

Treni lumaca in Umbria: soluzione ancora lontana. Caso ferrovia, l'andamento è ancora lento

La settimana più difficile per l'ex Ferrovia Centrale Umbra è agli sgoccioli. Ma domani non segnerà il ritorno alla piena normalità. L'aveva lasciato capire l'assessore regionale Giuseppe Chianella, annunciando la ripresa delle corse «in modo pressoché regolare», lo conferma il direttore dell'esercizio. «Abbiamo individuato soluzioni per andare avanti nel migliore dei modi e con ritardi meno impattanti, proviamo a recuperare la valenza del servizio», spiega l'ingegnere Mauro Fagioli. Eccole, dunque, le misure che garantiranno «velocità leggermente superiori ai 50 chilometri orari». Macchinista e capotreno in cabina «per controllare segnali, rallentamenti, velocità»; gestione in maniera diversa degli incroci con un «tecnicismo abbastanza complesso da spiegare, prendendo ulteriori cautele per azzerare situazioni critiche». Restano in vigore le altre disposizioni dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie, a cominciare dall'obbligo di fermata ai passaggi a livello regolati da Croce di Sant'Andrea per accertarsi che non vi siano mezzi in attraversamento. Soprattutto restano immutati gli «step» per ammodernare la linea. Adeguamento rete ed impianti, migliorie al segnalamento entro quattro anni con 50 milioni del Fondo sviluppo e coesione. Seguiranno, forse, gli altri interventi per rispettare gli standard di sicurezza europei. Spesa ipotizzabile, almeno 100 milioni. Intanto, arriva la durissima presa di posizione del Comitato pendolari Altotevere. «Solo degli inguaribili autolesionisti votati al sacrificio possono deliberatamente sottoporsi a quel quotidiano stillicidio che è divenuto il percorso ferroviario Perugia-Città di Castello», chiosa Andrea Meniconi. «Più che una linea ferroviaria assomiglia sempre più ad un percorso di guerra con tratti interrotti per mancata manutenzione, percorsi alternativi in autobus, ritardi congeniti». Ed in questi giorni a velocità ridotta, «i treni della ex Fcu arrancano allegramente a passo di lumaca ed i malcapitati viaggiatori non possono neppure distrarsi guardando il panorama perché tutti i finestrini, come ogni centimetro quadrato della livrea, sono invasi da insulsi graffiti». Una realtà a tinte fosche, un futuro di promesse. «Gli utenti umbri assistono a roboanti dichiarazioni dell'assessore regionale ai trasporti Chianella che intravede, bontà sua, imponenti quanto improbabili investimenti per valorizzare l'infrastruttura, per non parlare del ministro alle infrastrutture Delrio che promette stanziamenti e lavori per i prossimi quattro anni tali da cambiare il volto alle nostre strade ferrate locali». Per questo, conclude Meniconi, «i pendolari umbri ascoltano con crescente disincanto queste ottimistiche previsioni e con rassegnazione continuano a salire ogni mattina sul brucomela per un altro interminabile giro di giostra». Rilancia Marco Bizzarri, segretario regionale della Filt-Cgil: «Se in tempi rapidi non arriva la chiusura dell'operazione Rfi, da qui a poco rischiamo di perdere altri pezzi di ferrovia». E se l'ex Spoleto-Norcia «rimarrà una pista ciclabile, impossibile fare qualcosa», non va meglio il raddoppio della Orte-Falconara. «Segna un ritardo mostruoso, è fermo a Campello sul Clitunno, i lavori riprenderanno per tratti minimi», sintetizza Bizzarri. Nel trasporto su gomma, invece, «siamo in attesa di un nuovo piano regionale, ma non è scontato che arrivi la gara di affidamento dei servizi». Capitolo a sé il Lago Trasimeno («Chiediamo rientri nei finanziamenti del settore») e la cosiddetta mobilità alternativa, dalla funicolare di Orvieto al Minimetrò di Perugia alle scale mobili. «Dovranno trovare un canale di finanziamento dedicato».