RICOGNIZIONE URBANA

BRT a San Sisto

Esiti visibili dei lavori, qualità dello spazio pubblico e criticità da correggere

Comune di Perugia - quartiere di San Sisto



Lettura in sintesi

La documentazione fotografica mostra una trasformazione consistente della sede stradale, ma anche percorsi pedonali stretti o discontinui, ostacoli all'accessibilità, grandi superfici asfaltate e una riduzione percepibile del verde in alcuni tratti. Il report mette in relazione questi esiti con le osservazioni formulate da FIAB Perugia Pedala e Legambiente Perugia e Valli del Tevere nel 2024.

14 luglio 2026

QUADRO DI LETTURA

1. Contesto, obiettivi e metodo

Il Comune di Perugia presenta il BRT come un sistema di trasporto elettrico ad alta capacità, inserito nel corridoio Castel del Piano-Fontivegge. Tra gli obiettivi dichiarati figurano anche la riqualificazione degli spazi contigui alla strada, il miglioramento di marciapiedi e percorsi ciclabili e l'accessibilità universale delle fermate. [1]

Questo minireport non valuta l'intera opera né il futuro livello di servizio. Si concentra invece sugli esiti urbani oggi osservabili a San Sisto: continuità pedonale, accessibilità, geometria stradale, consumo di suolo e qualità del verde.

> **Metodo**
>
> Analisi qualitativa di 11 immagini scattate in questi giorni a seguito dei lavori effettuati e confronto con due documenti critici pubblicati già nel 2024 dalle scriventi FIAB Perugia Pedala e Legambiente Perugia e Valli del Tevere. Le immagini descrivono condizioni puntuali: non sostituiscono un rilievo metrico, un audit di accessibilità o un collaudo tecnico.

Le quattro evidenze principali

- . **La rete pedonale resta il punto debole del progetto:** marciapiedi spesso troppo stretti, poco continui e con standard qualitativi insufficienti (larghezze sotto il minimo di legge o al minimo in vari tratti in cui si è riprogettato, asfalto in altri tratti, poi incroci che rompono la continuità perchè troppo estesi).
- **L'intervento aumenta il consumo di suolo, riduce il verde urbano e peggiora il comfort climatico,** con meno ombra e più superfici impermeabili. **La nuova geometria della strada rafforza il carattere di asse di scorrimento**, anziché accompagnare l'evoluzione del viale verso una strada urbana a velocità moderata e più sicura.
- **Il progetto non ha colto l'occasione di utilizzare il BRT come motore di una più ampia riqualificazione dello spazio pubblico**.

Il confronto con le osservazioni del 2024

Le nostre associazioni avevano già segnalato il rischio di un progetto concentrato sull'aggiunta di corsie e infrastrutture, con marciapiedi spesso limitati al minimo, intersezioni sovradimensionate, perdita di verde e scarsa continuità della mobilità attiva. La seconda parte dell'analisi proponeva, in particolare per San Sisto, un ridisegno della viabilità capace di restituire spazio alle persone e di ridurre il traffico di attraversamento. [2][3]

> **Chiave interpretativa**
>
> Il punto non è contrapporre trasporto pubblico e spazio urbano. Al contrario, la qualità dello spazio pubblico è parte integrante di un sistema di mobilità sostenibile. Un progetto di mobilità sostenibile è più efficace quando l'accesso alle fermate è comodo, continuo, ombreggiato, accessibile e sicuro per tutte le persone.

PERCORSI QUOTIDIANI

2. Continuità pedonale: una rete ancora incompleta

Le fotografie di via Donizetti e dell'area di via dalla Piccola mostrano un problema di rete, non soltanto di singolo marciapiede. Il marciapiede cambia lato, si restringe, si interrompe o non trova un attraversamento coerente con la direzione naturale di marcia.



Via Donizetti: percorso su un solo lato

Il marciapiede visibile è stretto e non garantisce una continuità chiara su entrambi i lati. In un nodo semaforizzato, il pedone dovrebbe poter leggere immediatamente dove attraversare e come proseguire.



Via dalla Piccola: attraversamenti poco intuitivi

La geometria dell'incrocio e il cordolo centrale non costruiscono una traiettoria pedonale semplice e diretta.



Spazio residuo affidato alla segnaletica

La zona zebrata avrebbe potuto diventare un avanzamento fisico del marciapiede, riducendo la distanza di attraversamento e la velocità di svolta.

Criticità

La segnaletica orizzontale organizza il traffico, ma non sostituisce la protezione di un marciapiede fisico. Cordoli, isole salvagente e avanzamenti pedonali possono rendere il percorso più evidente e sicuro.

DESIGN STRADALE

3. Accessibilità: ostacoli che richiedono correzioni immediate

L’accessibilità non può essere risolta soltanto con pavimentazioni tattili o rampe. Il percorso deve rimanere libero, leggibile e sufficientemente ampio lungo tutta la catena dello spostamento: marciapiede, attraversamento, fermata e destinazione.



Percorso tattile interrotto

Il tracciato tattile termina contro un armadio tecnologico. La collocazione dell’ostacolo annulla la funzione di orientamento e riduce ulteriormente la sezione utile



Marciapiede ristretto dagli impianti

Per un lungo tratto il marciapiede mantiene una larghezza inferiore ai **150 cm**, nonostante la riqualificazione. In corrispondenza delle cabine tecnologiche la larghezza utile si riduce ulteriormente.
Il dato puntuale va verificato con un rilievo, ma la strozzatura è visivamente evidente.



Viale San Sisto: carreggiata rinnovata, margini pedonali diseguali

Il nuovo assetto stradale è leggibile e ordinato, ma il rapporto tra ampiezza della carreggiata e spazio pedonale resta sbilanciato in alcuni tratti. La qualità di un corridoio BRT dipende anche dall’ultimo tratto percorso a piedi.

Azioni urgenti

Riposizionare gli armadi stradali; correggere il tracciato tattile; verificare larghezze e pendenze; svolgere un audit inclusivo prima della messa in esercizio. In un intervento di riqualificazione complessiva, un marciapiede non dovrebbe limitarsi a rispettare la larghezza minima prevista, ma offrire un percorso pedonale **ampio, continuo e realmente accessibile**.

GEOMETRIA STRADALE

4. Incroci e carreggiate: molto spazio al traffico, poco alla prossimità

La geometria della strada non è neutra. In un viale urbano attraversato dal trasporto pubblico e frequentato da persone che si muovono a piedi e in bicicletta, l'ampliamento della sezione stradale, i raggi di curvatura generosi e le ampie superfici destinate alle manovre veicolari rafforzano la percezione di un asse di scorrimento, anziché accompagnarne l'evoluzione verso una strada urbana a velocità moderata.

Ridurre i raggi di curvatura e le superfici dedicate alle manovre veicolari avrebbe consentito non solo di recuperare spazio per le persone, ma anche di rallentare le svolte dei veicoli e accorciare gli attraversamenti, aumentando sicurezza e comfort.

Più in generale, il progetto avrebbe potuto cogliere l'occasione per ripensare la gerarchia della viabilità, riducendo il traffico di attraversamento e ricavando lo spazio necessario per il trasporto pubblico all'interno della sede stradale esistente, limitando così l'ampliamento della carreggiata e il consumo di suolo.

Gli incroci di via dalla Piccola e il passaggio a livello ne sono un esempio: superfici stradali ampie, molte canalizzazioni e lunghe distanze da attraversare rendono lo spazio più leggibile per il traffico veicolare che per persone che si muovono a piedi e in bicicletta.



Via dalla Piccola: intersezione sovradimensionata

L'ampiezza complessiva dell'incrocio contrasta con il carattere residenziale. Un disegno più compatto potrebbe ridurre raggi di svolta e distanze di attraversamento.



Passaggio a livello: nodo fragile

Il nodo ferroviario resta delicato per la continuità del servizio e per la sicurezza dei percorsi laterali.

Coerenza con le proposte associative

FIAB e Legambiente proponevano di ridurre il traffico di attraversamento, usare sensi unici e corsie dedicate ricavate dalla sede esistente, evitando allargamenti sistematici. L'obiettivo non era solo migliorare il trasporto pubblico, ma utilizzare il progetto per riequilibrare lo spazio tra automobili, trasporto pubblico, pedoni, ciclisti e verde urbano. [3]

Correggibilità limitata

Attraversamenti, isole spartitraffico e altri dettagli progettuali possono essere corretti puntualmente. Più complesso è invece intervenire sulle scelte strutturali già realizzate, come la distribuzione dello spazio tra carreggiata, marciapiedi e verde, che richiederebbero un ripensamento della sezione stradale.

SUOLO E OMBRA

5. Verde urbano e comfort climatico: il bilancio deve essere verificabile

Il verde lungo il corridoio non è un elemento decorativo. Con ondate di calore sempre più frequenti, l'ombra non è una semplice caratteristica in più, ma una componente essenziale dell'infrastruttura urbana. Ombra, mitigazione delle temperature, filtrazione degli inquinanti e qualità percettiva incidono direttamente sull'uso del trasporto pubblico e sulla possibilità di raggiungere le fermate a piedi.

Le nuove piantumazioni sono necessarie, ma non compensano immediatamente la perdita di alberature mature: la ricostituzione della copertura arborea richiederà anni e dipenderà dalla qualità del progetto, dalla disponibilità di suolo e dalla manutenzione.



Biblioteca: fronte più esposto

La rimozione degli alberi davanti all'edificio rende lo spazio più minerale e meno ombreggiato. È importante rendere pubblico il piano di ripristino e i tempi necessari per ricostituire la copertura arborea.



Viale: marciapiede minimo, banchina più ampia

La perdita di siepi e alberature è percepibile; il nuovo percorso pedonale rimane stretto mentre la fascia laterale si amplia. La sezione potrebbe accogliere più verde e superfici permeabili.



Cantiere presso l'area della biblioteca

La foto documenta una fase di trasformazione ancora in corso. Occorre distinguere le occupazioni temporanee di cantiere dalle perdite permanenti e verificare il saldo finale di suolo permeabile, alberature e ombreggiamento.

Indicatore da rendere pubblico

Per ogni tratto: alberi rimossi e piantati, specie e dimensioni, superfici impermeabilizzate e depavimentate, ombra prevista a 5 e 10 anni, manutenzione e irrigazione di attecchimento.

AGENDA OPERATIVA

6. Correzioni e aggiustamenti prima della piena messa in esercizio

Molte criticità documentate sono correggibili senza mettere in discussione il BRT. Un programma di interventi puntuali può aumentare sicurezza, accessibilità e consenso, avvicinando gli esiti reali agli obiettivi dichiarati del progetto.

Priorità	Tema	Intervento
1 - Immediata	**Accessibilità**	Rimuovere gli ostacoli dai marciapiedi; correggere i percorsi tattili; verificare larghezze, pendenze e raccordi con un audit indipendente.
2 - Immediata	**Attraversamenti**	Inserire attraversamenti mancanti sulle vie laterali; trasformare zebrature residuali in isole o avanzamenti pedonali dove tecnicamente possibile.
3 - Breve termine	**Geometria stradale**	Ridurre raggi di svolta e distanze di attraversamento; introdurre elementi di moderazione della velocità e una geometria coerente con con il ruolo urbano del viale..
4 - Breve termine	**Verde e suolo**	Pubblicare il bilancio arboreo e delle superfici permeabili; anticipare nuove piantumazioni e assicurare ombra presso fermate e percorsi.
5 - Prima dell'esercizio	**Rete pedonale**	Verificare sul campo ogni percorso tra fermata, abitazioni, biblioteca, teatro, scuole e servizi, eliminando interruzioni e lati ciechi.

Conclusione

Il BRT può diventare un'infrastruttura realmente sostenibile solo se il quartiere è raggiungibile e attraversabile senza ostacoli, con marciapiedi continui, incroci compatti e verde sufficiente. Le fotografie suggeriscono che la parte più debole del progetto non sia il mezzo pubblico in sé, ma il modo in cui alcuni spazi laterali sono stati risolti. Intervenire ora significa evitare che soluzioni provvisorie diventino criticità permanenti.

Le criticità documentate richiedono interventi rapidi, soprattutto in materia di accessibilità, continuità pedonale e sicurezza degli attraversamenti. Molte di queste possono ancora essere corrette prima della piena messa in esercizio del BRT.

Altre, tuttavia, derivano da scelte strutturali: l'ampliamento della sede stradale, la dimensione di alcuni incroci, la distribuzione dello spazio tra carreggiata e marciapiedi e la riduzione del verde. In questi casi le correzioni puntuali possono attenuare gli effetti, ma non sostituire un ripensamento complessivo del ruolo di Viale San Sisto.

Per questo il completamento del BRT non dovrebbe segnare la fine dell'intervento. I futuri finanziamenti, a partire da Agenda Urbana, dovrebbero essere utilizzati per trasformare progressivamente il viale in uno spazio urbano più accessibile, ombreggiato e sicuro, riducendo il traffico di attraversamento e recuperando spazio oggi destinato prevalentemente alla circolazione veicolare.

Il rischio, altrimenti, è correggere alcuni ostacoli senza affrontare la scelta più rilevante compiuta dal progetto: aver inserito una nuova infrastruttura di trasporto pubblico mantenendo, e in alcuni tratti rafforzando, l'impostazione di un viale progettato soprattutto per l'automobile.

Questo non significa mettere in discussione il BRT, ma completarlo. Nelle città europee il trasporto pubblico è spesso il motore della riqualificazione dello spazio pubblico; qui, invece, lo spazio pubblico è rimasto in larga parte subordinato alla logica della circolazione automobilistica.

Fonti e documenti considerati

[1] Comune di Perugia - Portale PNRR, "Realizzazione della linea Bus Rapid Transit (BRT) - corridoio Pievaiola-Settevalli". Apri il documento

Pagina di sintesi Legambiente Umbria: "Il BRT sarà utile per Perugia?". Apri il documento