

Proposte del

COORDINAMENTO COMITATI PENDOLARI UMBRI

*Comitato Pendolari Ternani,
Comitato Pendolari Teverina,
Comitato Pendolari Roma-Firenze,
Comitato Pend. FCU,
Comitato Bacino Gubbio-Urbino)*

SU

Schema di Documento annuale di programmazione 2013-2015

Argomento: **Infrastrutture per la mobilità - Politiche per il trasporto pubblico**

2.2.1 Politiche per la ripresa economica verso una crescita più intelligente

1) Infrastrutture per la mobilità:

Come ben sappiamo il divario per quel che riguarda le infrastrutture per la mobilità, in particolare ferroviarie, in Umbria è grande, di fatto, nello schema di DAP pervenutoci, si rimanda alla "Nuova Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione Umbria" approvata nel 2011. Eppure, dal ns. punto di vista, specialmente per quel che concerne la trasversale di collegamento est/ovest Orte/Falconara, riteniamo che il problema andrebbe affrontato con urgenza e determinazione, di fatto, la stessa, è rimasta così come era agli inizi del secolo scorso, infatti su un totale di quasi 300 km tra Roma-Ancona, ne sono, al 2011, stati raddoppiati solo 164 Km, mentre 125 Km sono a binario unico, di cui buona parte in territorio Umbro.

Non dimentichiamoci, che il raddoppio Campello sul Clitunno – Spoleto di Km 9,9, a causa dei fallimenti delle ditte incaricate, è ancora a venire, ed i lavori dovrebbero essere stati ripresi da poco, per questo, riteniamo che l'ideale sarebbe di proseguire il raddoppio fino a Baiano di Spoleto, perché i costi dovrebbero essere limitati essendo la tratta di 6,8 km di linea e la circolazione ne trarrebbe un grande beneficio. Infatti, almeno per il momento, il tratto citato rientra nel più grande lotto Spoleto – Terni, già finanziato dal CIPE nel 2008 con 532 M€, non facile da realizzare, nell'immediato, perché trattasi un traforo di circa 19 km che proprio a Baiano di Spoleto dovrebbe sbucare. A meno che non si riveda il tutto. Oltre tutto, come detto il tratto da Baiano di Spoleto a Campello sul Clitunno non presenta alcun tipo di difficoltà costruttiva essendo pianeggiante e darebbe grande "respiro" alla circolazione che oggi è fortemente penalizzata, causa gli incroci che i treni debbo effettuare, dal collo di bottiglia tra Terni e Campello.

Non di meno riteniamo, indispensabile, la necessità della velocizzazione della tratta Foligno/Terontola – Cortona, con l'eventualità di un raddoppio, quanto meno, in un primo tempo, vista l'orografia, del tratto Foligno - Ponte San Giovanni, tanto più che ciò sarebbe, dal ns. punto di vista, anche un volano per l'Aeroporto "San Francesco" di Assisi, integrato con un collegamento ferro-gomma e, ciò permetterebbe, con quanto sopra riportato, di velocizzare i servizi da/per la Capitale, Firenze e gli altri centri vicini.

2.2.2 Politiche per una crescita più sostenibile

2) Le politiche per il trasporto pubblico

Ben conosciamo le problematiche del Trasporto Pubblico Locale, sia a causa della contrazione delle risorse per il TPL da parte dello Stato, anche se in questi ultimi giorni si è parlato di un finanziamento di 5 MLD€ e di premialità a favore delle Regioni virtuose, che per quanto riguarda le criticità che si trovano nei collegamenti ferroviari extraregionali nord/sud, a tal riguardo è essenziale la velocizzazione delle percorrenze, non tanto eliminando solo fermate con frequentazioni troppo ridotte, i cui dati di rilevamento, a volte non sono conformi alla realtà, anche perchè non presi con continuità, ma solo in certi periodi dell'anno, ma quanto, come già precedentemente riportato al punto infrastrutture per la mobilità, sia con il raddoppio delle linee esistenti, che con l'acquisizione, anche in leasing, di materiale atto a viaggiare, sulla linea Alta Capacità Roma/Firenze, a 200 Km di velocità, ciò si potrebbe attuare, dal ns. punto di vista, con accordi con le Regioni confinanti Toscana/Marche e in parte Lazio. Non di meno per la rete regionale ed anche extraregionale è importante una sinergia maggiore tra Umbria Mobilità Ferro exFCU e Trenitalia S.p.A., così come fatto tra altre Imprese Ferroviarie Regionali e la stessa, riguardo anche alle gare che si dovrebbero espletare a partire dal 2013.

Come anche, è essenziale, la razionalizzazione di alcuni servizi, in particolare, le evidenti sovrapposizioni di corse di Umbria Mobilità tra ferro e gomma, in quanto, di fatto, il trasporto su gomma dovrebbe essere radiale collegando l'asse ferroviario con le località non raggiungibili dal treno, anche a fronte, di quanto più volte scritto, in attinenza al mancato raggiungimento del rapporto tra ricavi da traffico e costi del servizio 35%, al netto dei costi dell'infrastruttura, non di meno è necessaria ed essenziale l'integrazione tariffaria tra i vari vettori.

Sulle problematiche, odierne, di Umbria Mobilità, abbiamo già scritto alle Istituzioni, non di meno, siamo convinti, che il Trasporto Pubblico Locale abbia una valenza sociale, in quanto trasporto pubblico, ma ciò non deve essere un alibi, per la Politica, per non rinnovare il settore, per non trovare strategie nuove e diverse che sollecitino l'interesse dei cittadini nell'uso di questi mezzi.