



Regione Umbria - Assemblea legislativa

PIANO REGIONALE TRASPORTI 2014-2024: “DOCUMENTO PROGRAMMATICO BEN STRUTTURATO. PREOCCUPAZIONE PER TAGLIO RISORSE CHE METTONO A RISCHIO I SERVIZI” - AUDIZIONE IN SECONDA COMMISSIONE

5 Marzo 2015

In sintesi

Audizione, ieri, in Seconda Commissione in merito al nuovo Piano regionale dei trasporti 2014-2024, predisposto e preadottato dalla Giunta regionale. Dagli interventi è emersa una generale condivisione per la strutturazione del documento, ma anche la mancanza di novità sostanziali rispetto al vecchio. Preoccupazione è stata espressa dai rappresentanti dei Comuni presenti per il possibile aumento del corrispettivo chilometrico e per il mantenimento dei servizi. Il Piano punta in particolare ad una mobilità meno impattante dal punto di vista ambientale e all'efficientamento e all'integrazione del sistema con l'obiettivo di raggiungere un migliore rapporto costi/ricavi.

(Acs) Perugia, 5 marzo 2015 - “Un documento programmatico ben strutturato, ma che non presenta novità sostanziali rispetto al vecchio. Prevede opere infrastrutturali, ma non dice in che modo realizzare i progetti in cantiere. Preoccupazione dei Comuni per il possibile aumento del corrispettivo chilometrico e per il mantenimento dei servizi. Documento predisposto con dati poco aggiornati. L'Umbria non può permettersi la totale gratuità della mobilità alternativa, andrebbero ad esempio fatti accordi con le società di parcheggi che in moltissimi casi vivono grazie all'esistenza delle scale mobili”.

Sono alcune delle indicazioni emerse ieri nel corso di una audizione in Seconda Commissione, presieduta da **Gianfranco Chiacchieroni**, circa il nuovo Piano regionale dei trasporti 2014-2024 predisposto e preadottato dalla Giunta regionale.

Il Piano, che dovrebbe essere approvato entro la fine di questa legislatura, punta in particolare ad una mobilità meno impattante dal punto di vista ambientale e all'efficientamento e all'integrazione del sistema con l'obiettivo di raggiungere un migliore rapporto costi/ricavi.

Interventi:

ANDREA VINCENTI (Assessore trasporti Comune di Orvieto): “PREVEDERE UN 'FRECCIA BIANCA' PERUGIA-ROMA PASSANTE PER ORVIETO - In merito ai trasporti ferroviari chiediamo un collegamento Perugia-Roma passante per Terontola e quindi per Orvieto, attraverso l'utilizzo di un 'Freccia bianca'. Si tratta di una aggiunta che non andrebbe a toccare gli equilibri del Piano, ma anzi colmerebbe alcune lacune importanti. Riconosciamo che la dorsale interna dell'Umbria meriti interventi ed investimenti sostanziosi, ma chiediamo la previsione di uno strumento che ci permetta di dare risposte positive ai nostri pendolari oltre a colmare la storica lacuna rappresentata da un collegamento diretto Orvieto-Perugia. In merito alla ripartizione per il Tpl ricordo che noi disponiamo di una funicolare, siamo in attesa di conoscere nei particolari la distribuzione delle risorse e quale sarà la considerazione per questo mezzo nell'equilibrio generale”.

ALESSIO TRECCHIODI (Presidente comitato 'Ultimo treno'): “PIANO COSTRUITO CON POCO CORAGGIO - Si tratta di un Piano costruito con poco coraggio perché non propone l'inserimento dell'Umbria nell'alta velocità di secondo livello. Sarebbe necessario prevedere una tecnologia legata alla tipologia 'tram/treno' nel trasporto regionale umbro. Un passaggio che porterebbe finalmente all'attivazione delle metropolitana leggera di superficie. L'ottimale sarebbe prevedere l'alta velocità di secondo livello Milano-Napoli via Umbria, mettendo in atto quell'allacciamento strategico con Roma che porterebbe quei 1350 passeggeri giornalieri utili all'ottimizzazione del funzionamento dell'aeroporto”.

RICCARDO MORELLI (Confindustria Umbria): “PIÙ CHE UN PIANO ASSOMIGLIA AD UN'ANALISI DEL TRASPORTO: PREVEDE OPERE INFRASTRUTTURALI, MA NON DICE COME REALIZZARLE - Un documento ampio e complesso che avrebbe però dovuto rappresentare uno strumento di sviluppo per l'Umbria, utile ad intercettare tutti i traffici di merce e di persone che potremmo attrarre. Da qui a trent'anni il movimento mondiale turistico è destinato a raddoppiare. Questo Piano non corrisponde alle nostre aspettative in quanto, pur facendo una fotografia attenta del sistema infrastrutturale regionale, propone una giusta analisi di tutte le modalità trasportistiche, ma non presenta elementi di sostanziali novità rispetto al vecchio Piano, se non per quanto riguarda l'alta velocità e la mobilità morbida. Più che un Piano sembra un'analisi del trasporto, perché prevede opere infrastrutturali, ma non dice in che modo realizzare i progetti in cantiere. Sarebbe necessario, visto che tutte le opere previste non si potranno realizzare, fare una cernita su quali finanziare e portare a termine. È poi auspicabile che vengano messe in sicurezza molte delle infrastrutture esistenti. In ultimo è importante anche rivedere il metodo di attingimento ai fondi europei”.

VINCENZO RUSSO (Dirigente Comune di Spoleto): “TIMORE PER L'AUMENTO DEL CORRISPETTIVO CHILOMETRICO - Per quanto attiene al trasporto pubblico a Spoleto sottolineiamo l'integrazione del trasporto pubblico con quello scolastico. Il trasporto scolastico a 'porte aperte' ha prodotto buoni risultati, per questo dovrebbe rappresentare un punto importante all'interno del prossimo Piano regionale dei trasporti. Altro elemento importante è

puntare sulla valorizzazione dei sistemi legati alla mobilità alternativa. Anche questo a Spoleto ha assunto un importante significato dal punto di vista della riduzione del trasporto privato e quindi dell'inquinamento. Preoccupazione destano invece i tempi per l'individuazione del sistema di gestione del trasporto pubblico in Umbria. Il prossimo 25 giugno scadranno i contratti, chiediamo pertanto tempi definiti per il futuro. Abbiamo il timore che il corrispettivo chilometrico possa aumentare, il fondo regionale dei trasporti non aumenterà ed un Comune come il nostro è preoccupato perché in caso di aumento del corrispettivo, dovrebbe tagliare alcuni servizi o trovare altre risorse dal bilancio. Inoltre segnaliamo la mancanza di risorse per il rafforzamento delle professionalità all'interno degli Enti locali”.

WALTER LUNARDON (Confartigianato): “RENDERE OPERATIVA LA PIATTAFORMA LOGISTICA DI TERNI - I nostri associati sono interessati alle piattaforme logistiche. È stata già consegnata quella di Terni per la quale manca però lo studio della gestione in ambito urbano. I consorzi degli autotrasportatori interessati rimangono in attesa di risposte concrete. Noi pensiamo che possa subito iniziare ad essere operativo se ci viene data la possibilità di farlo. In qualsiasi città europea, una piattaforma logistica di queste dimensioni (1700 mq) non crea conflitto con gli interporti. Diventeremmo importanti per un trasporto rispettoso dell'ambiente. Chiediamo una proposta di gestione che faccia partire ciò che esiste. Gli artigiani si mettono a disposizione per far funzionare da subito questa struttura con mezzi già operativi e non chiedono interventi economici e finanziari da parte della pubblica amministrazione”.

LEONARDO NALDINI (Dirigente Comune di Perugia): “PRESERVARE I SERVIZI NEL BACINO URBANO DI PERUGIA RAPPRESENTA UN INTERESSE REGIONALE - Per il trasporto pubblico, l'Umbria è attualmente sotto una spada di Damocle della 'ristrutturazione del tpl da parte dello Stato'. Cioè l'introduzione di meccanismi di verifica dei rapporti tra quanto si spende e quanto viene utilizzato per il trasporto pubblico da parte dell'utenza. L'Umbria soffre una scarsità di numeri ed una distribuzione residenziale geografica che non favorisce il trasporto pubblico. Ma la questione che ci deve più preoccupare è rappresentata dai parametri richiesti per confermare le risorse esistenti già insufficienti. Si tratta di parametri stringenti. Ad oggi siamo in grado di rispettare quei numeri grazie all'apporto di Trenitalia. Per il trasporto su gomma, l'unico bacino urbano nella regione che tocca i limiti inferiori fissati dai principi nazionali è quello di Perugia. Il resto dell'Umbria è molto lontana da questi parametri. Il bacino urbano di Perugia, in questo momento soffre marcatamente la crisi finanziaria. Fino ad oggi si è retto grazie ad una contribuzione regionale che raggiunge il 60 per cento delle spese complessive per il trasporto su gomma, a fronte di una media regionale che raggiunge l'85 per cento. Le risorse che il Comune di Perugia è riuscito a mettere dal proprio bilancio sarà impossibile confermarle già da quest'anno. Di fatto il Comune di Perugia mette sul trasporto pubblico molto di più di tutti gli altri Comuni dell'Umbria insieme. Preservare i servizi nel bacino urbano di Perugia rappresenta un interesse regionale: se crolla l'impostazione di questo bacino, crollano i numeri regionali con la conseguenza di minori trasferimenti dello Stato per il tpl. In tema di mobilità alternativa vorremmo capire come verranno finanziati Minimetrò e scale mobili, che ad oggi sono a totale carico del Comune di Perugia e significano oltre 10 milioni di euro annui che pesano integralmente sulle nostre casse. Però si tratta di servizi utilizzati non solo dai perugini, ma dall'Umbria nel suo complesso. E qui chiediamo che il Piano dia risposte precise e veloci. Perché sin da quest'anno potrebbe entrare in crisi l'equilibrio complessivo di questi servizi. Sulla scadenza degli obblighi di servizio a giugno e non rinnovabili è necessario un intervento legislativo urgente della Regione. Ad oggi è impossibile che il Comune di Perugia possa riconfermare le risorse impiegate negli anni passati. Sul trasporto pubblico si prevede il taglio di 4 milioni di euro. Se non ci saranno quindi risorse supplementari, verrebbero quasi dimezzati i servizi. Un plauso all'iniziativa della Regione in merito alla previsione dell'Agenzia della mobilità. In questo momento rappresenta uno dei pochi strumenti che vanno ad individuare nuove risorse. Solo per il Comune di Perugia si tratterebbe di recuperare oltre 1 milione 400mila euro di iva”.

FRANCO VIOLA (A.d. Umbria Mobilità): “IMPOSSIBILE MANTENERE LA GRATUITÀ DI TUTTI I SISTEMI DI MOBILITÀ ALTERNATIVA - È impossibile che in una regione come l'Umbria tutti sistemi di mobilità alternativa siano gratuiti. Andrebbero ad esempio fatti accordi con le società dei parcheggi che in moltissimi casi vivono grazie all'esistenza delle scale mobili. Bisogna rivedere i livelli di gratuità che poi pesano nei bilanci pubblici chiamati a garantire comunque i servizi. Come Umbria Mobilità esercizio abbiamo già fatto presente alla Regione che questo Piano è un documento valido, pieno di ottime idee e ben strutturato, ma ha un difetto fondamentale: presenta, come se fossero attuali, dati sul trasporto pubblico risalenti al 2012. Non è possibile impostare un Piano su dati vecchi di oltre due anni. Nel 2013 sono stati tagliati 2 milioni di chilometri, e di questo bisogna tenerne conto. Per le linee extraurbane raccomando la verifica dello stato attuale e delle varie tipologie presenti. Il trasporto regionale ha bisogno di una lettura quanto più possibile esatta. Vanno infine specificate, in maniera corretta, le percentuali dei Comuni per il tpl e separate, anche se incluse nella gara, le linee a servizio misto”. AS/

Source URL: <http://consiglio.regione.umbria.it/informazione/notizie/comunicati/piano-regionale-trasporti-2014-2024-documento-programmatico-ben>

List of links present in page

- <http://consiglio.regione.umbria.it/informazione/notizie/comunicati/piano-regionale-trasporti-2014-2024-documento-programmatico-ben>