Regione Umbria - Assemblea legislativa

“Piano di bacino e sistema tariffario del trasporto pubblico regionale e locale”

9 Luglio 2026
In sintesi

L’Assemblea legislativa approva il documento predisposto dalla Giunta regionale. Astensione della minoranza

(Acs) Perugia, 9 luglio 2026 – L’Aula di Palazzo Cesaroni ha approvato (13 voti favorevoli e 5 astenuti (minoranza) il “Piano di bacino del trasporto pubblico regionale e locale e nuovo sistema tariffario del trasporto pubblico regionale e locale” predisposto dalla Giunta regionale.

Tra gli obiettivi strategici assumono particolare rilievo il rafforzamento dell'integrazione tra autobus, ferrovia, navigazione e impianti fissi, il miglioramento dell'intermodalità e dell'accessibilità, il potenziamento dei servizi nelle aree a domanda debole e il progressivo rinnovo della flotta con mezzi a basse o zero emissioni. Il Nuovo Regolamento Tariffario introduce il sistema integrato ‘Unico Umbria’, basato su un modello tariffario a zone e finalizzato a consentire l'utilizzo di un unico titolo di viaggio sui diversi servizi del trasporto pubblico regionale.

Prima del voto il relatore di maggioranza, Letizia Michelini (Pd), ha spiegato che “il Piano di Bacino del Trasporto Pubblico Regionale e Locale e il Nuovo Regolamento Tariffario del Trasporto Pubblico Regionale e Locale sono due provvedimenti strettamente collegati che rappresentano un passaggio fondamentale per il futuro della mobilità umbra e costituiscono gli atti presupposti e indispensabili per l'espletamento della nuova gara per l'affidamento del servizio di trasporto pubblico locale. Si tratta di atti che concludono un lungo e articolato percorso di analisi, pianificazione e progettazione, consentendo alla Regione Umbria di dotarsi di strumenti aggiornati, coerenti con il quadro normativo nazionale ed europeo e con le mutate esigenze di mobilità del territorio. Nell’iter in Commissione, sull’atto sono stati ascoltati l’Assessore regionale Francesco De Rebotti, l’Amministratore unico di Umbria TPL e Mobilità S.p.A., Emilio Giacchetti, il Dirigente regionale, Leonardo Naldini. Nel corso dell'istruttoria la Commissione ha dedicato particolare attenzione all'approfondimento dei contenuti, svolgendo un confronto serio e puntuale. Il Piano di Bacino rappresenta lo strumento attraverso il quale la Regione programma e organizza il sistema del trasporto pubblico regionale e locale per gli anni a venire. Esso è stato elaborato sulla base di un'approfondita analisi del contesto territoriale, che ha preso in esame gli aspetti demografici, i flussi di mobilità per lavoro e studio, la distribuzione dei principali servizi, la rete infrastrutturale, l'offerta dei servizi ferroviari, automobilistici, lacuali e degli impianti fissi, nonché i livelli di qualità percepiti dall'utenza. Su tali basi il Piano supera una visione frammentata della mobilità e individua nell'intero territorio regionale un bacino unitario, promuovendo un sistema integrato delle diverse modalità di trasporto. Tra gli obiettivi strategici assumono particolare rilievo il rafforzamento dell'integrazione tra autobus, ferrovia, navigazione e impianti fissi, il miglioramento dell'intermodalità e dell'accessibilità, il potenziamento dei servizi nelle aree a domanda debole e il progressivo rinnovo della flotta con mezzi a basse o zero emissioni. Particolare importanza riveste il programma di rinnovo del materiale rotabile, che attribuisce a Umbria TPL e Mobilità un ruolo centrale nella gestione degli investimenti, consentendo di mettere a disposizione del futuro gestore una flotta più moderna, efficiente e sostenibile. Accanto al Piano si colloca il Nuovo Regolamento Tariffario, che introduce il sistema integrato "Unico Umbria", basato su un modello tariffario a zone e finalizzato a consentire l'utilizzo di un unico titolo di viaggio sui diversi servizi del trasporto pubblico regionale. Il nuovo sistema tariffario uniforma i titoli di viaggio sull'intero territorio regionale, semplifica l'accesso ai servizi e prevede specifiche agevolazioni per studenti, universitari, persone con disabilità, cittadini ultrasessantacinquenni e nuclei familiari. Nel corso dell'istruttoria è stato inoltre illustrato l'orientamento della Giunta volto a neutralizzare gli effetti dell'adeguamento ISTAT maturato negli anni precedenti e non applicato, prevedendo adeguate risorse finanziarie sia per contenere gli aumenti tariffari sia per sostenere le misure agevolative, in particolare quelle destinate agli studenti, ai quali sarà garantito un titolo di viaggio valido sull'intera rete regionale. La Commissione ha inoltre approfondito il tema della qualità dei dati relativi alla domanda di mobilità, prendendo atto dell'introduzione di nuove dotazioni tecnologiche sui mezzi, finalizzate a migliorare il monitoraggio dei flussi di traffico e, conseguentemente, la programmazione dell'offerta. Le principali modifiche apportate agli atti, rispetto alla versione originaria, meritano di essere richiamate l'eliminazione del vincolo di aggiudicabilità relativo ai due lotti di gara, la più puntuale definizione dell'ubicazione dei depositi riferiti ai servizi urbani ed extraurbani dell'area di Perugia, a seguito del confronto con l'Amministrazione comunale e la scelta di sterilizzare gli effetti dell'aumento tariffario derivante dall'adeguamento ISTAT, quantificato mediamente nel 40,6 per cento e riferito a circa tredici annualità. Il percorso partecipativo ha coinvolto enti locali, organizzazioni sindacali e altri portatori di interesse, consentendo di recepire numerosi contributi tecnici successivamente integrati nella versione definitiva dei provvedimenti. Il Piano di Bacino e il Nuovo Regolamento Tariffario costituiscono, pertanto, i due pilastri del futuro assetto del trasporto pubblico regionale: il primo definisce il modello organizzativo dei servizi, il secondo disciplina il sistema tariffario secondo criteri di integrazione, uniformità e semplificazione. La Commissione ha valutato con particolare attenzione anche gli strumenti di monitoraggio della qualità del servizio, della sostenibilità economica e delle performance del futuro gestore, nella consapevolezza che l'efficacia della riforma dipenderà dalla concreta attuazione degli obiettivi programmati. I provvedimenti in esame, in conclusione, rappresentano un passaggio strategico per il sistema della mobilità regionale. Essi non costituiscono soltanto il presupposto necessario per l'avvio della nuova procedura di affidamento del servizio, ma delineano un modello di trasporto pubblico più integrato, sostenibile, efficiente e rispondente ai bisogni dei cittadini umbri”.

Enrico Melasecche (Lega-relatore di minoranza): “Anticipo il voto di astensione da parte della minoranza. Chiunque ha

conoscenza specifica dei temi che trattiamo sa benissimo che sia il piano di bacino che il piano unico di tariffazione era sostanzialmente fra le delibere proposte dall'assessorato della precedente Giunta, ma che per ragioni di tipo economico in quanto non c'erano le risorse non sono state portate a termine. Il piano di bacino è frutto di decine di confronti con tutti i comuni che quasi generalmente hanno riconfermato quanto già scritto nel nostro piano. Per quanto riguarda la tariffazione, attualmente sono due tariffe, sostanzialmente relative alle due province, diverse, ma andava ricomposta la nuova tariffa unica regionale tenendo conto che da 40 anni mancava la volontà o la disponibilità o comunque la possibilità di adeguare il costo dei biglietti all'inflazione. È facile per l'assessore De Rebotti dire oggi che sono bravi perché non hanno fatto pagare l'aumento dei biglietti visto la manovra che ha tolto soldi dal portafoglio delle famiglie e delle imprese. In maniera sorniona state già programmando la prosecuzione della stangata fiscale ben oltre il triennio visto che queste misure sono di fatto strutturate. In prospettiva a fine legislatura la stangata arriverà a 320 milioni. Questa delibera è propedeutica alla gara relativa al trasporto pubblico. Rispetto alla soppressione del treno del pomeriggio da Roma a Terni l'Assessore era stato preavvertito. Da Trenitalia dobbiamo pretendere che i treni siano funzionali, puliti, con aria condizionata, ma anche manutenzioni programmate. Sulla gara del Tpl si è detto di tutto ed il contrario di tutto. Recentemente sia la Cisl che la Uil sono intervenute in maniera molto chiara, smentendo quanto detto dalla Filt Cgil in ordine alla gara, ai quattro lotti su cui ci siamo attenuti in maniera tecnicamente ineccepibile a quello che aveva fatto il presidente Zingaretti nella Regione Lazio. Voi eliminato il vincolo che aveva l'unico obiettivo di aumentare la concorrenza. Noi siamo convinti del lavoro enorme fatto nel corso del quinquennio precedente. Finalmente andiamo verso una razionalizzazione del sistema. Ribadisco la nostra astensione perché sostanzialmente erano provvedimenti voluti ed avviati da noi con caratteristiche particolari che voi avete dato per una scelta fiscale, che è quella che noi non condividiamo".

Interventi:
Fabrizio Ricci (Avs): "Quello che discutiamo oggi non è solo un adempimento tecnico per quanto necessario e fondamentale, ma è un atto di indirizzo politico, di pianificazione e di visione che questa regione aspettava da molti anni visto che gli ultimi strumenti di pianificazione del trasporto pubblico regionali risalgono a molti anni fa. L'Umbria ha continuato sostanzialmente a gestire il proprio trasporto pubblico con strumenti, soprattutto tecnologici, superati, in regime di proroga permanente, senza una visione d'insieme, senza il coraggio reale di mettere mano a una materia complessa tecnicamente difficile e politicamente scomoda. La precedente amministrazione nei fatti non ha concluso nulla perché ha scelto di rinviare, di galleggiare e di lasciare, a chi sarebbe venuto dopo, l'incombenza. Questa amministrazione regionale, invece, con l'assessore De Rebotti e tutta la giunta, in un anno e mezzo ha deciso di fare una scelta diversa di responsabilità e di incisività. Sono state prese le giuste decisioni anche nel metodo perché questi atti arrivano in Aula dopo un percorso di partecipazione autentica, fatta di mesi di consultazioni con i Comuni, con tutte le parti sociali, con i portatori di interesse e sono soprattutto anche il frutto del recepimento delle osservazioni pervenute nel corso di quelle consultazioni. Siamo di fronte alla più grande operazione economica di investimento sul trasporto pubblico che questa regione abbia messo in campo da decenni. Ma questi atti non si limitano a mettere risorse ingenti e ordine nel sistema, ma ridefiniscono il modo stesso di concepire il trasporto pubblico in Umbria, segnano un cambio di paradigma reale, perché fino a oggi il trasporto pubblico locale è stato trattato come un servizio residuale, quello che usa chi non ha alternative private, chi non ha la patente, chi non può permettersi un'auto, gli studenti, gli anziani, e i numeri lo dimostrano, perché l'Umbria continua ad avere il tasso di motorizzazione privata più alto d'Italia: in provincia di Perugia siamo a 812 auto ogni mille abitanti, in un paese che a sua volta è il più motorizzato d'Europa. E questo non è certo un dato di ricchezza economica, è il sintomo di un'assenza delle alternative, infatti il tasso di utilizzo del trasporto pubblico in Umbria purtroppo è tra i più bassi. E dove il trasporto pubblico non arriva l'auto diventa non una scelta, ma un carico che pesa sui bilanci familiari per migliaia di euro l'anno. Oggi con questi atti si vuole affermare invece un principio diverso, cioè che il trasporto pubblico può essere la prima scelta, può essere un'alternativa reale, sostenibile, conveniente rispetto al mezzo privato per tutti, non solo per chi non può permettersi un'automobile, ma anche per chi consapevolmente sceglie di spostarsi in maniera differente. La tendenza a non usare il mezzo privato, soprattutto nelle nuove generazioni, è sempre più chiara. I dati sulle immatricolazioni da questo punto di vista sono emblematici nella fascia compresa tra 18 e 29 anni le immatricolazioni in Italia sono passate da 94.000 nel 2019 a 59.000 nel 2025, quindi c'è una diminuzione di circa il 40%, che segna un cambiamento che coinvolge sia le abitudini di consumo, ma anche il modo di concepire la modalità e questo cambio di prospettiva impone quindi anche a noi un ripensamento profondo del ruolo del trasporto pubblico, oltre che di altre forme di mobilità condivisa. E da questo punto di vista assume un valore davvero grande la scelta fatta dalla nostra Giunta di investire risorse regionali ingenti per sterilizzare gli aumenti tariffari sul TPL. Certamente vengono dalla fiscalità queste risorse, altrimenti da dove potrebbero venire? I servizi pubblici si pagano con la fiscalità generale. Quindi è evidente che si tratta di scelte politiche se investire o non investire su un servizio, quello del trasporto pubblico, che è in grado di ridurre le disuguaglianze e va a intervenire su un adeguamento Istat accumulato in circa 13 annualità, che avrebbe comportato un aumento medio del 40 per cento delle tariffe. La Regione ha scelto di farsene carico stanziando una copertura di svariati milioni di euro che serviranno anche a finanziare le agevolazioni agli studenti, un'altra grande operazione l'abbonamento a 70 euro, un'operazione strategica non solo per l'effetto economico importantissimo sui bilanci di migliaia di famiglie della nostra regione, ma anche per l'impatto sulle abitudini di mobilità della cittadinanza e quindi sui problemi di traffico che abbiamo e sulla qualità dell'ambiente delle nostre città e dei nostri borghi. C'è poi la scelta del biglietto unico regionale, unico Umbria, che supera la frammentazione dei titoli di viaggio e rende finalmente semplice muoversi con un solo titolo su bus urbani e extraurbani, gli impianti a fune, quindi il minimetrò e la funicolare di Orvieto, e in una seconda fase anche sui treni regionali per cui è già partita una interlocuzione per integrare totalmente i titoli ferro-gomma. Questo è un passaggio fondamentale e assolutamente strategico. C'è poi la questione della digitalizzazione dei titoli di viaggio, un altro strumento fondamentale, non solo di accessibilità, ma anche di trasparenza e di conoscenza reale dei dati e dei flussi perché, come è stato ricordato anche in commissione, i modelli operativi costruiti finora poggiano su dati incompleti quando non assenti perché la dotazione tecnologica fino ad oggi non consentiva sostanzialmente di raccogliere questi dati, mentre in futuro la nuova dotazione tecnologica permetterà di verificare in tempo reale quante persone viaggiano e quanti titoli vengono emessi, anche per garantire interventi corretti di futura programmazione. Questi sono strumenti che fanno sistema attorno a un'idea precisa, cioè quella di rendere il trasporto pubblico più efficiente, più accessibile, più capillare e rendere così possibile lasciare l'auto a casa. Nei mercati più maturi l'uso dell'auto è più basso proprio dove i sistemi di trasporto pubblico sono più efficienti. Una regione come la nostra, fatta di borghi, di aree interne, di pendolarismo quotidiano verso i capoluoghi e anche verso

fuori ha assoluto bisogno di un trasporto pubblico che arrivi dove le persone vivono, non solo dove conviene farlo arrivare per motivi di mercato. E quindi il piano di bacino serve a questo, a ridisegnare una rete a partire dai bisogni reali dei territori e delle persone, dentro una cornice unica regionale che finalmente superi la logica dei compartimenti stagni. Investire nel trasporto pubblico significa investire nel diritto di tutte e tutti a muoversi indipendentemente dal reddito o dal luogo in cui vivono. Questa per noi è la vera posta in gioco. Questi atti non sono un punto d'arrivo, ma sono una cornice dentro la quale si giocherà ora la partita principale, quella della gara per l'affidamento dei servizi, quella dello svolgimento dei nuovi servizi e quindi della qualità del servizio erogato. Centrali saranno le condizioni di lavoro di chi quel servizio lo fa funzionare ogni giorno, perché anche questo è un tema che non può certamente essere trascurato. È quindi fondamentale il mantenimento e le scelte che sono state fatte anche a tutela dei livelli occupazionali".
Cristian Betti (Pd): "Parto dal metodo con cui si è arrivati a questa discussione ringraziando la disponibilità dell'assessore che ci ha coinvolto attraverso la Commissione, ha coinvolto i portatori di interesse, ha fatto il lavoro cercando di superare quelli che erano i veri problemi legati alla gara del TPL. Quando ci veniva chiesto di correre, la realtà è che non potevamo nemmeno camminare perché mancavano questi due atti fondamentali, mancava il piano di bacino, mancava il piano tariffario che erano state delle dimenticanze volute perché il piano tariffario che avrebbero dovuto approvare nella precedente Giunta avrebbe comportato l'aumento dei titoli di viaggio in assenza di sterilizzazione che non avrebbero potuto fare. Dall'altra parte il piano di bacino non poteva essere fatto perché si stava ancora insistendo su Vestricciano e non veniva trovata la soluzione. Oggi questi problemi sono stati superati. Oggi approviamo questi due atti propedeutici alla possibilità di svolgere con serenità e con completezza la gara del TPL. Oggi risolviamo in maniera giusta e anche logica alcune questioni come quello del deposito che sostanzialmente va ad insediarsi dove è attualmente quindi, dal punto di vista logistico è già assolutamente adeguato. Abbiamo risolto il problema principale che era quello del costo dei titoli di viaggio, l'intervento per sterilizzare quegli aumenti che tra l'altro avrebbero colpito in maniera sensibilmente maggiore il territorio ternano. Si tratta di un intervento assolutamente necessario, forte, giusto. La scelta dei 70 euro per l'abbonamento scolastico per le scuole secondarie è una scelta politica precisa. Questo piano di bacino e questo piano tariffario vanno a superare un vulnus decennale. Ormai noi stiamo piano piano intervenendo su diverse materie, coprendo dei buchi trasversali di anni, di decenni e che dovevano assolutamente trovare risposta e questo è quanto faremo anche con il piano sociosanitario. Il piano di bacino e il piano tariffario sono dei punti che andremo ad approvare convintamente. Con la gara del TPL vogliamo cambiare la prospettiva dello spostamento all'interno della nostra regione cercando di veicolare il più possibile l'uso del mezzo pubblico nella nostra regione, con particolare riguardo alle le aree interne, le aree di montagna, i piccoli borghi. In conclusione chiedo che tutti insieme si faccia un ragionamento importante, approfondito, adeguato sul mondo legato alla navigazione, in particolar modo quella del Trasimeno. Lì dovremo spendere approfondimenti importanti insieme a Umbria Mobilità, perché chiaramente ad oggi quel trasporto, come era inteso storicamente, è entrato in difficoltà e c'è bisogno che vengano inserite delle novità di programmazione, di idee che fino ad oggi chi ha gestito quel tipo di servizio non è riuscito a dare. Serve trovare le scelte migliori possibili".
Francesco De Rebotti (assessore): "Ringrazio tutti i membri della Commissione che hanno lavorato a questo atto. Questa delibera non ha soltanto la finalità di individuare il piano di bacino e di tariffazione, ma ha dato anche una prospettiva di carattere generale sulle caratterizzazioni di quello che sarà il trasporto pubblico del futuro. Intanto una proiezione temporale con la tariffazione che entrerà in vigore dal momento in cui entrerà in esercizio il nuovo gestore, quindi ad esito della gara. Si tratta di un atto propedeutico ed essenziale alla prosecuzione o all'emanazione della gara. È la base su cui viene costruito poi il modello di esercizio e quello che va a gara. Non c'era purtroppo nessun tasto da premere, c'era la necessità di partire da un atto che era già stato incardinato nello scorcio finale della Giunta precedente e cercare di aggiornarlo, portarlo a compimento. Quando ho scoperto che questo atto conteneva anche un aumento considerevole dei titoli di viaggio per i cittadini abbiamo cercato di capire come poter ovviare a quello che lo stesso consigliere Melasecche ha definito essere stato un problema per la Giunta precedente. Questi aumenti sarebbero stati generalizzati in tutta l'Umbria, tranne delle rarissime eccezioni su alcuni titoli di viaggio specifici in alcune località. Ad esempio il trasporto urbano di Perugia paradossalmente poteva avere un piccolo risparmio. In maniera generalizzata aumenti perché oggi abbiamo a che fare con un sistema il cui il costo di diversi titoli è disomogeneo, quindi da una parte il portare a compimento la copertura dell'aggiornamento dei costi Istat, dall'altra il far riferimento ad un titolo unico regionale che fosse un po' mediano rispetto a tutti i costi del servizio diversi in tutta l'Umbria, comportava un aumento considerevole, in alcuni territori anche del 40 per cento del titolo di viaggio. Ecco perché è stato scelto di sterilizzare laddove potevamo arrivare in termini previsionali col bilancio le cifre in più che sarebbero state assegnate come pagamento ai cittadini perché crediamo che ciò sia coerente con la promozione che vogliamo fare del trasporto pubblico locale anche in futuro, attraverso anche altri meccanismi e altre azioni quali quelli della promozione dei titoli per i più giovani in età scolastica universitaria con gli abbonamenti ad un costo molto basso e con un titolo spendibile in tutta la regione. La tendenza soprattutto delle generazioni più giovani è quella di utilizzare maggiormente, laddove disponibile, il trasporto pubblico. Questa delibera riempie un vuoto, è un atto propedeutico alla gara, è un atto che prevede la sterilizzazione dei costi che sarebbero stati supportati in questo caso dai cittadini e credo che sia una buona notizia. Personalmente e come Giunta abbiamo voluto fortemente che fosse l'Assemblea regionale ad esprimersi su questi atti anche per tenere i consiglieri dentro il percorso e la dinamica che si sta vivendo sulla trasformazione del trasporto pubblico locale. Nel percorso di partecipazione ampia ed estesa, sono arrivate numerose osservazioni a cui si è puntualmente risposto, in particolare quelli in capo agli enti locali. Il tema del deposito, che più volte è stato citato, in particolare quello di Perugia, non era un tema da poter tenere in maniera indeterminata in un percorso di gara, perché è parte essenziale anch'esso della gara. Essere tornati a questa soluzione a Pian di Massiano, quindi eliminando la possibilità di consumo di suolo, di viaggio a vuoto degli autobus in una zona più lontana da Perugia, è stato importante anche perché c'è disponibilità energetica in quella zona. Noi abbiamo mantenuto, come ho spesso ribadito, l'impostazione e l'architettura dei quattro lotti dal punto di vista economico e finanziario convenienti nel senso che non espongono la Regione, in caso di lotti ampi, anche fosse unico lotto, ad una maggiore spesa di fatto immotivata dal servizio che ci saremmo dovuti caricare sulle spalle. Quindi, pur mantenendo questa fisionomia e questa architettura e quattro lotti abbiamo scelto di eliminare il vincolo di aggiudicabilità a due lotti, per due motivi essenziali: il primo motivo è per una limitazione sostanzialmente alla possibilità dell'offerta al mercato, limitare quella che può essere la proiezione su un mercato per le imprese e per le aziende è comunque una limitazione. Secondo, perché pur non in presenza di un lotto unico si possono fare offerte sui quattro lotti in maniera integrata, in maniera dialogante anche sui lotti stessi per produrre economicità, ottimizzazioni, integrazioni. Una gestione che si propone di integrare il più possibile i quattro lotti penso che sia un vantaggio competitivo ed economico per la Regione ad esito di una gara

con queste caratteristiche. Una gara che aveva dei limiti da questo punto di vista: una copertura economica che la rendeva fragile nella proiezione pluriennale, anche in termini di contestabilità. Quindi è stato fatto un lavoro a 360 gradi e abbiamo deciso anche di farlo insieme a tutte le organizzazioni sindacali, non privilegiando un'impostazione piuttosto che un'altra, ma cercando di far emergere da quel contesto dei punti comuni su cui poter dare delle risposte. Abbiamo cercato di abbassare le potenzialità del subappalto che pur stabilito per legge al 49 per cento, noi tenderemo a premiare offerte migliorative di chi si assume una responsabilità in più. Quindi abbiamo ampliato quello che poteva essere la tutela anche di chi lavora nel sistema del trasporto pubblico. Abbiamo intrapreso un percorso che va direttamente a gara e che quindi non ci fa perdere tempo, perché non dobbiamo riattivare fasi di manifestazione di interessi e valutazioni, ma con questo percorso si va direttamente alla gara e all'offerta. Ci siamo dati una proiezione che è del tutto ipotetica, anche se suffragata da un elemento esperienziale che è quella della partenza d'esito della gara nel 2028, Non vuole dire fare la gara nel 2028, abbiamo immaginato per garantire anche quella sterilizzazione, la partenza del servizio, l'organizzazione dei servizi, settembre 2028 come il momento in cui presumibilmente partiremo con il servizio. Abbiamo detto il 2028, anche quando inizierà a profilarsi ormai una stabilizzazione di altri pezzi di trasporto che possono essere integrati. Il riferimento è alla Ferrovia Centrale Umbra perché se tutto va bene con il termine dei lavori del PNRR, con i lavori di dettaglio che si faranno in questa fase, dell’invio ad Aspisa di tutto il materiale che dovrà essere valutato per l'autorizzazione all'esercizio, secondo le nuove caratteristiche della FCU, nel mentre si finiscono i lavori sulla tratta Città di Castello-Sansepolcro inizieremo a ragionare anche del modello FCU operativo con la speranza di far partire il servizio nella tratta Città di Castello-Terni nel settembre 2027, quindi con un anno d'anticipo rispetto a quello che abbiamo programmato sul trasporto pubblico locale su gomma, avendo così un anno per ragionare bene dell'integrazione fra i due servizi. Perché il modello che abbiamo in mente è quello di far dialogare e di integrare le piattaforme stradali su cui viaggiano i nostri autobus e con la ferrovia centrale Umbra in un'ottica di integrazione di servizio ferro-gomma”.
Nella replica, Melasecche ha detto che "gli obiettivi di cui ha parlato l’assessore sono esattamente gli stessi. La differenza enorme è che quando noi abbiamo preso in mano questa situazione, non solo non c'era la minima idea, la minima intenzione di andare a fare la gara, ricordo che la Cgil ha fatto sette scioperi contro di noi per impedire la gara sui quattro lotti. Abbiamo passato tre anni, in virtù dei due anni di covid con trasporti chiusi, poi gradualmente di giorno in giorno, di settimana in settimana, le percentuali di riempimento venivano individuate dal Ministero in base alla situazione della pandemia. Ribadisco che sarebbe assurdo votare contro il nostro lavoro. Su tante cose abbiamo aperto ad un nuovo modo di ragionare. L’abbonamento per le università l'abbiamo introdotto noi con l'intento non solo di consentire di girare e di viaggiare in tutta l'Umbria, ma di attrarre ulteriori studenti. La logica di sette anni fa era quella del politicamente corretto di non pagare il biglietto. Era una situazione drammatica tanto che fui costretto ad affrontare questo problema a livello nazionale. Furono emesse 20mila sanzioni, il che dimostra qual era la situazione. Oggi, dalle segnalazioni che mi arrivano sembra essere ritornati a quel periodo. Ho chiesto all’Amministratore unico Giacchetti, una relazione sulla evasione che sto ancora attendendo”. AS

Source URL: *http://consiglio.regione.umbria.it/informazione/notizie/comunicati/piano-di-bacino-e-sistema-tariffario-del-trasporto-pubblico*

List of links present in page

- http://consiglio.regione.umbria.it/informazione/notizie/comunicati/piano-di-bacino-e-sistema-tariffario-del-trasporto-pubblico