

Le infrastrutture per la mobilità di persone e merci

Il consolidamento e lo sviluppo della struttura territoriale umbra, verso un modello di regione urbana policentrica, ovvero verso una "regione rete di città", richiede il miglioramento del sistema di mobilità e della rete infrastrutturale del trasporto e delle telecomunicazioni su tre distinti livelli di relazione:

- connessioni con l'esterno, ovvero con la grande rete interregionale, nazionale ed europea, volte ad inserire l'Umbria nei processi di internazionalizzazione dell'economia e di evoluzione dell'impianto statale nazionale verso uno schema federalistico ;
- connessioni infraregionali, coerenti con un impianto insediativo ed economico policentrico ed integrato;
- accessibilità, mobilità sostenibile e cablaggio nei principali "nodi urbani" della rete regionale, sedi delle funzioni strategiche per lo sviluppo sociale ed economico dell'intera comunità regionale.

I tre distinti livelli di relazione possono trovare un elemento di connessione in una maglia portante per l'intera rete regionale, costituita da un anello primario e da collegamenti radiali che interconnettono tutte le "realità urbane centrali" della regione. Tale maglia portante si sviluppa nelle principali valli umbre dove si concentra oltre il 70% dell'intera popolazione e delle attività economiche.

Lungo tale maglia si determinano i punti di massima domanda di mobilità, in corrispondenza di aree urbane a forte densità abitativa e produttiva, di punti di accesso principali per vasti entroterra collinari e montani, di punti di connessione con le grandi infrastrutture di trasporto e comunicazione interregionali, nazionali e comunitarie.

Gli interventi infrastrutturali e di organizzazione dei servizi di mobilità lungo tale maglia assumono un carattere strategico per l'intera regione, come confermato dalle stesse indicazioni conclusive del "Progetto di Corridoio". Al sistema di mobilità spetta, infatti, il compito di supportare una organizzazione reticolare del territorio, basata sulla complementarietà ed integrabilità delle funzioni urbane, anche al fine di riequilibrare l'attuale tendenza alla concentrazione delle funzioni terziarie di livello elevato sui due capoluoghi provinciali ed in particolare su Perugia.

La maglia delle "località centrali" è individuabile nell'anello Perugia - Assisi - Foligno - Spoleto - Terni - Todi - Marsciano - Perugia e dai collegamenti radiali che uniscono all'anello i poli urbani di Città di Castello e Umbertide, Gubbio, Gualdo Tadino, "sistema" Valnerina, Narni, Orvieto e Comuni del Lago Trasimeno. Tra i predetti collegamenti radiali infraregionali, sono certamente da potenziare quelli con le località di Gubbio, della Valnerina e di Orvieto. Il grande anello infrastrutturale che corre lungo la valle del Tevere, la valle umbra e la Conca ternana è attraversato a sua volta da due relazioni viarie principali, come la Foligno-Todi o Marsciano e la Spoleto-Acquasparta.

Quest'ultimo collegamento, peraltro, si trova a svolgere funzioni non solo di relazione trasversale sud dell'anello infrastrutturale principale dell'Umbria, ma anche di parte costitutiva della "strada dei parchi" e di bretella di potenziamento, in variante, della S.S. Flaminia nel tratto, particolarmente difficile dal punto di vista orografico, Spoleto-Terni.

L'ammodernamento del vecchio tracciato della Flaminia, fra Spoleto-Terni - con adeguamento delle caratteristiche planimetriche ed inserimento di eventuale terza corsia per veicoli lenti finalizzato a migliorare la sicurezza del tracciato - e la realizzazione del nuovo collegamento Spoleto-Acquasparta, sono da considerare come intervento unitario che configura, per tale complesso infrastrutturale, una classificazione territoriale di rete primaria.

Su tale maglia centrale si attestano le connessioni infrastrutturali con le reti di livello interregionale, nazionale ed europeo. Il rafforzamento di tali connessioni è essenziale ai fini dell'inserimento del "sistema Umbria" in una rete moderna di competitività di mercato e di cooperazione territoriale con altri sistemi regionali.

La rete transeuropea delle infrastrutture interessa il territorio italiano in senso longitudinale, con i due "corridoi" costieri tirrenico ed adriatico e con quello centrale della dorsale appenninica. L'Umbria può svolgere un prezioso ruolo di area di connessione centrale fra tali corridoi nord-sud, come confermato dalle indicazioni scaturenti dalla partecipazione della Regione Umbria ai programmi e progetti comunitari di

cooperazione interregionale come Interreg IIC e Corridoio adriatico. Per tale obiettivo, appare necessario, in stretta concertazione con le autorità comunitarie e nazionali e con le regioni limitrofe, puntare ad un forte potenziamento dei collegamenti trasversali, sia stradali, sia ferroviari, sia di reti di telecomunicazione.

L'Umbria, in particolare, deve guardare con grande attenzione ai problemi ed alle opportunità create dal fatto di essere attraversata, lungo una direttrice trasversale-orientale, dalla superstrada E45 che assicura alla regione una diretta accessibilità al sistema portuale dell'alto Adriatico ed un collegamento con l'Europa nord orientale. Su questo problema nodale, è necessario assicurare un raccordo ed una coerenza fra la situazione e gli interventi da realizzare lungo la E45 e il quadro delle decisioni relative agli interventi di potenziamento della A1 come la variante di valico e la realizzazione della terza corsia. L'Umbria non può, infatti, subire ulteriori diversioni di traffico commerciale pesante dalla A1 alla E45, che stanno riducendo il livello di sicurezza sull'intero percorso e determinando situazioni critiche, come quella del "nodo di Perugia". Il miglioramento strutturale delle condizioni di circolazione sulla E45 richiede pertanto:

- controllo e monitoraggio specifico dei volumi di traffico;
- introduzione, lungo il percorso, di supporti tecnologici per migliorare la fluidità e la sicurezza della circolazione;
- realizzazione di tratti in variante presso il nodo di Perugia;
- intervento di miglioramento delle strade statali e provinciali complanari alla E 45, al fine di ridurre l'attuale promiscuità di traffici.

Inoltre va attuata la previsione del Piano Generale dei Trasporti (PGT), tesa ad integrare il tracciato stradale della E 45 con la prosecuzione verso nord-est dell'attuale tracciato della F.C.U., al fine di realizzare sulla direttrice Nord-orientale un vero e proprio corridoio plurimodale, che relazioni il sistema produttivo umbro con le aree economiche del nord-est nazionale ed europeo.

Naturalmente, i problemi indotti dal traffico commerciale non possono essere affrontati solo con potenziamenti infrastrutturali, ma, anche per mezzo di interventi sulla organizzazione del ciclo delle merci, a partire da una integrazione più forte fra trasporto e logistica e da uno sviluppo dell'intermodalità. A tal fine, le indicazioni del PUT vanno implementate con quelle di un Piano regionale del trasporto merci e della logistica; in tale nuovo quadro vanno ridefiniti, in termini operativi, i rapporti dell'Umbria con gli interporti di Orte e lesi, recentemente avviati a realizzazione nel quadro della legislazione nazionale di settore .

Al tema dei collegamenti dell'Umbria con l'esterno appartengono, in particolare, quelli delle connessioni della regione con il sistema ferroviario ad alta velocità e con la rete dei servizi di trasporto aereo, a partire dall'aeroporto regionale di S.Egidio. Per l'alta velocità, vista la impossibilità di un collegamento diretto con il territorio regionale appare necessario puntare sulla velocizzazione dell'arco ferroviario Roma-Orte-Terni-Foligno-Perugia-Terontola-Firenze su un sistema adeguato di frequenze e di coincidenze d'orario, al fine di migliorare gli accessi ai servizi dell'alta velocità sulle stazioni di Roma e Firenze.

Per i collegamenti aerei occorre puntare sul pieno inserimento dell'aeroporto di S.Egidio nella rete "europea" degli aeroporti regionali, alla quale il processo di integrazione europea e quello connesso di liberalizzazione del trasporto aereo assegna un ruolo crescente, anche al fine di corrispondere alla nuova offerte di servizi nazionali ed internazionali proveniente da nuovi e dinamici vettori privati. Il grande evento del Giubileo dell'anno 2000 deve costituire il punto di riferimento per un impegnativo piano d'interventi che comprenda i problemi infrastrutturali e quelli gestionali dell'aeroporto regionale.

In tema di collegamenti esterni una importanza crescente andranno ad assumere quelli di livello interregionale con le regioni limitrofe. In tale contesto potranno trovare più adeguata soluzione anche i problemi infrastrutturali e di servizi di mobilità di località umbre, oggi periferiche, come Gubbio, Orvieto, Valnerina che possono giocare un ruolo strategico nell'apertura e nella connessione dell'Umbria verso i territori di altre regioni.

Il potenziamento del sistema Umbria in direzione di un modello a rete richiede adeguati interventi sui collegamenti interni della regione; sono necessarie, in particolare, politiche differenziate per le aree della concentrazione, quelle della diffusione policentrica e quelle della rarefazione, sulle quali sembra vada

strutturandosi il sistema insediativo regionale, al fine di contrastare gli aspetti indesiderati di tale modello. A tal fine, lo sviluppo di servizi ferroviari, di sistemi integrati di mobilità ferro-gomma, di sistemi di integrazione tariffaria, nell'ottica della comunità tariffaria e d'informazione all'utenza, potranno costituire le componenti principali di una strategia d'intervento. In particolare va recuperato un rapporto di piena integrazione fra politiche di assetto urbanistico e politiche di sviluppo della mobilità.

In tale quadro, vanno verificate attentamente le potenzialità dell'asse ferroviario della F.C.U. al fine di costituire il riferimento infrastrutturale primario per un progetto di sviluppo integrato: residenziale, commerciale, produttivo e di servizi, dei territori attraversati.

L'obiettivo di un miglioramento dei collegamenti infra-regionali non può basarsi, solo o prevalentemente, su misure infrastrutturali, quanto invece su interventi di riorganizzazione dei servizi di trasporto pubblico, in direzione di una efficace programmazione regionale e locale per una integrazione ottimale degli stessi.

Per quanto riguarda le vie d'acqua sono da considerare essenziali i collegamenti da mantenere e potenziare nell'area del Trasimeno con l'Isola Maggiore, aventi caratteristiche di trasporti pubblico.