

5. Questioni metodologiche e politiche

5.1. Premessa

Prima di illustrare le schede **progetto**, ci sono una serie di questioni da chiarire, di carattere non solo metodologico ma anche politico, come quella della rappresentazione territoriale della visione guida e delle strategie dei progetti paese; quelle della responsabilità di governo e dei finanziamenti; quelle della strumentazione tecnico-istituzionale.

5.2. La rappresentazione territoriale

Per quanto riguarda la questione della rappresentazione, la nostra scelta è quella di articolare il paese per macroregioni funzionali.

Siamo perfettamente consapevoli che la “macroregione” non esiste come entità istituzionale e che è lungi dall’esserlo anche come entità di cooperazione territoriale (per quanto non si possano ignorare dei tentativi, per ora ancora limitati, in atto soprattutto nel nord padano e nel centro tra Toscana ed Emilia Romagna). Useremo il concetto, quindi, in una sua accezione essenzialmente trasportistica e funzionale, a geometria variabile e di livello intermedio, tra stato e sistemi territoriali locali, nell’ottica di una governance multilivello tra locale e globale. Non si può peraltro dimenticare che, in Europa, la tendenza alle macroregioni è ormai conclamata e, in alcuni casi, è dotata anche di un certo livello di istituzionalizzazione (ricordiamo solo quelle del Baltico, del Danubio, del Mar Nero).

È tuttavia vero che, macroregioni ricalcate sulla classica tripartizione territoriale di nord, centro e sud, rischiano di ipostatizzare e cristallizzare descrizioni e situazioni storicamente date ma anche, spesso, poco inclini a cogliere i nuovi fenomeni come la longitudinalità indotta dall’**Alta Velocità** e la presenza di due città globali, come Milano e Roma, che sarebbe errato ricondurre ad un limitativo ruolo regionale od anche macroregionale ma anche ignorare o trascurare a causa della difficoltà ad includerle in una geografia sub-nazionale. Si è pensato, quindi, di accompagnare, alla tradizionale lettura per grandi circoscrizioni geografiche, difficilmente discutibile sul piano dell’evidenza strutturale (cfr. Tab. 1), con:

- da una parte, una *focalizzazione anche sugli effetti di ristrutturazione e di “geotropismo”* che la dorsale dell’AV può indurre sul tradizionale assetto territoriale del paese;
- e, dall’altra, *sul ruolo di hub globali delle città di Milano e di Roma* e sugli effetti che queste realtà possono indurre sull’intero sistema paese.

Domande depositate per invenzioni in Italia negli anni 1997-2007

Regioni e province	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
NORD OVEST	4.562	4.514	3.344	4.719	4.282	4.000	3.037	4.034	4.087	4.328	4.162
NORD EST	2.626	2.589	2.632	2.762	2.845	2.908	2.738	3.036	3.109	3.776	3.438
CENTRO	1.611	1.588	1.582	1.510	1.571	1.492	1.570	1.504	1.479	1.897	1.789
SUD E ISOLE	474	407	333	411	437	437	462	474	466	775	716
TOTALE	9.273	9.118	7.891	9.402	9.135	8.837	7.807	9.048	9.141	10.776	10.105

Fonte: Ministero dello Sviluppo Economico-Ufficio Italiano Brevetti e Marchi

Tab. 1: Domande per invenzioni depositate in Italia, nelle diverse circoscrizioni geografiche, dal 1997 al 2007

5.3. I "progetti paese": interventi, responsabilità, finanziamenti

Perché oggi dei “**progetti paese**”? E cosa intendere oggi per “**progetto paese**”? Possiamo definire il **progetto paese** come un meta-progetto (un progetto di progetti), strategico ed integrato, che

riguarda una macroregione funzionale ed i cui effetti netti, sull'intero Paese, sono positivi. Per l'Italia può, oggi, essere una novità, anzi un ritorno a una visione unitaria dei problemi e, di conseguenza, al legittimo riferimento al Paese e all'interesse generale.

E' strategico perché si tratta di un intervento la cui azione produce un effetto netto positivo per tutto il Paese e non solo per l'ambito circoscritto rispetto al quale sono verosimilmente più intensi gli effetti diretti e positivi.

E' strategico anche perché crea valore e non solo lo distribuisce o ne modifica i beneficiari.

Esemplificativamente si può dire che, per il nord, oggi, il più grande progetto Paese è sicuramente quello che ci fa entrare più speditamente nei mercati d'oltralpe e che ci confermerà come "inquilini" stabili dei mercati e della casa comune europea; per il sud, invece, il primo vero progetto-paese non sarà, probabilmente, un progetto infrastrutturale ma un progetto per la creazione di mercati più ampi delle singole regioni, un mercato macroregionale che oggi manca e che può crescere al crescere degli interscambi fra le città, una volta accresciuta anche l'intensità e la qualità dei servizi di trasporto, materiali ed immateriali, offerti. La funzione infrastrutturale è, quindi, più di collegamento interno tra le città ed i mercati interni che di collegamento verso l'esterno.

I "progetti paese" che qui proponiamo, inoltre:

1. hanno un orizzonte temporale a dieci-quindici anni;
2. devono vedersi assicurata una stabilità istituzionale e programmatica;
3. richiedono una autorità pubblica responsabile del progetto (andando oltre i commissari di nomina governativa, con l'istituzione di un nuovo regime ordinario per la crescita del paese) capace di:
 - costruire i necessari accordi partenariali;
 - avviare e gestire le procedure tecniche e le conferenze interistituzionali;
 - avviare procedure "one stop" di "dibattito pubblico" alla francese, all'avvio dei processi decisionali, per la costruzione di consenso intorno agli scenari infrastrutturali d'area (e non su singole opere);
 - gestire le procedure di evidenza pubblica e di controllo sulla liberalizzazione dei servizi di trasporto;
 - coinvolgere il credito nazionale ed internazionale.

L'elaborazione strategica si coagula intorno ai seguenti cinque "progetti paese":

1. Progetto paese della **macroregione settentrionale** incentrato sui gateway Alto Tirreno ed Alto Adriatico, sulle dorsali dei valichi transalpini; sulla dorsale trasversale transpadana (AV Mi-Vr).
2. Progetto paese della **macroregione centrale** centrato sulla dorsale trasversale tirrenico-adriatica e sull'incrocio di questa con la dorsale longitudinale del Corridoio 1.
3. Progetto paese della **macroregione meridionale e isole** centrato sulle Autostrade del mare, sul ruolo dei porti meridionali verso le nuove direttrici del traffico merci nel sud Mediterraneo e sul collegamento veloce tra le città per aprire quel grande mercato interno che ancora non c'è.
4. Progetto paese delle Piattaforme **Roma-Milano** (centrato su Milano come centro della macroregione padana ma aperto verso le relazioni con la banana blu europea e su Roma come hub globale).
5. Progetto paese dell' **Alta Velocità e reti del trasporto metropolitano regionale** trapiantato a superare la forte longitudinalità dell'AV con una serie di assialità trasversali capaci di innervarsi all'interno dei sistemi regionali.

5.4. Strumenti tecnico-istituzionali

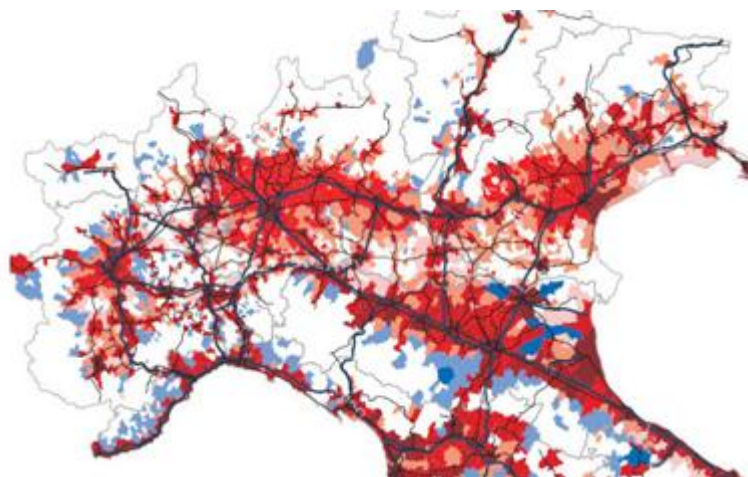
Non è possibile pensare a progetti paese macroregionali senza rivalutare il ruolo del **coordinamento territoriale nazionale** e senza un coordinamento macroregionale, come supporti tecnici alla governance multilivello (luogo di ricognizione, elaborazione, confronto tra le esperienze, promozione e valorizzazione delle buone pratiche, lancio di nuove soluzioni programmatiche ed operative). E' necessario, pertanto, da una parte ripensare al ruolo della Dicoter

del MIT come una possibile Datar e, dall'altra, rafforzare le esperienze di coordinamento macroregionale in corso come, in particolare, quella tra le Regioni del nord.

6. Il “progetto paese” della macroregione del nord

6.1. Elementi di contesto

Con 25 milioni di abitanti la macro-area padana costituisce, assieme all'area londinese (14 milioni di abitanti), alla Rhine-Ruhr in Germania (10 milioni di abitanti), al Randstad in Olanda (7 milioni di abitanti) e al “diamante fiammingo” in Belgio (5 milioni di abitanti), una delle macroregioni più densamente popolate e più produttive d'Europa (cfr. Fig. 1).



Classi

- 1 - i capoluoghi di provincia;
- 2 - comuni dinamici e a relazionalità forte;
- 3 - comuni dinamici e a relazionalità media;
- 4 - comuni ad alta densità territoriale;
- 5 - comuni a densità territoriale medio-alta;
- 6 - comuni prossimi ai dinamici infrastrutturati;
- 7 - altre città > 15.000 abitanti;
- 8 - comuni dinamici e a relazionalità debole;

Fig. 1 - Il sistema metropolitano padano Dal “Rapporto dal Territorio 2010” dell'INU

Nell'area padana la dimensione metropolitana si propone nella forma di due grandi corridoi che da Milano si dipartono in direzione di Venezia e di Bologna e saldano, in un continuo funzionale e insediativo, una serie di preesistenze urbane fatte di città medie e di centri minori. La struttura insediativa si incardina su diversi sistemi metropolitani, sia mono che policentrici, tra loro interconnessi e distribuiti lungo due direttrici principali, una ovest-est (da Torino a Trieste, passando per Milano) e una più meridionale (da Torino a Rimini, passando per Bologna) che

costituiscono anche gli assi privilegiati delle grandi vie di comunicazione. Ma, mentre la rete autostradale è stata ben sviluppata con due grandi assi ortogonali (A1 e A4), con una diramazione verso sud-est (A14) e con frequenti raccordi trasversali (A6, A7, A13, A21, A22, A26), la rete ferroviaria è rimasta quella tradizionale, con recenti ridimensionamenti, numerosi colli di bottiglia, arretratezza tecnologica e un sostanziale monopolio gestionale.

La priorità accordata alle **infrastrutture stradali** ha, di conseguenza, prodotto un'intensificazione delle relazioni su gomma - con indici di motorizzazione per abitante ai massimi europei - ed un inasprimento della congestione, sia nel traffico persone che merci, non solo attorno alle principali aree metropolitane, ma sempre più frequentemente anche in aree urbane minori. L'avanzato sviluppo economico e la densità metropolitana richiede, pertanto, sia infrastrutture ferroviarie che servizi capaci di portare quest'area al livello di efficienza delle altre macro-regioni del Centro Nord Europa.

La Macroregione padana gode infatti del vantaggio di prossimità geografica col cuore economico europeo, ma dello svantaggio di esserne separata dalla catena alpina, che non ha mai impedito la integrazione economica ma ha reso più onerosi gli scambi, specie in un'epoca di accresciuta integrazione sovranazionale delle economie. Pur disponendo della sponda mediterranea più prossima al Centro Europa, il sistema dei porti dell'arco settentrionale del Tirreno e dell'Adriatico gioca poco più che un ruolo regionale, come tutti gli altri porti italiani, mentre tanta parte dei trasporti oceanici da e per l'Italia passa dal mare del Nord. Per ragioni di **infrastrutture** e soprattutto di organizzazione logistica.

Per altro, l'intensità degli scambi Europa - Sudest Asiatico, via Suez, consente di considerare sia l'Adriatico che il Tirreno come due vie d'acqua naturali per approdare all'Europa attraverso il tragitto più breve, purché le infrastrutture e i servizi ci siano, siano adeguati e ben gestiti.

In questa fase di forte **ristrutturazione produttiva dei sistemi distrettuali italiani**, la capacità di disporre di reti infrastrutturali e di organizzazioni logistiche a sostegno delle relazioni coi mercati europei ed extra europei è una delle condizioni di successo, anche se comunque non la sola.

I diversi sottosistemi che a lungo hanno teso ad operare per proprio conto, ma dentro il medesimo contenitore geografico, hanno la necessità di dotarsi di un altro e più complesso registro, che spetta a tutti declinare, all'economia come alla politica. E anche una disciplina come l'**urbanistica** ha la necessità di adeguare la propria visione al mutato contesto delle proprie condizioni operative e delle priorità del sistema paese.

6.2. Le strategie di corridoio

Il Parlamento Europeo nel 2011 ha provveduto ad aggiornare quelli che sono i principali corridoi destinati a sostenere gli scambi del mercato interno e a favorire le relazioni coi mercati esterni, quelli extra europei. Quattro di questi corridoi interessano il territorio italiano e si incrociano sulla macroregione padana.

Tre di questi corridoi sono in senso N-S:

- il N 1 Baltico- Adriatico, via Tarvisio;
- il N 5 Berlino- Napoli, via Brennero;
- il N 6 Genova-Rotterdam, via Svizzera;
- e uno in senso E-O, il N 3 (ex Corridoio V), detto anche Mediterraneo, dalla penisola Iberica all'area Danubiana, che attraversa le regioni del Nord da Torino a Trieste, e interseca i tre assi precedenti.

Questo dato riconosce all'area padana una posizione di rilievo nelle relazioni continentali, ma sta ai decisori nazionali e regionali trasformare la opportunità in risorsa, dotandosi di uno scenario aggiornato e condiviso, sostenuto da un sistema decisionale più evoluto, adeguato alla complessità dell'operazione strategica di riposizionamento competitivo dei singoli territori regionali e del sistema padano nel suo insieme. Questo significa ancorare le decisioni locali alle finalità del nuovo quadro comune di riferimento sovranazionale.

Da un punto di vista infrastrutturale si tratta di intervenire sulla rete ferroviaria principale, sulle **infrastrutture portuali** per adeguarne le capacità alle concrete prospettive di crescita dei traffici e sui raccordi tra rete, porti, retro porti, interporti e zone produttive e industriali.

Gli interventi sulla rete ferroviaria riguardano sia i valichi alpini che le tratte di pianura e i grandi nodi urbani, e questo coinvolge sia i passeggeri che le merci. Su questa materia esiste un generalizzato ritardo del processo decisionale che comprende il rapporto tra le progettazioni della infrastruttura, il loro impatto territoriale e la costruzione del consenso. Per superare questo gap è richiesta una elaborazione progettuale più evoluta (dal momento che si interviene su tessuti densi e su aree sensibili), con procedure decisionali istruite su un adeguato confronto tra finalità generali, strategie di tracciato e qualità delle opere necessarie.

L'aver introdotto in modo maldestro il concetto di TAV con progetti datati, scelte discutibili e procedure tatticistiche ha storpiato la percezione della strategia, ritardandone la realizzazione e portando all'impasse che conosciamo importanti opere ferroviarie.

In realtà il bisogno di modernizzazione della rete deve giovare di tre distinte tipologie di intervento, effettuate sulla base di corrette analisi di domanda: il tracciato di **alta velocità** vera e propria; il quadruplicamento veloce in affiancamento alle linee esistenti; la velocizzazione delle linee storiche. Cui fa da complemento il potenziamento delle reti metropolitane regionali, integrate al trasporto locale.

Alla **modernizzazione della rete ferroviaria** si richiede di svolgere un più efficace ruolo di connettivo tra aree metropolitane e funzioni strategiche che il sistema padano è chiamato a svolgere.

Occorre riflettere altresì sul fatto che il ruolo crescente esercitato dall'economia della conoscenza affida una funzione traente ai servizi di qualità che distinguono le economie avanzate, e questo riporta l'attenzione sulle aree urbane e sui collegamenti tra aree metropolitane e tra le loro periferie e i cuori metropolitani, per l'accesso ai servizi rari che esse ospitano. La riorganizzazione metropolitana del territorio europeo è un processo irreversibile che sostiene la competitività dei sistemi locali. Il potenziamento dei sistemi di infrastrutture è condizione per nuovi investimenti produttivi.

6.3. Gli interventi prioritari per la realizzazione dei due gateway di livello europeo

Il porto di Genova, assieme agli altri porti dell'Alto Tirreno (Savona, La Spezia, Livorno), dopo essere stato lo storico gateway marittimo del triangolo occidentale padano, a sua volta terminale della "banana blu", la fascia della grande industrializzazione europea secondo la definizione della Datar degli anni '80, oggi aspira al ruolo di terminale mediterraneo di un grande asse N-S del sistema di trasporti europeo che, risalendo l'area renana, si salda col sistema portuale di Rotterdam e del Randstad olandese. Un disegno che fruisce del vantaggio dei trafori alpini svizzeri, ma che richiede il rafforzamento della capacità del porto di Genova con una adeguata dotazione retro portuale posta oltre l'Appennino ligure, nella valle dello Scrivia, da cui si dipartono le direttrici per la Svizzera, via Milano e Novara.

L'assetto ottimale di questa organizzazione territoriale della logistica dell'area occidentale della

pianura padana, destinata a incanalarsi nei valichi svizzeri del Gottardo e del Loeschberg, non è stato ancora totalmente definito ma comprende anche l'ipotesi di realizzare un nuovo valico ferroviario ai Giovi per ovviare alle carenze tecnologiche e geometriche delle esistenti tratte appenniniche che connettono la Liguria con l'entroterra piemontese e lombardo.

L'intero Adriatico, e soprattutto l'Alto Adriatico, con la riunificazione europea è rientrato, assieme al Mar Baltico, nello scenario trasportistico di rango continentale, ma deve a sua volta recuperare capacità operativa modernizzando l'assetto funzionale dei suoi porti, rispettivamente dotati di buoni fondali ma di poca terra, o, viceversa, di molta terra ma di pochi fondali.

Trieste, Venezia, Ravenna e Koper, costituitisi di recente nella NAPA (North Adriatic Port Association), rappresenta il potenziale di un sistema portuale - dotato di una comune base geografica come accade in altre aree del mondo - che si candida ad incrementare i flussi del Mediterraneo e del Sud Est Asiatico da e per l'Europa Centro Orientale, offrendo una molteplicità di scali che dovranno adeguare i loro spazi operativi secondo diverse ipotesi: nuove piattaforme costiere, porto d'altura e altro.

La crescita di questo sistema portuale, oltre che ai lavori di adeguamento lato mare, è legato anche ad un adeguamento delle connessioni ferroviarie con l'hinterland, nazionale ed europeo.

L'assetto della **rete ferroviaria** retrostante risente della obsolescenza conseguente alla chiusura geopolitica delle relazioni coi paesi dell'Est per tutta la seconda metà del XX secolo. Quest'area è quella che oggi rappresenta i maggiori tassi di crescita economica europei ma che riversa anche, sugli assi stradali ed autostradali del Nordest, tutti i flussi commerciali di scambio con i paesi occidentali e con l'Italia e cioè rende indispensabile, nel breve-medio periodo, intervenire anche sul potenziamento autostradale (terza corsia dell'A4).

Ma è sulle dorsali ferroviarie nord-sud che strategicamente bisogna puntare. Queste dorsali sono destinate a servire la futura crescita dei traffici e coincidono con le tratte nazionali di tre corridoi europei: il Brennero, l'Adriatico-Baltico (Tarvisio) e il corridoio Transpadano tra Verona e Trieste. Questo evidenzia come esista una sostanziale sintonia di interessi tra la visione nazionale e quella europea della organizzazione territoriale.

6.4. Corridoio Transpadano

Sia l'approccio marittimo che lo sviluppo delle relazioni intermetropolitane della regione padana confermano come il corridoio E-O, Torino-Trieste, rappresenta, ad un tempo, la dorsale della maggiore conurbazione italiana e l'anello meridionale della rete europea tra Ovest e Est. La modernizzazione della ferrovia su questo asse va destinato a sostenere il rafforzamento delle relazioni giornaliere tra le principali aree metropolitane, sulla base di una valutazione della domanda che riconosca la diversa distribuzione spaziale del sistema urbano tra l'ovest e l'est dell'area padana: rispettivamente più concentrata in grandi agglomerati a Ovest e più distribuita tra centri medi e piccoli a Est. Questo può corrispondere a una istanza di innovazione ferroviaria articolata tra alta velocità sul modello francese lungo le direttrici Torino- Milano-Verona; Milano-Bologna-Firenze, e media velocità, sul modello tedesco, lungo la direttrice Verona-Venezia-Trieste.

A Ovest, la Torino Lione rappresenta una scelta strategica per la integrazione metropolitana transalpina Italia-Francia. Non è lo stesso a Est, dove, alla prospettiva di integrazione metropolitana con Budapest, si interpone la visione di un paese sostanzialmente alpino come la Slovenia, totalmente orientata verso Nord.

Questo impone di considerare come prioritario l'alleggerimento della pressione delle merci su strada, bypassando con la ferrovia la barriera slovena, attraverso il valico di Tarvisio e i tunnel austriaci in corso di costruzione, per connettersi comunque alla pianura danubiana dalla quale provengono i flussi di merci e di persone che investono l'intero Nordest italiano.

7. Il “progetto paese” della macroregione centrale

7.1. Linee possibili di un progetto paese

Per proporre un progetto paese per l'Italia centrale (Umbria, Marche, Toscana, Lazio, Abruzzo ed, in parte, Emilia Romagna), non si può prescindere dal rilevare quanto la sua identità economico-sociale sia piuttosto uniforme e con punti di forza comuni, quali il tessuto produttivo fondato sulla piccola e media impresa, diffusa o organizzata in distretti, un ingente **patrimonio culturale** che qualifica tutto il **territorio**, un pregevole ambiente naturale, un'agricoltura di qualità. Insieme a questi, anche il turismo e la cultura, vanno altresì intesi come attività produttive di primissimo rilievo, veri e propri assi portanti di quest'area e chiave di volta del futuro sviluppo. Essi possono essere considerati il denominatore comune di una collaborazione macroregionale che dovrà trovare prosecuzione anche in altri settori dell'economia, tenendo conto del fatto che la prossima programmazione comunitaria ha assunto come fattore prioritario lo sviluppo integrato ed inclusivo, destinando a questo tipo di azioni il 47 per cento delle risorse comunitarie 2014-2020. Per il consolidamento di tale reticolo di piccole e medie imprese (cui si affiancano alcuni distretti industriali di rilevanti dimensioni e di eccellenza, come quello di Terni per l'acciaio ed altre realtà riferite a produzioni altamente specializzate, come il settore calzaturiero delle Marche), in grado di fare sistema e di aggregarsi puntando sui servizi pubblici, sulla sedimentazione culturale, sulla storia e sugli insediamenti universitari, il rafforzamento della rete ferroviaria appare oggi come un fattore imprescindibile ed unificante per il potenziamento dell'economia dell'area e per la valorizzazione delle diverse componenti territoriali che la connotano.

Accanto allo sviluppo della logistica, legato al trasporto delle merci e alla possibilità di una loro valorizzazione durante l'attraversamento di questi territori, lo **sviluppo della rete ferroviaria** deve favorire anche il trasporto rapido passeggeri (attraverso l'integrazione della rete locale alla rete AV, a sostegno dei servizi e del terziario, che ha il suo polo di maggiore attrazione in Roma) e quello “lento” (legato alla mobilità alternativa per il turismo e il tempo libero, anche per intercettare i grandi flussi turistici che interessano Roma e Firenze).

Negli ultimi decenni gli investimenti si sono concentrati quasi esclusivamente sul sistema dell'AV (che nell'Italia centrale si identifica con la dorsale Bologna-Firenze-Roma-Napoli), mentre sono stati largamente disattesi gli interventi sulle linee trasversali, con gravi ritardi nel raggiungimento di obiettivi connessi all'efficientamento del sistema ferroviario nel suo complesso, determinando squilibri nello sviluppo economico di alcune importanti aree del Paese.

Molte città di questa area geografica, non trovandosi nelle immediate vicinanze dei grandi corridoi europei e/o dei rispettivi nodi di accesso, attendono il rafforzamento della rete convenzionale e l'integrazione fra reti principali e locali in modo da conseguire:

- l'accesso ai nodi dell'AV e ai Corridoi europei;
- l'accesso a funzioni pregiate poste nelle città;
- lo sviluppo del trasporto ferroviario merci (integrandosi con la rete stradale, la rete dei porti, interporti e piattaforme logistiche);
- la riduzione degli ostacoli all'integrazione delle regioni;
- una sempre maggiore integrazione tra le diverse modalità di trasporto.

In sintesi, va perseguito il duplice obiettivo dell'integrazione delle maglie trasversali (mediante l'adeguamento delle caratteristiche tecniche e funzionali dei corridoi ferroviari est-ovest) e del rafforzamento delle connessioni con gli assi longitudinali.

A tal fine si evidenzia la necessità di:

- completare il **sistema infrastrutturale centrale**, comprensivo del nodo di Roma (chiusura dell'anello ferroviario di Roma nord e sud, realizzazione della gronda merci ad ovest, potenziamento dei collegamenti su ferro fra Roma e l'aeroporto Leonardo da Vinci);
- adeguare l'Hub aeroportuale di Roma alle prospettive di crescita, in considerazione del ruolo globale della Capitale e nella prospettiva euromediterranea;
- adeguare e potenziare la rete locale;
- dare concretezza al requisito di integrazione e complementarietà delle reti ferroviarie ad AV con quelle convenzionali, nella prospettiva di un equilibrato sviluppo di entrambe [nota 1].

7.2. Realizzazioni qualificanti e prioritarie

Gli interventi prioritari che sostanziano il progetto paese per l'Italia centrale si concentrano sulle **infrastrutture ferroviarie** integrando il sistema del trasporto passeggeri con la contestuale realizzazione di un sistema efficiente e completo per la gestione e il transito delle merci attraverso:

- il potenziamento della trasversale di collegamento tirreno-adriatico costituita per la parte principale dalla Orte-Falconara (inserita nello schema della rete trans-europea di trasporto TEN-T) da raddoppiare e da completare con il collegamento fino al porto di Civitavecchia che costituisce l'"anello mancante" dello sbocco merci delle regioni Lazio, Umbria, Marche, Abruzzo e Molise sul mare Tirreno. Tale infrastruttura, infatti, consentirà un forte miglioramento della mobilità delle merci supportando il collegamento tra i porti, gli interporti (Orte e Jesi) ed il sistema delle infrastrutture logistiche umbre (specialmente Terni e Foligno);
- il collegamento tra la Orte-Falconara e la linea adriatica nel "nodo ferroviario di Falconara" che rende attivabile un'ulteriore possibilità di collegamento veloce tra la linea tirrenica e le regioni del nord-est, in alternativa alla dorsale Roma-Milano;
- interventi infrastrutturali più leggeri finalizzati ad una maggiore regolarità e velocizzazione dei servizi sulle linee secondarie e complementari, come la Foligno-Terontola-Arezzo, di collegamento con la linea ad AV nei nodi di Firenze e Roma;
- l'adeguamento della linea ferroviaria Roma-Pescara quale importante collegamento trasversale del centro Italia;
- interventi di miglioramento, completamento e chiusura delle maglie infrastrutturali anche sulle linee della rete complementare o di quella regionale interconnessa alla rete statale, in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria (in questo senso, le recenti normative impongono investimenti significativi a carico del bilancio delle regioni), valutando ulteriori potenzialità nel collegamento tra i vari livelli delle infrastrutture ferroviarie. Questi interventi dovrebbero contemplare anche la elettrificazione delle linee ferroviarie complementari e locali al fine di ridurre le emissioni inquinanti e unificare infine il sistema di alimentazione del trasporto ferroviario nazionale.

L'integrazione tra le reti nazionali e le reti locali può garantire anche una certa "ridondanza" utile in termini di sicurezza territoriale e di funzionalità, anche in caso di eventi calamitosi o durante il progressivo ammodernamento delle reti.

Si ritiene che una migliore interconnessione delle ferrovie locali con la rete nazionale possa efficacemente contribuire alla creazione di collegamenti a valenza turistica. Ad esempio, l'aggancio della Ferrovia Centrale Umbra tra San Sepolcro ed Arezzo mediante la realizzazione di un tratto di strada ferrata di circa 20 km, oltre a favorire il collegamento con la linea AV, completerebbe un circuito ferroviario tra le regioni dell'Italia centrale: da Arezzo, attraverso Perugia e Terni, fino a

L'Aquila (Ferrovia regionale), per poi proseguire verso Isernia, fino a collegare i centri campani di Benevento e Salerno, richiudendosi con Roma e Viterbo oppure nel grossetano e nel senese.

Si tratterebbe, in sostanza, di realizzare una serie di **interventi di potenziamento o di nuova realizzazione** (questi ultimi di non rilevantissima entità) indispensabili per l'integrazione delle tre reti ferroviarie, fondamentale, complementare e locale.

Si ravvisa inoltre la necessità di un **potenziamento e adeguamento delle infrastrutture stradali e di interscambio modale** (parcheggi, viabilità di accesso alle stazioni, servizi, etc.), di sostegno all'infrastrutturazione ferroviaria, soprattutto in corrispondenza dei principali nodi di interconnessione tra le diverse modalità di trasporto.

Fra gli altri interventi si segnalano in particolare:

- il completamento delle *previsioni stradali nel Lazio*, con la realizzazione di vari interventi già definiti, come la Civitavecchia-Orte (connessa alla E45-E55 e di importante appoggio ai sistemi produttivi umbro-marchigiani), il Corridoio Tirrenico sia Settentrionale che Meridionale e la bretella Latina-Cisterna-Valmontone, che miglioreranno il rapporto fra asse interno e sistemi costieri/porti/aeroporto, sgraveranno il GRA di Roma di alcune funzioni territoriali che lo sovraccaricano, aumenteranno l'interfaccia internazionale dei sistemi produttivi locali;
- gli *investimenti in corso a Civitavecchia*, sia nel settore passeggeri (nuovo terminal, nuove banchine) che nella movimentazione merci/container (trasformazione dell'area petroli a nord del porto in polo logistico), a corredo della trasversale multimodale Civitavecchia-Orte-Terni-Foligno-Jesi-Falconara-Ancona;
- il *completamento delle opere stradali relative al Quadrilatero Marche-Umbria* che, assicurando il raccordo con i poli industriali esistenti e, più in generale, incrementando l'accessibilità alle aree interne delle Regioni interessate, consentirà l'inserimento degli assi potenziati nel sistema delle principali dorsali del Paese (il Corridoio Adriatico, il Corridoio europeo Berlino-Palermo ed il Corridoio Tirrenico) e un efficiente collegamento con le regioni circostanti e verso l'Europa;
- il *completamento dell'asse E78 Grosseto-Fano*, con il supporto della piattaforma logistica di Città di Castello – San Giustino in fase di realizzazione, in corrispondenza del nodo tra la E45 e la E78, di rilevante importanza per il collegamento fra il Tirreno e l'Adriatico e per il sostegno e lo sviluppo delle attività produttive presenti nei territori attraversati;
- il *ruolo che la realizzazione del programma l'Aquila Smart City* proposto dal Ministro Barca può assumere per il potenziamento della rete di poli della ricerca e dell'innovazione nell'Italia centrale.

Note

[nota 1] Dal documento *Le infrastrutture ferroviarie nelle Regioni del Centro Italia*, inviato al Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti dai presidenti delle regioni Abruzzo, Lazio, Marche, Toscana e Umbria.

Fonte: Inu