

Cura dell'ambiente e manutenzione

Nuova occupazione da una gestione ecologica della città

L'abbandono del territorio e l'incuria della città hanno un costo molto alto. Se non si spende per una manutenzione continua e accurata, e per tenere in ordine le strade e le piazze, i marciapiedi, i tombini, le fogne, bisogna poi intervenire con grandi investimenti e grandi costi (che non sempre la città riesce a sostenere). Le frane, i dissesti, gli allagamenti, i crolli, costano molto alla collettività, e costano anche ai singoli cittadini, sia per gli interventi che devono fare, sia per le ore o giornate di lavoro che perdono a causa della trascuratezza nella cura dell'ambiente e della città. Ecco perché è meglio spendere. E la cura dell'ambiente e della città può creare anche nuovi posti di lavoro, preziosi specialmente in tempi di crisi come questi: settori come la difesa del suolo e delle acque, la salvaguardia del territorio, l'agricoltura ecocompatibile, l'industria "dolce", le energie rinnovabili, i rifiuti, la bioarchitettura e l'edilizia di recupero possono aprire strade nuove ed interessanti per tanti giovani.

Ponte Rio Montelaguardia

Una piazza, un marciapiedi, una navetta veloce

Il nostro paese è cresciuto molto, ma la strada è sempre quella antica. Il traffico perciò è intenso e pericoloso, anche perché la gente non usa molto i mezzi pubblici perché sono rari e lenti: la linea L parte ogni ora e fa tutto il giro delle Mandrelle e Monteluca; una corsa ora dura trenta minuti. Il nostro paese è cresciuto molto, ma la sua risorsa fondamentale rimane il verde, l'aria buona, il panorama bellissimo: la nostra è una terrazza sull'Umbria. Questa è una risorsa da valorizzare e difendere.

Cosa serve alla nostra zona:
Una piazza che faccia da centro per il paese, per ricostruire un punto d'incontro.
Un marciapiedi che colleghi tutto l'abitato: sono dieci anni che l'hanno promesso, ma tutto si è fermato, e la strada continua ad essere pericolosa, specie di sera, quando molti vanno a passeggio sul bordo della strada. Anzi, sarebbe bene creare un grande percorso pedonale da Perugia a Cordigliano, utilizzando l'antica "corta" di Ponte Rio, che sarebbe utile ai residenti e attirerebbe turisti e camminatori da tutta la città.
Una linea veloce di trasporto pubblico, sostituendo gli attuali mezzi Apm (da lasciare solo per corse bis nelle ore di

punta) con navette tipo Acap che possono risalire il Bulagaio e arrivare rapidamente in Piazza Grimana e al minimetro. La differenza si vede già con la navetta di via della Treggia, che in pochi minuti (code permettendo) da Ponte Rio porta in centro. Invece va sostituito il tratto della linea Z7 che va dal capolinea L al Cva, perché inutile, con il collegamento dal capolinea L a Cordigliano, magari anche a chiamata: ma non si può lasciare Cordigliano senza collegamenti con la città. L'attivazione della **farmacia** (già prevista). Il mantenimento delle **scuole** elementare e materna. **Un punto Gesenu** per la raccolta dello sfalcio e delle **patate**. **La sistemazione della strada da Ponte Rio a Ponte Felcino**, su cui accadono troppi incidenti: qui, c'è un limite di 50 all'ora che nessuno rispetta e soprattutto nessuno fa rispettare; serve allora una sistemazione della strada che rallenti la velocità dei veicoli e impedisca i sorpassi, che sono la causa degli incidenti. Meglio sarebbe mettere una navetta anche a Ponte Felcino: diminuirebbe il traffico e favorirebbe gli stessi ponteggiani.

Ponte Valleceppi

Ponte Valleceppi, malgrado tutto, ha saputo mantenere una sua identità locale, fatta di collaborazione e di apertura. Bisogna però evitare che l'espansione edilizia incontrollata faccia perdere al paese questa sua caratteristica di vivibilità. L'elemento più importante da salvaguardare è la **piazza**, cioè il centro del paese: per questo bisogna facilitare in ogni modo l'accesso a piedi e in bicicletta da ogni parte del paese e anche dalle nuove aree edificate. Bisogna perciò che anche l'area dell'ex **Tabacchificio** sia sottratta alla speculazione e diventi un centro paesano, collegato con la piazza, dotato di servizi e luoghi pubblici e accessibile facilmente sia a piedi che in bicicletta. Bisogna inoltre pensare ad un **grande percorso** ciclopedonale che colleghi tutti i punti importanti del paese: la stazione, il percorso sul Tevere, la Chiesa, la piazza, l'area dell'ex Tabacchificio, fino al Cimitero. Lo spazio per farlo c'è, e sarebbe una vera risorsa per il paese e per chi ci abita. E per attraversare il Tevere, tra la stazione e la chiesa, sarebbe bello avere finalmente la **passerella** per pedoni e ciclisti. Infine, è ormai ora di prendere decisioni definitive sulla **distilleria**, un problema annoso che riguarda non solo i cattivi odori ma anche la salvaguardia delle acque del fiume Tevere.

Camminare insieme per star bene a Perugia



al comune di Perugia vota **Renzo Zuccherini**

La lista Perugia civica appoggia il candidato sindaco Wladimiro Boccali

Ponte San Giovanni

Basta con l'attraversamento, basta con la cementificazione

Ponte S. Giovanni oggi ha bisogno di tutto tranne che di nuovo cemento, dopo essere stata schiaffeggiata da tutte le amministrazioni succedutesi sul "colle" impegnate a preservare e valorizzare l'Augusta Perugia riservando a Ponte S. Giovanni solo speculazione. Non ci sono parchi, se escludiamo quello naturale lungo le sponde del Tevere, l'arte non è frequentata come succede nei centri vicini che addirittura possono vantare opere all'aperto, luoghi di svago e di ricreazione come cinema e teatri neanche a parlarne. Innanzitutto, c'è il fatto che il quartiere è attraversato da un traffico pesante, insostenibile: praticamente, il quartiere è una specie di complanare della superstrada. Infatti tutti coloro che non hanno voglia di fare la fila nella galleria di Piscille escono dalla superstrada e attraversano Ponte S. Giovanni, formando così un'altra fila in mezzo alle case. E nessuno può più uscire per le strade, nessuno può più portare dei bambini lungo via Manzoni o via della Scuola. E' ormai indifferibile una decisione, anche drastica, che interrompa il traffico di attraversamento e restituisca il quartiere ai suoi abitanti. E per farlo, è necessario pensare a moderne opere di mobilità collettiva come il raddoppio della Fcu, il potenziamento della linea per l'ospedale, e a navette di collegamento fra la stazione e tutte le parti del quartiere, fino a Balanzano e al Sardo. E dentro il quartiere, è ora di realizzare vere piste ciclabili, che colleghino i vari servizi (scuole, supermercato, biblioteca, poste, stazione, piscina...), con rastrelliere per il parcheggio delle bici davanti a ognuno di questi luoghi. Il parco deve inoltre essere collegato con il quartiere con percorsi ciclopedonali diretti e sicuri.

Area Nord: Cristo si è fermato a Piazza Grimana?

Sembra che l'impegno della città sia rivolto a tutte le zone della città, meno che all'area nord. Da **Piazza Grimana ai Ponti**, da **Porta Pesa a Colombella**, tutto è rimasto uguale a venti anni fa; con la definitiva chiusura dell'ospedale, l'area Nord ha perso non solo un importante servizio ma anche tante opportunità. La manutenzione è assente: basta guardare le vie del centro storico, come via Bartolo, via del Poggio, le scalette del Carmine, tutte le strade e stradine di Porta Pesa... Dopo l'avvio del minimetro, le linee Apm sono state dimezzate, ma il minimetro non passa da Ponte Felcino o da Pretola; si è detto che i Ponti potevano essere serviti con la ferrovia: e infatti la ferrovia c'è, ma sopra non ci passano i treni, e gli autobus non ci sono più. Le stazioni sono fatiscenti. Cominciamo a discutere dentro i paesi o tra le frazioni. Il parco del Tevere è fermo al percorso verde. Si è favoleggiato di una funivia per collegare Ponte Rio al centro: e intanto le auto continuano a intasare via del Bulagaio, una via che non è fatta per le auto. Ora serve un cambiamento: serve che il comune discuta con la popolazione sulle cose più urgenti da fare, in modo da ridare vita a tutta l'area.

S. Lucia e Case Nuove: attraversamento a tutto gas

I residenti di S. Lucia segnalano l'assurdità di un traffico continuo, ininterrotto, con auto che sgassano a tutta velocità sulla salita: sicurezza e salute sono sacrificate alla dea automobile; il quartiere è ridotto a uno svincolo; di socialità neanche a parlare. Altro quartiere assurdamente disegnato lungo la via regale, Case Nuove sopporta gli stessi disagi e lamenta la stessa impossibilità a creare socialità. Ecco la nuova città: tutte vie di attraversamento, nessuna piazza vera, nessun luogo liberato per far incontrare la gente.

Via Settevalli

Ancora centri commerciali, oppure un corridoio verde?

Sulla Settevalli transitano 8000 auto al giorno: e questo come si concilia con il piano acustico? Il Comune ha venduto a dei costruttori privati l'intera area dell'ex mercato Ortofrutticolo. Cosa sarà realizzato anche lì non è dato sapere, se saranno superfici commerciali o qualche servizio per gli abitanti. Non era forse meglio rinviare la vendita e dare tempo alla partecipazione di esprimere quali e quante sono le attese degli abitanti della zona? Saranno altre superfici commerciali, e sportelli bancari? Gli sportelli bancari sulla zona sono almeno dieci e le superfici commerciali per la grande distribuzione, tra vecchie e nuove, sono più o meno di quattro ettari. All'incrocio con lo svincolo tra Via Settevalli, cimitero, raccordo al Silvestrini nel giro di pochi mesi sono stati realizzati circa due ettari di superficie commerciale. Com'è stato possibile, a ridosso del cimitero? Le varianti al Piano Regolatore chi le ha discusse?

Visto che Perugia vanta il primato in Italia di avere la più ampia superficie commerciale per abitante, se ne faranno altri sotto il viadotto autostradale e sull'area del Mercato ortofrutticolo? Cominciamo a ristabilire la priorità della socialità nella riqualificazione dell'area: in questo modo si capiranno meglio i bisogni della popolazione residente, che non ha bisogno né di nuovi centri commerciali né di nuove rotonde, ma piuttosto di piazze e luoghi per riunirsi. Tutta l'area di via Settevalli, inoltre, è interessata dal corridoio verde del torrente Genna. Perché non considerarlo una risorsa vitale per la popolazione, invece di uno scarico a cielo aperto? Un grande percorso ciclopedonale potrebbe collegare aree come lo stadio, via Chiusi, il cimitero di P. della Pietra, e da qui risalire verso l'ospedale, e San Sisto. Quante persone anziane potrebbero tranquillamente andare a visitare i loro cari al cimitero, senza doversi far accompagnare in auto?