

Marsciano-Todi

Inquadramento territoriale e assetto infrastrutturale

Si collocano nella media valle del Tevere, nell'area centrale della regione, di cui rappresentano due dei centri maggiori: Marsciano e Todi.

Dal punto di vista infrastrutturale essi beneficiano della vicinanza alla direttrice longitudinale nord-sud E45, e quindi, attraverso i suoi principali nodi di Perugia e Terni, trovano possibile accesso a tutte le arterie fondamentali della regione.

Nella direttrice est-ovest, le infrastrutture viarie presenti: la S.S. 317 "Marscianese", la 448 di Baschi, la S.P. 415 "del Puglia", e il combinato delle S.P. 315 e 340, ne assicurano rispettivamente le relazioni fondamentali verso i comprensori dell'Orvietano, del Folignate-Spoletino e dell'area del Lago Trasimeno.

Per le infrastrutture di collegamento est-ovest sopramenzionate il loro inserimento nella viabilità di interesse regionale ne presuppone il loro adeguamento e potenziamento.

Altra importante infrastruttura presente nell'area è la linea ferroviaria F.C.U., i cui programmi di potenziamento arrecheranno notevoli benefici in termini di collegamento nord-sud anche a Marsciano e Todi.

Uno dei punti critici da risolvere resta comunque un adeguato collegamento del centro storico di Todi con le stazioni di Ponte Naia e Ponte Rio.

Un aspetto particolare inoltre è rappresentato dal terminale intermodale presso la stazione F.C.U. di Marsciano in quanto si tratta di un impianto di tipo monocliente utilizzato per lo scambio ferro/gomma di casse mobili, contenenti carbone in polvere, destinato alla vicina centrale termoelettrica dell'ENEL di Bastardo.

Dal punto di vista dell'accessibilità, l'infrastruttura risulta agevolmente connessa sia all'abitato di Marsciano (è presente un passaggio a livello custodito), sia alla vicina E45.

L'impianto non dispone di aree per lo stoccaggio e la movimentazione delle unità di carico avviene mediante un unico fork-lift Diesel da 38 tonnellate.

Un eventuale utilizzo alternativo dell'infrastruttura richiederebbe un adeguamento funzionale agli standard attuali degli impianti intermodali, sia dell'armamento ferroviario (portando l'interasse dei binari ad un minimo di almeno 4.60 m.), che degli impianti (le corsie del carroponete sono troppo vicine ai binari).

Sarebbe inoltre auspicabile l'impegno di altre aree contigue per la realizzazione di aree di stoccaggio ed eventualmente di magazzini.

La contiguità al centro abitato, unitamente alla tipologia sia dell'impianto che dell'apparato produttivo del bacino di riferimento fanno pensare ad una sua "utilizzabilità" su scala locale.