

L'Umbria nel sistema infrastrutturale dell'Italia Centrale

Il sistema stradale

La rete infrastrutturale viaria primaria che interessa l'Italia Centrale è costituita da:

- due autostrade longitudinali - l'A1 e l'A14 -, corridoi plurimodali separati dalla dorsale appenninica. Di queste solo il primo lambisce o taglia marginalmente il territorio umbro con un percorso di 87 km (cui vanno aggiunti i 57 km del raccordo Perugia-Bettolle) .

- l'asse intermedio dell'E45, alternativo a questi due corridoi, che rappresenta il proseguimento della Romea (che si allunga da Venezia a Ravenna) verso sud: un corridoio trasversale orientale, privo però di un carattere plurimodale, che raccoglie i flussi provenienti dai passi alpini del nord-est, collegandosi con l'Europa settentrionale e con i mercati dell'Est.

A questi tre assi principali bisogna aggiungere le infrastrutture di livello interregionale Cassia, a ovest (Toscana-Lazio) e Flaminia a est (Marche, Umbria, Lazio), costituenti due canali longitudinali intermedi in via di potenziamento, che svolgono una funzione importante di collegamento nord-sud per gli spostamenti di breve e medio raggio, intercettando altresì il traffico proveniente dalla rete stradale trasversale che si incanala su di essi. A ovest del territorio umbro, il sistema dei laghi è servito da un asse di collegamento interregionale minore, la SS. Umbro-Casentinese, prevalentemente di servizio al traffico locale.

Il sistema trasversale appare molto più discontinuo dal punto di vista funzionale e tipologico, e complessivamente più debole. E' infatti costituito da strade statali di capacità limitata (affiancate-sostituite solo nei primi tratti, che provengono dalla linea costiera adriatica da raccordi autostradali o superstrade) che superano l'Appennino umbro-marchigiano, conflueno successivamente negli assi longitudinali maggiori e proseguendo verso ovest su tracciati minori in via di parziale adeguamento/potenziamento.

In sostanza, si tratta delle direttrici:

A14-Fano-Fossombrone-S. Giustino (E45)-Arezzo (A1)-Siena-Grosseto, A14-Ancona-Falconara M.-Iesi-Fabriano-Fossato-Perugia (E45) -Bettolle (A1)-Siena, A14-(Porto Civitanova-Macerata)-Camerino-Foligno-Perugia- E45 (Todi)-Orvieto (A1)-Viterbo-Civitavecchia.

Al pettine stradale che proviene dalle Marche, conflueno sulle direttrici principali di attraversamento nord-sud (Flaminia ed E45), prima di innestarsi sull'autostrada A1, bisogna aggiungere la SS. Salaria che da S. Benedetto del Tronto-Ascoli Piceno, passando per Rieti, giunge a Roma. Quest'ultimo asse ha relazioni con la rete viaria umbra tramite due percorsi secondari, in corso di potenziamento, che si diramano in corrispondenza di Arquata del Tronto (Ascoli-Piceno) e di Rieti, per raggiungere rispettivamente Norcia e Terni, superando barriere morfologiche rilevanti.

In generale, il problema del potenziamento delle trasversali è da tempo al centro delle questioni infrastrutturali della regione. Già negli anni settanta, l'obiettivo del riequilibrio territoriale proponeva l'Umbria, grazie alla sua posizione baricentrica, come regione-*cerniera* tra il nord del paese e il centro-sud, e soprattutto tra est e ovest, con una funzione strategica di saldatura strutturale tra la costa tirrenica e la costa adriatica, secondo l'ipotesi delle *direttrici nazionali di sviluppo alternativo*. Oggi, alcuni di questi interventi sono stati avviati (il potenziamento della ferrovia Orte-Falconara), altri procedono con maggiore celerità (la nuova arteria stradale Perugia-Ancona), ma nel complesso ancora largamente incompiuta è la rete delle trasversali, principalmente a causa del difficile superamento delle barriere morfologiche e della grande delicatezza dal punto di vista fisico-ambientale dei contesti di attraversamento.

La posizione geografica dell'Umbria fa sì, però, che le scelte di potenziamento e modificazione della rete viaria acquistino un valore determinante nei confronti dell'intero assetto e funzionamento del sistema dell'Italia centrale¹.

In ogni caso, alla luce di un sostanziale ripensamento del rapporto tra infrastruttura e territorio, il rafforzamento della rete non può non procedere secondo un progetto di definizione complessiva e coordinata dello specifico ruolo territoriale dei diversi assi viari: ciò significa, in altri termini, definire i requisiti tecnici e di capacità di ogni singola infrastruttura, rispetto alle domande che emergono nei luoghi attraversati

e alla funzione prioritaria da svolgere (di sostegno al traffico di lunga percorrenza, di collegamento tra sistemi produttivi, di supporto al turismo e così via).

Il sistema ferroviario

Il sistema ferroviario che interessa l'Italia centrale si compone essenzialmente di tre linee longitudinali a carattere nazionale: la linea ferroviaria adriatica Bologna-Lecce; la dorsale Roma-Firenze-Bologna costituita dalla linea veloce (comprensiva della tratta Firenze-Bologna di prossima realizzazione) e della linea lenta; della direttrice tirrenica-pontremolese soggetta a interventi di velocizzazione e ammodernamento anche nel tratto appenninico.

Le linee trasversali di maggiore importanza sono l'asse Roma Orte Foligno Falconara (che attraversa il territorio umbro), le trasversali di raccordo tra la dorsale centrale, la tirrenica e l'adriatica: Grosseto Siena - Siena Chiusi - Chiusi Terontola - Terontola Foligno.

Più a sud, la Roma Pescara costituisce l'ultimo importante (ma ancora inadeguato), collegamento trasversale.

Gran parte di questa rete trasversale presenta punti di discontinuità funzionale e differenti requisiti di capacità.

Ad esempio, il raddoppio della Orte-Falconara, di cui si parla da più di un ventennio, già in stato avanzato di completamento in territorio marchigiano, vede in Umbria realizzati solo alcuni tratti a sud di Foligno e Terni. Un nuovo impulso agli interventi viene solo negli ultimi anni, grazie alle intese stabilite con il Ministero dei Trasporti, la Regione dell'Umbria e le Ferrovie dello Stato.

Oggi, complessivamente grave è il ritardo delle ferrovie umbre nell'adeguamento funzionale e nel rilancio in senso intermodale della ferrovia: ciò crea nella regione una situazione per molti versi preoccupante. La linea Terontola Foligno, che passa per Perugia e mette in collegamento l'asse Roma-Firenze con il nodo perugino e, in corrispondenza di Foligno, consente lo scambio con la trasversale Orte-Falconara, necessita di interventi di potenziamento e adeguamento che possano incrementare la domanda attuale (anche a favore delle relazioni interne al territorio umbro) migliorandone i livelli di efficienza.

Infine, lungo la valle longitudinale del Tevere, si allunga la Ferrovia Centrale Umbra, una ferrovia regionale che esercisce le linee S.Sepolcro-Umbertide-Perugia-Todi-Terni, che interscambiano con le Ferrovie dello Stato nelle stazioni di Perugia P.te S. Giovanni e Terni. Anche questa linea richiede un progetto di rieletrificazione e di adeguamento tecnico e tecnologico complessivo, per poter svolgere un ruolo importante nel quadro della mobilità regionale e del sistema delle interdipendenze tra i sistemi insediativi regionali. All'adeguamento tecnologico, già in corso, deve far riscontro lo sfondamento verso nord e verso ovest di questa ferrovia che rappresenta un asse portante del Corridoio Trasversale Orientale. Se quest'operazione avrà luogo, ne deriverà un vantaggio notevolissimo in termini di coesione interna del territorio regionale.

L'Umbria è anche interessata dalla linea interregionale Terni-L'Aquila-Sulmona, connessa in corrispondenza di Sulmona con la trasversale Roma-Pescara.

¹ Il reticolo regionale principale si poggia sulle due direttrici N-S e W-SE che intercettano un triplo sistema radiale attestato sui nodi principali in Perugia, Terni, Foligno. Rispetto al resto dell'Italia la composizione percentuale della rete mostra la particolarità dell'esistenza di una rete intermedia (statale e provinciale) piuttosto estesa (65% rispetto al 50% medio); mentre relativamente minore è la dotazione della rete di distribuzione di livello inferiore. Nel complesso la rete viaria umbra ha un'estensione di oltre 12 mila km, di cui poco meno di 1.600 km costituiscono la rete di grande comunicazione (autostrade e strade statali).