto per il "Nodo di Perugia" nell'area d'interesse, oltre quantificare l'intensità sulla "viabilità storica" (Pievaiola, Settevalli), mette in evidenza e quantifica anche i flussi tra queste, in prossimità dell'area urbana di Perugia.

Dall'esame analitico (per l'arco temporale di riferimento sul traffico di punta) si evince, in primo luogo, "l'equivalenza" dei carichi di traffico sulle "radiali" Pievaiola e Settevalli. 235 veicoli sulla Pievaiola in uscita da Perugia, a fronte dei 293 sulla Settevalli; mentre in entrata, si contano 612 prima della confluenza di Castel del Piano sulla Pievaiola stessa, che dopo salgono a 943, a fronte di 886 veicoli sulla Settevalli per il tratto analogo, oltre gli abitati di Castel del piano e Pila, in direzione Perugia.

I collegamenti "ortogonali alle radiali" in esame sono via Einaudi in direzione Ellera; via per Pila in direzione Pila; esplicitano un carico di traffico significativo e pressochè equivalente (circa 600 veicoli).

Questo dato evidenzia quanto già messo in luce dal P.T.C.P. in ordine alla capacità della viabilità storica a svolgere un ruolo importante nel quadro della mobilità privata e, in particolare, l'importanza dei collegamenti "ortogonali" alle radiali Pievaiola e Settevalli.

Per l'abitato di Strozzacapponi, i dati forniscono l'evidenza numerica del carico di traffico di attraversamento dell'abitato, avente come origine e destinazione Castel del Piano: 607 veicoli in uscita a fronte di 612 in entrata. Questi dati numerici mettono in risalto la potenziale pericolosità dell'incrocio canalizzato e semaforizzato con spazi assolutamente inadeguati della sede stradale, tra via Strozzacapponi e la Pievaiola e il pericolo per l'incolumità pubblica, l'inquinamento acustico e atmosferico su via Strozzacapponi, che di fatto divide l'abitato in due.

Questo quadro, sinteticamente esposto, evidenzia con chiarezza che la forte richiesta d'intervento sui livelli di percorribilità e sicurezza sulla Pievaiola, avanzati dalla cittadinanza, sono ampiamente sostenuti dal numero dei veicoli che la percorrono. Per la pericolosità della Pievaiola, gli interventi devono essere strutturali, non potendo limitarsi ad interventi sugli incroci con via Strozzacapponi e via Einaudi.

Bisogna pertanto trovare una soluzione organica, in primo luogo a livello di "armonizzazione" dei P.R.G. (Corciano) con la proposta del P.T.C.P. di collegare le "radiali storiche" con un collegamento "ortogonale" o "semi anello sud" all'abitato di Perugia, in analogia e sub ordine al "tracciato del nodo di Perugia"

L'abitato di Castel del Piano in modo specifico richiede un intervento che veda una soluzione organica e unitaria tra la Pievaiola, la Settevalli e il

collegamento di attraversamento dell'abitato stesso, come dell'abitato di Strozzacapponi.

La proposta di collegamento trasversale alle radiali storiche Pievaiola e Settevalli, che liberi gli abitati di Strozzacapponi e Castel del Piano dal traffico di attraversamento

Proposta di variante al P.R.G. di Corciano

Gli importanti interventi in corso e di progetto sulla Pievaiola, sono chiara evidenza della rilevanza di questa strada, per il suo ampio bacino di utenza che da un lato ha Perugia come polo, dall'altro gli abitati che vanno da Strozzacapponi a Piegara-Cittadella Pieve, includendo la Casa Circondariale di Capanne, la centrale elettrica di Pietrafitta, nonché gli insediamenti produttivi e commerciali ubicati lungo il suo tracciato (Agello, Fontignano, Tavernelle, Piegara-vetreria).

Questa importante arteria a scala provinciale assume anche il ruolo di collegamento del bacino d'utenza non solo con Perugia, ma anche con la direttrice Ellera-Taverne (commerciale-produttiva) il lago Trasimeno e il collegamento alla A1 Perugia Bettolle.

Questa seconda valenza, non secondaria, è evidenziata dall'analisi della mobilità attuale, sopra citata; in particolare, via Einaudi che rappresenta il tratto urbano all'altezza di Strozzacapponi, su questa direttrice, viene percorso da 337 veicoli nell'arco di tempo di riferimento. Numero di tutto riguardo in quanto rappresenta la metà del numero dei veicoli che, nello stesso arco di tempo, si dirigono a Perugia sulla Pievaiola.

A conferma di ciò, vi sono i dati sulla percorrenza sui tracciati alternativi (analoghi come direttrici) che attraversando gli abitati di San Mariano e Solomeo, collegano la Pievaiola con la direttrice lago Trasimeno-A1 .

L'analisi del traffico sulla direttrice che attraversa San Mariano, evidenzia che viene percorsa da n. 149 veicoli, mentre la direttrice che attraversa Solomeo viene percorsa da un numero di poco inferiore.

Il percorrere strade che collegano la Pievaiola alla direttrice Trasimeno-A1, con tracciati del tutto inadeguati per sezione e geometria e, per di

più, attraversando centri abitati che rendono ancor più difficoltosa la circolazione, evidenzia inequivocabilmente il fatto che via Einaudi (nel tratto urbano di Strozzacapponi) è del tutto inadeguata ad assorbire i volumi di traffico, ad assolvere a questo compito. Questo è dovuto alla difficoltà di innesto sulla Pievaiola, all' essere tratto urbano, con tutte le limitazioni dovute ai numerosi accessi privati sui due fronti strada, e parcheggio su tratti di banchina. Fenomeni propri nei tratti urbani stradali, a forte carenza di standards urbanistici come Strozzacapponi esplicita.

VIA L. EINAUDI - FINE CICLOPEDONALE



VIA L. EINAUDI - PARCHEGGI



La proposta di tracciato alternativo a via Einaudi per il suo tratto di attraversamento dell'abitato, a partire dalla sua intersezione con la Pievaiola, trova ragione da varie motivazione e più in dettaglio:

- **Viario a scala territoriale** quale completamento del semi-anello trasversale alle radiali storiche, già presente come previsione nel P.R.G. di Perugia.
- **Urbanistico** quale elemento di "bordo" dell'edificato di Strozzacapponi sul lato a valle;
- **Abitativo** quale miglioramento della qualità ambientale (atmosfera acustica) dell'abitato a seguito del diminuire del traffico di attraversamento.

- **Infrastruttura esistente** per la pista ciclopedonale a lato di via Einaudi, in termini di diminuzione dell'inquinamento atmosferico e acustico e della pericolosità in quanto assente ogni separazione di sicurezza tra la sede viaria e ciclopedonale.

La scelta del tracciato che si propone trova due ordini di motivazione alla base della sua ubicazione:

- **Previsione di svincolo sulla Pievaiola, lato Perugia e attacco con la previsione di collegamento alternativo extraurbano a Pila;**
- **Riutilizzo della viabilità esistente sul lato Corciano, con adeguamento del primo tratto della attuale vicinale via T.Tittoni, che si diparte dallo svincolo di P.R.G. Perugia e miglioramento del tratto in coincidenza con via F. De Sanctis al fine di impegnare meno possibile territorio libero. Questo per non "consumare" ulteriore territorio, ma riqualificare viabilità esistente e per salvaguardare quanto più possibile, la valenza archeologica dell'area di Strozzacapponi.**

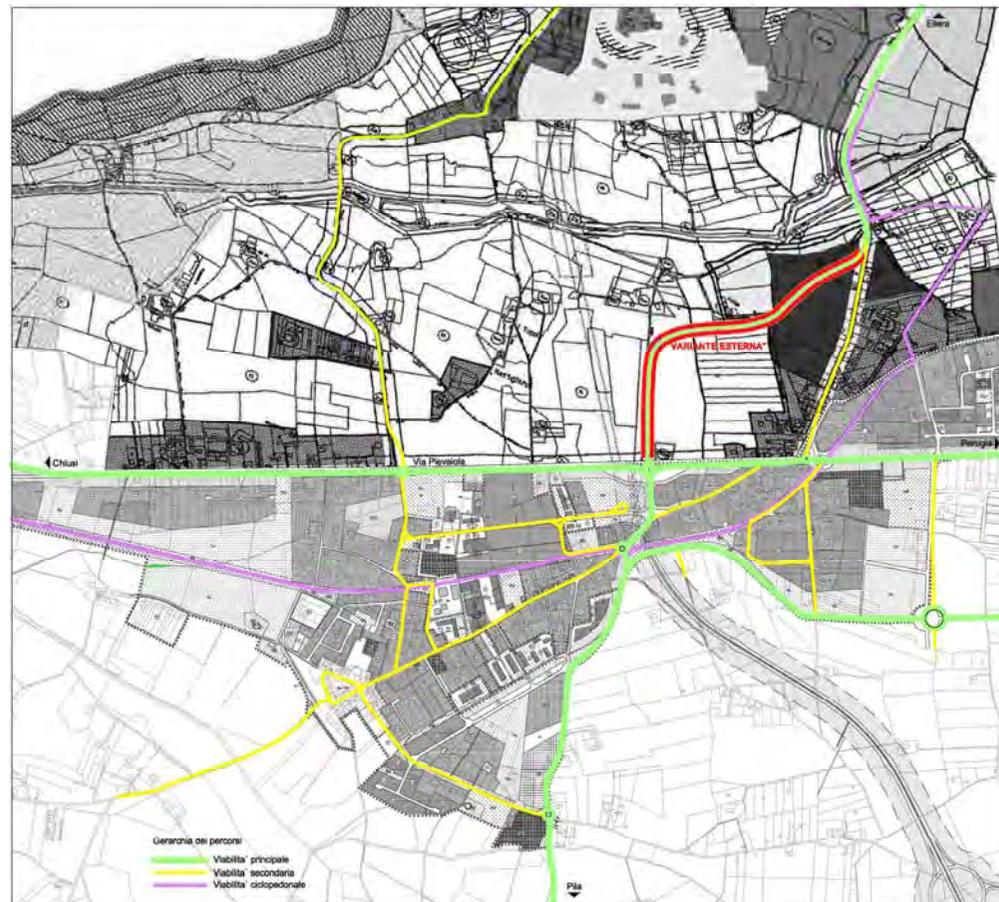


VIA T. TITTONI



Per dare corso a tale proposta si reputa opportuno una iniziativa pubblica che proponga agli enti competenti (Comune di Corciano e Provincia) l'adozione del tracciato in variante nel P.R.G.

PROPOSTA VARIANTE VIABILITA' (IN ROSSO) AL P.R.G. DI CORCIANO



Con il tracciato proposto si consegue:

- il completamento della previsione del PTCP in ordine al collegamento "ortogonale alle radiali storiche e di quanto già previsto dal P.R.G. di Perugia;
- il drenaggio sull'abitato di Strozzacapponi del traffico di attraversamento con la direttrice Trasimeno-A1;
- ma anche in termini di uso minimo del suolo, interessando esclusivamente tratti di viabilità esistente.

3 IL PROGETTO DEI NUOVI SVINCOLI SULLA PIEVAIOLA CON VIA EINAUDI, VIA STROZZACAPPONI, VIA DELL'ARMONIA-CASTEL DEL PIANO, NONCHE' LO SVINCOLO PREVISTO ALL'ALTEZZA DEL TRACCIATO "NODO DI PERUGIA" PER IL COLLEGAMENTO EXTRAURBANO AGLI ABITATI DI STROZZACAPPONI E CASTEL DEL PIANO A PILA, LA VARIANTE ESTERNA A ELLERA-TRASIMENO-A1

Il collegamento "esterno", nuova rotatoria di P.R.G. e le rotatorie in via L. Einaudi e via Dell'Armonia, la chiusura al traffico di via Strozzacapponi.

Come noto, le intersezioni attuali della viabilità esistente a Strozzacapponi e Castel del Piano con la Pievaiola, sono tre :

- Via Einaudi in direzione Ellera-Trasimeno-A1;
- Via Strozzacapponi in direzione Castel del Piano-Pila;
- Via dell'Armonia in direzione Castel del Piano-Pila.

A queste intersezioni, si aggiunge la previsione di P.R.G. di Perugia, che si ubica tra gli ultimi due sopramenzionati, uno svincolo a rotatoria tra la Pievaiola e la "Variante per Pila" con tracciato che libera gli abitati di Strozzacapponi e Castel del Piano, permettendo anche la chiusura dello svincolo attuale semaforizzato.

Questa previsione del P.R.G. di Perugia (che come detto non trova corrispondenza sul P.R.G. di Corciano) **deve costituire, a nostro avviso, il cardine del sistema di interventi a miglioramento delle intersezioni e del traffico, sul tratto di Pievaiola compreso tra gli incroci con via dell'Armonia e via Einaudi, dando un ordine gerarchico agli interventi e una compatibilità economica e urbanistica con le preesistenze.**

Proprio la realizzazione di questo incrocio a rotatoria e il breve tratto di nuova realizzazione da questo all'incrocio con via Strozzacapponi, all'altezza di via Elvira, con il suo proseguimento sino a raggiungere la strada di collegamento a Pila, (attraverso l'adeguamento di via Sperello Aureli), dovrà avere priorità sulla realizzazione delle altre rotatorie in quanto consentirà di:

- liberare l'abitato di Strozzacapponi dal traffico di attraversamento da e per Castel del Piano;
- migliorare gli standards urbanistici (verde e parcheggi) utilizzando parte della sede stradale liberata dal traffico;
- liberare l'abitato di Castel del Piano dal traffico di attraversamento da e per Pila; non appena completato l'adeguamento e completamento di via Sperello Aureli,
- realizzare il collegamento su tracciato extraurbano (previsto anche dal PTCP), tra la Pievaiola e la Settevalli;
- consentire un intervento simmetrico sia urbanistico che viario, sull'abitato di Strozzacapponi, in direzione Ellera-Trasimeno-A1, mediante l'adeguamento di via T. Tittoni e il suo proseguimento su via De Sanctis, sino al suo collegamento con via Einaudi.

In quest'ottica, di ridisegno complessivo urbanistico e viabilistico di Strozzacapponi e di Castel del Piano, sarà prevista una gerarchia negli interventi progettuali, assegnando al nuovo previsto incrocio e variante per Pila il ruolo di cardine, mentre si chiuderà l'incrocio con via Strozzacapponi sulla Pievaiola e si declasseranno gli incroci con via dell'Armonia e via Einaudi ad intersezioni a valenza urbana.





Di conseguenza, si prevede di realizzare su questi incroci, al fine di accrescere il livello di sicurezza viabilistica, due rotatorie sormontabili, sulla tipologia di seguito riportata:

AREA DELLA ROTATORIA PER LA VARIANTE ESTERNA PER PILA



TRACCIATO "BRETELLINA" SU VIA STROZZACAPPONI- VIA ELVIRA



Castel del Piano, Pila-Settevalli, ponendo comunque in sicurezza le intersezioni stesse.

VIA L. DE SANCTIS



La soluzione dell'adottare rotatorie compatte o sormontabili, presenta prerogative importanti che si caratterizzano per la economicità dell'intervento, in quanto si realizza pressochè totalmente sulla sede attuale, necessitando solo di modesti interventi di adeguamento per i raccordi planimetrici, lasciando così risorse economiche disponibili per l'intervento principale, ovvero il nuovo incrocio per il collegamento a Pila.

Inoltre conserverà la "prevalenza" della Pievaiola sulla viabilità locale, in conseguenza delle sezioni stradali, dei bacini di utenza e farà sì che la Pievaiola, congiuntamente alla "variante via T. Tittoni e via S. Aureli" possano costituire il primo e significativo tratto del collegamento ortogonale a scala territoriale: A1 Trasimeno, Taverne, Ellera-Tavernelle,



LE PROPOSTE DI CITTADINANZATTIVA

4 INCROCIO VIA L. EINAUDI - IPOTESI A – ROTATORIA SINGOLA IPOTESI B DOPPIA ROTATORIA VIA EINAUDI-VIA MALANOTTE

Sul perimetro dell'incrocio trovano ubicazione, in posizione "frammentaria tra loro" a causa dell'incrocio viario: Pievaiola via Einaudi, via Malanotte, via del Giglio, tutti gli edifici o meglio i servizi che connotano come "città" un agglomerato residenziale.

Qui troviamo infatti :

- banca
- chiesa
- sede della associazione sportiva e parco urbano limitrofo
- supermercato
- parafarmacia
- tabacchi/edicola
- bar
- abbigliamento
- fermata dell'autobus
- sito archeologico

Tale stato di cose genera una significativa mobilità ciclopedonale, che deve essere inclusa quale fattore prioritario da salvaguardare, nella scelta della tipologia di rotatoria.

Favorire i percorsi della viabilità ciclopedonale, organizzandoli funzionalmente e qualitativamente, è anche migliorare notevolmente il livello relazionale tra le persone e la qualità della vita dei residenti.

L'intervento viario dovrà salvaguardare la priorità della viabilità ciclopedonale ed essere in primo luogo un intervento di riqualificazione urbanistica prima ancora che viaria.

Si dovrà "ricostruire" la piazza, attualmente fatta di "frammenti di pertinenza" per ognuno degli edifici sopramenzionati, separati uno dall'altro da strade, salvaguardando (per successivi interventi di riqualificazione), per quanto possibile, quanti più spazi alla circolazione dolce, alla sosta, alla fruizione dei servizi presenti, trovando nell'area archeologica il suo baricentro qualitativo, culturale.

Da questa sintetica esposizione emerge l'evidenza di adottare soluzioni viarie "rispettose" della qualità urbana che va accresciuta notevolmente e non a detrimento.

IPOTESI A – Rotatoria singola via L. Einaudi

Per la scelta progettuale di questo intervento, in cui si è adottata una "rotatoria sormontabile in deroga" i criteri assunti sono:

- prevalenza della percorrenza veicolare sulla Pievaiola rispetto a via Einaudi;
- presenza dell'area archeologica (necropoli etrusca) da salvaguardare;
- messa in sicurezza dal traffico veicolare della pista ciclopedonale Girasole-Strozzacapponi;
- individuazione del tracciato alternativo extraurbano a via Einaudi per dare completezza alle previsioni urbanistiche limitrofe (P.R.G. Perugia) e sovraordinate (PTCP) ;
- incroci a raso per via Malanotte e via del Giglio.





L'ipotesi A, minimale, consiste in una rotatoria da realizzare sull'incrocio di via Einaudi con via Pievaiola, lasciando incroci a raso per via Malanotte e via del Giglio, prossime alla via Einaudi.

Questa ipotesi trova ragione nella sua formulazione, in ragione del fatto che può essere realizzata sul sedime stradale attuale, con impegno di spesa minimale, avendo comunque capacità di assolvere alla sua funzione.

La criticità prevalente dell'incrocio è data dalla forte difficoltà e pericolosità alla immissione dalla Pievaiola su via Einaudi, dalla provenienza Città della Pieve, dovendo dare precedenza alla provenienza da Perugia, in posizione di attesa su corsia di accumulo del tutto inadeguata per sezione e sviluppo. Questo costringe a manovre azzardate

soprattutto nelle ore di punta, essendo il traffico proveniente da Perugia, per lunghi archi di tempo, ininterrotto.

Analoga situazione si presenta nella direzione in immissione sulla Pievaiola da via Einaudi, in direzione Città della Pieve.

In considerazione del fatto che l'area a disposizione è pressochè quella attuale, a causa della presenza della necropoli etrusca e che la soluzione definitiva è rappresentata dal breve tratto di variante esterna a via Einaudi che, pur richiedendo un modesto intervento, essendo la maggior parte del tracciato già esistente, permette di liberare l'abitato dal considerevole traffico di attraversamento, si è optato per una **“rotonda sormontabile in deroga”**, la quale, a fronte di un modesto impegno economico, accresce notevolmente il livello di sicurezza dell'incrocio nel suo complesso, avendo come implicazione l'abbassamento della velocità di transito sulla Pievaiola nelle due direzioni.

AREA NECROPOLI ETRUSCA



PLANIMETRIA DI PROGETTO DELLA ROTATORIA SINGOLA IPOTESI A



Questo ultimo aspetto, di immediatezza esecutiva provvisoria e a costo pressochè insignificante, non è da trascurarsi in quanto permetterebbe di intervenire anche per verificare l'efficacia definitiva della soluzione progettuale.

L'ipotesi di adottare una rotonda di maggior raggio confliggerebbe con il dover rendersi compatibile con le preesistenze, i vincoli archeologici, i tempi autorizzativi, nonché eventuali condizionamenti progettuali a tutela della necropoli (scavalchi, aggiramenti ecc.), ma anche con l'assorbire significative risorse economiche a discapito della messa in sicurezza dell'incrocio successivo via Strozacapponi, possibile solo con la realizzazione della nuova rotatoria per Pila e dell'intero tratto in oggetto.

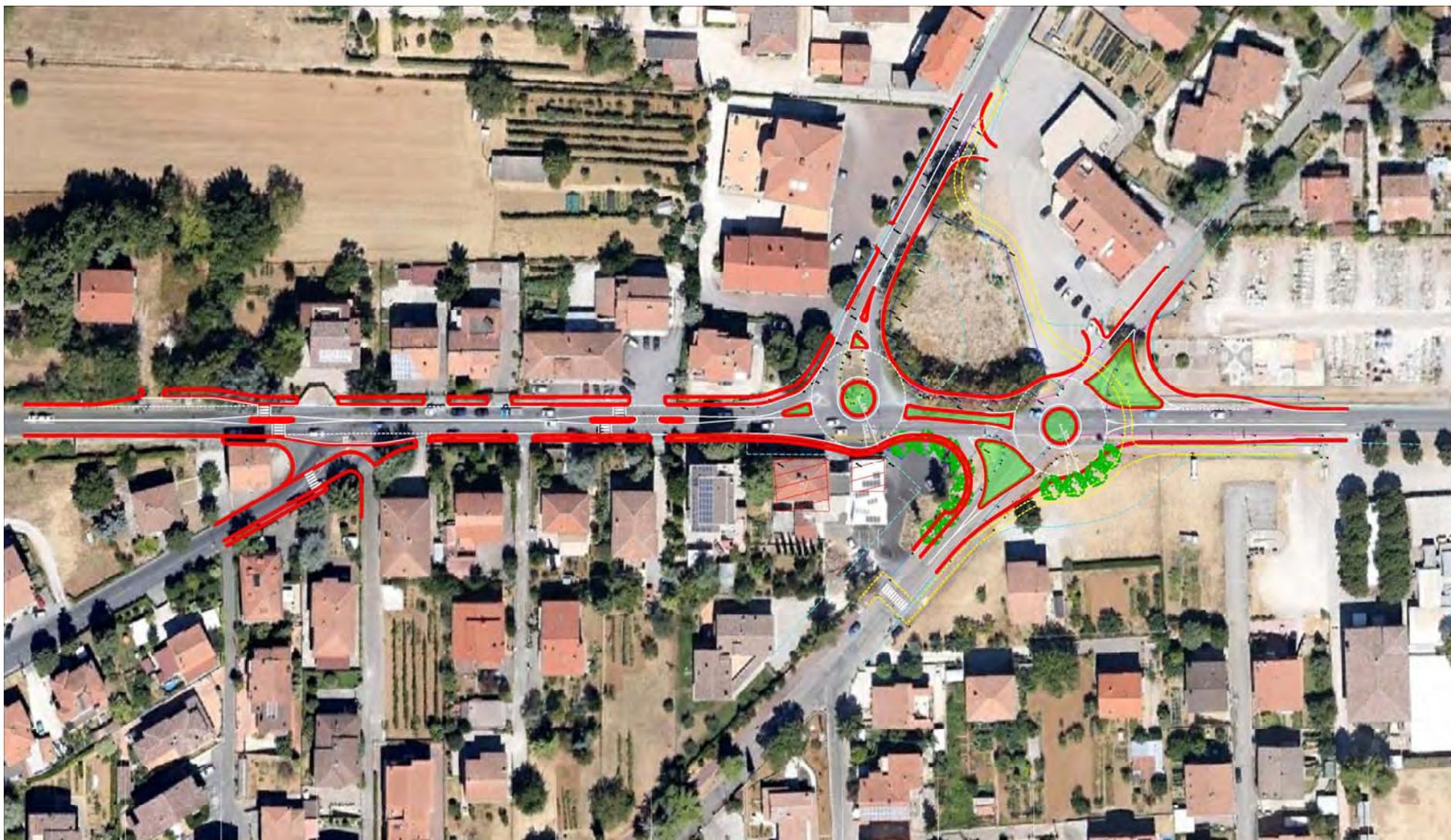
Questa soluzione, da un lato equipara in termini di precedenze i vari bracci che si intersecano togliendo priorità alla percorrenza da e per Perugia, dall'altro non rende necessari espropri oltre l'area pubblica disponibile attualmente. Inoltre, con modesti interventi di segnaletica e l'apposizione di barriere rimovibili, potrebbe essere messo in atto provvisoriamente e verificato nella sua efficacia, in tempi rapidissimi.



AREA LIMITROFA ALLA NECROPOLI A SERVIZIO DELLE ATTIVITA' COMMERCIALI



**IPOTESI B ROTATORIA DOPPIA via L. Einaudi/via
Malanotte-via del Giglio**

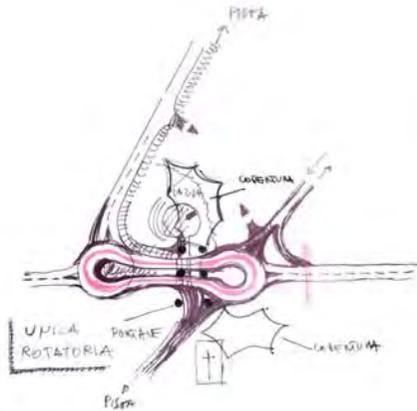


5. LA PIAZZA CHE NON C'E'

Con l'ipotesi B (pag prec e succ.) Cittadinazattiva Corciano, intende formulare una soluzione unitaria per le intersezioni di via Einaudi, via Malanotte e via del Giglio con la Pievaiola, valorizzando l'area della necropoli per una sua fruizione come visita archeologica, ma anche come "pausa culturale" posta lungo la ciclopedonale Ellera-Capanne.

La soluzione di Cittadinanzattiva, oltrechè risolvere e migliorare il flusso del traffico, permetterà di dare continuità funzionale alla pista ciclopedonale che attualmente si interrompe circa cento metri a monte dell'incrocio di via Einaudi con la Pievaiola, ma anche di organizzare l'area residuale, esterna alle tombe, quale spazio dedicato alle visite archeologiche.

La previsione di spazi di sosta attrezzata, ma anche di alberature a schermatura visiva dalla viabilità circostante, accrescerà notevolmente il livello qualitativo di fruibilità di questo sito, non relegandolo ad una aiuola spartitraffico, come invece si ritiene si voglia fare con la soluzione di intersezione proposta dalla Provincia di Perugia!



Questa soluzione progettuale, oltreché risolvere i problemi legati all'intenso traffico, persegue come obiettivo complessivo la ricostruzione della piazza che non c'è, riorganizzando

organicamente le pertinenze libere, frammentate, proprie di ogni edificio, con destinazione o interesse pubblico presente quale:

- chiesa
- banca,
- centro di vita associativa, area a verde attrezzato;
- supermercato, bar-tabaccheria ecc.

Uno spazio di relazioni sociali, ove il traffico veicolare non impedisca come avviene attualmente, l'incontro delle persone, la mobilità ciclopedonale. Un miglioramento radicale della qualità urbana di questa periferia, attualmente fortemente carente di spazi di relazione sociale, dedicati e qualificati.

Una piazza, che rappresenti visivamente e funzionalmente, a chi percorre in auto la Pievaiola, l'esistenza di un "asse funzionale ortogonale, con chiaro carattere urbano di relazione sociale".

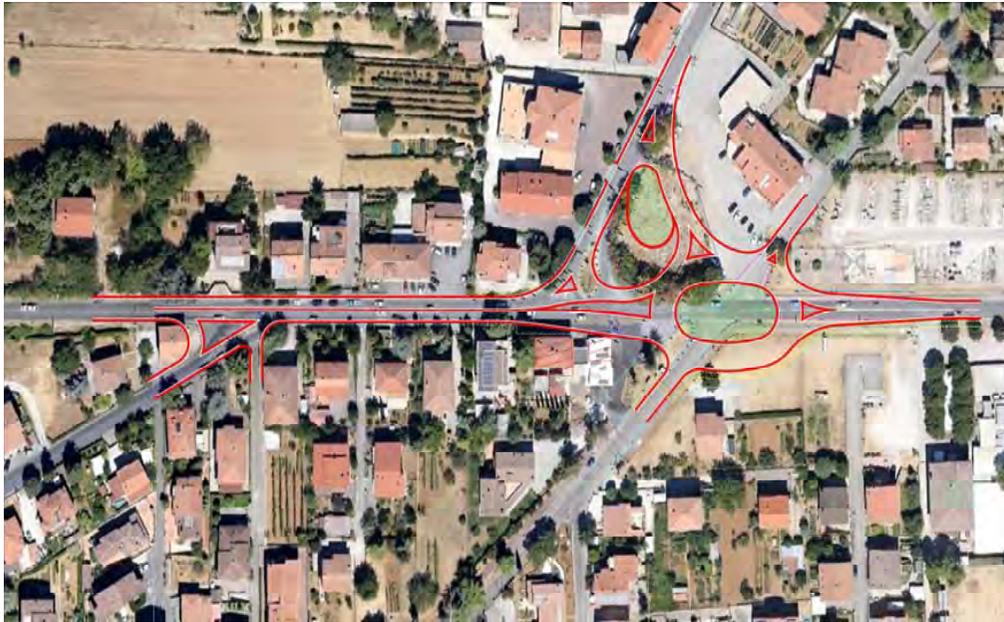
Questo permetterebbe di attrezzare e salvaguardare, con le infrastrutture minime necessarie e rendere fruibile la visita, il sito archeologico, che importanti reperti ha restituito, ponendolo in relazione funzionale e preludio alla visita all'Antiquarium di Corciano, ove sono collocati tutti gli importanti reperti archeologici da qui pervenuti.

Qualificare con quinte architettoniche, l'attuale spazio posto davanti la chiesetta e il centro sociale, facendo sì che sia spazio urbano qualificato visivamente e funzionale, dedicato alla pedonalità, alle relazioni sociali e non area di risulta che trova l'unico utilizzo quale parcheggio spontaneo in occasione di manifestazioni sportive o ricreative.

Questi sinteticamente esposti, sono gli elementi portanti della proposta per la realizzazione della "PIAZZA CHE NON C'E'" di Strozzacapponi e che purtroppo come è stato scritto in premessa: NON CI SARA' per far posto a bitume e cemento armato!

Il problema è che da il via ai lavori!





PROPOSTA DI ROTATORIA ELABORATA DALLA PROVINCIA

Questa soluzione, elaborata dalla Provincia di Perugia, seppur risolvendo la problematica viabilistica, si presenta di forte impatto sull'area archeologica e sull'intero abitato limitrofo.

Il traffico veicolare è preponderante sia sugli spazi urbani a verde e pedonali sia sulla riqualificazione dell'intorno urbano; la zona archeologica viene confinata a semplice aiuola spartitraffico e la viabilità pedonale dell'intorno ma anche dell'asta ciclopedonale Girasole- Capanne è fortemente limitata, perché di fatto interrotta!

In ultimo, questa soluzione confligge apertamente con la opportuna pianificazione urbanistica prevista dal comune di Perugia, ponendo questa rotatoria in antagonismo alla rotatoria

prevista, in prossimità dell'intervento APER, con relativa bretella in direzione di Pila. Si sovverte il concetto che ne è alla base.

In buona sostanza si realizza un progetto datato di molti anni, quello della rotatoria sulle tombe, in contraddizione sotto ogni aspetto viabilistico e urbanistico, con l'intervento complessivo.

Traspare apertamente la volontà di mettere in atto un intervento più attento a chi dovrà eseguire i lavori e poi se ne andrà, che alla cittadinanza che invece ne farà le spese in termini di ulteriore decadimento della qualità urbana e relazionale del quartiere!

progetto grafico a cura di : Rascia, Lorena Passeri