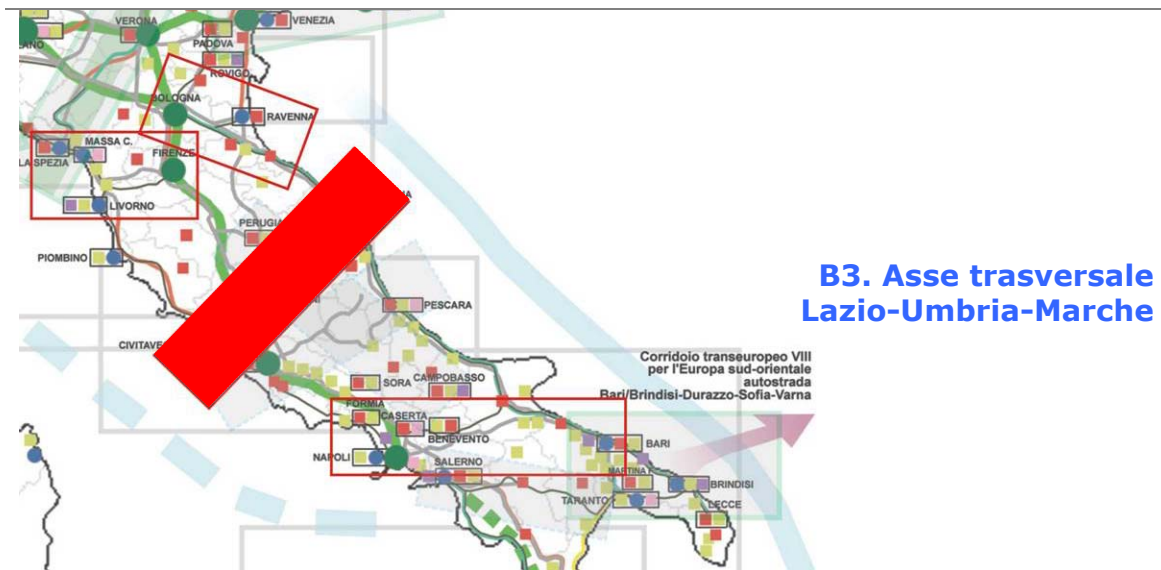


B. Piattaforme territoriali nazionali



La trasversale Tirreno-Adriatico interessa principalmente i territori di Civitavecchia, Orte, Perugia, Foligno, Assisi, Terni, Jesi, Falconara, Ancona, collocandosi in posizione strategica sotto diversi aspetti: al centro dell'Italia e del bacino del Mediterraneo, riferimento ideale per i traffici marittimi e quelli terrestri (merci e passeggeri) su entrambe le coste, con attivi nodi di produzione e scambio logistico intermodale alle due estremità adriatica e tirrenica, con previsioni d'importanza nazionale e internazionale per il Centro-Sud italiano ed europeo (in particolare il sistema romano di Civitavecchia/Tivoli/Fiumicino collegato al Corridoio I).

Il noto "Sistema Civitavecchia", la cui struttura portuale ed urbana è al momento investita da grandi trasformazioni e da cospicui finanziamenti, strettamente connessa al sistema romano e ormai autonomamente anche al Corridoio I (A12, E80, SS1bis, SS675), va implementando una progettualità strategica convergente in un efficace indirizzo delle risorse economiche pubbliche e per indirizzare ed ottimizzare gli interventi sul territorio, orientate a favorire la competitività e lo sviluppo della città nel contesto nazionale, regionale e mediterraneo. La polarità esercitata da Civitavecchia avviene, da una parte in stretta connessione con Roma, dall'altra in maniera autonoma, sia rispetto al sistema costiero (ed oltrecostiero) sia rispetto alla situazione nel territorio interno laziale, nonostante siano essi condizionati tradizionalmente dalla Capitale, che attrae univocamente mobilità e funzioni di media e lunga distanza sfavorendo un equilibrato rapporto di scambio e quella complessità di relazioni intrecciate multilivello che caratterizzano i contesti metropolitani del Nord Italia. Il porto stesso e l'intera città vanno da alcuni anni attrezzandosi con una vivace progettualità territoriale che converge nel nuovo Polo produttivo-intermodale, destinato a far funzionare il nodo di scambio integrato passeggeri e merci all'interno del "Corridoio del Mediterraneo", mentre a livello urbano si segnala il recupero del lungomare, interventi sulla viabilità, piazze, etc., per adeguarsi ad una prospettiva da leader nel doppio ruolo sia urbano che portuale e retroportuale, verso nord e verso est in direzione dei corridoi terrestri nazionali, oltre che naturalmente quelli rivolti verso il mare.

La città/porto di Ancona-Falconara, sul Corridoio Adriatico all'interno di un'area metropolitana densamente insediata sia lungo la costa che nell'interno, viceversa non presenta rispetto al suo territorio caratteristiche polarizzanti disequilibrate, essendo essa caposaldo e cerniera di un sistema metropolitano multipolare tradizionalmente "maturo". Semmai l'intero sistema soffre particolarmente di carenze infrastrutturali e logistiche rispetto alle potenzialità ed al sovrautilizzo attuale (collegamento alla A14 Adriatica, e con la viabilità interna SS75 e SS3 bis per Perugia e la A1), nonostante esso stesso agisca come internodo completo (porto, aeroporto, interporto), senza contare il fatto che la Regione Marche ha dichiarato la fascia

costiera nord di Ancona-Falconara ed il territorio della bassa Vallesina fino a Jesi, area ad elevato rischio di crisi ambientale.

Parimenti, l'azione dei maggiori centri dell'Italia centrale (la conurbazione Perugia/Assisi/Foligno e l'area forte della Conca di Terni) connotati da elevata concentrazione insediativa e funzionale localizzata con le modalità proprie della "città diffusa", specialmente Perugia e Terni, tutti protesi a rafforzare/rinnovare la propria identità di centri produttivi, culturali, terziari, punta a caratterizzare il prossimo decennio all'insegna del rafforzamento dei settori di eccellenza e di una integrazione territoriale ampia per i servizi a rete, con mentalità ed approccio energeticamente competitivi.

Entro un contesto siffatto, caratterizzato da realtà fisiche e funzionali così diverse per conformazione e dinamiche, per assetto e per motivazioni, appare chiaro come la ragione di essere del corridoio trasversale Lazio Umbria Marche, vada cercata non tanto e non solo nel collegamento reciproco dei due terminali est e ovest, quanto in un potenziamento del sistema est-centro-ovest in funzione di un forte ed efficace collegamento al Corridoio I. La necessità di potenziare e razionalizzare le strutture attuali agli estremi ed al centro della Piattaforma, specie quelle logistiche, mitigando l'impatto ambientale delle attività produttive ed elevare la qualità dei mercati e delle città, impone di portare avanti interventi integrati per una incisiva retroportualità urbana e territoriale ad Ancona-Falconara, Perugina-Terni, Civitavecchia, che funzionalizzi/rifunzionalizzi delocalizzi le aree libere/dismesse/degradate interne e/o ai margini degli insediamenti, sebbene con modalità differenziate nei diversi contesti. Il sistema dell'accessibilità e la carenza di adeguati collegamenti con la grande rete nazionale di raggiungimento del Corridoio I, impone di superare soprattutto il problema del sottoutilizzo cronico della modalità di trasporto su ferro alternativa alle direzioni tradizionali nord-sud del corridoio Adriatico e da/verso Roma, sia per le merci che per i passeggeri, e di direzionare gli sforzi verso una agevole intermodalità merci e passeggeri. Nelle aree appenniniche centrali della Piattaforma, la consapevolezza del passaggio da città a territorio che contraddistingue i diversi sforzi di potenziamento/ volani di sviluppo, deve potersi misurare con nuove strategie per la rottura dell'isolamento delle conurbazioni umbre che impongono in primo luogo il potenziamento ed ammodernamento tecnologico delle linee ferroviarie esistenti, soprattutto quelle nella Conca ternana.

La "dimensione urbana" a valenza territoriale che ha proposto il Comune di Terni nel Progetto SISTeMA è un'idea nata e sviluppata in coerenza con quest'ottica, per il potenziamento della posizione di cerniera di tutta la Conca, tra il nord ed il sud del Paese e soprattutto tra l'est e l'ovest.