

Le infrastrutture per il trasporto

Le prospettive di sviluppo dell'Umbria sono legate largamente al miglioramento della rete delle infrastrutture di trasporto e comunicazione poiché solo in tal modo la regione può uscire da una condizione di marginalità e proporsi, sia, quale area nodale di comunicazione all'intersezione degli assi Nord-Sud ed Est-Ovest del paese, sia, quale componente attiva di un bacino economico interregionale dell'Italia centrale.

Per tale obiettivo vanno affrontate e superate le molte "criticità" che caratterizzano ancora il sistema infrastrutturale dell'Umbria:

- le infrastrutture attuali sono insufficienti per il pieno sostegno allo sviluppo economico, in generale, con riferimento ai collegamenti con l'esterno e, in particolare, con riferimento ai collegamenti trasversali, ferroviari e stradali, con la costa adriatica e tirrenica; tale sottodotazione è fra le cause della debolezza di relazioni commerciali dell'Umbria con i grandi mercati del nord Europa e con le regioni mediterranee, da cui deriva la modesta apertura dell'economia umbra verso l'esterno;
- la crescita di domanda di mobilità interna è stata soddisfatta, sinora, da un forte aumento dell'uso del mezzo privato; tale fenomeno, da un lato, ha concorso a determinare una sensibile perdita d'utenza da parte del trasporto collettivo e, dall'altro lato, ha prodotto un aumento della promiscuità di traffici interni e di attraversamento; urbani ed extraurbani su talune direttrici, quali la E45, la Perugia-Bettolle, la Flaminia e su taluni nodi urbani come quello di Perugia;
- l'Umbria sopporta gli effetti di un notevole fenomeno di diversione di traffico commerciale pesante dal tratto appenninico della A1 alla E45, dopo il completamento del collegamento sino a Cesena;
- il trasporto merci su ferro, malgrado i discreti volumi di merci della grande industria movimentati con la modalità del trasporto ferroviario direttamente "raccordato", manifesta una sostanziale marginalità, aggravata dall'assenza di trasporto intermodale;
- il settore del trasporto merci, anche se presidiato da un grande numero di piccole imprese di autotrasporto molto flessibili e dinamiche, appare caratterizzato da una insufficiente dimensione di tali imprese e da una carenza di operatori multimodali e della logistica;
- il sistema ferroviario dell'alta velocità non prevedendo collegamenti diretti con l'Umbria rischia di aggravarne la perifericità; i collegamenti attuali con le stazioni dell'A.V. di Roma e Firenze vanno perciò fortemente potenziati, per quanto riguarda i tempi di percorrenza, la frequenza dei treni e le coincidenze d'orario, valorizzando il sistema ferroviario regionale;
- il sistema infrastrutturale umbro appare poco correlato alla rete delle grandi infrastrutture europee delineate dalla TEN (trans european network), sia in termini di collegamenti, sia in termini di livelli di servizio;
- la rete infraregionale non appare coerente con lo sviluppo diffuso delle attività produttive e non è riuscita, sinora, a supportare un processo d'integrazione del sistema industriale della regione;
- insufficiente è stata la coerenza e l'integrazione fra interventi infrastrutturali e scelte di promozione dello sviluppo economico e di gestione del territorio;
- le risorse finanziarie destinate a sostenere politiche d'intervento nel settore appaiono insufficienti, sia con riferimento ai decrescenti trasferimenti statali, sia con riferimento alle risorse tratte dalla fiscalità locale;
- l'aeroporto di S. Egidio non raggiunge ancora un livello di dotazioni, per l'assistenza al volo, tale da inserirlo pienamente nella rete europea degli aeroporti regionali, sempre più utilizzata dai nuovi vettori entrati sul mercato unico europeo con la liberalizzazione;
- il non completamento infrastrutturale del Corridoio Trasversale Orientale, per quanto riguarda il mancato sbocco a nord della F.C.U. o il suo collegamento in rete con la ferrovia ROMA-FIRENZE.

Strumenti e normative di concertazione e di supporto alle decisioni

Il processo di riorganizzazione delle competenze in materia di infrastrutture e servizi di trasporto, avviato con le leggi di accompagnamento alle Finanziarie del 1996 e 1997 (l. 28 dicembre 1995, n. 549, e l. 23 dicembre 1996, n. 662) e proseguito con le leggi 15 marzo 1997, n. 59, e 15 maggio 1997, n. 127, rappresenta un considerevole passo avanti nella costruzione di uno Stato basato sul principio della sussidiarietà, dell'adeguatezza organizzativa per l'esercizio delle funzioni e della responsabilità pubblica a livello territoriale. A tale proposito il riferimento attuale è costituito dal decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, con il quale si definiscono le competenze di programmazione delle Regioni e quelle amministrative, attribuite in parte anche agli Enti locali, in materia di trasporto pubblico locale.

In particolare la nuova normativa attribuisce alle regioni la piena potestà della programmazione dei servizi di TPL (Trasporto Pubblico Locale) per tutte le modalità di trasporto, compresa quella ferroviaria, superando la frammentazione attualmente presente sia fra i soggetti decisori che fra quelli gestori delle risorse.

Fondamentale è il contributo e il consenso degli Enti locali, che può permettere di costituire un fronte compatto nell'azione delle amministrazioni pubbliche per porre un freno all'uso sempre crescente del mezzo privato e ai suoi effetti destrutturanti sul territorio, principalmente attraverso una crescita in termini di qualità ed efficienza delle strutture ferroviarie e del TPL in genere.

Si aprono quindi nuove prospettive per dare maggior efficacia agli sforzi di armonizzazione delle politiche dei trasporti con quelle territoriali.

Una piena ed efficace attuazione delle scelte di assetto e sviluppo del territorio, in chiave trasportistica, non può prescindere inoltre da una conoscenza aggiornata della domanda di trasporto di persone e merci e soprattutto non può prescindere da stime attendibili su caratteristiche e tipologie della domanda potenziale derivante appunto dalle strategie territoriali prima delineate.

L'individuazione e la costruzione della rete trasportistica, sia in termini infrastrutturali che di servizi, deve rispondere alle reali esigenze di mobilità, sulla base delle quali si dovranno determinare entità e tipologie degli interventi da realizzare: tempi occorrenti, quantificazione delle risorse finanziarie necessarie.

L'osservatorio della mobilità, quale elemento costituente il Servizio Informativo Territoriale, costituisce un'adeguata risposta a tale esigenza, necessita di un ulteriore sforzo verso una concreta operatività, in quanto è condizione indispensabile per innalzare il livello di programmazione e la qualità degli interventi, nell'ambito di un sistema dinamico di flussi di informazione che veda coinvolti, su un piano paritetico, i soggetti pubblici e privati interessati al comparto della mobilità.

Sul terreno della programmazione e della pianificazione generale e di settore la filosofia di base è quella di superare la politica dei piani spesso centralistici e sovrainposti ai livelli di governo locale per passare ad una politica degli interventi strategici, sorretta da procedure di coordinamento interistituzionale e di concertazione configurati nella programmazione negoziata per dare certezza delle procedure, per un loro snellimento e per la risoluzione di eventuali conflitti.

L'impostazione è quella di affidare al pluralismo del sistema istituzionale la costruzione, nella partecipazione libera di tutti i soggetti interessati, del sistema delle scelte, dentro un modello decisionale frutto di una larga compartecipazione-consenso politica, tecnica, amministrativa e finanziaria.

A tale riguardo, nella piena convinzione che sia possibile raggiungere risultati significativi nella programmazione ed attuazione degli interventi anche in materia di viabilità e trasporti con il coinvolgimento e la partecipazione di ogni istituzione su un piano paritario, pur nella individuazione delle diverse responsabilità, sono già state avviate proficue attività di collaborazione, sancite da protocolli d'intesa e da accordi di programma che definiscono obiettivi, impegni e responsabilità degli enti coinvolti, specificati alla lettera n. - "Strumenti operativi", 3° paragrafo, punto 3.1.3.