



Giuseppe Coco

La rete umbra è composta da linee RFI e da una linea regionale ovvero la FCU (Ferrovia Centrale Umbra), che nel momento in cui sto scrivendo è “sotto cura” per una importante riqualificazione.



### Reti ferroviarie umbre

Linee a doppio binario RFI	183 Km
Linee a semplice binario RFI	193 Km
Linee a semplice binario FCU	147 Km

Fonte: [www.rfi.it](http://www.rfi.it) (dic. 2017) - AUR, Rapporto Economico e Sociale 2016-17

Della tabella sopra colpisce che l’Umbria è attraversata da diversi Km di linea ferroviaria a doppio binario che, però, si trovano in gran parte sulla direttrice Roma-Firenze (si veda cartina) e la qual cosa equivale a dire che i comuni umbri che ne traggono direttamente benefici non sono molti.

La fetta più grande degli umbri vive in prossimità della linea Foligno-Terontola, lunga circa 82 Km, che è a binario singolo. Le sue interconnessioni sono Foligno (Orte-Falconara), Perugia Ponte San Giovanni (FCU, Sansepolcro-Terni), Terontola-Cortona (Firenze-Roma). È quasi superfluo dire che un solo binario non consente grossi flussi ferroviari.

La Orte-Falconara, una delle più importanti trasversali della linea italiana, nel giro di non molto sarà interamente a doppio binario con tutti i vantaggi che ne deriveranno in termini di opportunità di rafforzamento dell’offerta ferroviaria per le città toccate da questa infrastruttura. Per quanto riguarda lo stato dell’arte in Umbria, nel momento in cui si scrive, i lavori risultano in una fase alquanto avanzata.

## RFI, infrastruttura ferroviaria in Umbria



La FCU è la linea regionale umbra, attualmente soggetta ad un significativo ammodernamento, che affianca sostanzialmente la superstrada E45. Questa ferrovia, visto il suo tracciato, potrebbe consentire l'attivazione a regime di collegamenti più veloci sull'asse Perugia-Roma rispetto all'attuale rete RFI.

Capire le dotazioni infrastrutturali che possiede una regione è molto importante in quanto ci consente di cogliere al meglio quale può essere la connessione, a prescindere dalla direzione di causalità, tra sviluppo e sistema dei trasporti. Tondini scrive: [...] *laddove si ritenga che la struttura economico-industriale di una regione determini la domanda di infrastrutture di trasporto, questa sarà inevitabilmente influenzata dalle specifiche esigenze del sentiero di sviluppo perseguito; viceversa, qualora si ritiene che la variabile indipendente sia la configurazione del sistema di trasporto, allora l'infrastruttura esistente finisce per incidere sul profilo economico di un territorio, portandolo a svilupparsi specializzandosi in settori che richiedono l'uso meno intensivo del tipo di trasporto la cui modalità risulti scarsamente presente sul territorio in questione.*

13 Settembre 2018