



Intervista a Maria Rita Lorenzetti

Presidente della Regione Umbria

Qual è la situazione infrastrutturale della regione e quali sono le prospettive concrete di sviluppo?

Le infrastrutture: questa era, ed è, universalmente riconosciuta come una delle principali "criticità" dell'Umbria. Nel corso di questa legislatura, oggi possiamo dirlo con ragionevole certezza, si sono gettate le basi per una nuova organizzazione del trasporto pubblico locale e per interventi strutturali per il futuro assetto infrastrutturale viario e aereo dell'Umbria.

L'insieme di questi interventi, per i quali siamo riusciti a conquistare importanti risorse finanziarie statali, impegnando non secondarie risorse regionali, offrirà nel tempo all'Umbria un sistema di mobilità e viabilità tale da migliorare la qualità dei movimenti interni alla regione e, soprattutto, la inserirà in maniera efficace ed efficiente nella rete dei trasporti europei.

Una straordinaria opportunità di sviluppo e crescita, per tutta l'Umbria, potrà essere anche il nuovo asse autostradale Mestre-Orte-Civitavecchia, oggetto dell'intesa sottoscritta il 3 aprile 2004 con il ministero delle Infrastrutture e le Regioni Umbria, Lazio, Toscana, Emilia Romagna e Veneto; a questa opera l'Umbria ha detto sì, ponendo però precise ed irrinunciabili condizioni, tra le quali: rispetto rigoroso dell'ambiente, utilizzo di tecnologie costruttive a bassissimo impatto ambientale e alto contenuto tecnologico e innovativo, pedaggiamento che non gravi sui residenti, ammodernamento in sede, messa in sicurezza e adeguamento alle caratteristiche di una moderna superstrada, intera realizzazione del nodo di Perugia, completamento della Terni-Civitavecchia, tutela dell'utenza locale.

Che ruolo ha il Piano regionale dei Trasporti?

L'impegno principale della Regione dell'Umbria, assunto nel Patto per lo Sviluppo, era relativo all'approvazione del Piano regionale dei Trasporti.

Questo documento, pubblicato nel Bollettino Ufficiale della Regione il 28 gennaio 2004, costituisce l'elemento fondamentale per la programmazione del sistema di mobilità regionale.

Il Piano getta le premesse per la nuova organizzazione del trasporto pubblico locale e prevede il futuro assetto infrastrutturale della regione volto al superamento delle attuali criticità nei collegamenti viari, ferroviari e aerei. Questo obiettivo, per il quale il Patto prevede numerosi interventi, è stato portato avanti dalla Regione Umbria attraverso un costante confronto con le altre amministrazioni interessate (Ministero delle Infrastrutture, Anas, Ferrovie ecc.).

Tra gli obiettivi del Patto vi è anche quello relativo al potenziamento delle infrastrutture immateriali. A questo proposito, è stato sottoscritto il 29 dicembre 2003 un protocollo d'intesa dall'assessore regionale



e dai rappresentanti dei Comuni di Perugia, Terni, Città di Castello, Foligno e Orvieto con lo scopo di costituire, in Umbria, un soggetto unico regionale per la gestione delle telecomunicazioni e la realizzazione di una rete regionale a larga banda.

Il documento prevede che nella struttura societaria dell'operatore unico venga assicurata, attraverso opportune forme di partnership, la rappresentatività delle Amministrazioni interessate e l'integrazione delle iniziative di cablaggio avviate nelle varie città.

I firmatari provvederanno, inoltre, ad elaborare uno specifico Business Plan per individuare e reperire le risorse necessarie alla realizzazione delle infrastrutture, finalizzate

all'attuazione di un piano di sviluppo delle telecomunicazioni elettroniche in Umbria.

Qual è il quadro dei costi e dei finanziamenti per le opere più importanti?

Per una delle opere più importanti, il Quadrilatero Umbria-Marche di penetrazione interno e pedemontano, è stato assegnato un finanziamento, a valere delle risorse recate dalla legge 166/2002, di 900 milioni di euro, di cui 476 per le opere comprese nel secondo maxilotto e 424 per quelle del primo maxilotto, mentre per la realizzazione dell'intero nodo di Perugia sono stati già stanziati una prima parte di fondi di circa 390 milioni di euro.

Di particolare rilevanza è poi la realizzazione ormai imminente delle tre piattaforme logistiche: la realizzazione di quella di Città di Castello-San Giustino costerà circa 12 milioni e 500 mila euro e prevede la costruzione di un terminale autotrasporto, con capannoni dotati di ribalta, parcheggi e piazzali; un centro di distribuzione urbana; un'area servizi all'uomo, composta da due edifici direzionali, dotati di uffici, sala riunioni, ristorante e self-service.

La realizzazione della piattaforma di Foligno costerà complessivamente circa 27 milioni di euro, e sarà al servizio sia del trasporto su gomma che ferroviario; disporrà di un terminale intermodale, dotato di quattro aste di binario e piazzali per lo stoccaggio dei containers; un terminale autotrasporto, dotato di capannoni, piazzali e parcheggi; un centro di distribuzione urbana; un'area servizi, composta di un edificio direzionale, officina e distributore carburante; un'area ausiliaria per la logistica.

Il progetto della piattaforma logistica Terni-Narni avrà un costo complessivo di oltre 19 milioni di euro, e sarà caratterizzato da un terminale intermodale, dotato di piazzali e un "fascio" di tre binari; un magazzino raccordato, dotato, tra l'altro, di un raccordo ferroviario e magazzino per trattamento delle merci; un centro di distribuzione urbana, dotato di magazzino e piazzale per la sosta, il carico e lo scarico delle merci.