

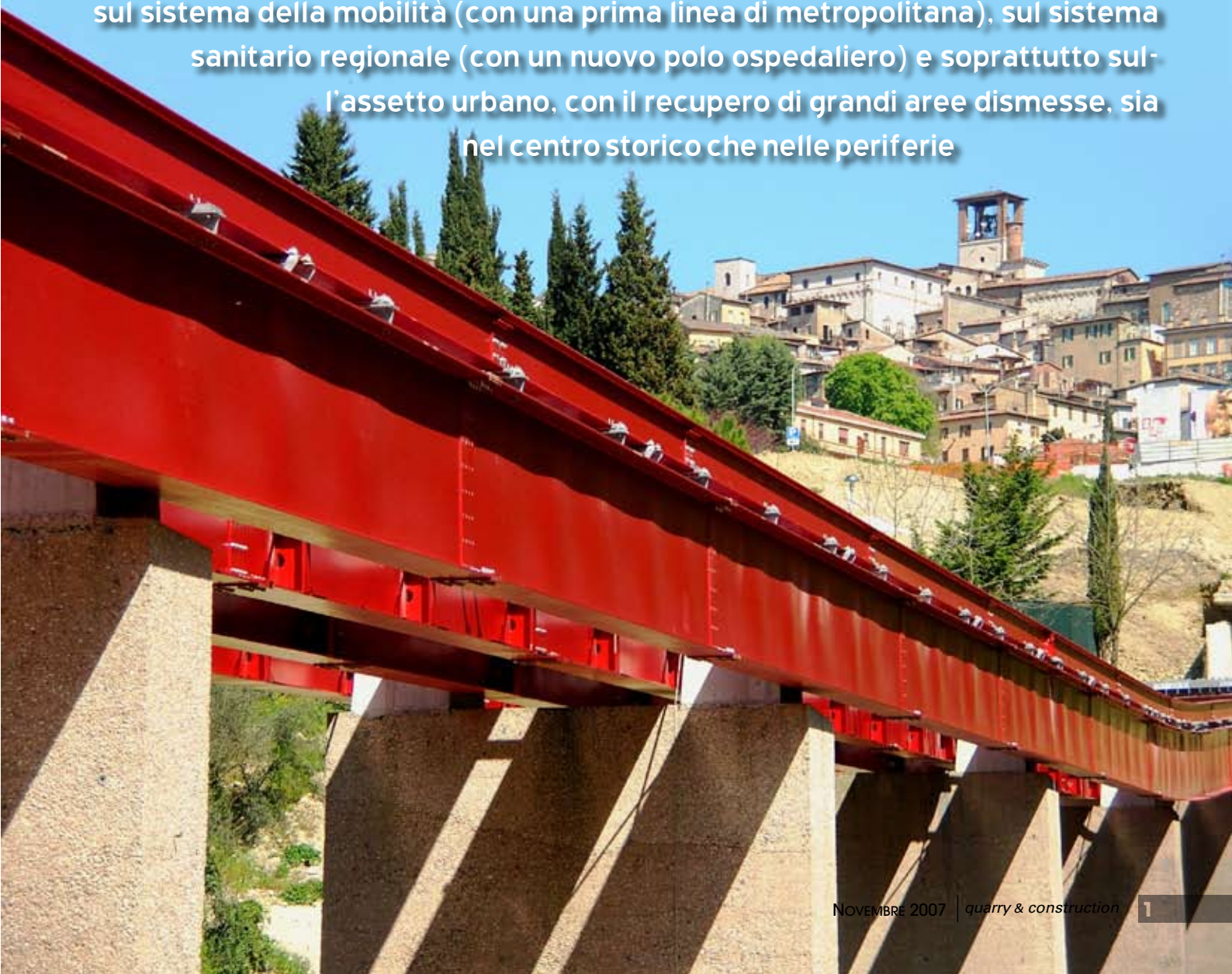
UN MOMENTO EPOCALE PER IL CAPOLUOGO UMBRO

Grandi opere

A PERUGIA

FABRIZIO BONOMO

Perugia è interessata da interventi infrastrutturali e di sviluppo urbano per almeno 1,5 miliardi di euro (quasi 3 mila miliardi di lire), che sono poca cosa rispetto ai grandi numeri di altre città italiane ma rappresentano un'enormità per questa cittadina di circa 160 mila abitanti al centro di una regione poco servita dal punto di vista dei trasporti, considerando che incidono profondamente sul sistema della mobilità (con una prima linea di metropolitana), sul sistema sanitario regionale (con un nuovo polo ospedaliero) e soprattutto sull'assetto urbano, con il recupero di grandi aree dismesse, sia nel centro storico che nelle periferie



Perugia sta vivendo una fase di trasformazione epocale, soprattutto grazie al fatto che stanno venendo a maturazione progetti avviati alla fine degli anni Novanta, dai quali si sviluppano poi, a cascata, altri progetti, facendo del decennio in corso uno di quelli con le più grandi trasformazioni urbane che la città abbia conosciuto.

Si tratta in particolare del nuovo Polo sanitario e della prima linea di metropolitana, entrambi completati e operativi entro il 2007.

Il nuovo Polo sanitario nasce dal trasferimento del Policlinico e della facoltà di Medicina in un'area della periferia sud, nel quartiere di San Sisto, e rappresenta un intervento epocale per la città, considerando che le sue strutture sono state per circa 600 anni nel centro antico, nell'acropoli, trasferite poi fuori le mura all'inizio del Novecento, a Monteluce.

A cascata, questo spostamento cambia il volto di intere parti del territorio, a partire dal quartiere di San Sisto: l'ospedale si trasferisce nelle vicinanze della Perugia, una delle maggior aziende umbre, in quella che ne secolo scorso era la parte operaia della città, nata attorno a una grande fabbrica e a piccole attività industriali e artigianali, in parte ancora presenti (la Perugia aveva circa 5-6 mila dipendenti nel secolo scorso, oggi ne ha un quarto o un quinto, ma continua a rappresentare una realtà economica importante).

Oggi il quartiere si trasforma e diventa universitario-ospedaliero, attorno al quale si concentra una parte dello sviluppo urbanistico di Perugia, con nuovi insediamenti residenziali, direzionali, uffici, ma anche servizi: a San Sisto si trova un'importante opera architettonica contemporanea – sottolinea Wladimiro Boccali, Assessore all'Urbanistica del Comune di Perugia – cioè la bibliomediateca disegnata da

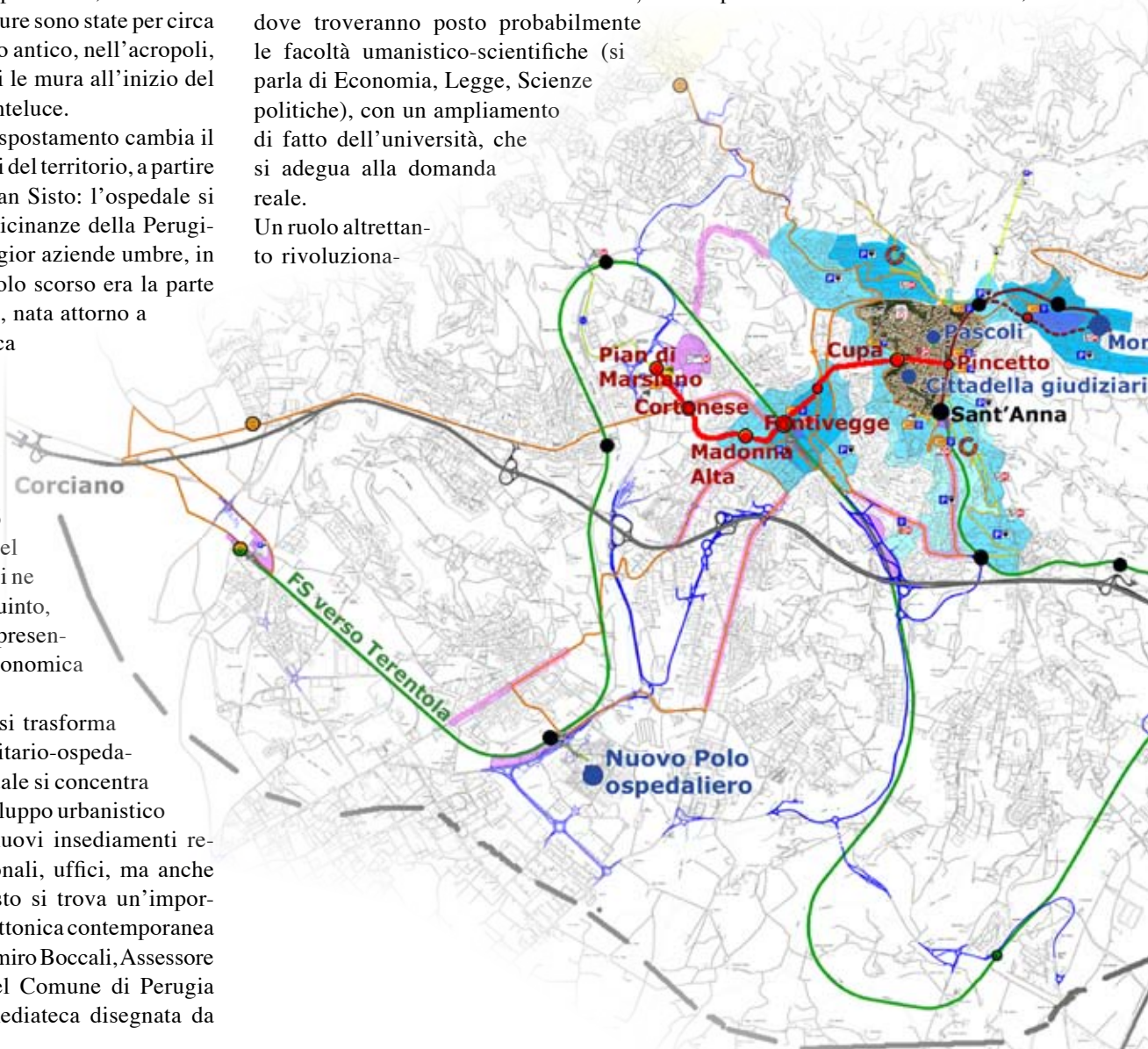
Italo Rota; lì il Comune sta costruendo un nuovo teatro; lì sono state realizzate infrastrutture importanti, come scuole e centri di aggregazione; lì la Conferenza episcopale italiana ha finanziato una nuova chiesa.

Dall'altro lato, il trasferimento dell'ospedale lascia libera una parte della città, Monteluce, che è ormai parte del centro storico: solo l'ospedale sono circa 70 mila metri quadrati, a un chilometro dalle mura etrusche, dove nascerà un nuovo quartiere, prolungamento del centro storico e del quartiere di Monteluce vecchio, con un mix funzionale di residenze, attività commerciali e uffici; a questo si aggiungono gli spazi delle cliniche universitarie e della facoltà di Medicina, dove troveranno posto probabilmente le facoltà umanistico-scientifiche (si parla di Economia, Legge, Scienze politiche), con un ampliamento di fatto dell'università, che si adegua alla domanda reale.

Un ruolo altrettanto rivoluziona-

rio lo ha la metropolitana, denominata Minimetrò, che rappresenta una delle opere pubbliche più importanti realizzata a Perugia da decenni, nata nel solco di una tradizione che vede la città all'avanguardia nello sviluppo di soluzioni innovative per una mobilità alternativa, a partire dalle scale mobili urbane costruite all'inizio degli anni Ottanta.

In questo caso l'innovazione è nella tecnologia e nelle formule adottate per finanziarlo, oltre che nella ricerca di soluzioni architettoniche, definite sotto la direzione artistica di Jean Nouvel, in grado di inserire un'opera squisitamente moderna fra un contesto di alto valore storico, l'acropoli etrusca e medievale, e la periferia occidentale della città, in



Intervista a

Renato Locchi, Sindaco di Perugia

Come considera la situazione infrastrutturale e di sviluppo urbano di Perugia?

Siamo in una fase molto dinamica sotto tutti i punti di vista, soprattutto perchè sono maturati diversi progetti d'importanza storica, primo fra tutti il trasferimento dell'ospedale: per circa sette secoli è stato nel cuore della città; nel 1920 si è spostato appena fuori, a Montelucre; oggi è in fase di completamento il suo trasferimento in un nuovo complesso, nella periferia a sud, presso San Sisto, così come una parte della facoltà di Medicina, che qui aprirà il prossimo anno accademico

ed entro due anni lascerà interamente la sede attuale.

Poi si tratterà di procedere al riutilizzo degli edifici e delle aree di Montelucre, di circa 70 mila metri quadrati nel

cuore della città, a un chilometro dalle mura etrusche, per il quale è già stato fatto un concorso di architettura, vinto dallo studio Bolles e Wilson di Munster, e definito i meccanismi di finanziamento.

Per il resto abbiamo un grosso programma di rifacimento della città, con vari piani urbani, di vecchi contratti di quartiere, che stanno per partire e hanno il compito di recuperare contenitori urbani.

Quanto alle infrastrutture di trasporto, la città si è posta due domande: come si arriva e come ci si muove; devo dire che per vent'anni Perugia ha sviluppato soprattutto il tema di come ci si muove all'interno.

Infatti, già negli anni Ottanta ha sperimentato il sistema delle scale mobili urbane (la più importante ha iniziato a funzionare nel 1983) integrate a una serie di parcheggi ai piedi della collina: oggi vi sono quattro grandi parcheggi coperti, per quasi 1.500 posti auto, dai quali si diramano tre percorsi pedonali meccanizzati che risalgono verso il centro storico.

Questo tema adesso ha avuto un'accelerazione importante con il Minimetrom, oggi ormai completato e prossimo all'avvio, che rappresenta un'evoluzione notevole del sistema di trasporto pubblico su sede propria e collega l'acropoli con importanti aree esterne, in particolare Pian di Marsiano.

Sul come ci si arriva le risposte sono state meno soddisfacenti.

La regione è piccola, al centro dell'Italia, molto collinare e in alcuni punti montuosa, e ha vissuto una storia di separatezza dal resto del Paese; oggi non è più separata, ma certamente raggiungerla non è facile, soprattutto con la ferrovia ma anche con la strada: negli anni Sessanta gli umbri non riuscirono a ottenere il passaggio dell'Autostrada del Sole, nonostante un grande sciopero regionale contro il Governo dell'epoca, e oggi devono accontentarsi della E45, una superstrada importante ma molto pericolosa, percorsa da un traffico colossale di mezzi pesanti che la preferiscono all'Autosole, perchè gratuita, inquinano e danneggiano le infrastrutture.

Passi avanti si stanno facendo con il cosiddetto Nodo di Perugia, una bretella fra la E45 e la A28, che consenta di allontanare il traffico dalla città, bypassando il sistema di gallerie costruito nei decenni scorsi a ridosso del centro storico: è stato finanziato dal Cipe per 732 milioni di euro ed è nella fase di progettazione esecutiva.

Si dovrebbe essere sbloccato anche il potenziamento della Perugia-Ancona, in discussione da anni e divenuta uno dei quattro bracci della Quadrilatero Umbria-Marche, a cui noi siamo interessati dal tratto che va dalla località Vianello a Valfabbrica, quello più impegnativo per problemi ambientali e la presenza di molte gallerie: è finanziato con risorse pubbliche, è stato scelto il General Contractor, che deve presentare i progetti esecutivi e iniziare l'opera entro la fine di quest'anno, e ci auguriamo inizi sul lato perugino, per le evidenti necessità di alleggerire il traffico nei quartieri a nord.

Ancora più avanti è il potenziamento dell'aeroporto, essenziale per il turismo di qualità su cui punta la regione, che dopo vent'anni ha ottenuto l'abilitazione al volo notturno, è stata prolungata la pista e sono state stanziati risorse per l'ampliamento dell'aerostazione, e oggi i voli e i passeggeri sono in aumento.

Quali sono i problemi ancora aperti?

Un nodo ancora non risolto è quello della E45, perchè nonostante vada avanti il progetto di una nuova autostrada, almeno formalmente, i contrasti sono ancora



forti e manca ancora un sostegno forte da parte del Governo; c'è chi spinge per un adeguamento dell'esistente, ma ho molti dubbi che oggi il Paese abbia le risorse sufficienti per trasformarla in una superstrada vera, con un fondo stradale degno di un Paese civile, introducendo elementi di sicurezza.

Il problema vero però sono i collegamenti ferroviari, specie quelli nazionali gestiti dal gruppo FS, perchè le due grandi direttrici lambiscono la regione, a ovest passando per Orvieto e Terontola (che è nel Lazio) e a est passa per Orte e Falconara; Perugia è baricentrica è congiunta con una tratta interna Terontola-Foligno, a binario unico e non soddisfacente; oggi è allo studio una velocizzazione dell'esistente, con una spesa non esorbitante per alcuni raddoppi in corrispondenza delle stazioni, però tempo che il miglioramento non sarà esaltante, speriamo almeno nell'aumento del numero di treni, perchè quelli nazionali oggi sono ridotti a due, uno al mattino e l'altro alla sera.

Qualcosa si muove anche con la ferrovia regionale, la Ferrovia centrale umbra (Fcu), una linea nord-sud che da Terni va a San Sepolcro: dispone di finanziamenti, da molto tempo sta adeguando la rete e ha ordinato tre nuovi elettrotreni, che dovrebbero sostituire quelli diesel esistenti e svolgere un ruolo di metropolitana di superficie.

Come è stato risolto l'aspetto economico delle opere?

Perugia è forse quella che in Italia ha puntato di più sul project financing, in rapporto alla sua dimensione e al numero di abitanti.

Ha iniziato a farlo già alla fine degli anni Novanta con il Minimetrom, seppure con una legislazione ad hoc, derivata dalla legge 211/92, perchè vede comunque il concorso diretto dei privati: quelli tout court, edili, che realizzano l'opera; e quelli tecnologici, la Leitner, che fornisce la tecnologia; in più ci metterei le due società di gestione del trasporto e dei parcheggi, rispettivamente l'Atm, partecipata a metà dal Comune e dalla Provincia, e la Sipa, che ha il 22 per cento di capitale pubblico ed è divenuta una realtà economica importante, che gestisce parcheggi non solo a Perugia ma anche in altre città italiane.

Il parcheggio da 3 mila posti realizzato alla base di partenza del Minimetrom è invece un vero project financing, il soggetto promotore è la Sipa, che dispone di 500 posti a pagamento e 2.500 gratuiti, e reinveste qui gli utili della gestione della sosta in città, circa 3 mila posti, per la quale è stata prolungata appositamente la concessione.

Un'altro riguarda la costruzione dei nuovi uffici del Comune, e un'altro ancora, oggi in fase di gara, riguarda la ristrutturazione del mercato coperto del Pincetto, nel centro della città, mentre una formula economica speciale è stata adottata per la trasformazione di Monteluca, basata su un fondo d'investimento immobiliare chiuso, ad apporto interamente pubblico, gestito dalla Bnl.

Per il resto, il Nodo di Perugia ha ottenuto le risorse dal Cipe, perchè confermato fra le grandi opere d'interesse nazionale, e lo stesso è avvenuto per la Perugia-Ancona; sull'aeroporto gli investimenti non sono enormi e le risorse poche, ma ai progetti di potenziamento contribuiscono anche diversi soggetti locali, come le Fondazioni delle Casse di risparmio e la Camera di commercio.

Come viene affrontato il nodo del consenso?

In generale l'indispensabilità di queste opere non è negata da nessuno, tranne pochissimi; che sosteneva che non erano necessarie non hanno fatto neanche opinione, il resto ha argomentato sulla posizione e sul modo, portando ad aggiustamenti in fase di preliminare, ma senza modifiche sostanziali.

Il Minimetrom ha avuto diverse opposizioni, perchè del resto sono 3,5 chilometri tracciati in mezzo a una città già costruita e tranne 400 metri

in galleria è un'opera che si vede; però tutto è stato superato e ora tutti aspettano che il servizio parta.

Il Nodo di Perugia ha visto l'opposizione di alcuni comitati, con i quali si è interloquito ma senza cedimenti, e alla fine il tracciato è stato approvato; certamente l'opera è un po' lievitata nei costi, perchè comunque il progetto deve inserirsi adeguatamente nel territorio.

La Quadrilatero ha avuto un'opposizione solo sugli assetti societari, molto ampollosi, e su un quadro di consulenze attivate per approfondire aspetti giuridico-amministrativi, ma oggi il problema sembra superato, perchè la società è divenuta interamente pubblica e il suo nuovo assetto non è più contestato da nessuno; del resto non aveva senso sciogliere una società dopo che aveva già individuato i General Contractor.

L'aeroporto invece non ha avuto problemi.

L'unica opera che ha un'opposizione forte è la trasformazione della E45 in autostrada: esiste un pensiero consistente ma ancora minoritario che chiede di impegnarsi a renderla più sicura e migliorarla, senza realizzare una nuova autostrada, perchè sarebbe quasi parallela all'Autosole e avrebbe un impatto maggiore; però la maggioranza netta delle istituzioni, delle forze politiche e anche dei cittadini rimane favorevole alla soluzione autostradale.

Quali sono gli scenari futuri dello sviluppo urbanistico e infrastrutturale della città?

Una città come la nostra va vista nel quadro della regione, che occupa una posizione mediana per quanto riguarda la ricchezza prodotta (è al decimo posto), è a un livello superiore per quanto riguarda la rete dei servizi e la vivibilità diffusa; ha un indice molto buono per quanto riguarda la crescita, e anche il tasso di disoccupazione è minimo; il problema è piuttosto che non riusciamo a creare lavoro di qualità, in grado di rispondere alle attese, alla preparazione di un numero elevato di studenti formati nelle università, molti dei quali desiderano rimanere, pur provenendo da altre regioni.

Il tema vero è quindi la qualità, dal vino all'olio, al cachemire, all'industria di alta precisione, al turismo, perchè non possiamo fare affidamento sulla quantità, vista la nostra massa critica ridotta.

Oggi siamo esposti verso i cambiamenti, mancando una struttura industriale propria e registrando la presenza di numerose multinazionali, dai tedeschi della Thyssen-Krupp a Terni alla Nestlé a Perugia; in queste situazioni, la capacità di governo della regione è limitata, così come le certezze per il futuro, considerando che una decisione presa a Dusseldorf o Zurigo può danneggiare l'economia per un periodo lungo, e lo si viene a sapere solo a posteriori.

Per questo il futuro è in elementi più duraturi, come tutto ciò che è legato al turismo, all'ambiente, alla cultura; la sola mostra sul Perugino per noi ha rappresentato 350 mila visitatori, ed essendo l'Umbria una regione di 857 mila abitanti, questo pezzo di economia, ampliato ulteriormente, reso più stabile, evitando o riducendo al minimo il morde e fuggi, può diventare un pezzo fondamentale di un'economia che soggiace a meno capricci, più facile da governare.

Da qui l'importanza delle infrastrutture, non è tanto per trasferire grandi quantità di prodotti: può andare bene eventualmente per il versante Terni, con la Thyssen-Krupp, perchè è evidente che raggiungere facilmente Civitavecchia è utile, così come pagare meno l'energia, ma per il versante perugino, e per l'Umbria in generale, l'accessibilità è fondamentale per il turismo.

Principali infrastrutture in corso o previste a Perugia

Fonti di finanziamento / Promotori	Milioni di euro		Intervento	Inizio	Fine
Strade					
		Totale 764,28			
Anas		732,43	Nodo autostradale di Perugia	2008	
Project financing	476,00		[01] Perugia-Ancona	2008	2012
Project financing	10.000,00		[02] E45 Orte-Mestre		
Provincia di Perugia		4,80	Bretella nuovo polo ospedaliero	2005	2007
Regione Umbria		5,91	Svincolo nuovo polo ospedaliero	2005	2007
Comune di Perugia		1,38	Potenziamento accessi polo ospedaliero	2006	2007
Regione Umbria		4,00	Strada Pian di Massiano	2006	2007
Project financing		7,76	Parcheeggio Pian di Massiano	2006	2007
		8,00	Parcheeggi nelle stazioni ferroviarie		
			Parcheeggio XX Giugno		
Ferrovie					
		Totale 91,90			
Rfi		58,00	[03] Potenziamento linea Rfi Foligno-Ponte San Giovanni		
Ferrovia centrale umbra		20,00	Raddoppio linea Fcu Ponte San Giovanni-Sant'Anna		
Rfi		8,00	Potenziamento tratto urbano Rfi Fontivegge-San Sisto		
Rfi		2,10	Nuova stazione Rfi Capitini-Stadio		
Ferrovia centrale umbra			Riassetto stazione Fcu Sant'Anna		
Rfi		3,80	Messa in sicurezza passaggi a livello		
Trasporto pubblico					
		Totale 95,20			
		95,00	Minimetro 1 Pian di Massiano-Pincetto	2002	2007
Legge 211/92 e Legge 641/96	64,03				
Minimetro Spa	30,97				
			[04] Minimetro 2 Sant'Anna-Pincetto-Monteluca		
Sviluppo urbano					
		Totale 310,22			
Soggetti pubblici vari		87,00	[05] Valorizzazione area dell'ex Policlinico di Monteluca	2008	2015
		46,00	Riqualificazione area del Pincetto	2008	2011
Nova Oberdan Spa	40,00				
Comune di Perugia	6,00				
Comune di Perugia		1,70	Nuovo teatro nel quartiere di San Sisto	2007	2008
Conferenza episcopale			Nuova chiesa nel quartiere di San Sisto		
Privati			[06] Recupero aree ex De Megni-Margaritelli	2007	
Gruppo Agnesi-Colussi		50,00	[07] Recupero area ex Pastificio Ponte	2008	
		6,00	Nuova centrale idroelettrica	1998	2006
Fintecna		5,00	[08] Recupero area ex Manifattura tabacchi	2008	
Project financing		9,04	Nuovi uffici comunali nell'ex scuola Pascoli	2007	2009
		70,00	[09] Cittadella giudiziaria nell'ex carcere		
		5,48	Nuovi uffici giudiziari nell'ex palazzina Enel	2004	2008
Stato	4,18				
Comune di Perugia	1,65				
Comune e Sipa Spa		30,00	Centro direzionale via Pellini	2008	
Sanità					
		Totale 166,94			
Soggetti pubblici vari		114,00	[10] Nuovo Polo ospedaliero	1996	2007
Università di Perugia		37,18	Nuova facoltà di Medicina - Prima fase	2006	2007
Università di Perugia		15,76	Nuova facoltà di Medicina - Seconda fase	2007	2009
Aeroporto					
		Totale 27,00			
Soggetti vari		27,00	[10] Potenziamento aerostazione, strutture e impianti	2008	2012
		Totale investimenti minimi previsti 1.455,34			

Fonte:

elaborazioni su dati di Comune di Perugia, Provincia di Perugia, Regione Umbria, Università degli studi di Perugia, Cipe, Ministero delle infrastrutture, Anas, Rfi

Note:

01. Opera inserita nel progetto Quadrilatero; per il tratto umbro è costituita dal potenziamento della Statale 318, tratto Pianello-Valfabbrica, e da un breve tratto della Statale 76.
02. Progetto da 10 miliardi di euro, ancora molto contrastato, che interessa in parte l'area di Perugia.
03. Parte integrante del progetto di velocizzazione, con una serie di raddoppi nelle stazioni, della linea Foligno-Terontola, oggi a binario unico.
04. Il progetto è fermo perchè la legge 211/92 non è più stata rifinanziata, da qui il prolungamento della linea 1 fin sotto il centro storico della città, al Pincetto.
05. L'intervento è finanziato da Comune di Perugia, Azienda Ospedaliera, Regione Umbria, Università degli Studi e da Fondo Umbria, un fondo comune di investimento immobiliare chiuso ad apporto pubblico (Art. 14bis, Legge 86/94) gestito da BNL Fondi Immobiliari. L'attività di vendita partirà all'inizio del 2009.
06. Demolizione delle vecchie fabbriche e costruzione di un quartiere residenziale per almeno 300.000 mc.
07. Parziale demolizione del complesso e costruzione di uffici, residenze e spazi commerciali per circa 67.000 mc.
08. Parziale demolizione del complesso, con nuovi edifici destinati ad attività ricettive e la realizzazione di una cittadella tecnologica nella parte tutelata dalla Soprintendenza.
09. Sono in corso contatti tra i diversi Ministeri competenti, la Regione e il Comune per il necessario Accordo di programma.
10. I finanziatori sono lo Stato, la Regione Umbria (fondi Legge 67/88, Legge 135/90 e bilancio regionale), l'Azienda Ospedaliera di Perugia e il Comune di Perugia.
11. Piano finanziario varato dalla Regione e sostenuto da ministero dei Trasporti, Comune di Perugia Fondazioni Casse di risparmio umbre, Camera di Commercio di Perugia.

particolare Pian di Marsiano.

In entrambi i casi si pone come l'elemento propulsore dello sviluppo del territorio, contribuendo a consolidare il quartiere periferico come luogo privilegiato per la manifestazioni di massa, dallo sport alle fiere, mentre in centro permette l'avvio di un progetto di recupero del Pincetto, nell'acropoli, in particolare di un complesso degli anni Trenta dove si trova il Mercato Coperto, con nuovi spazi ipogei, la rigenerazione di piazze, giardini e grandi locali voltati rinascimentali.

A tutto questo si affianca il progressivo recupero delle aree industriali dismesse nel più grande quartiere satellite di Perugia, Ponte San Giovanni.

In un quadro umbro dove le opere pubbliche sono sempre costruite con notevole lentezza, Perugia sta quindi vivendo un momento veramente particolare, in tutti i sensi, perchè lo sviluppo urbano è accompagnato da una crescita economica costante, così come della popolazione, ed è paradossale che tutto questo avvenga in assenza di infrastrutture di trasporto adeguate, dall'aeroporto alla rete autostradale (sono ancora aperte le annose questioni del Nodo di Perugia, della Perugia-Ancona e della E45), fino alla ferrovia, qui molto limitata e senza molte prospettive, specie per i collegamenti a livello nazionale.

Non a caso Perugia ha un tasso di motorizzazione tra i più alti d'Italia (che a sua volta detiene il primato mondiale, con 58 autovetture circolanti ogni 100 abitanti, secondo dati Istat): con 1,53 auto per abitante, l'Umbria è la terza regione d'Italia, preceduta dalla Valle d'Aosta e dal Lazio; Perugia ha 1,69 auto per abitante ed è la seconda città d'Italia, dopo Aosta, occupando la stessa posizione di Roma.

Una città che cresce

Perugia è una delle poche città capoluogo italiane che cresce come abitanti – ricorda Renato Locchi, Sindaco di Perugia – così come cresce in modo significativo anche l'area del perugino: in quanto tale ha



quasi 162 mila abitanti, ma su essa fa capo una realtà di circa 300 mila, a cui si aggiungono oltre 34 mila studenti tra italiani e stranieri.

A questa crescita contribuiscono diversi fattori, fra cui la vicenda stessa del terremoto, perchè coloro che abitavano nell'area del folignate e nel nocerino e lavoravano nella pubblica amministrazione a Perugia, hanno totalmente ristrutturato le loro abitazioni, che però in molti casi sono diventate seconde case, mentre l'abitazione vera, è ormai in questa parte della regione.

Inoltre si segnala per la forte presenza di stranieri, perchè se l'Umbria ha il 2 per cento in più della media nazionale per quanto riguarda la presenza di lavoratori stranieri extracomunitari, Perugia ha due punti in più della media regionale, quattro punti oltre la media nazionale, per un totale di circa l'11 per cento della popolazione.

Il tutto in un quadro positivo di crescita economica, ottenuta nonostante la difficile situazione italiana e mondiale grazie alla felice combinazione fra locale e internazionale, fra industria pesante, semiar-tigianato e turismo, con imprese locali di piccole dimensioni, fatta eccezione per la Perugina e pochissime altre, che hanno

ampliato la loro presenza mercati internazionali, e l'arrivo di numerose multinazionali, fra cui Nestlè e Thyssen-Krupp, che hanno acquistato rispettivamente i colossi industriali Buitoni-Perugina e le acciaierie di Terni (mentre la perugina Colussi è diventata una multinazionale che ha acquisito marchi come Misura, Liebig, Saponi, Flora).

Non vanno poi dimenticati il turismo e la presenza di due università pubbliche: città d'arte, Perugia è meta di numerosi turisti (la sola mostra sul Perugino ha portato 350 mila visitatori) e ospita una antica Università degli studi, fondata nel 1308, oltre che la maggiore Università per stranieri d'Italia, che insieme rappresentano una delle maggiori realtà economiche della Regione Umbria, con appunto più di 34 mila studenti e quasi 1.200 docenti, non poca cosa per una regione 857 mila abitanti.

Approcci economici

Fra gli elementi di spicco di questo momento molto particolare per la città, si segnala anche l'approccio al finanziamento delle opere, specie di quelle più impegnative: Perugia è un caso scuola in Italia non solo per la realizzazione di



infrastrutture innovative per la mobilità alternativa (che fanno seguito però a scelte non proprio felici di gallerie stradali che consentono di accedere facilmente all'acropoli) ma anche per il passaggio dal tutto pubblico delle scale mobili urbane a forme sempre più complete di coinvolgimento di capitali privati.

Il project financing, di cui spesso si parla ma che raramente si fa – puntualizza il Sindaco Locchi – a Perugia registra molti casi concreti: il Minimetrò, un intervento impegnativo anche economicamente (95 milioni di euro, che per una città come Perugia è una dimensione ragguardevole), è una forma di project financing, seppure con una legislazione ad hoc, derivata dalla legge 211/92, perchè all'interno dello schema previsto dalla legge – il 60 per cento di risorse pubbliche statali e 40 per cento di risorse locali – vede il concorso dei privati all'interno di una società ad hoc, la Minimetro spa: quelli tout cour, edili e tecnologici, che realizzano l'opera o forniscono la tecnologia; in più sono da considerare le due società di gestione del trasporto e dei parcheggi, l'Atm partecipata a metà dal Comune e dalla Provincia, e la Sipa, che ha il 22 per cento di capitale pubblico.

Il parcheggio da 3 mila posti realizzato alla base di partenza del Minimetrò, a Pian di Marsiano, è invece una formula più vicina al vero project financing – continua Locchi – dove il soggetto promotore, la Sipa, a fronte di un investimento di circa 7,7 milioni di euro ottiene 500 posti a pagamento e ne mette a disposizione 2.500 gratuiti, reinvestendo qui gli utili della gestione della sosta in città, circa 3 mila posti, per la quale è stata prolungata appositamente la concessione per 60 anni.

Un'altro project financing riguarda la costruzione e gestione dei nuovi uffici del Comune, secondo un modello già sperimentato in altre città italiane (ad esempio Parma e Bologna): l'intervento, dal costo di circa 7,4 milioni di euro, prevede la trasformazione dell'ex scuola Pascoli, di proprietà del Comune, e la sua gestione da parte del privato per 30 anni, di cui 3 per le fasi di progettazione definitiva ed

esecutiva e di realizzazione; il Comune paga un contributo di costruzione di 1,5 milioni e un canone annuo di quasi 468 mila euro.

Un'altro project financing, oggi in fase di gara, è la ristrutturazione del mercato coperto del Pincetto, dove si prevede un ampliamento delle superfici sotto terra, con spazi commerciali, un punto informativo del Comune, dei parcheggi pubblici, gestiti sempre dalla Sipa, spazi di sosta riservati ai magistrati (è sotto il Palazzo di giustizia); il soggetto privato è una società ad hoc, con 20/21 operatori, fra edili e commerciali.

Diverso, ma altrettanto significativo è il meccanismo finanziario definito per la trasformazione urbana dell'area di Monteluca, attraverso la costruzione di un fondo immobiliare chiuso, ad apporto interamente pubblico, allo scopo di reperire risorse finanziarie aggiuntive, messo a punto con la collaborazione della banca d'affari Nomura International Plc e poi affidato, per la fase gestionale, a Bnl Fondo immobiliare: l'attuale patrimonio immobiliare verrà venduto e il ricavato andrà a finanziare il completamento delle tecnologie e delle strutture della cittadella sanitaria.

Il nodo del consenso

Dal punto di vista del consenso verso le infrastrutture, l'Umbria si segnala per un sostanziale accordo rispetto alla loro necessità, con poche eccezioni.

Già negli anni Sessanta la regione sciose però contro il Governo Fanfani, perchè chiedeva che l'Autostrada del Sole la attraversasse, mentre la soluzione prescelta la lambiva solamente, facendola passare solo in Toscana (il casello più prossimo è Bettolle, il successivo è Orvieto).

Con il senno di poi si può dire che gli umbri avevano visto giusti – sostiene Renato Locchi – perchè l'arteria che attraversa la regione, la E45, è una superstrada importante, ma molto pericolosa e con ricadute soprattutto negative, perchè ormai interessati da un flusso consistente di mezzi pesanti, che la preferiscono all'Autosole perchè è gratuita, con un sommarsi di impatti negativi, dovuti al tipo di traffico, al suo volume e pericolosità e al danno prodotto alle pavimentazioni.

In generale l'indispensabilità delle grandi infrastrutture, come delle trasformazioni urbane, non sembra essere negata, l'unica opera che ha un'opposizione seria è la trasformazione della E45 in autostrada.

