

La proposta dei Percorsi di Raggiungibilità

Nella premessa

che la mobilità resta una questione centrale dello sviluppo sostenibile ma anche civile e culturale di un paese a motivo delle note e molteplici relazioni che instaura con l'ambiente, la società, il turismo, l'economia, la qualità della vita insieme alla salute, alla sicurezza e ai diritti dei cittadini,

nella ulteriore premessa

che solo la consapevolezza, la responsabilità e l'impegno di noi tutti, dalle istituzioni ai cittadini, renderanno possibile l'affermazione di una sostenibile mobilità pubblica a tutti garantita, dagli ipovedenti a chi si trova in situazioni di scarsa capacità motoria,

In riferimento

al Decreto Legislativo 422/1997 "Conferimento alle Regioni ed agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell'articolo 4, comma 4, della legge 15 marzo 1997, n. 59"

e al Decreto Legislativo 112/1998 "Conferimento di funzioni e compiti amministrativi dello Stato alle regioni ed agli enti locali, in attuazione del capo I della legge 15 marzo 1997, n. 59"

Sull'esempio

della legge regionale 37/1998 della regione Umbria che stabilisce attraverso il PRT una programmazione integrata e coerente dei servizi di TPR e TPL ponendo una diretta correlazione tra il Piano Regionale dei Trasporti e la programmazione operativa del TPRL effettuata mediante il Piano di Bacino unico Regionale configurando di fatto quest'ultimo come piano attuativo degli indirizzi del PRT.

Si invitano

tutti comuni e i borghi a vocazione turistica avvantaggiati dalla prossimità di stazioni ferroviarie appartenenti a valide linee ferroviarie regionali, a predisporre e pubblicare, in intesa con le regioni e il PRT, un piano di raggiungibilità o di percorsi di raggiungibilità nell'ottica di un sistema di trasporto pubblico

integrato con le ferrovie che andremo meglio a spiegare.

Intendiamo come percorsi di raggiungibilità quei percorsi individuati dai comuni che consentano ai visitatori e ai turisti di poter raggiungere con facilità, dalla più vicina stazione ferroviaria, il centro storico del comune o borgo mediante il TPL o con mezzi navetta in coincidenza con gli orari di arrivo e partenza dei treni. Tali individuati percorsi dovranno essere pubblicati nella specifica sezione "Come arrivare" del sito ufficiale del Comune con orari dei treni e le opportune coincidenze con il TPL o servizi navetta consentendo, in ambito regionale e nell'arco temporale di una giornata, il viaggio A/R, il pranzo nei ristoranti e una breve visita turistica. Anche nel caso di percorsi pedonali relativamente brevi fra la stazione ferroviaria e il centro storico, alternativi alla carrozzabile, ma caratterizzati da eccessivi dislivelli improponibili per chi in condizioni di ridotte capacità motorie, si dovranno predisporre dei servizi navetta (possibilmente elettrici) coincidenti con almeno alcuni orari di arrivo e partenza dei treni. Emblematico il caso di Castel Gandolfo dove basterebbero minime modifiche agli orari del servizio bus locale per risolvere la deludente situazione di raggiungibilità dalla stazione ferroviaria.

Nel caso vi sia concorrenza o sovrapposizione a livello regionale tra il trasporto su gomma e quello su ferro, dovrà comunque prioritariamente garantirsi la migliore organizzazione delle coincidenze di scambio al tipo di trasporto più sostenibile, sicuro, efficiente e confortevole, quale quello ferroviario.

Operando in tal modo si renderebbe (a mio avviso) attuativa e costante, mediante i contratti di servizio, la collaborazione in materia di trasporto pubblico tra gli enti locali e regionali nell'ottica di una sempre maggiore integrazione modale e tariffaria a beneficio dell'ambiente, del servizio pubblico e di tutti i cittadini.

*(pubblicato 4 gennaio 2017
modificato 30 agosto 2019)*