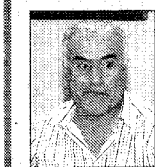


FERROVIE Tagliati i fondi per il raddoppio Pallotta-Ponte San Giovanni. Investimenti dirottati sui sottopassi

Fcu, il balletto dei milioni

L'AMMINISTRATORE



Vannio Brozzi è alle prese con l'ammodernamento della Centrale Umbra

L'OPERA A META'



La stazione urbana della Pallotta, unica «traccia» del raddoppio

di Roberto Borgioni

PERUGIA — In bilico ci sono 35 milioni di euro, una grande opera che rischia di restare zoppa e il sistema di mobilità alternativa per entrare e uscire da Perugia. Un'inquietante nube avvolge il raddoppio della Ferrovia Centrale Umbra nei cinque chilometri urbani tra la mini-stazione della Pallotta e lo scalo strategico di Ponte San Giovanni. Si parla dell'ormai antico progetto della «metropolitana di superficie», il doppio binario che dovrebbe replicare il Minimetrol sul versante

sud della città. Ovvero sul lato più delicato della viabilità perugina, con decine di migliaia di auto strozzate ogni giorno tra le gallerie del raccordo e il girotondo di Ponte San

Giovanni.

Il raddoppio della Fcu si è sinora concretizzato in appena novacentometri di binari, tra il terminal di Sant'Anna e la Pallotta. Avvolto nel mistero, invece, il resto del tracciato, che dovrebbe condurre la seconda coppia di rotaie sino a Ponte San Giovanni con tanto di nuova galleria sotto San Girolamo. Disegno ambizioso ma necessario se si vuole evitare che i lavori fatti sino ad oggi restino soltanto un binario morto. Eppure, la Fcu-bis nel tratto urbano era e resta in bilico. Nei mesi scorsi ci sono stati seri problemi con Rfi, il gestore della rete ferroviaria italiana, che non voleva

concedere alla Fcu il secondo binario di accesso nello scalo ponteggiano. Non solo: alla stazione di Ponte San Giovanni è indispensabile realizzare i sottopassi pedonali e i nuovi parcheggi, d'intesa con Regione e Comune. «Senza queste opere propedeutiche

— aveva spiegato l'amministratore unico della Fcu, Vannio Brozzi — noi non partiremo con il raddoppio. Non abbiamo intenzione di buttare via i soldi in un'opera inutile».

Soldi «deviati»

Ora le divergenze con Rfi sembrano almeno smussate.

Lo stesso Brozzi dice che «esistono i margini per una soluzione» e che «le procedure per il raddoppio tra Pallotta e Ponte San Giovanni vanno avanti, sia pure con modifiche strutturali». In altri termini: il progetto non è stato cancellato, ma l'opera dovrà costare meno dei 35 milioni di euro previsti.

Una parte di questi fondi va infatti destinata ad interventi ritenuti più urgenti anche dai tecnici.

La prima necessità della Fcu è infatti quella di velocizzare i treni, in modo da ridurre ritardi e disservizi che hanno sollevato tante proteste tra i pendolari e tra lo stesso personale della ferrovia. Vanno dunque eliminati i passaggi a livello a raso che costringono i convogli a rallentare per rispettare gli standard di sicurezza.

Nel tratto perugino della Centrale Umbra sono tre le zone sulle

quali è necessario intervenire: Ponte Felcino, San Martino in Campo e Ponte San Giovanni. Qui, in particolare, è prioritaria l'eliminazione delle barriere in cima a via Manzoni, a pochi metri dalla stazione, cancellando il passaggio a livello che immette su via Assisana in direzione Piscille. Un «tappo» che, nelle ore di punta, crea disagi sia alle auto che ai treni.

Per realizzare il sottopasso ci vogliono però soldi, tanti soldi. Da pescare anche nel budget destinato al raddoppio, come è stato ribadito anche nell'ultimo summit tra i dirigenti Fcu e l'amministrazione comunale.

L'alta velocità

Intanto il forzista Gianluigi Rosi stuzzica il sindaco Renato Locchi, suo rivale diretto nelle ultime amministrative, sulla vicenda dell'alta velocità ferroviaria. Rosi, in un'interpellanza, chiede a Locchi «di sapere se esista un progetto relativo al raddoppio della Foligno-Ancona che preveda di far passare la linea per la città di Perugia, con particolare riferimento alla zona dell'aeroporto di Sant'Egidio». Secondo l'esponente della Cdl «i flussi turistici su Perugia avrebbero un notevole incremento se ci fosse il potenziamento delle tratte ferroviarie».

I tunnel ai Ponti

primo obiettivo

per avere

treni più veloci

L'intesa con Rfi

L'azienda

«I due binari

si faranno

ma il progetto

va modificato»