Regione Umbria - Assemblea legislativa

LAVORI D'AULA (5): AVVIATA LA DISCUSSIONE DEL PIANO REGIONALE TRASPORTI 2014-2024 – LE RELAZIONI DI MAGGIORANZA (BIANCARELLI-UPU) E DI MINORANZA RICCI (PORTAVOCE CD E CIVICHE), LIBERATI (M5S)

15 Dicembre 2015
In sintesi

Avviata la discussione sul Piano regionale trasporti 2014-2024. Tre le relazioni in Aula, quella della maggioranza esposta dal presidente della Seconda Commissione, Giuseppe Biancarelli, mentre per le opposizioni sono intervenuti Claudio Ricci (portavoce centrodestra e liste civiche) e Andrea Liberati (Movimento 5 Stelle). Biancarelli ha definito l'atto di "grande rilevanza strategica per lo sviluppo dell'Umbria", e se Ricci ha auspicato finanziamenti nazionali per una viabilità la cui valenza strategica va oltre i confini regionali", Liberati ha puntato il dito sulle criticità 'storiche' delle politiche di trasporto regionali, invitando la Giunta regionale ad "essere più incisiva e farsi sentire nelle sedi appropriate".

(Acs) Perugia, 15 dicembre 2015 – Avviata la discussione sul Piano regionale trasporti 2014-2024. Tre le relazioni in Aula, quella della maggioranza esposta dal presidente della Seconda Commissione, Giuseppe Biancarelli, mentre per le opposizioni sono intervenuti Claudio Ricci (portavoce centrodestra e liste civiche) e Andrea Liberati (Movimento 5 Stelle). Biancarelli ha definito l'atto di "grande rilevanza strategica per lo sviluppo dell'Umbria", e se Ricci ha auspicato finanziamenti nazionali per una viabilità la cui valenza strategica va oltre i confini regionali", Liberati ha puntato il dito sulle criticità 'storiche' delle politiche di trasporto regionali, invitando la Giunta regionale ad "essere più incisiva e farsi sentire nelle sedi appropriate".

GIUSEPPE BIANCARELLI (relatore di maggioranza-Umbria più uguale) "ATTO DI GRANDE RILEVANZA STRATEGICA PER LA NOSTRA REGIONE, CON IL QUALE SI DEFINISCE L'ASSETTO DEI TRASPORTI E DELLE INFRASTRUTTURE REGIONALI PER I PROSSIMI DIECI ANNI. Aggiorna il Piano del 2003, integra gli strumenti di pianificazione e di programmazione di competenza della Regione e degli Enti Locali. Nel corso della discussione in Commissione, che ha dedicato diverse sedute da settembre ad oggi, è stato condiviso il giudizio positivo espresso dalla Giunta regionale, secondo cui il Piano ha svolto una ricognizione dello stato dei trasporti regionale unitamente a quello strutturale di durata decennale con revisioni triennali. Sicuramente uno strumento che non risolverà tutti gli aspetti legati al sistema dei trasporti, ma la possibilità di rivisitazione del Piano stesso consentirà di aggiornarne le previsioni. La Seconda Commissione Permanente ha licenziato la proposta di Prt senza modificare quella originaria ricevuta dalla Giunta Regionale, ma arricchendola dei contributi ricevuti e di quelli frutto della discussione istruttoria che saranno sicuramente utili, in aula, per le valutazioni dell'Assemblea Legislativa.

SCHEDA PIANO TRASPORTI
DIMENSIONE EUROPEA E NAZIONALE: integrazione nella grande rete delle regioni d'Europa. Obiettivo: integrare l'Umbria nel sistema delle reti EU e Nazionali per il trasporto di passeggeri e merci.
MODALITÀ TRASPORTO AEREO, OBIETTIVI: migliorare l'accessibilità ferroviaria all'aeroporto di Roma Fiumicino; affermare il ruolo dell'aeroporto San Francesco all'interno del bacino "Centro Italia" sia come scalo destinato prevalentemente al traffico turistico e business, sia come scalo sussidiario rispetto al sistema aeroportuale di Roma per il traffico Low Cost. Azioni: introduzione di servizi ferroviari regionali veloci, effettuati con materiale rotabile idoneo a circolare sulla rete AV/AC che colleghino il bacino dell'Umbria con il sistema aeroportuale di Roma (Fiumicino e Ciampino) in rapporto di complementarietà e sussidiarietà, abbreviando i tempi di collegamento Perugia-Roma. Realizzazione del Terminal Bus a servizio delle linee a mercato di lunga percorrenza da/per il bacino Centro-Italia presso l'aeroporto San Francesco, promuovendo politiche di integrazione delle linee a mercato di bus di lunga percorrenza con l'offerta di voli dello scalo aeroportuale San Francesco e attrezzando il nodo di interscambio ferro-gomma presso la stazione ferroviaria "Aeroporto San Francesco".
MODALITÀ FERROVIARIA. MIGLIORARE: l'accessibilità alla rete AV da parte del bacino centro-settentrionale dell'Umbria; il collegamento ferroviario verso il nodo AV di Roma (a prevalente servizio del bacino centro-meridionale dell'Umbria); l'accessibilità all'aeroporto San Francesco da parte del bacino regionale e da/per Roma/Firenze; l'accessibilità verso l'hub aeroportuale di Roma Fiumicino (a servizio dell'intera regione).
Rispetto all'accessibilità alla rete Av si prevedono politiche-azioni integrate: realizzazione di una nuova stazione AC/AV sul tracciato della Direttissima Roma-Firenze sulla linea AV, a servizio di Lazio settentrionale, Toscana meridionale e Umbria, promuovendo, in sinergia con la regione Toscana, la realizzazione della STAZIONE SULLA LINEA AV e delle infrastrutture per la sua accessibilità multimodale. La localizzazione deve presentare idonee caratteristiche di accessibilità, possibilmente multimodali, rispetto al bacino di traffico prevalente da servire, correlate anche agli interventi di potenziamento in corso o programmati sulla rete stradale. Programmare servizi regionali veloci di collegamento del bacino dell'Umbria centro-settentrionale con la nuova Stazione AV (ferroviari e/o automobilistici, a seconda della localizzazione scelta per la stazione) in coordinamento con l'offerta ferroviaria AV presso la suddetta nuova stazione. In tale stazione dovrebbero potersi intercettare il 10-12% dei circa 180 treni (90 coppie) che attualmente transitano sulla tratta e a tal fine il Piano prevede un'azione "politica" che prevede una interlocuzione con gli operatori di servizi AV al fine di individuare una quota dei servizi AV circolanti sulla Roma-Firenze presso la nuova

stazione.
Per quanto riguarda il miglioramento del collegamento con il nodo multimodale di Roma (obiettivi 2 e 4), la strategia si fonda, per il lungo periodo, sul POTENZIAMENTO DELLA LINEA ORTE-FALCONARA: a tal fine, tra le politiche-azioni del Piano è inclusa la riaffermazione della priorità del raddoppio Spoleto-Terni in quanto agevola il collegamento verso Roma.

REALIZZAZIONE DELLA STAZIONE FERROVIARIA "AEROPORTO SAN FRANCESCO" sulla linea Foligno-Perugia. Per quanto riguarda il trasporto pubblico su gomma, l'obiettivo specifico è quello di migliorare l'accessibilità ai nodi primari del trasporto (nuova stazione AV Medioetruria e aeroporto San Francesco).

MODALITÀ STRADALE, TRASPORTO PRIVATO, E TRASPORTO MERCI E LOGISTICA. OBIETTIVI, migliorare l'ACCESSIBILITÀ alle reti centrali trans-europee di trasporto terrestri e marittima e le caratteristiche prestazionali e di SICUREZZA della rete stradale di interesse nazionale; affermare il ruolo della "PIATTAFORMA LOGISTICA UMBRA" come sistema a servizio del Centro Italia; garantire adeguati livelli di fluidità e di sicurezza della viabilità primaria in corrispondenza del NODO DI PERUGIA. Rispetto a ciò il Piano prevede strategie specifiche sia le merci e logistica, sia per il nodo di Perugia.

DIMENSIONE TRANS-REGIONALE: nuovi ruoli nel sistema delle regioni dell'Italia Centrale. OBIETTIVO PROGRAMMATICO GENERALE: consolidare il ruolo dell'intero bacino di traffico coincidente con la regione, come cerniera e integrazione interregionali tra i territori dell'Italia centrale.
MODALITÀ FERROVIARIA. OBIETTIVO: migliorare l'affidabilità, la frequenza e la qualità dei collegamenti ferroviari interregionali con i territori limitrofi sia per il traffico pendolare che per l'accessibilità turistica. Attraverso strategie integrate infrastrutture-materiale rotabile-servizi e accordi con le Regioni limitrofe, titolari di contratti di Trasporto Pubblico che interessano anche il territorio umbro.
AZIONI: potenziamento infrastrutturale della linea Foligno-Terontola; sfruttare la griglia del Memorario toscano, per stabilizzarla, infittirla ed estenderla progressivamente a livello locale, sulla direttrice Terontola-Perugia-Foligno, completando in accordo con la Regione Toscana l'offerta di treni Regionali Veloci a cadenza bi-oraria prevedendo l'estensione fino a Spoleto, eventualmente anche in funzione dell'accessibilità alla nuova stazione. Nella prospettiva del Piano, tale servizio potrà essere integrato da un servizio su gomma.
COLLEGAMENTI CON ROMA. AZIONI: sfruttare l'azione sul materiale rotabile e sui relativi servizi già intentata per il livello euro-nazionale, sfruttando il materiale rotabile introdotto sulla linea Perugia-Foligno-Terni-Roma per potenziare anche i collegamenti pendolari con Roma, che prevede anche il rafforzamento della relazione con i collegamenti garantiti dai treni interregionali che provengono da Ancona promuovendo l'effettuazione di una programmazione integrata con la Regione Marche dei treni Regionali Veloci (RV) Ancona-Foligno-Roma.
TRASPORTO PUBBLICO SU GOMMA. OBIETTIVI: rafforzare la rete dei collegamenti interregionali su gomma tra poli e ambiti non serviti dalla ferrovia, sfruttando la maglia viaria trasversale potenziata o in via di potenziamento; integrare il servizio ferroviario interregionale in attestamento ai nodi di interscambio di interesse trans-regionale.
MODALITÀ STRADALE, TRASPORTO PRIVATO (VEICOLI LEGGERI) E TRASPORTO MERCI E LOGISTICA. OBIETTIVI: migliorare l'accessibilità di ultimo miglio ai nodi primari del trasporto: migliorare l'accessibilità dalla viabilità minore alla maglia di interesse trans-europeo e/o nazionale potenziata o in via di potenziamento, a servizio di ambiti locali a spiccata valenza turistica.
MODALITÀ ECOLOGICA DI TRASPORTO. OBIETTIVI: Integrare l'Umbria nei circuiti del cicloturismo dell'Italia centrale.

DIMENSIONE REGIONALE - MODELLI SOSTENIBILI DI MOBILITÀ A LIVELLO REGIONALE. OBIETTIVO PROGRAMMATICO GENERALE: sistema multimodale che garantisca adeguati e sostenibili livelli di mobilità supportando la coesione interna e il riequilibrio territoriale. Per quanto riguarda i servizi, il Piano promuove un'azione di integrazione tra i soggetti che in ambito regionale operano servizi ferroviari di TPRL, promuovendo forme di integrazione strutturale tra Trenitalia e Umbria Mobilità-Ferrovia nella produzione dei servizi. Per servire anche le aree a minor accessibilità diretta dalle dorsali della rete regionale, il Piano promuove inoltre una politica di integrazione dei servizi sui nodi della linea lenta Firenze-Roma con le regioni limitrofe e a tal fine intende promuovere con le Regioni Lazio e Toscana l'integrazione dei servizi presso le stazioni di Orte e Terontola per l'accessibilità a Terni e Perugia da Orvieto, Fabro e Castiglion del Lago.
AZIONI: proposte le dotazioni, nelle stazioni della rete regionale, di parcheggi per auto private e biciclette e la realizzazione dell'attrezzaggio di terra sulla rete ferroviaria di Umbria Mobilità a partire dall'accesso ai nodi di interconnessione con RFI per garantire l'interoperabilità tra le reti. Queste azioni saranno integrate, da un lato dall'attuazione su scala regionale dell'integrazione tariffaria, realizzando il sistema TARIFFARIO UNICO REGIONALE.
MODALITÀ STRADALE. OBIETTIVI: elevare i livelli di sicurezza stradale sulla rete di interesse regionale; ridurre il traffico di mezzi pesanti in accesso alle aree urbane.
OBIETTIVO GENERALE PER TRASPORTO PUBBLICO SU GOMMA: favorire la diversione modale dal mezzo privato verso forme di mobilità individuale maggiormente sostenibili e/o verso il TPRL; migliorare l'efficienza, le caratteristiche prestazionali, di qualità e di accessibilità del TPRL su gomma; migliorare le condizioni — materiali e immateriali — dell'interscambio tra mezzi del TPRL (gomma-gomma, ferro-gomma).

RELAZIONI DI MINORANZA
CLAUDIO RICCI (Portavoce cd e civiche): "Il Piano individua 80 centri intermodali che dovrebbero essere, sempre più, interconnessi fra di loro e, con sistemi tecnologici informativi e tariffari, determinare biglietti integrati per ottimizzare itinerari e costi.

Il TRASPORTO PUBBLICO LOCALE su gomma richiede, per aumentare il numero dei PASSEGGERI, interventi in nuove tecnologie, con sistemi che rilevino in tempo reale la domanda di trasporto, rimodulando l'offerta e programmando servizi punto a punto (modello taxi bus).
È urgente un piano di interventi per la MANUTENZIONE anche della viabilità minore mentre servono MACRO PROGETTI prioritari per l'Umbria: la rapida conclusione delle strade Quadrilatero Umbria Marche SpA (direttrici verso il mare Adriatico), le connessioni Terni Rieti e Terni Civitavecchia (verso il Tirreno) e la Strada E78 (che collega i due

mari) con la risoluzione, dopo 20 anni, dei problemi connessi con la galleria della Guinza.
La E45, che per molti tratti si pone in parallelo alla Ferrovia Centrale Umbra, è la dorsale principale dell'Umbria ed occorre procedere alla sua riqualificazione e messa in sicurezza evitando il pedaggio, soprattutto per residenti e imprese locali, e progettandola come asse attrezzato con servizi informativi e commerciali.
Il NODO DI PERUGIA, la variante per evitare le gallerie, deve essere inquadrato come prioritario nazionale, per la viabilità fra il sud è il nord del paese. Deve essere finanziato a livello nazionale il totale finanziamento del progetto approvato dal Cipe per i tratti Corciano-Madonna del Piano-Collestrada). Sono accoglibili stralci ma solo funzionali e tesi alla completa realizzazione dell'opera fondamentale per lo sviluppo della Regione.
La Ferrovia Centrale Umbra deve essere ripristinata nei tratti Sangemini/Terni e Città di Castello/Umbertide e riqualificata in infrastrutture e tecnologie, trasformandola in una asse attrezzato sul piano turistico, commerciale e socio culturale e dotandola di nuovi vettori a tecnologia Tram Treni.
Per le LINEE FERROVIARIE esistenti le priorità sono: il raddoppio della Spoleto Terni (e la conseguente tratta Orte/Capranica/Civitavecchia), il raddoppio complessivo della Foligno Terontola (e nodo/stazione di connessione con l'Aeroporto regionale di Perugia), il progetto di misure compensative con 18 convogli ferroviari aggiuntivi per il trasporto regionale con treni di nuova generazione nonché sollecitare Trenitalia per un maggiore impiego in Umbria di convogli Freccia Bianca e Argento, verificando le disponibilità dei treni Italo NTV, che potrebbero determinare una maggiore connessione.
In Umbria ci sono 161 STAZIONI ma il 92 percento dei movimenti si sviluppa in solo 32 scali emergono ipotesi discutibili e complesse sulla stazione ad Alta Velocità ferroviaria pianificata fuori dai confini regionali, in Toscana. Il Prt deve reintrodurre il nodo est con il prioritario raddoppio della Roma/Orte-Falconara/Ancona (per Nocera Umbra/Gualdo Tadino) e indicare (attraverso il tracciamento di un corridoio strategico) la possibile variante ferroviaria con il tracciato che intercetti le aree di Gubbio/Gualdo Tadino sino a Perugia Aeroporto, con riconnessioni verso le linee Firenze e Foligno/Terni/Roma.
La riqualificazione dell'AEROPORTO REGIONALE di Perugia deve puntare al raddoppio dei movimenti e al pareggio di bilancio nei prossimi 3 anni, facendo entrare nel capitale societario di Sase componenti private, tour operator o compagnie aeree, al 40 percento. È fondamentale il collegamento permanente fra l'aeroporto di Perugia, Roma Fiumicino ed anche gli aeroporti della costa adriatica con sistemi ferroviari veloci e/o su gomma.
Serve uno specifico piano operativo per lo spostamento delle merci raccordando le PIASTRE LOGISTICHE previste e i servizi. Andrebbe approvata una legge specifica per attivare un Piano regionale della logistica. Per la MOBILITÀ ALTERNATIVA, scale/tappeti mobili, people mover (come il mini metrò Perugia), Metro Bus, Ibridi e Tram Treni, il Prt deve prospettare un piano strategico riconducendo le gestioni ad Umbria TPL e Mobilità Spa con un fondo specifico armonizzato con le risorse ordinarie del trasporto pubblico locale.
È importante che Terni sia sempre più CONNESSA con Roma (capitale e città metropolitana, anche ipotizzando la connessione diretta stradale Terni-Soratte-Roma) e sia potenziato l'asse Terni/Perugia. In questo quadro regionale Orvieto, già collegata con importanti infrastrutture stradali e ferroviarie nazioni, deve trovare un potenziamento come ulteriore centro intermodale e "porta dell'Umbria".
Il piano trasporti potrà superare l'oggettivo isolamento viario dell'Umbria solo con RISORSE FINANZIARIE statali adeguate, circa 45 milioni all'anno per 10 anni.
Anche in vista delle nuove MACROREGIONI la forza politica dell'Umbria deve essere potenziata attraverso uno slancio strategico che ponga la Regione al centro di una iniziativa per attivare un forte raccordo di collaborazione con Toscana e Marche, includendo anche parti del Lazio affini storicamente all'Umbria".

ANDREA LIBERATI (Movimento 5 Stelle): "VALORIZZARE LA FCU PER TRASPORTO PASSEGGERI E MERCI. RISPOSTA OTTIMALE È IL TRAM/TRENO, UNICA MODALITÀ SOSTENIBILE PER IL TRASPORTO URBANO - Innanzitutto parlare di un Piano trasporti 2014-2024 a fine 2015 è fuori luogo. Quindi sarebbe il caso di chiamarlo 2015-2024. L'Umbria è esposta ad un forte inquinamento da veicoli. La E45, che rappresenta la spina dorsale della regione è attraversata da un forte flusso veicolare di tir di cui il 20 per cento è extraregionale. In pratica viene attraversata da 3mila tir al giorno con motori più vecchi rispetto a quelli che transitano sulla A1. Va considerato un inquinamento 10 volte maggiore rispetto a motori euro 6. Il Brt (bus rapid transit) aumenterà l'inquinamento poiché si prevede un 'attrezzaggio stradale' ossia nuove fermate lungo la superstrada, determinando disordine un po' come a Lima o San Paolo, dove appunto i bus si fermano lungo le strade di grande scorrimento. Un passo indietro che fa il paio con la riduzione da 10 a 3 coppie di treni al giorno da parte della Fcu nel tratto Perugia-Terni, con la ferrovia che sostanzialmente rimane chiusa 90 giorni l'anno. La RISPOSTA OTTIMALE SAREBBE IL TRAM/TRENO, unica modalità sostenibile per i trasporto urbano. Da tempo siamo al collasso infrastrutturale, situazione che verrà amplificata con l'apertura della Quadrilatero perché il 'Nodo' di Perugia diverrà ancora di più un collo di bottiglia. Manca ad esempio la DIGITALIZZAZIONE DELLA MOBILITÀ, utile ad eliminare code con sistemi realtime. Il Piano agisce attraverso un sistema vecchio. I Piani hanno bisogno di tagliandi, cosa che non è mai stata fatta. Per quanto attiene alla Fcu è una infrastruttura quasi completamente elettrificata che continua ad essere percorsa da vecchi locomotori diesel. Ci sono rami secchi come ad esempio quello di Pierantonio, dove è inesistente l'area industriale che significa accumulare sprechi ad altri sprechi. La Fcu è ferma tra SanGemini e Acquasparta, ad Umbertide. Dopo 100 anni si è passati da una velocità di 45 a 60 km orari. Velocità che non può essere concorrenziale con la gomma. MANCA UN PIANO TRASPORTI PER LA LOGISTICA E PER IL TURISMO. Apprezzabile l'emendamento annunciato sul tema dell'uso e del riutilizzo e riadeguamento della ferrovia per le aziende del territorio. Servirebbe una forte CONVERSIONE SOSTENIBILE, ma MANCANO POLITICHE ATTIVE. In merito al TRASPORTO TURISTICO, chi parte da Roma per raggiungere l'Umbria è come se viaggiasse in un carro bestiame. Treni freddi o caldi, in base alle stagioni e spesso con forti ritardi. Vorrei chiedere alla presidente Marini perché questa situazione continua ad andare avanti da troppo tempo. La politica regionale deve essere più incisiva e farsi sentire nelle sedi appropriate. I PENDOLARI, i lavoratori chiedono questo. E sarebbe facile, grazie alle intuizioni di chi ci ha preceduto negli anni e che ha dato vita alla Orte-falconara e alla Fcu. Furono intuizioni felici. Ma oggi non si riesce a dare un senso alle infrastrutture esistenti. Sulla terni-Rieti potrebbero viaggiare molti turisti sulla strada ferrata, cosa che non avviene perché non è mai stata realizzata la stazione di Marmore. Sulla E45 MANCA UNA VISONE TESA ALLA SOSTENIBILITÀ. Occorre un nuovo rapporto con Anas utile a colmare il gap esistente. Stanno arrivando risorse destinate alla manutenzione ordinaria, quella che non è stata esercitata per lunghi anni oppure fatta con materiali scadenti. Si tratta di grandi temi e criticità non affrontati nel Piano e di cui non c'è consapevolezza da parte della maggioranza. Quando i COSTI SANITARI, DOVUTI ALL'INCIDENTALITÀ, SONO CHIARAMENTE SOPRA LA MEDIA. Anziché favorire la ferrovia si continua a favorire la gomma. Non ci troviamo

d'accordo sulla previsione della STAZIONE ALTA VELOCITÀ MEDIO ETRURIA, perché già ad Arezzo ci sono tutte le condizioni per arrivare a Milano, da Perugia, in meno di 3 ore. Bisogna ascoltare con attenzione i comitati ed i cittadini. La risposta è passare sull'alta velocità attraverso il raddoppio selettivo Foligno-Terontola per poi proseguire verso nord. Sulla intermodalità non vengono valorizzate le strutture già esistenti, che rappresentano felici intuizioni passate. Oggi le piastre logistiche sono cattedrali nel deserto perché non collegate alla ferrovia, non sono interconnesse. Non possiamo approvare questo Piano perché ad esempio non parla neanche della Orte-Civitavecchia-Falconara, una importantissima trasversale particolarmente utile. Servirebbe più cura del ferro. Siamo infine CONTRARI AL COMPLETAMENTO DELLA GALLERIA DEL 'CORNELLO' a Nocera Umbra che ha rappresentato uno spreco che va avanti da 25 anni. Anzi potremmo definirlo il 'monumento nazionale allo spreco'. Per i collegamenti che dovrebbe garantire questa infrastruttura, ci sono altre direttrici già pronte". AS/MP/TB

Source URL: *http://consiglio.regione.umbria.it/informazione/notizie/comunicati/lavori-daula-5-avviata-la-discussione-del-piano-regionale-trasporti*

List of links present in page

- http://consiglio.regione.umbria.it/informazione/notizie/comunicati/lavori-daula-5-avviata-la-discussione-del-piano-regionale-trasporti