

Trasporto pubblico

Il trasporto pubblico a Perugia nel 2007 significa essenzialmente il Minimetrometro, la metropolitana leggera con sistema di trazione a fune descritta su queste pagine nel gennaio 2005, all'interno del dossier sull'Umbria, e poi ancora nell'ottobre 2006, con un articolo specifico di Luca Patiti.

La sua importanza va oltre l'aspetto trasportistico e si pone come strumento principe di una nuova politica della mobilità, sulla scia di quella inaugurata con le scale mobili cittadine, e di un progetto di riequilibrio e riqualificazione urbana rivolto sia al centro che alla periferia, in grado di catalizzare la domanda di localizzazione di funzioni urbane importanti lungo tutto il suo percorso.

Questo aspetto è tanto più importante se si considera la dimensione stessa di Perugia e il suo assetto territoriale, che in fondo ha solo 161 mila abitanti e si identifica unanimemente in un centro storico posto sulla collina dell'acropoli: il Minimetrometro, prima ancora di entrare in funzione, si sta infatti caratterizzando come il segno di una svolta, l'affermazione di una identità contemporanea di della città che si esprime nell'integrazione "trasportistica", ma anche con il filo rosso dei binari, la parte storica, compatta e stratificata verticalmente nei secoli, e quella recente, frammentata e dispersa in orizzontale nel territorio circostante.

Lo sviluppo della linea è di circa 3 chilometri, da Pian di Massiano, a ovest, al Pincetto, sotto la rupe etrusca, ed è calibrata su un flusso annuo di circa 6 milioni di persone (circa ventimila al giorno); il sistema adottato, messo a punto dalla Leitner di Vipiteno, si distingue per le dimensioni ridotte e la possibilità di superare anche condizioni difficili di terreno (pendenze fino al 12 per cento) ed è calibrato per il trasporto dei passeggeri su tratti medio-brevi in centri urbani di piccole e medie dimensioni.

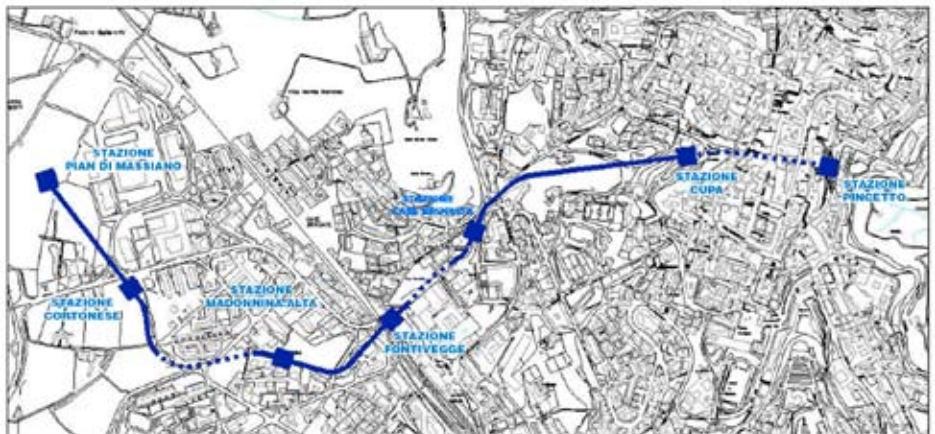


Il costo è oggi fissato in circa 95 milioni di euro, 24 in più rispetto alle previsioni iniziali (finanziate di in parte dalla Legge 211/92 e in parte dalla Legge 641/96), perchè essendo un sistema innovativo e sperimentale ha richiesto una serie di aggiustamenti e varianti; inoltre, non essendo possibile avviare in tempi brevi i cantieri di una seconda linea, per un altro chilometro verso la periferia est, a Montelupe, soprattutto a causa del mancato rifinanziamento della 211/92, si è scelto di prolungare la linea fino al Pincetto, affrontando costi non previsti inizialmente.

Questo aumento di costi, pur essendo avvenuto con varianti approvate e finanziate da tut-

ti i soggetti interessati, ha portato recentemente all'avvio di indagini da parte della Magistratura che hanno coinvolto i vertici della società concessionaria, la Minimetrometro spa, e quelli di uno dei soci privati, la società consortile di costruzioni Umbria Domani Scarl, che realizza le opere civili e raggruppa nove società di costruzioni fra cui la Marinelli Spa (capofila, con il 25 per cento della società) e la Garboli Conicons (18 per cento).

L'inchiesta è partita nel 2005, anche in base alla denuncia di un imprenditore che sarebbe stato escluso dagli appalti per i lavori, ed è esplosa nel novembre scorso con l'avviso di conclusione delle indagini contro diciotto tra imprenditori, tecnici e il presidente Spinelli, accusati a vario titolo di non avere indetto una gara d'appalto per i lavori del Minimetrometro, ma di avere assegnato lavori in subappalto per 40 milioni di euro.



Strade e ferrovie

Quelli che per altre città italiane sono i settori principali degli investimenti in infrastrutture, cioè le strade e le ferrovie, per Perugia rappresentano una parte meno consistente, sicuramente per quanto riguarda le ferrovie, che qui ha un ruolo marginale e sono previste complessivamente opere per meno di 100 milioni di euro.

Per la rete stradale urbana non sono previste grandi opere, se non quelle intorno alla cittadella sanitaria, dove ci sono interventi sia del Comune che della Provincia, con finanziamenti regionali, e intorno alle aree d'interscambio delle stazioni.

Il progetto più importante, o quanto meno il più concreto, è quello per il cosiddetto Nodo di Perugia, che da solo vale oltre 700 milioni di euro, mentre altri progetti altrettanto importanti scontano incertezze e opposizioni, come il potenziamento della Perugia-Ancona, fermo da molti anni e forse solo oggi sbloccato, e il riassetto della E45, elemento critico della viabilità regionale, troppo costoso qualsiasi sia la soluzione e con forti opposizioni all'interno e all'esterno della regione.

Il Nodo di Perugia

Il nodo di Perugia rappresenta uno dei punti di maggior traffico dell'intera area centrale del Paese, in un punto dove la E45 si congiunge con l'autostrada A28.

L'intervento, dal costo complessivo di circa 732 milioni di euro, consiste nella realizzazione di una bretella a sud della città, da Corciano, a ovest, a Collestrada, a est, bypassando così il tratto della E45 costruito a ridosso del centro cittadino, con una serie di gallerie che facilitano l'accesso in alto

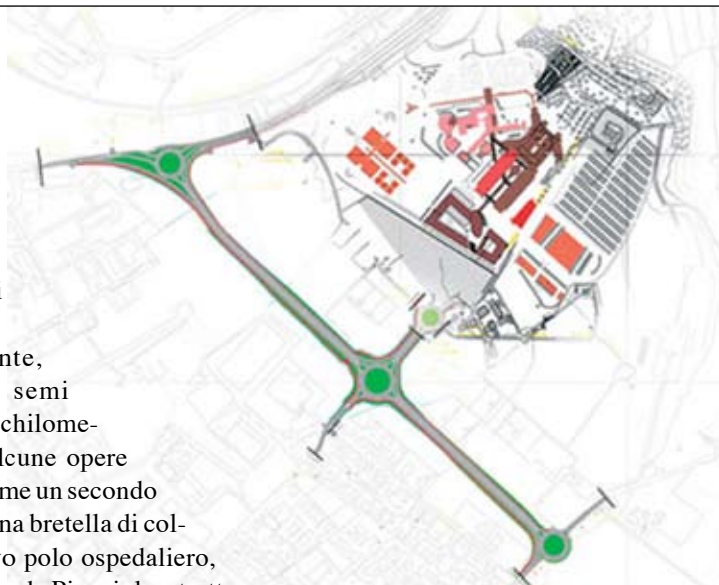
al nucleo storico, ma lo caricano di traffico e soprattutto, impediscono un adeguamento in sede a costi e tempi ragionevoli.

Da qui la variante, costituita da un semi anello di circa 23 chilometri e comprende alcune opere complementari, come un secondo ponte sul Tevere, una bretella di collegamento al nuovo polo ospedaliero, una variante alla strada Pievaiola – tratto Capanne, collegamenti con la zona industriale di Sant'Andrea delle Fratte.

Il tracciato presenta una piattaforma stradale di 22 metri, tre svincoli – di cui uno specifico per la cittadella sanitaria

– due viadotti, quattro gallerie naturali e quattro gallerie artificiali.

Il progetto preliminare del tratto da Madonna del Piano a Corciano è stato approvato dal Cipe nel novembre 2006,



PARCHEGGI

Quanto alla rete stradale urbana, spiccano gli interventi intorno alla cittadella sanitaria, una bretella e uno svincolo, già completati, e una serie di parcheggi, importanti come quello presso la stazione centrale del Minimetrò, a Pian di Marsiano, ma anche piccoli, parti integrati di un progetto di adeguamento delle stazioni periferiche gomma-gomma e gomma-ferro, come quelle strategiche della Ferrovia centrale umbra, che ne ha numerose, molte da recuperare.

Sulla rete Rfi è previsto il potenziamento di alcune fermate già realizzate, come quella dell'università di Ingegneria, vicina a Pian di Marsiano, o quella della cittadella sanitaria (dai circa 1.300 posti è stato portato a 3.600), e la costruzione di nuove, ad esempio nel nodo di Collestrada, dove si punta alla creazione di una stazione con un grande parcheggio d'interscambio per chi viene da Città di Castello e dall'area di Foligno (circa il 50 per cento del traffico giornaliero su Perugia).

Fra tutti il più importante è quello di Pian di Marsiano, con circa 3 mila posti auto su un totale di circa 100 mila metri quadrati, concepito per servire la nuova Porta nord della città,

dove oltre al capolinea del Minimetrò si trovano impianti sportivi, strutture per il tempo libero, grandi superfici per fiere e mercati.

La realizzazione, dal costo di circa 7,7 milioni di euro, è affidata alla Sipa Spa, che si è aggiudicata la gara per la costruzione e gestione, offrendo l'uso gratuito di quasi tutti i posti (solo 673 saranno a pagamento) in cambio di un prolungamento della concessione degli altri 3 mila posti che gestisce a ridosso del centro storico.



Per quanto riguarda la ferrovia, il progetto più ambizioso riguarda la velocizzazione della Foligno-Terentola, oggi a binario unico e poco utilizzata, per ottenere un accesso migliore ai collegamenti serviti dall'Alta velocità (Arezzo e Terentola).

Fra i macro obiettivi – rivela Wladimiro Boccali, Assessore all'Urbanistica del Comune di Perugia – c'è ovviamente il raddoppio completo, ma nell'immediato si punta a una serie di opere piccole, poco costose e realizzabili velocemente, come piccoli raddoppi nelle stazioni che consentano di aumentare l'intensità dei treni, perchè l'Umbria deve essere in grado di competere con altre realtà sin da subito, non fra dieci anni.

L'investimento immediato è di circa 1 milione di euro e si concentra sulla Collestrada-Ellera, che consente di servire l'area urbana con un servizio di tipo metropolitano.

Quanto alla rete della Ferrovia centrale umbra, una linea nord-sud che da Terni va a San Sepolcro, da molto tempo sta adeguando la rete e ha ordinato tre nuovi elettrotreni, che dovrebbero sostituire quelli diesel operativi dal 1993 e consentire un servizio metropolitano più adeguato.

Sono state aperte anche tre nuove stazioni urbane, una davanti alla facoltà di Ingegneria, una al nuovo Polo ospedaliero e una terza allo stadio.

Il problema però è essenzialmente di servizi – precisa Boccali – perchè dal punto di vista del ferro le infrastrutture esistono e le due reti si interconnettono a Ponte San Giovanni.

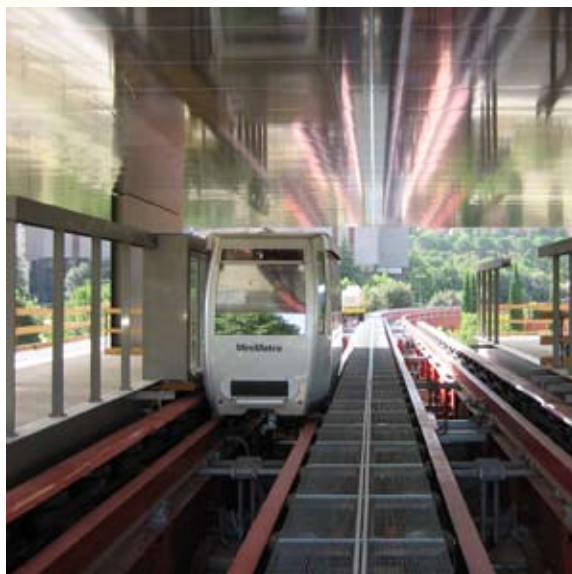
C'è anche un progetto di proseguire verso nord la Fcu, che oggi arriva a San Sepolcro: è un intervento di minore entità, che fa comodo alla città (se lo finanziano) ma comunque non è prioritario, perchè l'importante è raggiungere obiettivi primari in tempi brevi o medi.



per un costo di 486,75 milioni di euro, oltre a 24 milioni per opere accessorie, il progetto preliminare del tratto da Madonna del Piano a Collestrada è stato approvato dal Cipe nel dicembre successivo, per un costo di 196,57 milioni di euro.

Il ministero delle Infrastrutture precisa che la copertura finanziaria dell'intero nodo di Perugia, è già in parte assicurata da una delibera Anas dell'aprile 2003, e sarà completata in sede di presentazione del progetto definitivo.

Dal punto di vista dei tempi il progetto è in teoria in fase di esecutivo, sviluppato dopo una gara ristretta finanziata da alcuni soggetti economici perugini, ma una sentenza del Tar ha imposto il ricorso a una gara europea perchè fra i finanziatori era presente un soggetto pubblico (Camera di Commercio), così la scorciatoia per accorciare i tempi si è rivelata una trappola che invece li allungherà.



La Perugia-Ancona

L'altra grande opera stradale è la Perugia-Ancona, costituita dalle Statali 318 e 76, divenuta uno dei quattro bracci della Quadrilatero Umbria-Marche, a cui Perugia è interessata per il tratto da Pianello a Valfabbrica.

L'importanza del tracciato della Perugia-Ancona è nella connessione della E45 al corridoio plurimodale adriatico e nella accessibilità diretta al porto abruzzese, che rappresenta una relazione trasportistica interessante per il traffico merci, mentre per ora è necessario utilizzare una strada tortuosa che passa per Valfabbrica o la superstrada fino a Foligno e poi salire verso nord con una strada sopraelevata ma a solo due corsie.

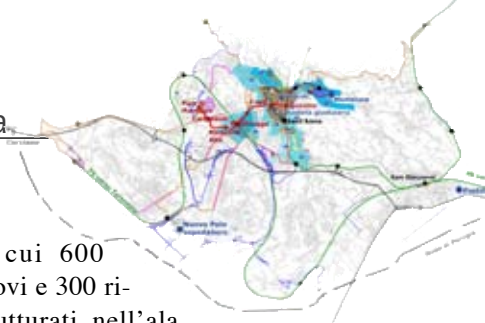
Non solo, sul lato perugino significa anche servire quartieri oggi sacrificati dal punto di vista viabilistico.

L'intervento consiste nella trasformazione dell'asse esistente in una superstrada a doppia carreggiata e quattro corsie, che nel tratto perugino richiede però una successione di gallerie e ponti, con un impatto che ha finora rallentato il progetto (se ne parla da trent'anni); i lavori sono iniziati nel 2001 e dovevano concludersi nel 2004, ma poi si sono fermati, specie per le perizie di variante richieste dall'impresa per crolli durante lo scavo di una galleria.

Il Cipe ha approvato il progetto definitivo nel maggio 2004 ed ha assegnato un finanziamento di 476 milioni di euro e il progetto è stato affidato al General Contractor che si è aggiudicato questo lotto della Quadrilatero (che comprende la Pedemontana delle Marche).

Oggi, secondo il ministero delle Infrastrutture, è in corso la verifica dell'intero progetto sotto gli aspetti tecnico-progettuali e finanziari; l'utilizzazione dei ribassi d'asta; la verifica della disponibilità di risorse private.

PICCOLI PASSI SULLA RETE FERROVIARIA



Sviluppo urbano

La fase di trasformazione urbana che caratterizza oggi Perugia è una delle più importanti della sua storia, sia per l'estensione che per le ripercussioni sulla qualità e la vivibilità di molta parte del suo territorio, che di fatto vive un processo di riorganizzazione organica sia in centro che nelle periferie, con la redistribuzione di funzioni e il recupero di ampie aree industriali dismesse.

Nel complesso sono in corso o previsti interventi per almeno 500 milioni di euro, il maggiore dei quali riguarda il trasferimento del Policlinico e della facoltà di Medicina dall'area di Monteluca alla periferia occidentale.

A questo si affianca la risistemazione delle aree centrali, come la stessa Monteluca o il Pincetto, raggiunto dalla linea del Minimetrò, oppure il rilancio di quartieri industriali della periferia, in particolare San Sisto, dove si insedia la cittadella sanitaria, e San Giovanni, la città nella città che sta progressivamente cambiando volto dopo la chiusura di importanti strutture produttive, fino a una serie di interventi puntuali su complessi edificati dismessi, dove trovano sede importanti funzioni pubbliche.



Cittadella sanitaria

Il trasferimento del Policlinico e della facoltà di Medicina è un fatto epocale, considerando che l'ospedale è stato per circa 600 anni nell'acropoli della città, nel centro storico, e nei primi del Novecento nell'immediata periferia (per quel tempo), a Monteluca, mentre ora si riorganizza in spazi più ampi e attrezzati nella periferia ovest, assumendo a pieno il ruolo di cittadella sanitaria a scala regionale.

La cittadella è costruita attorno all'ospedale Santa Maria della Misericordia" (ex Silvestrini), in località Sant'Andrea delle Fratte, realizzato negli anni Settanta, riunificando così le attività assistenziali, di ricerca e didattica della città, creando una struttura con quasi 900 posti letto,

di cui 600 nuovi e 300 ristrutturati nell'ala ex Silvestrini, e circa 250 ambulatori specialistici.

Il polo è costituito da due nuclei distinti: uno dedicato all'attività sanitaria e l'altro all'attività didattica; il primo è l'ospedale, realizzato ampliando l'ex-Silvestrini; il secondo è costituito dalla nuova Facoltà di Medicina, realizzata direttamente dalla Università degli Studi di Perugia; si prevede che a regime questo polo sanitario sarà frequentata ogni giorno da oltre diecimila persone fra personale ospedaliero, parenti, docenti, studenti, visitatori e degenti.

L'insieme si estende su una superficie complessiva di circa 130 mila metri quadrati, dei quali 30 mila occupati dall'ospedale (di cui oltre 10 mila di ristrutturazioni dell'ex Silvestrini), circa 45 mila dalla facoltà di Medicina e 67 mila da parcheggi (3 mila posti auto), aree a verde ed elisuperficie.

Solo per la parte ospedaliera si prevede un costo di oltre 114 milioni di euro, finanziati dallo Stato, dalla Regione Umbria (fondi art. 20 Legge 67/88, Legge 135/90 e bilancio regionale), dall'Azienda Ospedaliera di Perugia e dal Comune di Perugia.

Il trasferimento è iniziato nel 1999 e oggi è sostanzialmente completato, mentre la facoltà di Medicina lo sarà fra due anni, anche se di fatto inizierà il nuovo anno accademico qui già nel 2007, in nuove aule realizzate a tempo di record, che compensano i ritardi della parte restante.

La facoltà dovrebbe essere interamente pronta e operativa entro il 2009, affiancata da una struttura a torre ellittica, con altre aule, laboratori, studi per docenti, spazi per studenti e dipartimenti.

Policlinico di Monteluca

Il trasferimento del Policlinico lascia libera una parte della città, Monteluca, che adesso è ormai centro storico: solo l'impianto ospedaliero, realizzato tra il 1919 e il 1923, occupa circa 70 mila





metri quadrati, a un chilometro dalle mura etrusche, più tutte le cliniche universitarie e la facoltà di Medicina, che ospiteranno le facoltà umanistico-scientifiche, molto probabilmente le facoltà di Economia, Legge, Scienze politiche, dipende da cosa deciderà l'università.

Di fatto avviene un ampliamento dell'università, che si adegua alla domanda reale.

La ristrutturazione urbanistica dell'area interna al recinto ospedaliero (con interventi di demolizione e ricostruzione di gran parte degli edifici) darà corpo a un nuovo quartiere, concepito come prolungamento del centro storico e del quartiere di Monteluca vecchio, con un 43 per cento della superficie destinato a residenze, il 5 per cento ad attività direzionali, il 14 per cento ad esercizi alberghieri, il 2 per cento ad attività congressuali e il 19 per cento a residenze collettive e cliniche private (centro salute, poliambulatorio e direzione amministrativa dell'Asl 2); è prevista anche la realizzazione di un'area commerciale di 6.500 metri quadrati, oltre a nuovi spazi verdi con il recupero del vicino parco e di parcheggi pubblici, anche interrati.

Si prevede che il piano attuativo, dal costo stimato di circa 87 milioni di euro,

venga varato dalla Giunta comunale di Perugia entro il giugno 2008, permettendo l'inizio dei lavori dopo l'estate, per concludersi entro l'inizio del 2011, mentre l'attività di vendita dovrebbe prendere il via nel 2009.

Per quanto riguarda l'appalto delle opere, la soluzione è quella di affidarsi a un General contractor, in grado non solo di attuare l'intervento ma anche il prefinanziamento.

Il piano attuativo per la trasformazione dell'area è stato presentato nel luglio scorso, concludendo una complessa fase procedurale e montaggio finanziario

che nel 2005 ha visto prima l'individuazione di un Fondo immobiliare ad apporto quale strumento più idoneo per supportare economicamente l'operazione e poi il varo di un concorso internazionale di idee per la progettazione del nuovo assetto, conclusosi nel settembre 2006 con la scelta della soluzione presentata dallo studio Bolles e Wilson di Munster.

L'aspetto innovativo è comunque il meccanismo del fondo immobiliare chiuso, ad apporto interamente pubblico, costruito con in collaborazione con la banca d'affari Nomura International Plc e affidato per la fase gestionale a Bnl Fondo immobiliare, che ha creato appositamente il Fondo Umbria.

Si tratta della prima iniziativa ad apporto pubblico, con finalità di sviluppo, che coinvolge un'area del Paese sino ad oggi ritenuta secondaria dal mercato rispetto a Milano e Roma.

La realizzazione di questo strumento permetterà di soddisfare le diverse esigenze a cui la Regione e gli altri Enti locali umbri potrebbero dover affrontare negli anni prossimi.

Complessivamente dovrebbe essere un buon affare per tutti, perchè si prevede che il progetto Monteluca attiverà investimenti per circa 150/200 milioni di euro.

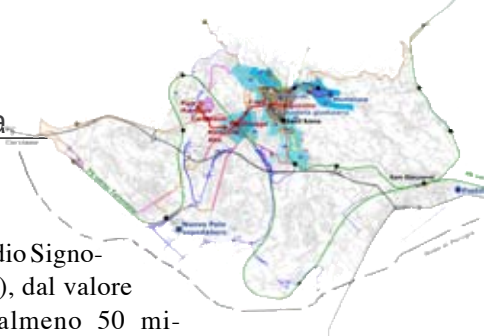
Area del Pincetto

Sempre nel centro storico è in corso un altro progetto di recupero urbano, questa volta in project financing, che interessa l'area del Pincetto, in parte degradata, servita ora direttamente dal Minimetrorò. Qui sono previste importanti trasformazioni, con un ampliamento delle superfici sotterranee, con un centro commerciale e un nuovo mercato pubblico e un punto informativo del Comune, affiancati da un rinnovo degli spazi pubblici e privati nei giardini del Pincetto e da un nuovo parcheggio sotterraneo, sostitutivo all'esistente, che si sposta.

Di fatto si tratta di una delle più importanti opere pubbliche realizzata negli ultimi decenni a Perugia, che assume anche una valenza nazionale per le dimensioni della trasformazione urbanistica, per il costo non indifferente (si stima 46 milioni di euro), per la sua collocazione strategica nel cuore dell'acropoli e per l'impatto che avrà sull'assetto futuro del centro.

Il passaggio decisivo risale al 2006, quando la Giunta comunale ha dichiarato il pubblico interesse della proposta di project financing presentata dalla Nova Oberdan, costituita da un consorzio di 18 imprenditori umbri, fra edili e commerciali, che prevede un contributo pubblico di 6 milioni di euro e una concessione dello sfruttamento dell'area per sessant'anni. Si prevede che le procedure siano completate entro il 2008, compresa una variante al Prg; sarà poi bandita la gara per individuare il concessionario dell'opera (non necessariamente il promotore) e poi tre anni di lavori.

Il progetto preliminare della Nova Oberdan, redatto in collaborazione con Jean Nouvel, prevede essenzialmente sei grandi interventi, che tutti assieme definiscono in modo nuovo questa parte del centro, razionalizzando funzioni, introducendo nuove attività, rivitalizzando il quartiere che assumerà una diversa identità anche grazie al suo ruolo di punto di arrivo e partenza del Minimetrorò: la realizzazione di un nuovo edificio parzialmente interrato, nel sottosuolo di parte di piazza della Rupe e dei giardini del Pincetto (sei piani



di cui tre per parcheggi); la ristrutturazione ed il cambio d'uso degli Arconi, cioè i grandi ambienti con soffitti a volta che si affacciano su piazza della Rupe, realizzati quando fu costruita la struttura medievale di rinforzo, dove troveranno posto tre diversi ristoranti, su un totale di 1.400 metri quadri; la ristrutturazione dell'edificio del Mercato coperto, con parziale cambio di destinazione d'uso, compresa la parte che è stata fino ad oggi adibita a parcheggio (con un settore alimentare di oltre mille metri quadri e altre merceologie attualmente in fase di studio; la realizzazione di un nuovo edificio di tre piani seminterrati a valle del Mercato coperto, in cui sarà trasferito il mercato ortofrutticolo, per un totale di 1.200 metri quadri; la realizzazione di un parcheggio interrato, sotto l'attuale parcheggio esterno della Sipa (730 metri quadri al servizio dei vicini uffici giudiziari); la risistemazione del parco del Pincetto e di Piazza della Rupe, assieme alla realizzazione di un sistema di collegamenti, anche meccanizzati, tra la terrazza del Mercato coperto e Via XIV Settembre.

Trasformazione delle periferie

Parallelamente è in corso anche un recupero e una rivitalizzazione di alcuni fra i principali quartieri periferici, in particolare San Sisto, dove si è insediato il nuovo polo ospedaliero, Madonna alta/Pian di Massiano, capolinea del Minimetrò, e Ponte San Giovanni.

San Sisto

Il trasferimento dell'ospedale porta con sé il cambiamento di una parte importante della città – sottolinea Wladimiro Boccali – perchè si trasferisce nelle vicinanze della Perugia, cioè di quella che era, nel secolo scorso, la parte della città operaia, che nasce attorno a una grande fabbrica e a piccole attività industriali e artigianali, che in parte ci sono ancora.

Il nuovo insediamento integra queste realtà produttive con una dimensione ospedaliera e studentesca, che l'Ammini-

strazione comunale accompagna favorendo trasformazioni urbane e nuovi insediamenti residenziali, direzionali, uffici, ma anche servizi, come un nuovo teatro, la cui costruzione è iniziata nell'aprile scorso, a fianco della biblioteca Sandro Penna progettata da Italo Rota e inaugurata nel 2004, il primo teatro pubblico costruito a Perugia dopo decenni.

Ponte San Giovanni

Le trasformazioni riguardano anche le aree di espansione della città alla fine degli anni Settanta, inizio anni Ottanta, in quartieri come Ponte San Giovanni, una città nella città (ha le dimensioni di comune medio grande, con 4-5 mila abitanti negli anni Ottanta che diventano 13 mila nell'arco di un decennio) nata soprattutto attorno all'ex pastificio Ponte, la cui chiusura ne cambia il volto.

Qui sono in corso grandi interventi di trasformazione urbanistica, che riguardano ad esempio le vecchie fabbriche De Megni-Margaritelli, recuperate a quartiere residenziale (progetto Desideri), e il Pastificio Ponte, acquistato poi dal gruppo Colussi.

Sull'area del pastificio, di circa 38 mila metri quadrati, è prevista una trasformazione urbanistica (progettata dallo

studio Signorini), dal valore di almeno 50 milioni di euro, con la demolizione quasi totale dell'insediamento preesistente, ad esclusione dei due molini (ceduti al Comune e destinati ad attività sportive e ricreative), e la realizzazione di tre torri: una diventerà la nuova sede della Colussi, una sarà destinata al residenziale (22 mila metri quadrati) e una ad uffici; il progetto prevede anche spazi commerciali (1.500 metri quadrati) e la creazione di un parco fluviale lungo il Tevere.

Sempre a Ponte san Giovanni è stata inaugurata una nuova centrale idroelettrica, la seconda nel Comune di Perugia, in grado di produrre 8 milioni di KWh all'anno, che rientra in un più complesso programma di risanamento e valorizzazione del Tevere, con la risistemazione delle sponde e con il recupero di ettari di parco lungo il fiume questa zona cambierà aspetto e potrà tornare ad essere luogo di ritrovo e di socialità

Ex Manifattura tabacchi

Il quartiere di Madonna alta, dove parte il Minimetrò, vede la nascita di un grande parco, uno dei più grandi della città; poi alcune attività produttive al posto di un



grande fioraio, che si è spostato di un centinaio di metri, e il recupero dell'ex manifattura Tabacchi, che rappresenta l'ennesimo contributo allo sviluppo delle città italiane.

L'ex tabacchificio di via Cortonese, chiuso ormai da qualche anno, si trova all'interno della città urbana, a cento metri dalla fermata del Minimetrol, ed è interessato da un duplice intervento, parte di recupero e parte di nuova edificazione: nell'agosto scorso Fintecna ha presentato la richiesta per costruire, e cambiare la destinazione d'uso nella parte nuova, dove è previsto un albergo, attività ricettiva, ristorante, bar.

La parte vecchia è tutelata e andrà ristrutturata, senza demolizioni, e destinata a uffici, per dare corpo a una cittadella tecnologica, con le sedi di moltissime delle società che lavorano nel campo delle nuove tecnologie, insieme a uno spin-off dell'università degli studi.

Nuovi complessi pubblici

Gli interventi puntuali più significativi riguardano la nuova sede degli uffici comunali, ricavati nell'ex scuola media Pascoli, e il riassetto degli uffici giudiziari, per i quali si progetta il recupero dell'ex carcere.

Uffici comunali

La ristrutturazione e ampliamento dell'ex scuola media Pascoli, in pieno centro storico, insieme a un nuovo edificio che sarà costruito in via Pellini, punta a creare la spazi adeguati dove trasferire le principali funzioni amministrative della città, in due strutture collegate dalla scala mobile e servite da una fermata del Minimetrol (quella di via della Cupa).

In questo modo, in circa 8 mila metri quadrati si concentrano e razionalizzano i servizi oggi collocati in altri edifici, mantenendoli però nel centro della città, non lontano dalla sede principale del Comune in Palazzo dei Priori.

In particolare vengono trasferiti: il settore delle opere pubbliche a Palazzo Bianchi, che il Comune ha già venduto e che diven-



terà residenza privata; quello economico e finanziario a Piazza Piccinino; l'Urbanistica, che oggi occupa i locali adiacenti al Palazzo dei Priori, dove la recente concessione di un intero piano alla Galleria Nazionale dell'Umbria ha comportato una riduzione degli spazi a disposizione per l'attività amministrativa.

L'intervento si segnala per essere un esempio tipico di project financing per uffici pubblici, sul modello di quanto attuato anche in altre città italiane, come Parma o Bologna (vedi i relativi dossier, rispettivamente dell'agosto e dell'ottobre 2006), proprio per la creazione di un'unica sede per gli uffici comunali.

In questo caso il Promotore (la Pascoli srl, costituita dall'impresa Calzoni), che si è aggiudicato l'intervento dopo che la gara europea indetta dal Comune è andata deserta, ha ottenuto la concessione per il progetto, la realizzazione e la successiva gestione per 30 anni del complesso di proprietà comunale (di cui 3 per i lavori), a fronte di un investimento di circa 7,4 milioni di euro e dei rischi connessi alla fornitura di impianti e arredi e alla loro manutenzione.

Da parte sua il Comune paga un contributo di costruzione di 1,5 milioni e poi un canone annuo, per un totale di 24,5 milioni di euro in 27 anni, un costo ritenuto inferiore agli oneri che il Comune avrebbe dovuto sopportare realizzando direttamente il progetto (stimati in quasi 25 milioni). Le opere sono iniziate nell'aprile scorso e si stima saranno completate entro il 2008.

La seconda componente del riassetto degli uffici comunali è un centro direzionale di nuova costruzione, integrato da un parcheggio pluripiano, previsto da alcuni anni in via Pellini, a ridosso delle mura

occidentali dell'acropoli.

Il complesso, dal costo di circa 30 milioni di euro, è denominato "Nuvola", si estende su 9 mila metri quadrati, di cui 7 mila per gli uffici comunali, e riprende un progetto di Italo Rota, che nel 2000 vinse il concorso di idee indetto dalla Sipa, la società che gestisce i parcheggi di Perugia, ma ha dovuto essere rivisto e rimodellato sulla base delle nuove esigenze urbanistiche ed economiche.

Cittadella Giudiziaria

Da alcuni anni il Comune sta portando avanti la riorganizzazione dell'edilizia giudiziaria, che comprende una prima creazione di spazi in una palazzina ex Enel, esempio di archeologia industriale dell'Ottocento situata nei pressi della stazione del Pincetto del Minimetrol, e la successiva realizzazione di una vera e propria Cittadella giudiziaria, ricavata nell'ex carcere di piazza Partigiani, a ridosso delle mura dell'acropoli, sul lato sud.

La prima fase, dal costo di circa 5,4 milioni di euro, è in corso di ultimazione e prevede la creazione di spazi per circa 3.500 metri quadrati, da destinare a uffici e aule di udienza per il Tribunale Penale e il Giudice per le indagini preliminari.

La costruzione della Cittadella giudiziaria è ancora in attesa del via libera da parte dello Stato, tanto più che richiede un finanziamento di circa 70 milioni di euro; per questo è prevista una fase intermedia, con il recupero dell'ex carcere femminile, funzionale alla Procura della Repubblica: un'opera da circa 7 milioni di euro e tempi di ultimazione dei lavori stimabili in qualche anno. ■

