

ISTANZA APERTA
Al Sindaco del Comune di Foligno

**SI DOVRA' MODIFICARE LA TEMERARIA SCELTA DEL SOTTOPASSO ALL'EX
ZUCCHERIFICIO PER ELIMINARE IL Passaggio Livello DI VIA MAMELI**

Noi abbiamo affrontato la questione della viabilità dell'area ex Zuccherificio-Prato Smeraldo per la riconosciuta esigenza di migliorare la città, che non si discosta affatto dall'esigenza-obiettivo espressi dal Sindaco con il documento del 9 marzo 2013 “Rinnovare la città è il nostro dovere”.

Siamo stati sollecitati dal rischio sicurezza per il sottopasso e dalla previsione di disagio di chi lo attraversa nei momenti critici, oltre che responsabilizzati dal sistematico rispetto della sostenibilità ambientale, economico-sociale, culturale ed urbana.

E' indispensabile avere più sicurezza di fronte alle sempre più drammatiche situazioni in cui si vengono a trovare i sottopassi nei momenti di grandi precipitazioni e sotto le “bombe d'acqua “ come quella recente dei primi giorni di giugno.

I sottopassi anche con le migliori tecniche di svuotamento automatico delle acque, diventano accumuli di fango, ghiaia, foglie, rami, rifiuti ecc., che ostacolano ed ostruiscono ogni svuotamento così da allagare al livello massimo del caso.

Nel progetto del sottopasso nell'ambito dell'ex zuccherificio è stato previsto il ricorso a costose opere di protezione o di barriera idraulica all'inondazione obbligate dal piano di prevenzione all'esondazione del Topino ma ammesso che queste opere siano efficaci per le acque di piena del fiume, resta l'indesiderabile realtà che non è piacevole subire gli inconvenienti e forse i pericoli dell'invaso a cielo aperto di quel sottopasso lungo circa duecento metri in conseguenza delle straordinarie precipitazioni quali bombe d'acqua, eccezionali grandinate e nevicate, come documentate dalle cronache, sempre più frequenti.

In questa prospettiva e per effetto dei condizionamenti collaterali sulla viabilità connessa, il sottopasso rappresenta più che altro un disservizio della viabilità e mobilità urbana.

Legambiente chiede che sia evitato questo triste finale di una scelta che si può cambiare e ne fa importante istanza al Comune di Foligno quale unico oggetto attuatore della parte di opere di urbanizzazione primaria intorno all'area ex Zuccherificio in cui è compreso l'attraversamento della ferrovia tramite la scelta ormai desueta del sottopasso.

E' necessario procedere con urgenza alla variante del permesso di costruire per il primo stralcio delle opere di urbanizzazione nell'ambito n°1 dell'ex Zuccherificio dove viene stabilito che fra le

opere di competenza esclusiva del Comune c'è il “sottopasso ferroviario di via G. Mameli e viabilità verso Prato Smeraldo”.

Non sappiamo, ma immaginiamo, che questa scelta sia stata dettata da una semplificazione tecnico-progettuale verso la soluzione tipologica più ricorrente, forse deviata dalla esclusione aprioristica di intervenire in elevazione dal suolo per evitare presunte difficoltà di ambientazione nel paesaggio urbano o altro che sia

Da una analisi semplicemente a vista del progetto del primo stralcio con il sottopasso di Via Mameli nell'ambito dell'ex zuccherificio, emerge con evidenza che tutta la intricata, tortuosa ed ingombrante nuova viabilità altro non è che l'effetto condizionato dalla incomprensibile scelta, come un input prefissato o come un chiodo fisso, del sottopassaggio come unico modo per attraversare la ferrovia.

L'istanza di Legambiente si fonda sul senso e sull'atto di liberazione dal presunto vincolo di adottare il sottopasso così condizionante e, per una scelta opportunamente diversa, si orienta verso una semplice soluzione di cavalcavia che non sia invasiva dello spazio ortogonale alla ferrovia ovvero che non abbia le rampe perpendicolari (a croce) rispetto ai binari, né che ostacoli il campo visivo delle case di Via Mameli.

L'istanza si concretizza proponendosi a favore delle rampe del cavalcavia perfettamente parallele alla ferrovia.

Come si vede dalla schema, *allegato*, nell'area ex Zuccherificio occorrono due rampe simmetriche ed a senso unico, una a salire per uscire dalla nuova Via IV Novembre, quindi per scavalcare la ferrovia e scendere nell'area di Prato Smeraldo verso Via Mameli, l'altra rampa per entrare dal cavalcavia nell'area ex zuccherificio scendendo a senso unico ed immettersi nella nuova Via IV Novembre verso Porta Firenze.

Invece nell'area di Prato Smeraldo c'è una sola rampa orientata verso Via Mameli e a doppio senso, uno per scendere e uno per salire, collegati direttamente con via Mameli, via dei Trinci e via Subasio e indirettamente con tutte le strade extraurbane(SS.3 Flaminia, SS 75 Foligno Perugia e SS 316 per Bevagna, Todi,ecc.).

Questa scelta si qualifica per altri importanti motivi competitivi con il sottopasso.

1) Diminuzione della spesa pubblica.

Per non avere costi da sperpero del denaro pubblico, la scelta del cavalcavia a rampe parallele esclude, in quanto non necessarie, tutte quelle opere connesse al sottopasso quali le costose opere di protezione e di barriera idraulica all'esondazione del Topino, le installazioni e continue manutenzioni e pulizie degli impianti di sicurezza (pompe idrauliche e relativi accumulatori di

energia elettrica, griglie e filtri, semafori e sistemi di allarme), l'eccessiva e complessa dotazione di svincoli e rotatorie .

Per avere la possibilità di ridurre la superficie della rete stradale di oltre il 50% (cinquanta per cento) dimostrato dal confronto fra la lunghezza delle corsie stradali del sottopasso e viabilità connessa, comprese le due rotatorie, che raggiunge 1400 (millequattrocento) metri e la lunghezza delle corsie del cavalcavia a rampe parallele, compresa la sua unica rotatoria, che misurano 780 (settecentoottanta) metri, ottenendo una riduzione del 45% (quarantacinque per cento) delle spese di costruzione e della manutenzione per i prossimi decenni.

2) Contenimento del consumo energetico da conseguire.

Questa scelta diversa dal sottopassaggio si afferma per il rispetto del maggior contenimento di consumo energetico per non aver appunto bisogno, come nella insostenibile scelta del sottopasso, di una illuminazione pubblica diurna, di alimentazione continua dei semafori, degli accumulatori per le pompe di drenaggio e sistemi di allarme e sicurezza, inoltre per non aver bisogno della illuminazione pubblica sui 620 metri in più di percorsi stradali connessi al sottopasso;

3) Maggiore sostenibilità ambientale per non avere maggiore percorrenza di traffico veicolare sui 620 metri in più di corsie stradali da percorrere con la scelta del sottopasso, quindi per eliminare quella conseguente maggiore emissione di fattori inquinanti (gassosi, acustici e luminosi) e per ridurre di oltre il 40% il tempo di percorrenza quale tempo sociale validamente recuperato.

Appartiene alla maggiore sostenibilità ambientale anche l'ottenibile risultato di una forte riduzione del consumo di suolo, riduzione immediatamente percepibile vedendo le planimetrie delle due diverse scelte messe a confronto.

Calcolando la differenza del consumo di suolo in termini di superficie risulta che la superficie occupata dal sistema del sottopasso è di 12.000 (dodicimila) metri quadrati, mentre quella occupata dal sistema del cavalcavia a rampe parallele misura esattamente 5.140 (cinquemila centoquaranta) metri quadrati.

E' perciò dimostrato che con la scelta del cavalcavia a rampe parallele si può ottenere una importante riduzione del consumo di suolo pari a 6.860 (seimila ottocentosessanta) metri quadrati. In altre parole si può affermare che il sottopasso toglie più suolo utile per complessivi 6.860 metri quadrati dei quali 2.660 metri quadrati nell'area dell'ex zuccherificio e circa 4.200 metri quadrati nell'area di Prato Smeraldo dove la migliore utilizzazione sarebbe per obiettivi autenticamente sostenibili.

4) Salvaguardia di beni storici, antropologici, culturali e religiosi: La Maestà della Madonna delle Scuffiole e la distilleria dell'ex zuccherificio.

Togliendo il sottopasso viene automaticamente eliminata la rotatoria che per sua conseguenza è stata progettata di fronte alla storica edicola della Madonna delle Scuffiole, la Maestà più amata della comunità cittadina. Come si vede dal progetto dell'attuale permesso di costruire del primo

stralcio delle opere di urbanizzazione nell'ambito dell'ex zuccherificio, la Maestà della Madonna delle Scuffiole viene soffocata, anzi schiacciata violentemente dalla rotatoria del sottopasso che non le dista più di due metri tanto quanto basta per dividere con un marciapiede l'edicola religiosa dall'infernale anello con il continuo carosello del traffico veicolare.

Questo progetto oltre che irrispettoso ed offensivo della maestà che rappresenta un perenne riferimento della cultura religiosa e popolare della città, è ostativo alla praticabilità del culto e delle sue ritualità che dovrebbero praticarsi in uno spazio di rispetto pertinente e indisturbato, inoltre la situazione prospettata dal progetto è pericolosa per l'incolumità dei fedeli costretti a sostare sul marciapiede e perfino dannosa alla conservazione della stessa maestà e dei suoi particolari beni.

Occorre perciò salvaguardare la Maestà delle Scuffiole e il suo spazio intorno.

Con la provvidenziale idea del cavalcavia a rampe parallele si è dimostrato che si può liberare uno spazio davanti alla Maestà con una profondità di almeno dodici metri eliminando la viabilità complementare al sottopasso senza modificare il nuovo tracciato di Via IV Novembre.

Appartiene alla salvaguardia dei beni storici e architettonici anche il recupero di un maggiore spazio di fronte alla ex distilleria dell'ex zuccherificio sul lato della sua corte o piazza con la piccola ciminiera al centro.

Infatti, togliendo il sottopasso per arrivare al progetto alternativo del cavalcavia a rampe parallele si ottiene una maggiore distanza del nuovo tratto di Via IV Novembre di fronte al corpo centrale della ex distilleria allargando di fatto la antistante corte di almeno venti metri tanto da far aumentare di circa 2.200 (duemiladuecento) metri quadrati la superficie di questo apprezzabile spazio abbracciato dai corpi, quasi antropomorfi con testa spalle e braccia, a corte aperta della ex distilleria e strettamente connesso con la sua destinazione.

Questo vantaggio non è di poco conto soprattutto in considerazione che questo maggiore spazio appartiene all'unico edificio di archeologia industriale che rimane testimone nell'area dell'ex zuccherificio e non solo, il quale è destinato ad ospitare attività culturali ed artistiche rispetto alle quali l'uso di uno spazio aperto, piazza o corte di maggiore estensione valorizza fortemente il centro culturale e artistico ed incrementa notevolmente la sua capacità espositiva e rappresentativa.

5) Maggiore sostenibilità della morfologia urbana.

In quest'area nel cuore della città dal tessuto urbano connotato con semplicità e storicizzato risulta fuori luogo una rete di viabilità con rotatorie e plurimi svincoli tipicamente di periferia.

Meglio ridurre la viabilità secondo un rapporto analogico e integrato con quella esistente.

Perciò con la scelta del cavalcavia a rampe parallele avviene che anche la seconda parte di via Mameli, quella da via Brigata Garibaldi alla sbarramento della ferrovia, eliminando il sottopasso e la sua rotatoria, potrà essere indipendente dalla nuova rete di via IV Novembre e sarà destinata al solo traffico di quartiere. Non solo ma se ne ricava una significativa opportunità poiché sarà

possibile realizzare in fondo a questo tratto di via Mameli fino allo sbarramento della ferrovia ,un parcheggio pubblico o

pertinenziale di almeno venti posti auto, molto utile per il quartiere della Madonna delle Scuffiole dalle strade molto strette e prive di slarghi o spazi di sosta

Beneficia di maggiore sostenibilità delle funzioni integrate alla struttura urbana anche l'area di Prato Smeraldo poiché eliminando il sottopasso e la rotatoria che gli si attesta in mezzo al verde parco in prossimità della scuola si recupera tutta la superficie di metri quadrati 4.200 (quattromiladuecento) che il sottopasso toglierebbe all'area di Prato Smeraldo.

L'area così liberata dall'invasione delle strade ad intenso traffico veicolare tornerebbe ad essere destinata a servizi pubblici di grande qualità urbana ed ambientale.

Le piste o meglio percorsi ciclabili trovano in questo progetto alternativo più libertà e indipendenza di tracciato, più facili collegamenti fra le varie zone intorno all'ambito dell'ex zuccherificio tutto a vantaggio della maggiore sostenibilità urbana.

6) Opportunità collaterali

Infine l'idea delle rampe del cavalcavia parallele alla ferrovia , presenta il vantaggio di avere le rampe di entrata e di uscita del grande parcheggio interrato, coperte dalle rampe del cavalcavia e perfino protette dalle pareti che le sostengono, come si vede dal particolare grafico allegato.

E' facile immaginare che questo cavalcavia può avere un aspetto architettonico di pregio e non può essere giustificata qualsiasi pretestuosa rinuncia a questo percorso in elevazione che attraversa la ferrovia all'altezza del suo vertice appena superiore a metri sei dal suolo .

Nel paesaggio urbano questo profilo triangolare dall'altezza media inferiore a tre metri e mezzo, oltre a rapportarsi benissimo con le altezze di tutti gli edifici circostanti, offre il valore aggiunto di avere molteplici punti di vista panoramici alzando l'orizzonte della città.

In tutta onestà non ci si venga a dire che questa variante non può essere affrontata per i maggiori costi di progettazione o per indisponibilità di tempo e di programmi, poiché qualsiasi maggior costo sociale per la collettività viene legittimato e più che ripagato dalle finalità fin qui esposte.

Siamo certi del nostro contributo alla cittadinanza e che accoglierà favorevolmente questa scelta.

Cordiali Saluti

Legambiente Clo di Foligno

Gruppo Ambiente Urbano

Foligno, 09.07.2013

Allegati: n°1, c.s.i.