



COMUNE DI ORVIETO

PROVINCIA DI TERNI

ASSESSORATO A MOBILITA', VIABILITA' E TRASPORTI

SETTORE 4 VIGILANZA

C.F. 81001510551 E mail: polizia@comune.orvieto.tr.it
Dirigente 0763/306342 Segreteria e fax 0763/306341 Pronto Intervento 0763/340088

Spett.le
REGIONE DELL'UMBRIA
SERVIZIO TRASPORTI DELLA DIREZIONE REGIONALE PROGRAMMAZIONE,
INNOVAZIONE E COMPETITIVITÀ DELL'UMBRIA

*Via Mario Angeloni 61
06124 Perugia*

regione.giunta@postacert.umbria.it

Oggetto: Osservazioni al Piano Regionale dei Trasporti (P.R.T.) - proposta adottata con deliberazione di Giunta Regionale n. 1522 del 24 novembre 2014.

* * *

PREMESSA

Nell'esprimere generale apprezzamento nei confronti dello strumento adottato da Codesto Spett.le Ente, si formulano le seguenti osservazioni con spirito collaborativo e nell'intento di fornire proposte di miglioramento, sulla scorta di indicazioni concrete riguardanti il Comune di Orvieto ed il suo territorio, in vista innanzitutto del reciproco vantaggio che tanto la città, quanto la Regione nel suo complesso, potrebbero – e possono – trarre dall'intensificazione dei collegamenti da/per Orvieto. Sotto tale profilo, ed in primo luogo in ambito infra-regionale, l'accessibilità da/per Orvieto risulta dal Piano ancora non sufficientemente valorizzata: basti pensare al capoluogo Perugia, nei cui confronti il territorio orvietano patisce uno storico isolamento. In questo senso, le osservazioni che seguono si propongono di arricchire il Piano di strumenti ulteriori, in grado di colmare lacune molto avvertite dalla popolazione; lacune che si ripercuotono in misura considerevole anche e soprattutto a livello economico, non consentendo – tra l'altro – al bacino turistico del territorio orvietano di esprimere appieno le proprie potenzialità o, comunque, rallentandone sensibilmente la crescita.



COMUNE DI ORVIETO

PROVINCIA DI TERNI

ASSESSORATO A MOBILITA', VIABILITA' E TRASPORTI

SETTORE 4 VIGILANZA

C.F. 81001510551 E mail: polizia@comune.orvieto.tr.it
Dirigente 0763/306342 Segreteria e fax 0763/306341 Pronto Intervento 0763/340088

Oltre a ciò, si sono evidenziati aspetti di possibile incongruenza relativamente ai criteri di ripartizione del Fondo Regionale Trasporti, con riferimento agli impianti di mobilità alternativa ed ecologica, meritevoli di approfondimenti e/o correttivi (*infra, sub C*).

A) TRASPORTO FERROVIARIO

A1) PROGETTO "FRECCIA BIANCA" PERUGIA-TERONTOLA-ORVIETO-ROMA

Il Comune di Orvieto (unitamente ad altri comuni del territorio orvietano e della bassa Toscana, d'intesa con il Comitato Pendolari "Roma-Firenze") sostiene da tempo il progetto di mobilità ferroviaria veloce "<<FRECCIA BIANCA>> PERUGIA-TERONTOLA-ORVIETO-ROMA", anche denominato "*Etruscan Rapid Transit*".

Si chiede che tale progetto – già valutato positivamente dal Ministero dei Trasporti (in occasione dell'incontro con il Sottosegretario di Stato Umberto Del Basso De Caro avvenuto il 4 novembre 2014), nonché da Trenitalia, in persona dell'a.d. Ing. Vincenzo Soprano con cui è stato condiviso personalmente dal Sindaco di Orvieto Giuseppe Germani all'incontro del 13 novembre 2014 – sia accolto e fatto proprio dal Piano Regionale Trasporti, considerato anche il giudizio estremamente favorevole espresso in merito dall'Amministrazione del Comune di Perugia.

LA PROPOSTA

Il progetto, partendo da infrastrutture ferroviarie già esistenti (linea Direttissima e linea Lenta), si pone l'obiettivo di sfruttarne al massimo le potenzialità con riferimento al bacino d'utenza individuato lungo l'asse Perugia-Terontola-Orvieto (area trasimeno-orvietana), velocizzando in modo significativo il collegamento tra Perugia e Roma nonché, di riflesso, anche il collegamento tra Perugia e Orvieto e tra quest'ultima e Roma.

Perfettamente in linea con la strategia nazionale per le Aree Interne del Paese (tra le quali rientra l'area dell'orvietano, capofila per la Regione Umbria nonché individuata quale progetto-pilota a livello nazionale), esso intende valorizzare il collegamento con Roma:

1) tramite l'istituzione di una relazione Alta Velocità con materiale Freccia Bianca che abbia Orvieto come porta di accesso alla Direttissima¹, mantenendo il tempo di percorrenza tra Perugia e Roma inferiore alle 2 ore, con fermate a Terontola, Chiusi e Orvieto;

¹ La stazione ferroviaria di Orvieto è attualmente l'unica interfaccia umbra con la rete dell'alta velocità ed è dotata della interconnessione con la linea direttissima più breve fra tutte quelle esistenti, in grado di consentire un tempo di riacquisizione del pieno regime inferiore a 3 minuti.



COMUNE DI ORVIETO

PROVINCIA DI TERNI

ASSESSORATO A MOBILITA', VIABILITA' E TRASPORTI

SETTORE 4 VIGILANZA

C.F. 81001510551 E mail: polizia@comune.orvieto.tr.it
Dirigente 0763/306342 Segreteria e fax 0763/306341 Pronto Intervento 0763/340088

2) sostituendo il materiale Intercity con quello più nuovo dei Freccia Bianca, disponibile – secondo le previsioni – a partire dalla primavera 2016.

Si propone, dunque, la creazione di un collegamento ferroviario che colleghi Perugia a Roma passando per la dorsale Terontola – Chiusi – Orvieto, utilizzando materiale rotabile “Freccia Bianca” (ETR 460 *design* Giugiaro), con l'obiettivo di ottimizzare le risorse e i servizi attualmente forniti, nonché di migliorare sensibilmente qualità e tempi di percorrenza per i viaggiatori da e per Perugia (oggi serviti dalla sola coppia di IC 531 e 546 passanti per la dorsale interna dell'Umbria) nonché per le centinaia di pendolari provenienti dalla bassa Toscana e dall'area Trasimeno-Orvietana, che oggi utilizzano i treni IC 581 e 598 (con capolinea Firenze SMN, ma di fatto largamente sotto-utilizzati nella tratta Terontola-Firenze).

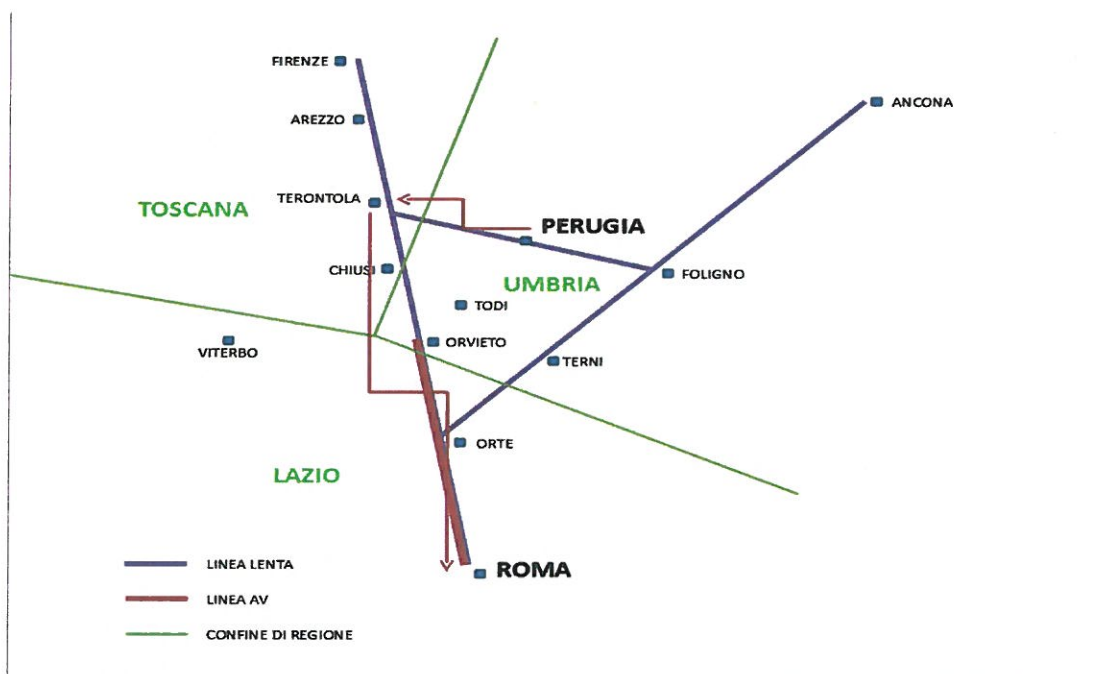


Figura 1: il progetto “FRECCIA BIANCA” PERUGIA-TERONTOLA-ORVIETO-ROMA

La partenza da Perugia non dovrebbe avvenire oltre le ore 6.30, per consentire l'arrivo del treno a Roma Termini prima delle 8.30 e garantire così il massimo dell'utenza. Il treno corrispondente di ritorno dovrebbe partire da Roma Termini non prima delle 18.15 per arrivare a Perugia non oltre le 20.15. Analogamente al mattino, infatti, è questa la fascia oraria che ha il numero maggiore di utenti.



COMUNE DI ORVIETO

PROVINCIA DI TERNI

ASSESSORATO A MOBILITA', VIABILITA' E TRASPORTI

SETTORE 4 VIGILANZA

C.F. 81001510551 E mail: polizia@comune.orvieto.tr.it
Dirigente 0763/306342 Segreteria e fax 0763/306341 Pronto Intervento 0763/340088

Il treno dovrebbe fermare a Terontola, Chiusi e Orvieto, sostituendo gli attuali IC 581 e il suo corrispondente della sera IC 598 poiché tali convogli hanno l'utenza più significativa solo tra Terontola e Roma (cfr. Relazione generale PRT 2014-2024, pag. 104).

Da valutare, contestualmente, il coordinamento con gli attuali IC 531 e 546 che collegano Perugia a Roma con tempi di percorrenza rispettivamente di 2h e 16m e 2h e 18m, in un'ottica di razionalizzazione ed efficientamento dei servizi ferroviari fatta propria anche dal Piano Regionale (cfr. Relazione generale PRT 2014-2024, pag. 57 e pag. 61, *sub SF1 "Ottimizzazione del programma di esercizio di Trenitalia, anche in coordinamento con le Regioni limitrofe con cui si condividono servizi che effettuano relazioni a carattere interregionale"*).

La soluzione non penalizzerebbe le stazioni di Arezzo e Firenze verso Roma, avendo tali città soluzioni ben più comode attraverso il collegamento con l'Alta Velocità, oltre al fatto che le attuali soluzioni di collegamento tra Perugia e Roma, entrambe via Foligno, sono molto meno vantaggiose sia in termini di tempo di percorrenza che di utenza.

In termini commerciali la soluzione dovrebbe poter rientrare nell'agevolazione della Carta Tutto Treno Umbria, trattandosi di Alta Velocità solo per il materiale rotabile e non per l'occupazione di tracce significative della linea veloce AV, che sarebbero occupate solo tra Orvieto e Roma, come già avviene con gli Intercity.

GLI OBIETTIVI

Tra i maggiori benefici che il progetto si propone di apportare, si elencano i seguenti:

- Creazione di un **collegamento diretto tra Perugia e Roma con materiale "Freccia Bianca – ETR460"**, che utilizzi la Linea Lenta da Perugia ad Orvieto (e viceversa) e la Linea Direttissima da Orvieto a Roma (e viceversa);
- Creazione di un **collegamento diretto Perugia – Orvieto**, storicamente carente e fonte, tra l'altro, della ben nota difficoltà a raggiungere il capoluogo umbro da parte di cittadini (soprattutto studenti) e turisti provenienti dall'area dell'orvietano (interessata anche dalla forte domanda di trasporto ferroviario proveniente dai comuni limitrofi, in particolare da quelli dell'alto Lazio), con conseguente penalizzazione delle rispettive economie. Può essere utile, sotto questo profilo, evidenziare che in un quadro di domanda potenziale turistica (da/per l'Umbria) sostanzialmente statico su base regionale, in cui dal 2012 al 2013 il totale generale della Regione è rimasto sostanzialmente immutato (+0,1%: cfr. pag. 16 dei Lineamenti



COMUNE DI ORVIETO

PROVINCIA DI TERNI

ASSESSORATO A MOBILITA', VIABILITA' E TRASPORTI

SETTORE 4 VIGILANZA

C.F. 81001510551

E mail: polizia@comune.orvieto.tr.it

Dirigente 0763/306342

Segreteria e fax 0763/306341

Pronto Intervento 0763/340088

programmatico progettuali del PRT, Perugia 21 luglio 2014), Orvieto nell'anno appena trascorso ha vantato una crescita delle presenze turistiche sul proprio territorio di circa il 20%. Appare, in quest'ottica, notevole il margine di crescita, nonché indiscutibile il reciproco vantaggio che i rispettivi ambiti territoriali potrebbero trarre dalla creazione di un collegamento diretto e di elevata qualità, oggi inesistente, in vista dell'incremento delle rispettive economie, senza arrecare pregiudizio agli equilibri consolidati nel resto della Regione;

- Considerevole **miglioramento dei tempi di percorrenza da (e per) tutte le destinazioni**, con altrettanto sensibile aumento della qualità del servizio e del *comfort* di viaggio. Particolarmente evidente è altresì il **miglioramento dell'accessibilità all'Aeroporto di Fiumicino** (che da Perugia diverrebbe possibile al di sotto delle 3 ore rispetto alle attuali 3h 08m, grazie anche al migliore interscambio alla stazione di Roma Termini: cfr. Relazione Generale PRT 2014-2024, pag. 235), fissato tra gli obiettivi primari del Piano (*ivi*, pag. 231, *sub* "Modalità aerea"). A questo proposito, si evidenzia che il progetto infrastrutturale attualmente contenuto nel PRT (passante per la dorsale Foligno-Spoleto-Terni, per un importo dell'investimento pari a circa 530 milioni di euro - cfr. Relazione Generale PRT 2014-2024, pag. 247) consentirà un miglioramento di 10 minuti sui tempi attuali, mentre il progetto che qui si propone di inserire nel Piano è **immediatamente** suscettibile di produrre un risultato **migliore di (almeno) 25' rispetto al servizio attuale, senza necessità di investimenti e/o interventi sulle infrastrutture**;
- Mantenimento (e possibile incremento) dell'attrattività di territori altrimenti sempre più marginalizzati (in buona parte coincidenti con l'area interna dell'orvietano), con inversione del fenomeno in atto di abbandono dei piccoli centri in favore delle città. Tutto ciò senza svantaggiare le zone di Foligno, Spoleto e Terni che sono comunque già sufficientemente servite da numerosi collegamenti con Roma. Oltre che a **risolvere i problemi di migliaia di pendolari**, il progetto contribuirebbe in maniera decisiva al **rilancio della promozione economica e turistica** di una parte importante del territorio umbro, nonché a perseguire il rilancio di una vasta area che coinvolge numerose località e borghi di relevantissimo interesse culturale, tra cui Chiusi, Cortona e Terontola, fino a Siena, in sinergia con gli obiettivi generali del Piano, con particolare riguardo alla dimensione trans-regionale (cfr. Relazione



COMUNE DI ORVIETO

PROVINCIA DI TERNI

ASSESSORATO A MOBILITA', VIABILITA' E TRASPORTI

SETTORE 4 VIGILANZA

C.F. 81001510551

E mail: polizia@comune.orvieto.tr.it

Dirigente 0763/306342

Segreteria e fax 0763/306341

Pronto Intervento 0763/340088

Generale PRT 2014-2024, pag. 277: “[...] rafforzare il ruolo cerniera interregionale di talune realtà in ambito regionale, prima tra tutte, Orvieto”).

QUADRO SINOTTICO

Il progetto può essere così sintetizzato nelle sue linee essenziali:

SITUAZIONE ATTUALE	PROPOSTA
MATERIALE ROTABILE Carrozze Intercity con locomotore E 464 (velocità massima: 200 km/h)	MATERIALE ROTABILE Freccia Bianca ETR 460 <i>design</i> Giugiaro (velocità massima: 250 km/h) composizione bloccata differenza rispetto all'attuale: composizione bloccata, velocità più elevata, maggiore comfort di viaggio
CAPENZA 1^ classe: ~ 108 posti 2^ classe: ~ 300 posti Totale: ~ 408 posti	CAPENZA 1^ classe: ~ 139 posti 2^ classe: ~ 341 posti Totale: ~ 480 posti differenza rispetto all'attuale: + 72 posti²
TEMPI DI PERCORRENZA da Perugia a Roma: 2h 16m (IC 531) da Roma a Perugia: 2h 18m (IC 546) da Perugia a Orvieto: 2h 23m (con 1 cambio) da Orvieto a Perugia: da 1h 45m (con 1 cambio) da Orvieto a Roma: da 55m a 1h05m da Roma a Orvieto: da 55m a 1h05m	TEMPI DI PERCORRENZA (stimati) da Perugia a Roma: 1h 50m da Roma a Perugia: 1h 50m differenza rispetto all'attuale: - 25 minuti da Perugia a Orvieto: 1h15m (collegamento diretto) da Orvieto a Perugia: 1h15m (collegamento diretto) differenza rispetto all'attuale: - 68/30 minuti diretto da Orvieto a Roma: 40m da Roma a Orvieto: 40m differenza rispetto all'attuale: - 15/25 minuti

Il progetto – si ribadisce – consta della **sola messa a disposizione di nuovo materiale rotabile**, dal momento che **tutte le infrastrutture necessarie all'attuazione del progetto sono già esistenti e**

² A seguito di una campagna di monitoraggi effettuata dal Comitato pendolari Roma-Firenze nel 2013 su un campione di due IC (coppia IC 581 - IC 598), è emerso che i treni in oggetto viaggiano ormai costantemente al 100% della loro capienza e sarebbe quanto mai opportuno un incremento di posti disponibili.



COMUNE DI ORVIETO

PROVINCIA DI TERNI

ASSESSORATO A MOBILITA', VIABILITA' E TRASPORTI

SETTORE 4 VIGILANZA

C.F. 81001510551

E mail: polizia@comune.orvieto.tr.it

Dirigente 0763/306342

Segreteria e fax 0763/306341

Pronto Intervento 0763/340088

perfettamente funzionanti. Il progetto è altresì perfettamente armonizzabile con gli interventi futuri previsti dal Piano.

A2) SCALO FERROVIARIO MERCI IN ZONA BARDANO

Lo scalo ferroviario merci esistente presso la stazione ferroviaria di Orvieto è divenuto, nel tempo e per varie ragioni, di fatto inutilizzabile, tanto che l'area è attualmente interessata da un progetto di riqualificazione che ne supera la ormai obsoleta destinazione funzionale.

D'altro canto, la previsione del nuovo "Casello Nord di Orvieto" in località "Le Prese" (fatta opportunamente propria anche dal Piano: cfr. Tavola 01 "Trasporto Stradale - Progetto" *sub* R31, 6 novembre 2014), rende più che mai valida e concreta l'ipotesi di realizzare un **nuovo scalo merci in prossimità dei collegamenti autostradali alla zona industriale di Bardano**, unitamente ai necessari interventi di viabilità.

Si chiede quindi che tale ipotesi progettuale – che tra l'altro darebbe impulso alle progettualità pubblico-private legate alla strategia delle Aree Interne – venga inserita nel Piano, in vista dell'armonizzazione dei futuri interventi con le necessità dell'area industriale di Bardano, per il cui sviluppo sarà necessario realizzare uno scalo merci (ed una piattaforma di scambio intermodale) in posizione appropriata rispetto all'evoluzione urbanistica del territorio.

B) TRASPORTO STRADALE

B1) COLLEGAMENTO TODI-ORVIETO: ANTICIPAZIONE ALLO SCENARIO 2024 DELL'INTERVENTO DI VELOCIZZAZIONE DELL'ITINERARIO

Individuato come porzione di uno dei quattro sistemi trasversali stradali principali della Regione (cfr. Relazione Generale PRT 2014-2024, pag. 39), nonché come progetto strategico di paesaggio di rilevanza regionale (*ivi*, pagg. 41 e 42), in un'ottica di convergenza tra politiche di mobilità sostenibile e politiche di mobilità sicura (*ivi*, pag. 44) l'itinerario stradale Todi-Orvieto si pone quale collegamento di vitale importanza all'interno della Regione, purtroppo finora non sufficientemente valorizzato, viepiù alla luce della strategia nazionale sulle Aree Interne, la cui attuazione sta prendendo avvio proprio in questi mesi³.

³ Nel documento di sintesi del Piano (pag. 11) si legge testualmente che *"la funzione attribuita agli assi trasversali è focalizzata sulla valorizzazione dei territori attraversati e del patrimonio delle aree interne, sia in relazione al sistema economico (produttivo e turistico), sia in un'ottica di coesione territoriale e inclusione sociale"* (per il necessario orientamento del Piano alla *"interconnessione delle aree interne con le reti e i servizi per il trasporto di persone e merci sulla media e lunga percorrenza"*, cfr. anche pag. 10 dei Lineamenti programmatico progettuali del PRT, Perugia 21 luglio 2014).



COMUNE DI ORVIETO

PROVINCIA DI TERNI

ASSESSORATO A MOBILITA', VIABILITA' E TRASPORTI

SETTORE 4 VIGILANZA

C.F. 81001510551 E mail: polizia@comune.orvieto.tr.it
Dirigente 0763/306342 Segreteria e fax 0763/306341 Pronto Intervento 0763/340088

Nel prendere positivamente atto dell'accoglimento delle indicazioni offerte da questa Amministrazione, confluite nell'inserimento all'interno del Piano dell'adeguamento della SS 448 di Baschi tra Todi e Baschi nello scenario 2030 (cfr. Tavola 01 "Trasporto Stradale - Progetto" sub "Scenario evolutivo 2030", 6 novembre 2014), si chiede che tale adeguamento venga previsto ed anticipato (almeno) allo scenario di progetto 2024, data – si ripete – la sua straordinaria importanza, ed a maggior ragione alla luce della prevista dotazione di tale tratta di un collegamento diretto da Orvieto alla futura linea Metrobus passante per Todi (Relazione Generale PRT 2014-2024, pag. 319).

L'urgenza di anticipare l'intervento si giustifica anche con la necessità di contenimento degli incidenti stradali che frequentemente si verificano nel tratto interessato, in armonia con gli obiettivi fissati dal "Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2011-2020", cui fa ampio riferimento la Relazione Generale del PRT.

B2) STRADA SS 71: INCLUSIONE NELLO SCENARIO 2024 DELL'INTERVENTO DI (PARZIALE)

RIFACIMENTO E VELOCIZZAZIONE DELL'ITINERARIO

Si chiede che il Piano riconosca e tenga conto delle esigenze di velocizzazione e (parziale) rifacimento della **strada SS 71 di collegamento interregionale** con l'alto Lazio, considerate le "relazioni quotidiane in forte intensificazione" gravanti su tale itinerario (Relazione Generale PRT 2014-2024, pag. 34 e ss., in cui si individuano gli ambiti di cooperazione con le Regioni contermini), includendo tali interventi nello scenario 2024.

c) T.P.L.

C1) CRITERI DI RIPARTIZIONE DEL FONDO REGIONALE TRASPORTI: FUNICOLARE

In ordine agli impianti di mobilità alternativa ed ecologica, si rimarca il ruolo assolutamente fondamentale che la Funicolare riveste nell'ambito del sistema complessivo di t.p.l. del Comune di Orvieto, sia in quanto bene di indiscussa rilevanza (anche) culturale; sia in virtù della sua eccezionale efficacia sotto il profilo della sostenibilità ambientale ed economica, tale da renderla un *unicum* nel panorama regionale.

Il criterio di assegnazione della quota del Fondo Regionale Trasporti previsto per le "linee di trasporto a fune che collegano parcheggi di interscambio, stazioni ferroviarie e centri storici e per le quali sia previsto il pagamento di un titolo di viaggio" (Relazione Generale PRT 2014-2024, pag. 222, sub 1) appare, in questo senso, suscettibile di ulteriore specificazione e formulazione *ad hoc* con riferimento



COMUNE DI ORVIETO

PROVINCIA DI TERNI

ASSESSORATO A MOBILITA', VIABILITA' E TRASPORTI

SETTORE 4 VIGILANZA

C.F. 81001510551 E mail: polizia@comune.orvieto.tr.it
Dirigente 0763/306342 Segreteria e fax 0763/306341 Pronto Intervento 0763/340088

alle peculiarità della Funicolare, dovendo tener conto, tra l'altro:

- dei costi di manutenzione straordinaria che il Comune tuttora sostiene per mantenere efficiente la Funicolare (quantificabili attualmente in circa € 70.000,00 annue in ammortamento di mutuo a tasso variabile, a copertura delle spese di aggiornamento finalizzate al superamento della revisione ventennale pari a circa € 1.000.000,00);
- della messa a disposizione, di fatto a titolo gratuito, della Funicolare in favore dell'operatore di t.p.l., che in cambio non corrisponde alcuna forma di corrispettivo economico al Comune di Orvieto, salvo occuparsi della manutenzione ordinaria del sistema;
- del notevole quantitativo di *km/die* che occorrerebbero ad una coppia di bus per effettuare in via sostitutiva il servizio che la Funicolare, in modo assai più sostenibile ed ecologico, svolge ogni giorno: allo stato attuale, circa 640 km al giorno, per un totale annuo di 233.600 km, cui sulla base di un criterio di retribuzione puramente lineare dovrebbe corrispondere, in base ai parametri attuali, un rimborso annuo di € 443.840 circa⁴.

Nel capitolato è previsto un monte di 6000 (seimila) ore di funzionamento/anno in base al quale, verosimilmente, avrebbe dovuto anche essere parametrata la quota di Fondo Regionale destinata alla Funicolare, viceversa attualmente calcolata sul parametro della distanza lineare percorsa, con notevole squilibrio in pregiudizio del Comune di Orvieto (Cfr. *“Capitolato d'appalto per la progettazione e fornitura del servizio di trasporto pubblico urbano, extraurbano ed interregionale nel bacino della Provincia di Terni, dei servizi a chiamata nel Comune di Orvieto e dei servizi a chiamata e scolastici nel Comune di Terni”*, art. 2, comma 1, lettera e).

Si confida che il Piano vorrà tener conto delle suesposte considerazioni in vista del più congruo riconoscimento del ruolo (e del pregio) assolutamente eccezionali della Funicolare nel panorama della mobilità alternativa ed ecologica regionale.

C2) CRITERI DI RIPARTIZIONE DEL FONDO REGIONALE TRASPORTI:

IMPIANTI MECCANIZZATI

Con riferimento agli impianti meccanizzati (scale mobili ed ascensori), si osserva come il criterio individuato dal Piano (cfr. Lineamenti programmatico-progettuali PRT 2014-2024, pag. 222, *sub* 2) ricolleggi l'ammissibilità della ripartizione del Fondo Regionale Trasporti per tali mezzi alla condizione di rappresentare (in via *“prevalente”*) il tratto terminale del servizio pubblico, escludendo

⁴ La percorrenza teorica giornaliera è stata calcolata prendendo a riferimento il percorso stradale più breve tra le due stazioni della Funicolare, pari a km 4, moltiplicando tale distanza per il numero di corse al giorno effettuate dalla Funicolare.



COMUNE DI ORVIETO

PROVINCIA DI TERNI

ASSESSORATO A MOBILITA', VIABILITA' E TRASPORTI

SETTORE 4 VIGILANZA

C.F. 81001510551 E mail: polizia@comune.orvieto.tr.it
Dirigente 0763/306342 Segreteria e fax 0763/306341 Pronto Intervento 0763/340088

in tal modo dalla ripartizione del Fondo tutti gli impianti che garantiscono soluzioni di mobilità alternativa, pur non necessariamente trovandosi in connessione con la rete di Trasporto Pubblico Locale.

Orbene, in base a tale criterio, il percorso meccanizzato che dal piazzale di Campo della Fiera conduce senza soluzione di continuità nel cuore del centro storico di Orvieto, garantendo un solido e costante abbattimento del traffico veicolare all'interno del centro storico, rischierebbe ingiustificatamente l'esclusione dal novero degli impianti beneficiari della ripartizione del Fondo Regionale Trasporti, nonostante esso rappresenti una risorsa fondamentale della mobilità cittadina, assolutamente virtuoso sotto il profilo della sostenibilità e della vivibilità urbana.

Si chiede, pertanto, una riformulazione delle caratteristiche che gli impianti debbono presentare per beneficiare della ripartizione del Fondo Regionale Trasporti (cfr. Lineamenti programmatico-progettuali PRT 2014-2024, pag. 222, *sub* n. 2; nonché pag. 352, *sub* II) in modo da ricomprendervi anche gli impianti meccanizzati che svolgano comunque una funzione sostitutiva del Trasporto Pubblico Locale; in tal modo rientrandovi anche tutti quelli di cui il Comune di Orvieto si avvale, così come dal Piano stesso individuati (cfr. Lineamenti programmatico-progettuali PRT 2014-2024, *ivi*; nonché pag. 351), in quanto facenti tutti parte della rete di Trasporto Pubblico Locale e tutti con un ruolo assolutamente fondamentale, non altrimenti surrogabile.

* * *

Orvieto, 23 febbraio 2015

(Avv. Andrea Vincenti)

Assessore a viabilità, mobilità e trasporti del Comune di Orvieto

(Dott. Mauro Vinciotti)

Dirigente Settore 4 del Comune di Orvieto