



AUMENTANO LE CITTÀ MECCANIZZATE SENZ'AUTO

Infrastrutture

IN UMBRIA FABRIZIO BONOMO

In Umbria si prevedono almeno 4 miliardi di euro (circa 7.700 miliardi di lire) di interventi infrastrutturali, che consistono essenzialmente nel riassetto della rete stradale, tornata in parte sotto il controllo Anas, e nel potenziamento degli assi ferroviari di attraversamento, ma una piccola parte riguarda anche lo sviluppo di sistemi di trasporto alternativi, come minimetrò, scale mobili, tapis roulant e ascensori urbani, grazie ai quali viene garantita la mobilità delle persone e la parallela pedonalizzazione e riqualificazione dei centri storici, consolidando il primato della regione in questo campo



Veduta del primo tratto del viadotto del minimetrò di Perugia

Gli interventi principali previsti in Umbria puntano a migliorare, potenziare e sviluppare le infrastrutture viarie e ferroviarie della regione, con l'obiettivo di rafforzare i collegamenti alle reti nazionali e decongestionare la struttura viaria esistente. La dimensione complessiva degli investimenti, di almeno 4 miliardi di euro, è del resto particolarmente elevata in proporzione alle dimensioni dell'Umbria, circa 4,7 milioni di euro per abitante, uguale o superiore a quella prevista in regioni ben più grandi e popolate. Rispetto ad altre realtà italiane, inoltre, spesso si tratta di interventi concreti, con procedure già avviate o addirittura cantieri aperti, specie per quanto riguarda le infrastrutture urbane e, in parte, quelle stradali.

La conferma di questo elemento caratterizzante – cioè opere effettivamente in corso di realizzazione che rafforzano i collegamenti con il resto del Paese – viene dalle contestazioni che cominciano a crescere all'interno della regione, in particolare nel mondo ambientalista: nel novembre scorso, ad esempio, Italia Nostra, Legambiente e Wwf hanno organizzato un seminario/dibattito sul tema delle grandi opere viarie, denunciando che avrebbero portato "allo stravolgimento dell'identità e vocazione regionale incentivando sempre di più l'utilizzo dell'Umbria come luogo di passaggio piuttosto che come luogo di qualità di vita, con ricadute negative sull'ambiente e sul paesaggio della regione".

Città meccanizzate senz'auto

Che le contestazioni abbiano un senso o meno è tutto da valutare, quello che va segnalato è la presenza, fra le opere in corso di realizzazione, di interventi che rafforzano una delle peculiarità della regione: le numerose città dotate di sistemi di trasporto alternativi, come scale mobili, tapis roulant e ascensori urbani, grazie ai quali viene garantita la mobilità delle persone e la parallela pedonalizzazione e riqualificazione dei centri sto-

rici con conseguente miglioramento della qualità della vita e dell'ambiente.

Fra queste spicca Perugia, che nel 1982 è stata la prima località italiana a dare il via a una rete di percorsi pedonali meccanizzati – tre con scale mobili e uno con un ascensore urbano – e oggi ha in corso di realizzazione una linea di minimetro di circa tre chilometri, per un costo di 71 milioni di euro.

L'esempio del capoluogo è stato poi seguito da una serie di altri centri, una decina, da Orvieto a Cascia a Todi, ciascuno attrezzato con sistemi più o meno complessi, dal semplice ascensore alle reti più o meno attrezzate.

Ultimo in ordine di tempo è Spoleto, una città di 38 mila abitanti che dopo il terremoto del 1996 ha avviato una stagione di

restauro dei principali palazzi storici della città e una riqualificazione dell'area urbana che prevede, entro il 2007/2008, la totale chiusura del centro storico al traffico veicolare, con la mobilità delle persone garantita da un sistema di quattro percorsi meccanizzati con tapis roulant, scale mobili e ascensori collegati a tre grandi parcheggi ai limiti della città storica, due dei quali interrati, per quasi 1.000 posti auto, 33 posti per camper, 13 posti per autobus: un'operazione da circa 59 milioni di euro, oltre 110 miliardi di lire, con i primi lavori iniziati due anni fa, mentre oggi è in fase di aggiudicazione il terzo e ultimo lotto.

Strade

Gli interventi più importanti per la regione sono quelli stradali, che nel complesso prevedono investimenti per oltre due miliardi di euro – con tempi di realizzazione entro il 2009 e primi completamenti a partire dal 2005 – su alcune arterie di livello nazionale e interregionale e su numerose strade statali o ex statali oggi in corso di riqualificazione.

Quest'ultimo aspetto, cioè il ritorno all'Anas di strade trasferite alla Regione nell'ottobre 2001, segna la fine in Umbria del processo di riassetto della rete nazionale che si è aperto all'indomani del decentramento, sia per iniziativa dell'Anas (per riequilibrare la rete e costruirne una più omogenea e continua, ma soprattutto nelle regioni del nord), sia su richiesta di alcune Regioni del centro-sud, desiderose di restituire le strade all'Anas.

Fra i diversi interventi programmati, spicca per importanza e valore degli investimenti il nodo di Perugia, che rappresenta uno dei punti di maggior traffico dell'intera area centrale, finanziato dall'Anas nel novembre 2003 con 310 milioni di euro, dei 732,5 del costo complessivo, mentre altri 202 milioni dovrebbero essere stanziati dal Cipe.

Altri interventi significativi sono: il completamento dell'autostrada Civita-



Sistemi in Umbria

| | |
|--|---------------------------------|
| | Sistemi ferroviari |
| | Sistemi stradali e autostradali |
| | Hub Interportuali |

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti



Particolare dell'avvio dei lavori di scavo del percorso pedonale meccanizzato sotto il centro storico di Spoleto

vecchia - Terni - Rieti, con la realizzazione dei dieci chilometri mancanti tra lo svincolo di Terni-est e il confine regionale, finanziato nel dicembre 2003 dal Cipe, per un costo complessivo di circa 239 milioni di euro; la strada delle Tre Valli umbre, tornata all'Anas, per il prolungamento della viabilità del Quadrilatero umbro-marchigiano verso i grandi corridoi di viabilità centrali (A 1 e 45). Il cosiddetto Quadrilatero Marche-Umbria è il progetto decisamente più importante per le due regioni, ma ha interventi localizzati soprattutto nelle Marche: riguarda infatti il completamento e adeguamento a quattro corsie dell'asse Civitanova-Foligno (38 chilometri) e dell'asse Perugia-Ancona (27 chilometri), oltre alla sistemazione della Pedemontana delle Marche e di altri collegamenti trasversali a due corsie; è però un sistema di stradale strategico per la regione, che permette di migliorare i collegamenti sia verso la costa adriatica sia con i grandi corridoi centrali del Paese. Il progetto, già parzialmente finanziato dal Cipe nel maggio 2004, con 1,067 milioni di euro sui 2.150 del costo complessivo, si segnala anche per i meccanismi di finanziamento adottati, che vedono lo Stato coprire l'81 per cento dei costi e il restante 19 per cento a carico del territorio, sotto la gestione unitaria di una società di scopo, la Quadrilatero Marche Umbria Spa, costituita nel giugno 2003 da Anas (51 per cento) e da

Sviluppo Italia (49 per cento), con previsione di allargare in seguito la partecipazione societaria alle due Regioni, ai Comuni e alle locali Camere di Commercio, oltre a Infrastrutture Spa. Si tratta di un progetto pilota che utilizza forme di collaborazione fra capitali statali e capitali provenienti dal territorio per la sua valorizzazione, utilizzando come strumento di attuazione il Piano di area vasta (Pav) che considera due aspetti differenti ma correlati fra loro: un piano territoriale (infrastrutturazione viaria e insediamenti produttivi) e un piano legato allo sviluppo economico, con definizione dei benefici economici derivanti dall'opera e individuazione dei soggetti pubblici e privati che, ricorrendo ai mercati finanziari, anticipano parte dei benefici futuri e concorrono a ripagare i costi dell'intervento.

Ferrovie

Per quanto riguarda le ferrovie, Rfi segnala un vasto programma di potenziamento infrastrutturale e tecnologico per

umentare e migliorare la capacità e la funzionalità della rete.

Su tutti spicca il raddoppio della Orte-Falconara, parte dell'asse trasversale Roma-Ancona che attraversa il territorio della regione per circa 120 chilometri (sui 270 complessivi), che prevede investimenti per circa un miliardo di euro, all'interno di un'Intesa generale quadro siglata nell'ottobre 2002 dalle Regioni Umbria e Marche e dal Governo.

Altri interventi, in corso, riguardano la Foligno-Terontola, 81 chilometri tutti in territorio umbro, oggi completamente elettrificata e a semplice binario, il cui potenziamento prosegue con la costruzione della nuova stazione di Perugia Capitini (Stadio), con un investimento 2,1 milioni di euro.

Parallelamente è previsto il risanamento acustico delle linee, con la messa a punto di progetti pilota nelle aree a maggiore impatto acustico, a titolo di anticipo e sperimentazione del piano di contenimento e abbattimento del rumore prodotto dai treni e dai siti ferroviari (ai Comuni andrà l'onere della progettazione, con un rimborso della Regione pari al 30 per cento dei costi).



Veduta della galleria del minimetroro scavata sotto il centro storico della città di Perugia

