
ISTITUTO NAZIONALE DI URBANISTICA

COMMISSIONE NAZIONALE
SULLE POLITICHE INFRASTRUTTURALI

***LE PIATTAFORME TERRITORIALI
STRATEGICHE:
ESITI E PROSPETTIVE***

RAPPORTO DI RICERCA

*COORD: PROF. SANDRO FABBRO
RESP. RAPPORTO: ARCH. ANNA MESOLELLA*

LUGLIO 2010

INDICE

Introduzione

Premessa

1. I territori delle piattaforme

1.1 Piattaforme territoriali: le aree interessate

1.2 Le criticità di area (economico-finanziarie, politico-amministrative, ambientali-territoriali)

2. La progettualità nelle piattaforme

2.1 L'attività di programmazione innovativa del Ministero

2.2 Le criticità di processo (consenso regionale e locale)

2.3 Il rapporto con la pianificazione/programmazione regionale e provinciale.

2.4 Positività e negatività riscontrate

2.5 Piattaforme territoriali: un riferimento concettuale in mutazione?

3. Riflessioni conclusive

3.1 Le Piattaforme come strumento di analisi ed interpretazione delle problematiche del territorio italiano

3.2 Le Piattaforme come strumenti di governo dei processi di modernizzazione infrastrutturale

3.3 Le domande di fondo ancora aperte

Allegati

1. Questionario sulle piattaforme territoriali strategiche

2. Documento di impostazione dell'analisi delle piattaforme territoriali strategiche

3. Schede sintetiche delle Piattaforme Territoriali Strategiche

4. Contenuti delle schede per ambiti problematici

Introduzione

Nell'ambito dell'attività 2009-2010 della "Commissione nazionale Politiche Infrastrutturali" dell'Istituto Nazionale di Urbanistica, sono state raccolte ed elaborate, con la collaborazione delle Sezioni regionali, delle schede su quegli ambiti territoriali, denominati Piattaforme Territoriali Strategiche (PTS), che sono stati individuati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) ai fini della programmazione economico-finanziaria per il periodo 2007-2013. Gli intenti generali di questa ricerca sono quelli di:

1. contribuire a sviluppare una politica dell'Istituto nel campo della pianificazione territoriale delle grandi infrastrutture europee, nazionale e regionali;
2. contribuire alla stesura del Rapporto dal Territorio 2010, offrendo un'informazione approfondita e aggiornata sulle trasformazioni territoriali poste in essere e connesse con le politiche infrastrutturali delle Piattaforme.

L'obiettivo tecnico-culturale di fondo della Commissione e, quindi, dell'INU tramite essa, è sia quello di affermare con forza l'assoluta centralità della dimensione territoriale ai fini dell'efficacia e della qualità dei programmi di modernizzazione del Paese, sia quello di esplorare le modalità di costruzione di una più univoca condivisione "multilivello" delle politiche territoriali attraverso cui ci si propone di perseguire, al contempo, gli obiettivi europei di competitività e di coesione.

Le Piattaforme Territoriali Strategiche hanno costituito, nell'ambito della programmazione nazionale, una innovazione concettuale importante che ha permesso di andare oltre la logica settoriale del vecchio Piano Generale dei Trasporti mirando a costruire, almeno nelle intenzioni:

1. un quadro nazionale di riferimento strategico rispetto a cui valutare le priorità di intervento e le diverse alternative di offerta infrastrutturale;
2. una visione del territorio atta a consentire e promuovere cooperazione interistituzionale (dall'Europa alle città) e partecipazione pubblica;
3. una guida reale dei processi di programmazione territoriale ed economico-finanziaria.

Il presente studio, pur non potendo essere esaustivo su tutti i complessi aspetti delle questioni indagate, può dare risposte ad alcuni segmenti importanti della tematica oggetto di studio. In particolare può cercare di rispondere alle seguenti domande:

1. la visione delle piattaforme ha permesso di valutare meglio, sul piano nazionale e regionale, le priorità di intervento?
2. Le piattaforme hanno favorito il dialogo interistituzionale (dall'Europa alle città) e la partecipazione pubblica?
3. Le piattaforme hanno fatto da guida dei processi di programmazione territoriale ed economico-finanziaria regionale?

La ricerca della Commissione Politiche Infrastrutturali sulle Piattaforme territoriali strategiche si è articolata nelle seguenti fasi:

1. redazione della proposta di scheda di analisi da parte del presidente della Commissione nazionale sulle Politiche Infrastrutturali nominato anche coordinatore della ricerca (cfr. all. 1);
2. diffusione della scheda e di un documento d'impostazione dell'analisi con gli obiettivi dell'attività di ricerca (Fabbro, 2007, cfr. all. 2);
3. compilazione, per ogni Piattaforma, della scheda da parte di un responsabile deciso nell'ambito della Commissione;
4. integrazione del capitolo 4 del questionario delle schede (con la collaborazione decisiva del Ministero delle Infrastrutture),
5. elaborazione di una matrice che ordina ed omogeneizza i contenuti dei questionari elaborati;
6. verifica finale delle schede (integrate con il cap. 4) e della matrice con i responsabili di ciascuna scheda;
7. analisi e sintesi delle schede prodotte per le varie piattaforme territoriali;
8. elaborazione del rapporto conclusivo di ricerca.

Il presente rapporto rappresenta, dunque, l'output della fase 8 dell'attività di ricerca e si basa sui contenuti analitici e valutativi della schedatura elaborata dai responsabili di scheda (un responsabile per ogni scheda, una scheda per ogni PTS a meno del caso B1 e B2) coadiuvati, oltre che da esperti delle sezioni regionali dell'INU, da dirigenti e funzionari delle pubbliche amministrazioni volta per volta interessate (Regioni, Province, Comuni). Le schede sono state inoltre integrate, per la parte relativa all'attività di programmazione innovativa del Ministero, con la collaborazione diretta di funzionari del MIT stesso e, in particolare, dell'arch. Francesco Giacobone della *Direzione Generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione ed i progetti internazionali*.

Le fasi 4., 5., 7. e 8. sono state realizzate in particolare dall'arch. Anna Mesoletta. L'intero lavoro è stato coordinato dal prof. Sandro Fabbro.

I responsabili di scheda sono:

Stefano Sampaolo, PTS A1;
Giampiero Lombardini, PTS A2
Bruno Zanon, PTS A3;
Franco Migliorini, PTS A4;
Donato Caiulo, PTS A5;
Giuseppe Imbesi, PTS A6;
Emanuele Colombi, B1 + B2;
Vittorio Caporioni, PTS B3;
Anna Mesoletta, PTS B4;
Marco Storelli, PTS C1 (con Leonardo Giofrè);
Donato Di Ludovico, PTS C2;
Carmela Giannino, PTS C3;
Ferdinando Trapani, PTS C4;
Vincenzo Cossu, C5 e C6.

Il rapporto si articola in tre parti e un allegato:

1. il cap. 1 analizza i territori delle piattaforme anche dal punto di vista delle criticità riscontrabili in essi.

2. il cap. 2 analizza la progettualità che si è implementata nelle piattaforme cercando di ricavarne, oltre che gli aspetti particolarmente significativi, anche gli elementi comuni a più PTS.

Il testo del capitolo si articola nei seguenti aspetti di sintesi:

- l'attività di programmazione innovativa del Ministero;
- le criticità di processo (consenso regionale e locale);
- il rapporto con la pianificazione/programmazione di altro livello (regionale, provinciale ecc.);
- aspetti positivi e negativi riscontrati.

3. Il cap. 3 è dedicato alle riflessioni generali.

Il rapporto è inoltre seguito da quattro allegati.

1. il primo illustra il questionario utilizzato nell'attività di ricerca dai responsabili dell'analisi di ciascuna piattaforma territoriale,
2. il secondo allegato è il documento di impostazione dell'analisi redatto dal coordinatore della ricerca,
3. il terzo allegato raccoglie le schede delle Piattaforme. Non si tratta dei contenuti dei questionari originali ma di una loro sintesi tesa a rendere omogenei, anche dal punto di vista quantitativo, i contenuti dei questionari stessi,
4. il quarto allegato riporta i contenuti delle schede ordinati secondo le problematiche trasversali prese in considerazione.

Il rapporto di ricerca e i suoi capitoli sono preceduti da una premessa di Carmela Giannino su "Le politiche pubbliche delle infrastrutture in Italia" atta ad inquadrare le piattaforme territoriali nell'ambito della più ampia attività svolta dal Governo italiano per le politiche infrastrutturali.

Le ultime osservazioni di questa introduzione riguardano la metodologia di ricerca seguita ed un'autovalutazione relativa alla affidabilità dei dati e delle informazioni raccolte.

Nell'ambito della Commissione nazionale è stato costituito un gruppo di ricerca, coordinato dal presidente della Commissione, con il compito di:

- elaborare e validare il questionario;
- compilarne parti generali che possono essere ricavate da fonti già disponibili;
- individuare i compilatori dei questionari per ciascuna piattaforma;
- seguire i compilatori ed aiutarli nel loro lavoro;
- individuare i collaboratori del Ministero, raccogliere dai compilatori tutte le domande che debbono essere poste al Ministero ed interloquire direttamente con i collaboratori ministeriali;
- raccogliere i questionari entro i tempi prefissati;
- procedere alla elaborazione del rapporto di ricerca.

Il questionario ha l'obiettivo di raccogliere la conoscenza istituzionale esistente intorno a ciascuna Piattaforma. La conoscenza è espressa attraverso informazioni e valutazioni di carattere qualitativo.

È stato quindi individuato il responsabile della compilazione di ogni singolo questionario (indicativamente un questionario per ogni piattaforma ed un responsabile per ogni questionario)

Il responsabile, singolarmente o con altri collaboratori, ha compilato le risposte alle diverse domande del questionario. Nel caso sia risultato difficile, nella compilazione, dare risposta a specifiche domande, il responsabile è stato invitato a contattare il dirigente od il funzionario regionale (provinciale o comunale) competente. Per le valutazioni più problematiche sono stati utilmente sentiti altri colleghi della sezione regionale o professionisti o ricercatori che conoscono il caso o che ci abbiamo lavorato sopra.

Si è prescritto: a. che, nel caso di informazioni, valutazioni e giudizi che nascono da una approfondita conoscenza del caso dovuta a coinvolgimenti professionali o gestionali diretti, alla fine del questionario ciò venga precisato nel profilo del compilatore; b. di cercare, comunque, di attenersi il più possibile a fonti di informazione e conoscenza di tipo istituzionale o tecnico-scientifica; c. nel caso di informazioni o valutazioni su cui esiste un certo grado di incertezza, che questa venga dichiarata; d. che nel caso di giudizi o valutazioni più generali e di merito sia necessario dichiarare la fonte: personale, collettiva, da documenti di pianificazione istituzionale, da documenti politico-amministrativi, da testi di carattere tecnico-scientifico (nel qual caso è necessario riportare il nome dell'autore, il titolo, l'editore e l'anno di pubblicazione) da fonte autorevole (dire quale), da relazione ad un convegno (dire quale e da parte di chi) ecc.

Il questionario è stato alla fine "asseverato" dal responsabile.

Il contenuto dei questionari e, quindi, delle schede finali con le quali si è cercato di omogeneizzare i contenuti, è sicuramente il prodotto di una elaborazione personale, quella del responsabile e dei collaboratori da lui scelti, il quale, tuttavia, doveva, come obiettivo esplicito iniziale, recuperare la conoscenza istituzionale determinatasi intorno alla specifica Piattaforma. Il contenuto, inoltre, è stato più volte rivisto e controllato, oltre che dal responsabile, dal coordinatore della ricerca e dall'analista delle schede. Si può ragionevolmente presumere, quindi, che ciascuna scheda rappresenti, in maniera sufficientemente accettabile, la conoscenza che si è sedimentata intorno a ciascuna Piattaforma.

Premessa

Inquadramento della ricerca nell'ambito delle Politiche pubbliche sulle infrastrutture in Italia

Il tema delle infrastrutture è stato affrontato, a livello statale, come necessario per la modernizzazione del paese, ma le soluzioni proposte talvolta non hanno prodotto i risultati sperati.

La programmazione delle infrastrutture, in particolare, invece di offrire un quadro di certezze si è dimostrata una funzione pubblica non sempre coerente. Gli approcci emergenziali ed i continui cambiamenti nelle priorità rischiano, cioè, di metterne in forse la stessa utilità ed efficacia. Oggi, in particolare, sembra prevalere la logica dell'“investimento in chiave anticongiunturale”, finalizzata a produrre occupazione e crescita economica. Ma le priorità elaborate a questo fine non è detto che si armonizzino con quelle della competitività e coesione territoriale.

Le politiche pubbliche per le infrastrutture, dunque, soffrono di forti debolezze, a monte del processo, che determinano difficoltà attuative a valle che finiscono per aumentare i ritardi del Paese in un campo così delicato e vitale per la stessa ripresa economica.

Di seguito si riportano alcune riflessioni sulle principali articolazioni della politica delle infrastrutture degli ultimi anni.

La Legge Obiettivo

Nel 2001, l'esigenza di “accelerare i cantieri” assieme a vincoli di Maastricht sempre più stringenti sul lato degli investimenti di lungo periodo, hanno generato la cosiddetta Legge Obiettivo il cui fine specifico era quello di operare scelte prioritarie sulla base della convinzione che esistessero opere fondamentali inderogabili, per le quali, la natura del progetto, la sua esecutività, la sua capacità ad immettere risorse economiche nel sistema, rappresentavano i criteri fondamentali di selezione.

Il Programma delle Infrastrutture Strategiche, approvato con delibera 121 del 2001 del CIPE, ai sensi dell'art. 1 della Legge Obiettivo, riassume poi i contenuti dei contratti di programma e dei piani e programmi di investimento di singoli soggetti aggiudicatori, come Rete Ferroviaria Italiana, ANAS, Autorità portuali, Comuni, Regioni, Società miste ecc.. Tutti strumenti filtrati da un Piano Generale dei Trasporti (PGT) approvato nel 1986 e rimasto, a tutt'oggi, unico strumento di pianificazione strategica valido (il 1996 è stato l'ultimo anno di aggiornamento del PGT).

Nel periodo che va dal 2001 al 2008, le Intese Generali Quadro Stato-Regioni, corollari indispensabili alla declinazione in termini territoriali del Programma Infrastrutture Strategiche, sono state lo strumento di programmazione per la realizzazione delle opere.

Con la Legge Obiettivo il potere della programmazione economica è stato affidato al CIPE ed è proprio il CIPE che oggi approva le opere e destina le risorse realizzando di fatto il processo di programmazione delle opere infrastrutturali strategiche.

Il Quadro Strategico Nazionale 2007-2013

Contemporaneamente, nell'ambito dell'interazione più generale tra politiche di sviluppo, infrastrutture e territorio, il Quadro Strategico Nazionale, richiesto dalla Commissione Europea ai fini della programmazione 2007-2013 ed approvato dalla stessa nel luglio 2007, apriva una diversa prospettiva alla programmazione anche nel settore delle opere infrastrutturali. In particolare determinava l'emergere di quadri interpretativi del territorio italiano interrelati con i suoi fabbisogni infrastrutturali, quadri che ritroviamo poi anche nei Programmi Operativi

Nazionali (specifici programmi d'intervento) ed in particolare nel PON "Reti e Mobilità" approvato dalla Commissione europea nel dicembre 2007.

In tale contesto, particolarmente importante risulta l'approccio metodologico, oltre che interpretativo, proposto dal Ministero delle Infrastrutture nel DPEF 2007-2013 e poi confermato nel PON "Reti e Mobilità", che fa propri tre approcci, alla programmazione operativa, concettualmente di grande impatto innovativo:

1. le sedici Piattaforme Territoriali Strategiche, intese come aree interregionali di complementarità tra i corridoi europei ed i contestuali "territori snodo", che devono servire a promuovere la competitività territoriale del Paese sui mercati internazionali (l'Italia come piattaforma euro-mediterranea) divenendo "luoghi prioritari di concentrazione e di integrazione delle politiche di sviluppo ed infrastrutturali attraverso intese programmatiche multilivello e multisettoriali";
2. la "governance multilivello" e di settore come metodo teso, oltre che a recuperare consenso e condivisione, a "ordinare gerarchicamente le priorità e a costruire e consolidare il sistema multilivello degli attori";
3. i Progetti di territorio, definibili come strumenti di programmazione attuativa complessa, svincolati da confini e dimensioni geografiche prestabilite, in cui una visione di futuro, una volontà collettiva e un sistema di valori condiviso "convergono nel promuovere forme di integrazione territoriale finalizzate a innalzare le potenzialità economiche e sociali, la riconoscibilità e l'autogoverno di ambiti strategici della trasformazione, selezionando i luoghi e i valori di eccellenza".

Fondo FAS ed Intese e Accordi di Programma Quadro

Il Fondo Aree Sottoutilizzate (FAS) costituisce, dal 2003, lo strumento generale di governo della nuova politica regionale nazionale. Le *Intese e gli Accordi di Programma Quadro* rappresentano i documenti attraverso cui tale finalità generale si traduce in obiettivi, opere da realizzare, controlli e monitoraggi.

Attraverso lo strumento delle Intese istituzionali di Programma e degli Accordi di programma quadro, Amministrazioni centrali ed enti territoriali sono chiamati a svolgere compiti rilevanti in ordine alle scelte di governo del territorio e degli interessi delle comunità rappresentate nel settore dei trasporti e della mobilità.

In particolare, tali strumenti, nell'ambito della programmazione negoziata (che consente a Regioni e Province autonome di concordare col Governo obiettivi, settori e aree in cui effettuare interventi per lo sviluppo del territorio regionale), hanno definito, ad oggi, per il settore dei trasporti, opere e finanziamenti nonché procedure per il monitoraggio dell'attuazione degli investimenti nell'ambito delle Intese Stato – Regione.

Essi rappresentano, dunque, una forma partecipata di amministrazione, in cui si cerca di coinvolgere i soggetti non solo in quanto istituzioni ma soprattutto per raggiungere insieme obiettivi di sviluppo nell'interesse del territorio e dei cittadini.

Il Fondo Infrastrutture

Ad integrazione degli strumenti già avviati, il governo, attraverso l'art. 6 quinquies del dl 112/2008 convertito in L. 133/2008, ha istituito il "Fondo Infrastrutture". Si tratta di un fondo, nello stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico, per il finanziamento, in via prioritaria, di interventi finalizzati al potenziamento della rete infrastrutturale di livello nazionale ivi comprese le reti di telecomunicazione e quelle energetiche, di cui e' riconosciuta la valenza strategica ai fini della competitività e della coesione del Paese. Il Fondo è alimentato con gli stanziamenti nazionali assegnati per l'attuazione del Quadro Strategico Nazionale per il

periodo 2007-2013 in favore di programmi di interesse strategico nazionale, di progetti speciali e di riserve premiali, fatte salve le risorse che, alla data del 31 maggio 2008, siano state vincolate all'attuazione di programmi già esaminati dal CIPE o destinate al finanziamento del meccanismo premiale disciplinato dalla delibera CIPE 3 agosto 2007, n. 82 .

A seguito di tale norma, nella seduta del 6 marzo 2006, il CIPE ha approvato il Piano delle opere infrastrutturali previste per il 2009. Detto Piano viene alimentato finanziariamente, per una parte, a valere sulle risorse stanziato dall'art. 21 della Legge n. 2/2009, a favore degli interventi strategici di preminente interesse nazionale di cui alla legge 443/2001, per l'altra a valere sulle risorse FAS stanziato per il Fondo Infrastrutture di cui all'art 6-quinques della Legge n. 133/2008, quest'ultimo, con una dotazione complessiva pari a 12,35 miliardi di euro e con criteri di riparto pari all'85% a favore delle regioni del mezzogiorno e al 15% per le regioni del centro – nord.

Ad oggi, attraverso le successive sedute CIPE del 26 giugno, 31 luglio, 6 novembre 2009 e, da ultima, del 13 maggio u.s. il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con il Ministero dello sviluppo economico, ha presentato al CIPE il dettaglio degli interventi da finanziare, nell'ambito di tali risorse.

Come si vede, a fronte di una molteplicità di politiche e strumenti che sembrano perseguire obiettivi di programmazione economica e di sviluppo territoriale, emerge un quadro programmatorio delle scelte e delle priorità, che si muove tra il protagonismo del governo centrale -che, in una dichiarata logica di modernizzazione del paese, riconosce una “emergenza infrastrutture” e mira a realizzare grandi progetti infrastrutturali-, e l'assenza di una “visione d'insieme”, strategica e condivisa, delle priorità necessarie per orientare la crescita del paese.

Se, alla assenza di un quadro di insieme, si aggiunge l'assenza di procedure di valutazione che garantiscano la validità delle scelte di politica economica di procedere o meno a specifici investimenti infrastrutturali, il risultato che ne emerge conferma la tesi di partenza sulla debolezza ed incertezza delle priorità e delle procedure, che sono forse all'origine della lentezza, oltre che della debole efficacia complessiva, della politica delle infrastrutture in Italia.

1. I territori delle piattaforme

1.1 Piattaforme territoriali: le aree interessate

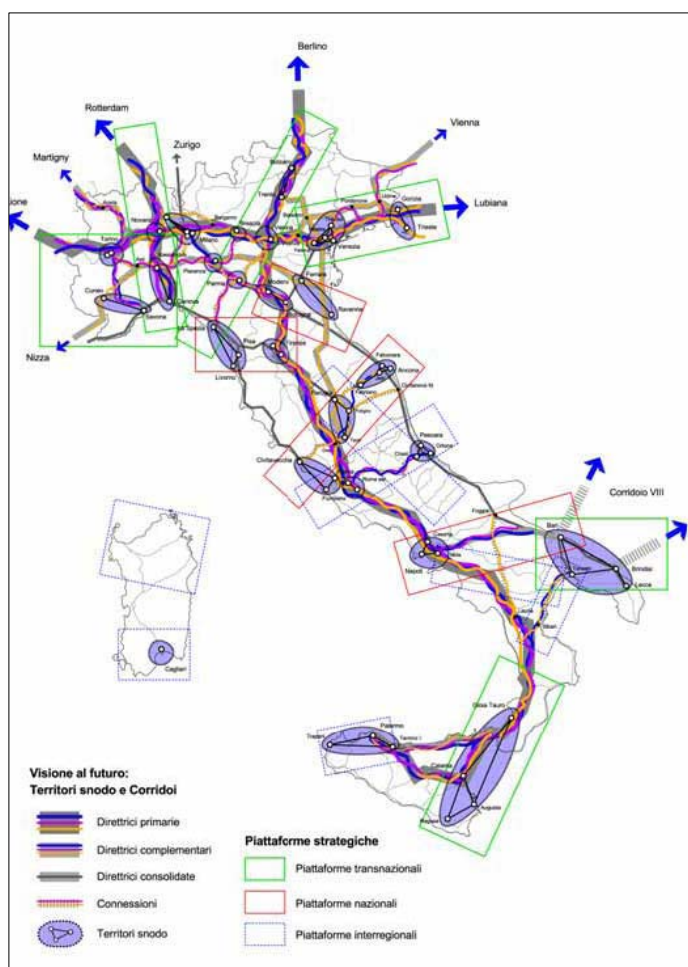
Come è noto il Ministero delle Infrastrutture ha previsto 16 Piattaforme territoriali articolate in tre livelli: transnazionali (6), nazionali (4) e interregionali (6).

Le sei Piattaforme transnazionali mirano a rafforzare le connessioni tra l'Italia ed il resto d'Europa e sono localizzate o a Nord o a Sud del Paese (e non, dunque, al centro) in quanto si relazionano in particolare o con il Corridoio europeo V o con il Corridoio VIII. Tra di esse, le quattro piattaforme transnazionali dell'Italia settentrionale utilizzano prevalentemente i collegamenti stradali e ferroviari, le due piattaforme del Sud Italia i collegamenti marittimi.

A Nord abbiamo, infatti, la Piattaforma A1 Corridoio V-Ovest di collegamento con Lione lungo il Corridoio V; quella A2 Corridoio dei due Mari che si sviluppa da Genova verso Rotterdam, attraverso Novara e il Sempione; quella A3 Asse Ti.Bre che connette La Spezia con il Brennero; infine, la piattaforma A4 Corridoio V Est tra Venezia e la Slovenia. A Sud si trova la Piattaforma transnazionale A5 Sud Orientale incentrata sul Corridoio VIII, che collega la Puglia con l'Albania, e la Piattaforma A6 Tirreno-Ionica, sul Corridoio I, che coinvolge Calabria e Sicilia.

Tra le piattaforme transnazionali, la piattaforma A3 – Asse Ti.Bre presenta il maggior numero di regioni ed i territori maggiormente diversificati, investendo le Regioni Trentino - Alto Adige e Veneto ma coinvolgendo anche l'Emilia-Romagna, la Lombardia, la Liguria e la Toscana, le Province di Trento, Bolzano, Verona e i centri urbani di Vipiteno, Bressanone, Bolzano, Trento, Rovereto, Verona, Parma, La Spezia e Livorno. La Piattaforma A5 Sud Orientale investe, invece, direttamente una sola Regione, la Puglia, con le Province di Bari, Brindisi, Taranto, Lecce e i nodi urbani di Bari, Brindisi e Taranto.

Le quattro Piattaforme nazionali sono, invece, posizionate tutte nel centro Italia sulle direttrici trasversali Tirrenico-Adriatico dovendo rappresentare gli spazi di rafforzamento delle connessioni tra corridoi, nodi portuali e armatura territoriale di livello europeo. Si tratta nello specifico di quattro Piattaforme che interessano territori, tra la Toscana e la Puglia, con differenze notevoli sia di tipo strutturale sia in termini di tradizioni e capacità pianificatorie: le Piattaforme B1



Asse dell'Arno, B2 romagnola, B3 Lazio-Umbria-Marche e B4 Napoli-Bari.

Infine, le sei Piattaforme interregionali sono per la metà localizzate in Sicilia e Sardegna e per il resto nel centro e nell'Italia meridionale essendo di integrazione delle piattaforme nazionali e mirando a sostenere lo sviluppo policentrico per il riequilibrio territoriale. Sono, in particolare, la Piattaforma C1 Appennino Centrale, C2 Asse trasversale Lazio-Abruzzo, C3 Direttrice Basentana, C4 Sicilia Orientale, C5 Sardegna Meridionale e C6 Sardegna Settentrionale.

In generale, le Piattaforme presentano alcuni caratteri comuni:

- fanno sistema, al loro interno e tra loro, attraverso i corridoi trans europei e le infrastrutture nazionali,
- hanno prevalentemente un orientamento est-ovest, in particolare quelle nazionali e interregionali,
- in tutta la parte centro meridionale del paese sembrano puntare ad una integrazione di città e territori più marginali, alle grandi direttrici autostradali e ferroviarie nazionali, che hanno prevalente andamento nord-sud,
- sono incentrate non tanto sulle grandi aree metropolitane, ma sulle città-nodali di media dimensione.

1.2 Le criticità di area (economico-finanziarie, politico-amministrative, ambientali-territoriali)

Le schede hanno rilevato, nelle varie Piattaforme, problematiche di tipo economico-finanziario, politico-amministrativo e ambientale-territoriale.

A) Per quanto riguarda le problematiche economico-finanziarie, la crisi economica sembra aver investito tutte le piattaforme, ma al Sud si accompagna a difficoltà economiche di tipo strutturale, per quanto sia forse proprio al Sud che si rilevano le maggiori potenzialità di sviluppo connesse all'ipotesi delle Piattaforme. A nord, gli effetti della crisi economica in atto si risentono in particolare nella piattaforma A1 Corridoio V Ovest (declino industriale dell'area Torinese e trend negativo dei traffici marittimi Liguri), mentre nella piattaforma A3 Asse Ti Bre la crisi agisce in modo visibile solo su alcuni settori (il manifatturiero, nello specifico) essendo presente un'economia di tipo più integrato.

Al centro la crisi si manifesta in modo diffuso nella piattaforma B1 Asse dell'Arno nel settore manifatturiero. Nella piattaforma B3 Lazio-Umbria-Marche si ha una situazione diversificata. Nel Lazio si registrano decrementi di produttività, anche se la Tuscia è una delle province ad aver beneficiato maggiormente dell'attuale scenario economico. In Umbria la crisi prende di mira gli assi portanti del sistema manifatturiero, della meccanica, del tabacco, della chimica, delle costruzioni, dei trasporti. Nelle Marche tutto il sistema distrettuale (distretto della meccanica, della carta, dell'Elettronica e del Mobile) che struttura il settore economico-produttivo è in difficoltà. Nelle piattaforme C1 e C2 è stata colpita Terni nel settore siderurgico e si manifesta la fragilità del sistema aquilano e della conurbazione Chieti-Pescara.

A Sud si registrano difficoltà economiche di tipo strutturale (in particolare nella Piattaforma A6 Tirrenico-Ionica), anche se si intravedono potenzialità di sviluppo. La piattaforma B4 Napoli-Bari che riguarda una direttrice economica relevantissima è anch'essa colpita dalla crisi. In Sicilia nella Piattaforme A6 e C4 si affiancano realtà produttive competitive tra Siracusa e Messina e Palermo-Trapani e "territori deboli a coesione critica" nel resto della regione.

B) Per quanto riguarda gli aspetti di tipo politico-amministrativo si rilevano esplicitamente e diffusamente problematiche sia di tipo tradizionale (ad es. separazione di competenze e settori nella PA), che connesse alle innovazioni delle pratiche di pianificazione/programmazione in corso (ad es. necessità di attivare pratiche di copianificazione).

Nella Piattaforma A2 si descrivono gli ambiti procedurali ed amministrativi come “obsoleti ed inefficienti”, mentre nella Piattaforma A6 si ritengono le istituzioni locali troppo deboli, tendenzialmente isolate e auto referenziali per disegnare nuove infrastrutture e nuovi assetti interistituzionali. Nella Piattaforma A3 le problematiche politico-amministrative sono connesse alla sfida posta dalla cooperazione territoriale tra enti con competenze diversificate, dall’attivazione di strutture di cooperazione, a volte entro il quadro di iniziative e finanziamenti comunitari, nonché dalla costituzione di nuovi soggetti – a carattere economico – preposti alla realizzazione e/o alla gestione di infrastrutture e attrezzature funzionali alle politiche internazionali, interregionali e locali.

Nelle Piattaforme B4 e C4 si rilevano quadri multiattoriali conflittuali, nel primo caso per il differente colore politico delle amministrazioni, nel secondo caso per la mancanza di cooperazione tra dipartimenti dei Trasporti (assessorato turismo e trasporti), quelli competenti in materia economica (programmazione, bilancio, industria-energia, cooperazione, ecc.) e di governo del territorio quali l'Assessorato ai Beni culturali (vincoli paesistici e ambientali) e il dipartimento urbanistica (Assessorato Territorio e Ambiente).

C) Per quanto riguarda le problematiche ambientali e territoriali sono state rilevate tre tipologie di questioni che attengono:

1) a criticità ambientali dovute, in particolare:

- alla fragilità e complessità del sistema idrogeologico e presenza, pur limitata di rischi per la salute locale (Piattaforma A1),
- alle vulnerabilità del sistema Appenninico (Piattaforme A3 e A4 per i territori dell’Arco Alpino),
- alla pressione turistica sulle fasce costiere (Piattaforma A2 per il territorio ligure),
- alla presenza di un sistema di Parchi di assoluto rilievo (Piattaforme C1 e C2, in particolare il territorio abruzzese),

2) al rapporto con un’area metropolitana (Piattaforma A1 e Piattaforma B3 Lazio-Umbria-Marche per la presenza dell’area metropolitana romana),

3) a situazioni di emergenza ambientale (come quella che si è avuta con i rifiuti in Campania, nell’ambito della Piattaforma B4)

E’ da notare come il sistema infrastrutturale sia percepito, nei territori descritti, soprattutto come elemento che va ad aggravare le problematiche ambientali e territoriali (Val di Susa, Terzo Valico di Giovi) e mai come fattore di riqualificazione e valorizzazione territoriale che favorisce un miglior uso delle risorse ambientali e territoriali o il perseguimento di un assetto policentrico più equilibrato e di una mobilità più integrata e sostenibile.

2. La Progettualità nelle piattaforme

2.1 L'attività di programmazione innovativa del Ministero

2.1.1 Introduzione

Nelle Piattaforme territoriali il MIT-Dicoter non finanzia infrastrutture, ma è attivatore di processi progettuali attraverso piani strategici e studi di fattibilità “a cascata” che producono:

- strategie per sistemi territoriali/infrastrutturali,
- “idee programma”,
- partenariati.

I processi nel loro complesso affrontano il tema strategico della “logistica territoriale” intesa quale *integrazione sistemica tra reti produttive/distributive di beni e servizi (imprese ed attori economici del territorio) e reti infrastrutturali e di servizi di trasporto e di altri servizi logistici*. Con essi il MIT intende aiutare il territorio locale ad organizzarsi per diffondere gli effetti positivi dello stare in una Europa che ha ideato i Corridoi infrastrutturali e le reti TEN-T e promuove la coesione territoriale oltre che opportunità di riequilibrio e sviluppo economico fra i grandi territori comunitari.

In tutte le Piattaforme territoriali individuate, il Ministero delle Infrastrutture ha dunque promosso un innovativo pacchetto di progetti-pilota, denominati in una prima fase S.I.S.Te.M.A., Porti e Stazioni, Piani strategici e Piani della mobilità e in una seconda fase Progetti di Territorio Snodo 1 e, in previsione, Snodo 2, con l'obiettivo di stimolare e accompagnare città e sistemi territoriali locali nella predisposizione di programmi integrati di interventi che:

- *“fossero, da una parte, concepiti per interagire direttamente con le politiche e l'impegno nazionali di potenziamento della grande rete infrastrutturale e logistica, operando da diffusori e valorizzatori dei potenziali di sviluppo, offerti dai corridoi multimodali, transeuropei e nazionali;*
- *e, dall'altra parte, consentissero a quelle realtà di realizzare anticipatamente le pre-condizioni per intercettare ed ottimizzare le risorse rese disponibili dalla nuova programmazione comunitaria e nazionale, in quanto improntati ai nuovi principi-guida e alle priorità strategiche che venivano nel frattempo definitivamente sanciti in sede europea, dando concreto seguito programmatico al lungo periodo di confronto che, a partire dallo Schema di sviluppo spaziale europeo (SDEC) del 1998, aveva progressivamente tracciato il futuro modello di sviluppo dell'Europa allargata”.*

La tabella sottostante prova ad illustrare la correlazione tra le varie piattaforme e i programmi innovativi finanziati dal Ministero classificati per tipologia.

Con S.I.S.Te.M.A., Porti e Stazioni, Piani strategici e della mobilità, Progetti di Territorio Snodo 1 e 2 il MIT ha previsto in totale 95 programmi innovativi sperimentali (di cui 11 ancora da implementare) con 95 soggetti beneficiari che in prevalenza sono Comuni. Solo 4 Regioni sono state considerate come soggetto beneficiario (Abruzzo, Calabria, Friuli Venezia Giulia, Sardegna) e 8 Province (Torino, Varese, La Spezia, Vicenza, Gorizia, Ferrara, Roma, Catania), ma alcune sono state selezionate per più di un programma innovativo, in particolare le Regioni Abruzzo e Sardegna e le Province di Gorizia e Catania (si sono avuti 3 programmi sperimentali per ciascuna di queste Province).

Molte delle realtà locali sono state rifinanziate per una precisa intenzione del Ministero ovvero per dare continuità ai programmi, premiare le istituzioni che si erano impegnate, passare ad una fase di implementazione.

A La Spezia, Ferrara e Catania sono risultati beneficiari le stesse realtà locali come Comune e come Provincia e, in particolare, a Catania (Piattaforma A6) sono stati finanziati tutti i 5 programmi sperimentali a volte come Comune e a volte come capoluogo di Provincia.

E' stato dichiarato che i "soggetti bersaglio" in tutti i programmi sono "realtà di secondo livello" mentre restano escluse le aree metropolitane¹. Tuttavia, a ben vedere, sono stati inclusi nei soggetti beneficiari Torino e Roma (come capoluoghi di Province) e Genova, Venezia, Trieste, Firenze, Bari, Napoli, Cagliari (anche come capoluogo di Regione), Palermo, Catania, Messina (come Comuni). I programmi che hanno avuto come contesto bersaglio Fiumicino hanno in realtà riguardato anche Roma per la presenza dell'aeroporto, mentre quello che ha avuto come contesto la Provincia di Varese ha riguardato l'aeroporto di Malpensa. Restano esclusi, tuttavia, dai finanziamenti i comuni di Milano e Bologna come sedi delle rispettive aree metropolitane.

In Liguria, Umbria, Campania e Basilicata sono stati finanziati tutti i Comuni capoluogo di Provincia.

Complessivamente i cinque programmi ministeriali hanno coinvolto 65 istituzioni locali di cui 39 al Centro Nord:

- Regioni: Friuli Venezia Giulia, Sardegna
- Province: Varese, La Spezia, Gorizia, Torino, Ferrara, Roma
- Comuni: Firenze, Vicenza, Forlì, Jesi, Terni, Savona, Cuneo, Fiumicino, Genova, Trieste, Venezia, Livorno, Civitavecchia, Ravenna, La Spezia, Ancona, Olbia, Sassari, Piombino, Carrara, Novara, Imperia, Busto Arsizio, Bassano del Grappa, Ferrara, Reggio Emilia, Scandicci, Perugia, Fabriano, Tivoli, Piacenza,

e 26 al Centro Sud:

- Regioni: Abruzzo, Calabria
- Province: Catania
- Comuni: L'Aquila, Campobasso, Caserta, Lecce, Matera, Catanzaro, Catania, Ragusa, Siracusa, Nuoro, Messina, Napoli, Taranto, Palermo, Bari, Brindisi, Salerno, Trapani, Pescara, Benevento, Potenza, Caltanissetta, Cagliari.

Le piattaforme in cui sono stati finanziati più programmi sono la B3 Asse trasversale Lazio-Umbria-Marche (11 programmi), seguita dalle piattaforme A1 Corridoio V Ovest, A4 Corridoio V Est, A5 Sud Orientale, A6 Tirrenico Ionica, B4 Asse trasversale Napoli Bari e C2 Asse Trasversale Lazio Abruzzo (tutte con 9 programmi).

Piattaforme	S.I.S.Te.M.A.	Porti & Stazioni	Piani Strategici/ Mobilità	Prog. Ter. Snodo1	Prog. Ter. Snodo 2	Tot
A1 Corridoio V Ovest	2 (Savona e Cuneo)	2 (Genova e Savona)	1 (Imperia, Provincia Torino)	2 (Cuneo e Genova)	2 (Cuneo, Genova)	9
A2 Corridoio dei due Mari	1 (Provincia Varese)	1 (Genova)	2 (Novara e Busto Arsizio)	1 (Genova)	1 (Genova)	6
A3 Asse Ti.Bre.	1 (Provincia di La)	2 (La Spezia e		1 (Piacenza)		4

¹ Si ricorda che le aree metropolitane sono Torino, Milano, Venezia, Genova, Bologna, Firenze, Roma, Bari, Napoli (individuate dalla L. 142/90 e confermate dal D.lgs. 267/2000) e Trieste, Cagliari, Catania, Messina, Palermo (individuate dalle rispettive leggi regionali Friuli 10/1988, Sardegna 4/1997, Sicilia 9/1986).

Le piattaforme territoriali strategiche: esiti e prospettive

	Spezia)	Livorno)				
A4 Corridoio V Est	2 (Provincia Gorizia e Vicenza)	2 (Trieste e Venezia)	2 (Regione Friuli Venezia Giulia, Basano del Grappa)	1 (Provincia di Gorizia)	1 (Provincia di Gorizia)	9
A5 Piattaforma Sud Orientale	2 (Matera e Lecce)	3 (Taranto, Bari, Brindisi)	3 (Lecce, Taranto, Brindisi)	1 (Taranto)		9
A6 Piattaforma Tirrenico Ionica	2 (Catanzaro, Catania/Siracusa/ Ragusa)	2 (Catania e Messina)	2 (Messina e Caltanissetta, Provincia Catania)	2 (Siracusa e Provincia Catania)	1 (Provincia Catania)	9
B1 Asse dell'Arno	1 (Firenze)	3 (Livorno, Carrara, Piombino)	1 (Scandicci)			5
B2 Piattaforma romagnola	1 (Forlì)	1 (Ravenna)	2 (Ferrara e Reggio Emilia)	1 (Provincia Ferrara)		5
B3 Asse trasversale Lazio-Umbria- Marche	3 (Jesi, Terni, Fiumicino)	2 (Ancona, Civitavecchia)	3 (Civitavecchia, Fabriano, Perugia, Provincia Roma)	2 (Fiumicino e Jesi)	1 (Jesi)	11
B4 Asse Trasversale Napoli-Bari	1 (Caserta)	3 (Napoli, Salerno, Bari)	2 (Caserta, Benevento)	1 (Benevento)	2 (Benevento, Caserta)	9
C1 Appennino Centrale	3 (Terni, L'Aquila, Campobasso)		3 (Perugia e Campobasso)	1 (Regione Abruzzo)	1 (Regione Abruzzo)	8
C2 Asse Trasversale Lazio Abruzzo	2 (Fiumicino, L'Aquila)	1 (Civitavecchia)	3 (Civitavecchia, Pescara, Tivoli Provincia Roma)	2 (Fiumicino, Regione Abruzzo)	1 (Regione Abruzzo)	9
C3 Direttrice Basentana	1 (Matera)	2 (Taranto, Salerno)	2 (Regione Calabria, Taranto, Potenza)	1 (Taranto)	1 (Potenza)	7
C4 Sicilia Occidentale		2 (Palermo, Trapani)			1 (Palermo)	3
C5 Sardegna Meridionale		1 (Cagliari)	1 (Cagliari)		1 (Regione Sardegna)	3
C6 Sardegna Settentrionale	1 (Nuoro)	1 (Olbia)	1 (Sassari)		1 (Regione Sardegna)	4
16 PT	21 Progetti S.I.S.Te.M.A.	22 Porti & Stazioni	29 Piani strategici/Mobilità	12 Progetti Territorio Snodo1	11 Progetti Territorio Snodo 2	

N.B. in nero sono segnalati i Comuni, in rosso le Provincie, in blu le Regioni

2.1.2. Caratteristiche dei vari programmi

La tabella sottostante illustra gli aspetti essenziali dei vari programmi innovativi promossi dal MIT nelle Piattaforme territoriali.

Programma innovativo	Data di avvio	Obiettivi	Contesti (soggetti beneficiari)	Articolazione del programma
Programma S.I.S.Te.M.A. (Sviluppo Integrato Sistemi Territoriali Multi-Azione) articolato in Centro Nord e Aree sottoutilizzate	2003 (D.M. del 10/07/2003 n. 988)	Infondere nuovo impulso allo sviluppo policentrico e reticolare tramite il rafforzamento delle connessioni tra grandi reti infrastrutturali e sistemi territoriali o reti di città → sostenere la ricerca e la sperimentazione di modelli di intervento capaci di coniugare lo sviluppo locale con il rafforzamento del sistema urbano policentrico, attraverso la sinergia tra grandi reti infrastrutturali e sistemi territoriali (reti di città).	Sistemi territoriali e urbani di secondo livello Centro Nord: Prov. Varese, La Spezia, Gorizia Com. Firenze, Vicenza, Forlì, Jesi, Terni, Savona, Cuneo, Fiumicino, Centro Sud: L'Aquila, Campobasso Caserta, Lecce, Matera, Catanzaro, Catania, Ragusa, Siracusa, Nuoro	3 fasi: 1) individuazione e selezione di ambiti territoriali di intervento e dei "contesti bersaglio" 2) strutturazione delle "idee programma" con elaborazione del programma esecutivo delle azioni da finanziare 3) attuazione delle "idee programma" attraverso la realizzazione delle azioni (studi/progetti)
Programma Porti & Stazioni	2003 (Conferenza permanente 13/11/2003, D.M. 27 dicembre 2001)	A) Sperimentazione su larga scala dei modelli, delle procedure e degli strumenti necessari ai fini dell'organizzazione dei processi di produzione del cambiamento in ambito urbano B) Diffusione di un modello di collaborazione verticale orizzontale, pubblico-pubblico, pubblico-privato. C) Maggiore efficienza del sistema dell'accessibilità e della mobilità	Ancona, Bari, Brindisi, Cagliari, Carrara, Catania, Civitavecchia, Genova, La Spezia, Livorno, Messina, Napoli, Olbia, Palermo, Piombino, Ravenna, Salerno, Savona, Taranto, Trapani, Trieste, Venezia	1) Definizione di un protocollo di intesa 2) Creazione del partenariato 3) Attuazione del programma
Piani strategici/Mobilità	Delibera CIPE n. 20/94	Sperimentazione di una nuova forma di intervento in aree urbane con formazione congiunta di un piano strategico e per la mobilità per rafforzare la competitività all'interno dello spazio europeo, nazionale e regionale attraverso una visione strategica dello sviluppo.	Regioni: Calabria e Friuli Venezia Giulia Province: Catania, Ferrara, Roma, Torino Comuni: Bassano del Grappa, Benevento, Brindisi, Busto Arsizio, Cagliari, Caltanissetta, Campobasso, Caserta, Civitavecchia, Fabriano, Ferrara, Imperia, Lecce, Messina, Novara, Perugia, Pescara, Potenza, Reggio Emilia, Sassari, Scandicci, Taranto, Tivoli.	
Progetto di territorio Snodo 1	2007	Obiettivi dei progetti di territorio: - rilanciare una progettualità che nasca dalla capacità, specificità e identità dei luoghi - valorizzare le esternalità derivabili dall'impegno nazionale, in atto e	Regioni: Abruzzo Province: Catania, Ferrara, Gorizia, Comuni: Benevento, Cuneo, Fiumicino, Genova,	Fasi: 1. identificazione degli interventi 2. articolazione degli interventi 3. definizione dei

		programmato, per il potenziamento del sistema infrastrutturale - rispettare e valorizzare la qualità dei territori - attivare processi innovativi di <i>governance</i> territoriale (integrazione istituzionale multilivello, partecipazione, partenariato) - fondarsi su valutazioni <i>ex ante</i> rigorose e convincenti	Jesi, Piacenza, Siracusa, Taranto	termini di attuazione 4. valutazione integrata territoriale 5. identificazione degli attori del partenariato 6. aspetti metodologici
Progetto di territorio Snodo 2	2009		Regioni: Abruzzo, Sardegna Province: Catania, Gorizia Comuni: Benevento, Cuneo, Genova, Jesi, Caserta, Palermo, Potenza	

In particolare, gli ultimi programmi innovativi promossi dal MIT sono costituiti dai **Progetti di territorio Snodo 1 e 2** che rappresentano il più concreto tentativo di rendere operative le piattaforme.

I territori Snodo erano già stati concepiti nella ricerca promossa dal MIT “*Materiali per una visione. Reti e territori al futuro (2007)*” dove venivano descritti come:

- nodi di relazioni intersettoriali e multidimensionali delle reti infrastrutturali e immateriali;
 - “poli di intelligenza e innovazione” di diverso livello per peso e funzioni;
 - luoghi di “commutazione” dei “flussi” esterni in flussi locali e viceversa;
- e, soprattutto, come “i nuclei fondamentali di strutturazione delle piattaforme strategiche”. In quella visione territoriale, infatti, la lettura del territorio era basata sulla identificazione di:

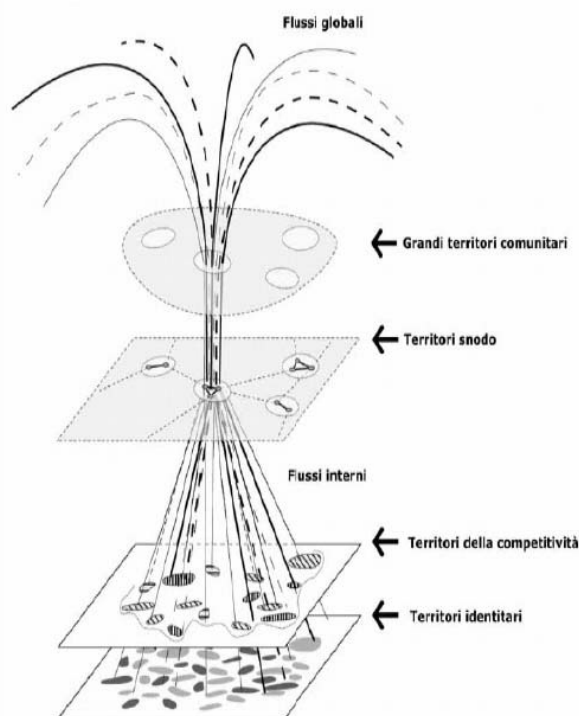
- T1, territori identitari,
- T2, territori della competitività,
- T3, territori snodo,
- T4, grandi territori comunitari

In essa si sosteneva che “i fasci dei molteplici flussi sono commutati dai territori snodo, veri e propri integratori territoriali che costituiscono le chiodature funzionali del territorio italiano” (cfr. fig. al lato).

In concreto i territori snodo sono generalmente caratterizzati dalla contemporanea presenza di:

- a) attrattori di flusso per la mobilità di persone e merci (aeroporti, porti, interporti, stazioni, ecc),
- b) funzioni avanzate per le innovazioni tecnologiche e scientifiche (es. parchi tecnologici), la trasmissione della conoscenza (es. università), le intermediazioni finanziarie e altri servizi rari alle imprese o gli apparati della comunicazione (es. editoria, pubblicistica).

Il “Progetto di territorio” è definito invece, nei documenti ministeriali come:

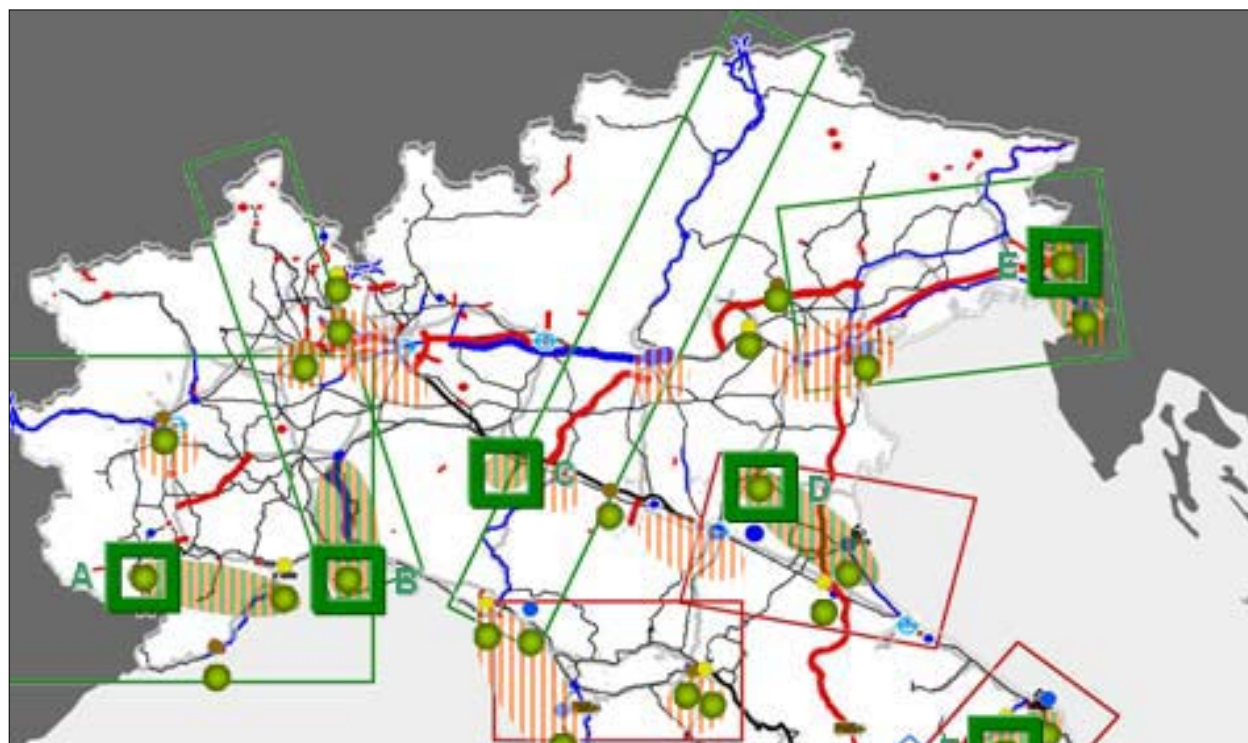


- “Lo spazio e lo strumento all’interno del quale trovare modalità di **“integrazione”** tra le reti - materiali ed immateriali - dislocate alle diverse scale (trasnazionali, nazionali, interregionali, locali) ed i contesti territoriali attraversati, tenendo conto delle loro caratteristiche socioeconomiche, vocazionali ed ambientali e secondo processi innovativi di governance multilivello. Le 12 “aree bersaglio” candidate alla costruzione di Progetti di Territorio sono state individuate come aree di eccellenza in cui sperimentare una metodologia innovativa di pianificazione territoriale e di programmazione economica”;
- “Una nuova forma di programmazione degli investimenti pubblici destinata a superare le storture e le inefficienze delle “liste di opere. Dal superamento di questa logica in favore di una logica di contesto, i progetti di territorio ipotizzano il miglioramento dei benefici sociali ed economici prodotti dagli investimenti effettuati”.

Con la predisposizione del Progetto di Territorio si intende delineare in maniera fattibile ed efficace “il futuro socio-economico del territorio, attraverso il superamento dei vincoli imposti dalla pianificazione settoriale e dei limiti territoriali, mirando alla convergenza locale delle suscettività del territorio con quelle a scala di area vasta, nonché di politiche di intervento multisettoriali di sostegno alla crescita ed all'occupazione, con particolare attenzione al tema strategico della "logistica territoriale" intesa quale integrazione sistemica tra reti produttive/distributive di beni e servizi (imprese ed altri attori economici del territorio) e reti infrastrutturali e di servizi di trasporto e di altri servizi logistici”.

I territori Snodo nel NORD

A. Cuneo	→ PTS A1 Corridoio V Ovest
B. Genova	→ PTS A1 C. V Ovest e A2 C. Due Mari
C. Piacenza	→ PTS A3 Asse Ti. Bre.
D. Ferrara (prov.)	→ PTS B2 Piattaforma Romagna
E. Gorizia (prov.)	→ PTS A4 Corridoio V Est



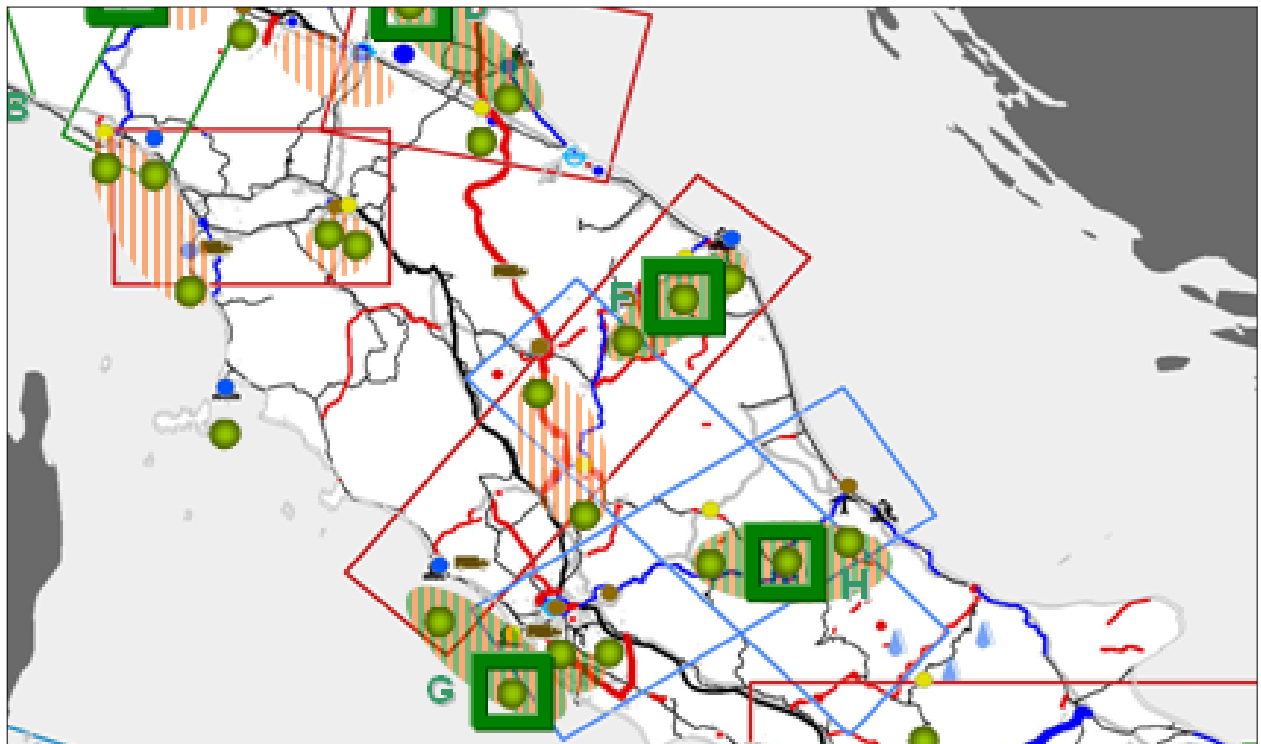
Nel disegno proposto dal MIT le piattaforme territoriali ed i territori-snodo sono intesi come “spazi di azione nei quali sembrano condensarsi, al grado più elevato, i flussi di relazione, materiali e immateriali, che connettono l’Italia al resto del mondo, “masse critiche territoriali” che presentano caratteri endogeni e relazionali tali da facilitare l’intercettazione e il rafforzamento di filiere produttive di beni e servizi e, quindi, il conseguimento di livelli di eccellenza della “offerta territoriale”.

Gli obiettivi dei Progetti di Territorio sono:

- rilanciare una progettualità che nasca dalla capacità, specificità e identità dei luoghi,
- valorizzare le esternalità derivabili dall’impegno nazionale, in atto e programmato, per il potenziamento del sistema infrastrutturale,
- rispettare e valorizzare la qualità dei territori,
- attivare processi innovativi di *governance* territoriale (integrazione istituzionale multilivello, partecipazione, partneriato),
- fondarsi su valutazioni *ex ante* rigorose e convincenti.

I territori Snodo nel Centro

F. Jesi	→ PTS B3 Lazio Umbria Marche
G. Fiumicino	→ PTS C2 Lazio Abruzzo
H. Abruzzo (reg.)	→ PTS C1 Appen. Centr. e C2 Lazio Abruzzo



I contesti sono scelti tra quelli che sembrano “capaci di dimostrare nella prassi i benefici, in termini di effetto moltiplicatore degli investimenti e di incremento dei livelli di competitività e di coesione, derivanti dal potenziamento infrastrutturale delle reti e dei nodi di primo livello, assicurando un’efficace interazione tra livelli di azione distinti, tra locale e globale”.

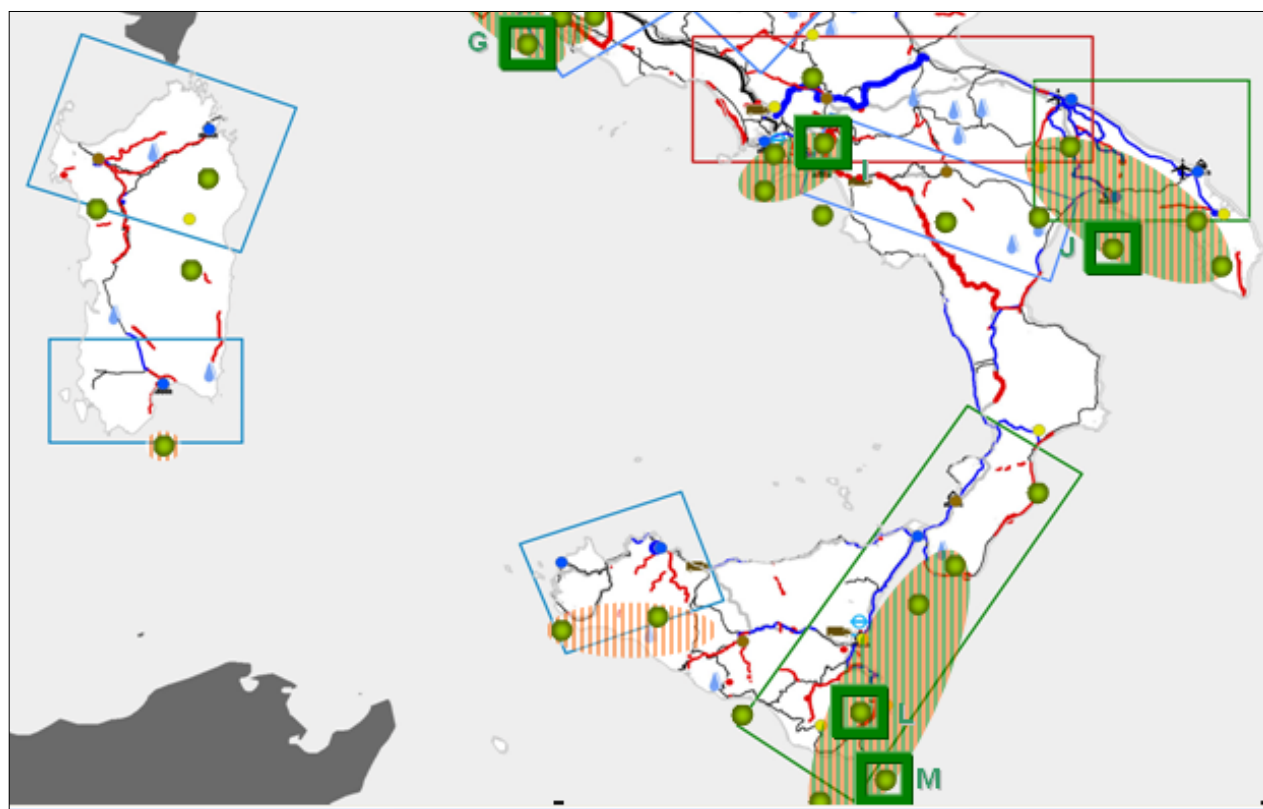
“Questi ambiti territoriali sono accomunati da una triplice caratteristica:

- la dimostrata capacità di costruire progetti di città e di territorio in stretta coerenza con le politiche e le strategie nazionali, cogliendone le opportunità per lo sviluppo locale e, ad un tempo, facendo del progetto di territorio il punto di forza dell'armatura territoriale nazionale, ottimizzando le loro potenzialità di "territori-snodo", soprattutto di secondo livello;
- il loro posizionamento territoriale che li colloca, anche oggi, tra i contesti territoriali ribaditi come nevralgici per il sistema-Paese dal Master Plan delle infrastrutture prioritarie e dal DPEF 2008-2012, confermando la rilevanza dei progetti di sviluppo di questi sistemi locali per le politiche nazionali;
- il loro essere interessati da una significativa mole di investimenti nell'ambito della programmazione infrastrutturale di breve-medio periodo (DPEF 2008-2012, Piano ANAS 2007-2011, Contratto di Programma RFI 2007-2011, PON e PNM Reti e Mobilità 2007-2013)".

Un primo sotto insieme esprime le relazioni tra "**potenziamento della dotazione infrastrutturale e valorizzazione della funzione logistica**": Cuneo, Genova, Piacenza, Gorizia, Taranto, Gioia Tauro.

I territori Snodo del Sud

I. Benevento	→ PTS B4 Trasv. Napoli Bari
J. Taranto	→ PTS C3 Direttrice Basentana
L. Catania (prov.)	→ PTS A6 Tirrenico Ionica
M. Siracusa	→ PTS A6 Tirrenico Ionica



Un secondo sotto insieme marca l'interesse che la programmazione in corso attribuisce alle "**relazioni tra infrastrutture, innovazione e sviluppo sostenibile**": le compatibilità reciproche sono un obiettivo realistico e conseguente al rafforzamento di quelle funzioni territoriali e urbane

di cui il progetto infrastrutturale deve sempre più farsi carico: Ferrara, Jesi, Abruzzo, Benevento, Catania, Siracusa.

Un terzo sotto insieme si identifica con l'area Fiumicino – Ovest romano. In questo caso il tema del potenziamento della dotazione infrastrutturale si coniuga, in maniera ancora più marcata che in precedenza, con *“i temi del **contrasto al cambiamento climatico e del sostegno a una nuova politica energetica**”*.

Nel rifinanziamento dei Progetti di territorio Snodo 2 si hanno due specifiche linee di azione per la promozione e rilancio del programma:

- la prima finalizzata a indirizzare, verso Amministrazioni interessate dai Progetti in corso, per particolari condizioni di merito, una quota premiale di risorse destinate alla finalizzazione operativa delle azioni già espletate: Cuneo, Genova, Gorizia, Jesi, Benevento, Catania;
- la seconda orientata alla promozione di nuovi Progetti di Territorio: Savona, Caserta, Potenza, Palermo, Sardegna.

Ma quanto i Progetti di territorio Snodo 1 e 2 portano avanti il disegno strategico delineato con le piattaforme territoriali ed i primi programmi innovativi che ne avviavano l'implementazione?

La tabella sottostante è stata redatta per verificare la continuità del soggetto beneficiario tra il programma S.I.S.Te.M.A. e gli ultimi programmi innovativi, ovvero i Progetti di territorio Snodo 1 e 2, in modo da esplorare quanto l'idea programma declinata originariamente sia poi andata avanti, passando ad una fase implementativa. In effetti, dei 19 soggetti beneficiari iniziali, solo 7 sono stati rifinanziati con i Progetti di territorio Snodo 1 e 2 e, di questi sette, in due casi è stata considerata come beneficiario la città, ma l'ente istituzionale è la regione e non il comune.

S.I.S.Te.M.A. CENTRO NORD			CONTINUITÀ CON PROGETTI DI TERRITORIO SNODO	PIATTAFORME INTERESSATE
Beneficiario	Sistema territoriale	Idea Programma		
Comune Cuneo	Piemonte Meridionale	Cuneo come porta transfrontaliera tra il sistema territoriale del Piemonte meridionale e il territorio di Nizza e l'Arco Ligure	Snodo 1 e 2	A1 Corridoio V Ovest
Comune di Firenze	Asse Firenze-Pisa	Rafforzare l'Asse Firenze Pisa mediante la sperimentazione di un modello di intervento, programmatico e procedurale, mirato all'intercettazione delle opportunità derivabili dal Corridoio infrastrutturale tramite la rigenerazione e la valorizzazione del bacino fluviale e delle aree di frangia e relittuali	X	B1 Asse dell'Arno
Comune di Fiumicino	Asse Fiumicino	Fiumicino Città da terminale naturale dell'asse Roma – Aeroporto Da Vinci a centro ordinatore dello sviluppo territoriale nel quadrante nord ovest dell'area metropolitana romana	Snodo 1	B3 Asse trasversale Lazio-Umbria-Marche C2 Asse Trasversale Lazio Abruzzo
Comune di Forlì	Medio Adriatico	Rafforzare le relazioni territoriali fra i poli trasportistici del triangolo romagnolo Forlì-Cesena-Ravenna al fine di cogliere pienamente le opportunità offerte tra l'incrocio tra l'asse infrastrutturale est ovest parallelo alla via Emilia, quello del corridoio Adriatico e quello nord-sud Venezia Orte	X	B2 Piattaforma romagnola
Comune di Jesi	Direttrice Marche - Umbria	Governare lo sviluppo di un territorio di connessione: il "Corridoio Esino" come campo di sperimentazione per l'integrazione di politiche all'incrocio tra la regione transfrontaliera delle Marche e la direttrice trasversale verso il Tirreno	Snodo 1 e 2	B3 Asse trasversale Lazio-Umbria-Marche
Comune di Terni	Direttrice Umbria - Abruzzo	Rafforzare il ruolo di cerniera di Terni attraverso il consolidamento delle relazioni territoriali con Roma e lungo l'asse Terni-Rieti-L'Aquila	X	B3 Asse trasversale Lazio-Umbria-Marche C1 Appennino Centrale
Comune di Savona	Arco Ligure	Rafforzare il sistema territoriale, urbano e portuale Ponente Ligure-Piemonte Meridionale, anche attraversop la risoluzione dei problemi di mobilità legati al conflitto tra traffico urbano e movimentazione di merci e passeggeri nel nodo di Savona.	X	A1 Corridoio V Ovest
Comune di Vicenza	Veneto Meridionale	Vicenza come città di eccellenza italiana nella rete europea delle Città dei giovani: software per lo sviluppo sostenibile	X	A4 Cooridoio
Provincia di Gorizia	Asse transfrontaliero carsico	L'allargamento ad est dell'Unione Europea come occasione per la riorganizzazione del sistema territoriale transfrontaliero del Carso intorno al Corridoio 5	Snodo 1 e 2	A4 Corridoio V Est
Provincia della Spezia	Asse Tirreno - Brennero	La coesione territoriale intorno al terminale meridionale dell'asse Ti.Bre. come strategia per la condivisione delle opportunità di crescita offerte dalla presenza del corridoio infrastrutturale	X	A3 Asse Ti.Bre.
Provincia di Varese	Asse Malpensa	Intercettare le opportunità offerte dall'Asse infrastrutturale Nuova Fiera di Milano-		A2 Corridoio dei due Mari

		Aeroporto di Malpensa attraverso la rigenerazione delle aree residuali di frangia e la valorizzazione del sistema ambientale transnazionale del Ticino		
S.I.S.Te.M.A. Aree sottoutilizzate			CONTINUITÀ' CON PROGETTI DI TERRITORIO SNODO	PIATTAFORME INTERESSATE
Beneficiario	Sistema territoriale	Idea Programma		
Comune di Campobasso	Appennino Centrale	Per l'evidenza delle potenzialità di sviluppo del crocevia appenninico molisano	X	C1 Appennino Centrale
Comune di Catanzaro	Corridoio territoriale della dorsale calabrese	Interventi strategici per la dinamicità e l'efficienza del sistema relazionale e funzionale tra i due mari calabresi	X	A6 Piattaforma Tirrenico Ionica
Comune di Caserta	Conurbazione Casertana	La Conurbazione Casertana e il suo ruolo di "Porta del Meridione"	X	B4 Asse Trasversale Napoli-Bari
Comune di L'Aquila	Dorsale Appenninica	Interventi sul rapporto tra la trama delle reti naturali (in primo luogo costituita dalla rete aree protette) ed il sistema insediativo delle aree interne	Snodo 1 e 2 (come Regione Abruzzo)	C1 Appennino Centrale
Comune di Lecce	Sistema integrato salentino	Interventi di marketing mix per l'area leccese, cerniera della plurimodalità pugliese e polo culturale salentino	X	A5 Piattaforma Sud Orientale
Comune di Matera	Frontiera strategica murgiana	Potenziamento del ruolo strategico di Matera come "città frontiera" tra Puglia, Calabria e le aree interne della Basilicata	X	A5 Piattaforma Sud Orientale C3 Direttrice Basentana
Comune di Nuoro	Sardegna centro-orientale	Interventi per il rafforzamento del sistema territoriale attraverso un incremento del livello di coesione e la messa a sistema delle risorse del contesto nuorese	Snodo 2 (come Regione Sardegna)	C6 Sardegna Settentrionale
Comuni di Catania, Siracusa, Ragusa	Sicilia orientale	Interventi per una rete territoriale di centri specializzati per l'innovazione e lo sviluppo	Snodo 1 e 2	A6 Piattaforma Tirrenico Ionica

2.2 Le criticità di processo (consenso regionale e locale)

Nelle schede sono riconoscibili almeno tre differenti ambiti del dialogo e del consenso (e tre attori collettivi): quello regionale, quello locale istituzionale e quello delle comunità locali che si esprimono prevalentemente attraverso l'associazionismo.

In diverse piattaforme (cfr. A1, A2, C1, C2) si registra un consenso locale istituzionale da parte delle municipalità direttamente coinvolte negli interventi, che vedono delle opportunità di sviluppo (territoriale e logistico) nella piattaforma, e al contempo si evidenziano varie forme di dissenso espresse dall'associazionismo locale (valgono per tutti gli esempi della Val di Susa sfociati nel 2005 in contrasti e anche scontri violenti tra manifestanti e polizia).

Nelle Piattaforme A1 e A2 il dissenso, più che interessare gli attori istituzionali regionali o gli stakeholders principali (es.: Camere di Commercio, Associazioni industriali) riguarda la mobilitazione dal basso che si è da anni creata intorno alla realizzazione di alcune opere. La sollecitazione che viene da questi movimenti è di considerare anche le opzioni riguardanti il

potenziamento e l'ammodernamento delle linee già esistenti. Spesso i progetti delle "grandi" opere sono ritenuti dagli ambientalisti non utili e comunque molto impattanti e troppo costosi.

Come rileva la scheda della piattaforma A2, la percezione del ruolo e delle potenzialità del Corridoio e, conseguentemente, della Piattaforma sono diverse a seconda degli attori coinvolti.

Un ruolo determinante avrebbero potuto svolgere, nella fase implementativa, le regioni o le province autonome con la loro capacità/volontà di introiettare all'interno del proprio sistema di pianificazione e programmazione regionale/provinciale la previsione delle piattaforme concorde con l'adesione politica in atto.

Nella scheda A1, ad esempio, si sostiene che "Il ruolo delle Regioni come coordinatori di un processo di coinvolgimento delle diverse realtà e dei diversi attori, pur presente ed attivo ormai da diversi anni, non è stato ancora in grado di produrre una *vision* comune, rispetto alla quale valutare i diversi progetti e l'integrazione reciproca tra di essi ed i territori di competenza". Pertanto, "la percezione a livello locale delle potenzialità del concetto di Piattaforma è minima". A livello regionale si verifica, infatti, che "Il livello di maturazione dei progetti a livello locale, in non rari casi, è molto spinto, mentre continua a mancare una visione di insieme del corridoio e della Piattaforma". In proposito anche nella scheda A2 si sostiene che "rimane il problema di come coordinare un così elevato numero di Enti ed attori in un processo che conferisca maggiore chiarezza agli obiettivi strategici di livello transnazionale e nazionale e che faccia poi conseguire, da questi, progetti locali coerenti e coordinati. Tavoli, conferenze, concertazioni, accordi programmatici non sembrano avere sortito gli effetti desiderati".

Dunque, al di là della condivisione o meno della ipotesi piattaforma territoriale vi è una difficoltà nel coordinare forme di governance territoriale per una sua trasposizione al livello locale. Si assiste cioè alla consapevole prevalenza di una concezione "locale" degli interessi contrapposta alla concezione di possibili interessi generali e di larga scala. E' altresì presente una cultura, minoritaria ma resistente, sensibile alle posizioni di una salvifica e necessaria "decrescita".

Talvolta all'interno della stessa piattaforma si manifesta tra l'altro una capacità disomogenea di coordinamento e cooperazione territoriale. E' quanto avviene, ad esempio, nella piattaforma A3 dove le azioni di cooperazione appaiono ben sviluppate lungo il corridoio del Brennero (formazione di comunità di lavoro, creazione di soggetti economici, attivazione di progetti europei), mentre sono carenti – o assenti – in relazione all'Asse Ti-Bre.

L'attenzione più elevata si registra a livello delle Amministrazioni comunali coinvolte dai progetti infrastrutturali, sia perché si vedono in essi delle grandi potenzialità di sviluppo per i territori (secondo una logica tradizionale che vede nell'incremento della dotazione infrastrutturale il presupposto per il rilancio economico di un'area), sia perché i loro territori sono i "ricettori" delle ricadute ambientali, tema sul quale si mobilitano le forze sociali e i movimenti, che vedono nell'Amministrazione locale il primo e più logico degli interlocutori.

Come rilevato per la piattaforma B4, le amministrazioni locali desiderano essere parte attiva nella individuazione delle infrastrutture sul territorio, nella speranza di poter ottenere, attraverso una loro opportuna collocazione, vantaggi in termini di sviluppo locale. Talvolta, rispetto alle previsioni europee e nazionali, si sviluppa negli enti locali una sorta di resistenza che esprime forme di preoccupazione o rifiuto per uno stravolgimento che tali previsioni potrebbero provocare rispetto allo stato dei luoghi o alle dinamiche in atto previste dal basso. Forme di resistenza possono derivare, inoltre, anche dalla esigenza di difendere o riaffermare il loro ruolo istituzionale come soggetti responsabili del governo del territorio in un'ottica di sussidiarietà.

Tra le Amministrazioni locali, sono tuttavia meno presenti, nella previsione delle piattaforme, le grandi città o metropoli. Nel caso della piattaforma B3 si registra, ad esempio, il mancato

coinvolgimento nella previsione della piattaforma dell'area metropolitana di Roma che la legge n. 42 del 2009 (federalismo fiscale) ha rafforzato con i poteri di "Roma Capitale", per il momento devoluti al Comune. Si segnala, dunque, la necessità che la programmazione delle piattaforme tenga conto di questa importanti realtà (cfr. scheda B3). In realtà il MIT ha finanziato un Piano strategico e per la mobilità nella Provincia di Roma.

Per la Piattaforma A2 si rileva come il frazionamento geografico sul quale si cala la Piattaforma, rende indispensabile, ma allo stesso tempo difficoltoso, il coordinamento tra Enti ed istituzioni pubbliche. Molto più "mobili" appaiono altri attori istituzionali, quali le Associazioni Industriali, le Camere di Commercio, le associazioni di categoria, le Fondazioni bancarie, che sembrano molto più interessate al progetto ed alla sua promozione e svolgono, talvolta, il ruolo di "gruppi di pressione" presso le istituzioni pubbliche per l'implementazione dei progetti e la loro realizzazione. Gli Enti pubblici territoriali appaiono un po' al traino di questo attivismo delle istituzioni intermedie.

Nell'ambito della piattaforma A2 si rileva inoltre che un punto di debolezza è rappresentato dai rapporti tra gli Enti locali (che hanno le maggiori responsabilità in termini di gestione del territorio) ed organi Statali, come ad esempio Anas o Rfi. Questi attori sono visti come distanti e di difficile coinvolgimento nelle istanze che i territori generano localmente. In questo senso, l'indispensabile ruolo di mediazione e coordinamento che dovrebbero esercitare le Regioni non è apparso, ad oggi, sviluppato appieno.

Per quanto riguarda le modalità di partecipazione è possibile sostenere che essa sia avvenuta non tanto in relazione alla questione delle strategie connesse all'ipotesi di piattaforme territoriali, quanto rispetto a singoli interventi particolarmente impattanti, e soprattutto quando imposti con progetti imperfetti e con modi "militari". In tale caso, infatti, si è provato talvolta ad adottare strumenti e procedure di facilitazione per la risoluzione dei conflitti.

Ad esempio, nel caso della TAV Lione –Torino (cfr. A1) per gestire il rapporto tra Stato centrale ed enti locali sono stati creati alcuni strumenti di mediazione:

- l'Osservatorio della Torino-Lione, che è la sede tecnica di confronto di tutte le istanze interessate ed è formata da tutti i tecnici delle parti in causa. Tale organismo ha lavorato sulla base di un'agenda di lavoro concordata sui diversi aspetti del problema, elaborando un documento comune, per un percorso di confronto e concertazione con le premesse per una riprogettazione della linea, e un documento sulle specifiche progettuali del nuovo progetto.

- il "Commissario Straordinario del Governo per il coordinamento delle attività finalizzate agli approfondimenti di carattere ambientale, sanitario ed economico relativi all'asse ferroviario Torino-Lione" che presiede l'Osservatorio citato;

- il Comitato di Pilotaggio del Piano strategico per il territorio interessato dalla Torino-Lione, che è presieduto dalla Provincia (ente promotore) ma di cui fanno parte Regione, Ministero ed enti locali.

Nel caso della piattaforma A2, invece, le procedure finora adottate hanno di fatto escluso la partecipazione, prevedendo piuttosto la costituzione di "tavoli" di discussione tra organi rappresentativi, portatori di interessi e quadri tecnici. Unica eccezione potrebbe essere individuata dal progetto della Gronda autostradale del nodo genovese (opera che non è parte della Piattaforma in senso stretto) per la quale è stata di recente attivata una procedura di *debat public*, sulla scorta di simili esperienze francesi.

Nella Piattaforma A3 la partecipazione è rientrata nella procedura di VIA delle singole opere.

Nella maggior parte dei casi, comunque, la partecipazione avviene molto di più per "mobilitazione dal basso" (comitati), piuttosto che attraverso strumenti partecipativi strutturati.

2.3 Il rapporto con la pianificazione/programmazione regionale e provinciale.

La proposta delle piattaforme è percepita a livello regionale in modo differenziato. A volte le schede illustrano la distanza tra scelte nazionali e territori regionali.

In proposito, è possibile citare in particolare:

- Il caso delle Piattaforme ministeriali B1 e B2, trasformate nell'ipotesi delle regioni Toscana ed Emilia Romagna nella Piattaforma Tosco-Emiliano-Romagnola. La piattaforma regionalista modifica la proposta della Dicoter per il QSN: per la Toscana e l'Emilia la proposta ministeriale individua soltanto "piattaforme territoriali nazionali", mentre le più importanti e strategiche "piattaforme transnazionali" sono tutte esterne e, in particolare, quella contraddistinta dalla sigla Ti-Bre (Tirreno-Brennero), che si attesta su La Spezia, poggiandosi sulla Pontremolese, per la Toscana, e Parma per l'Emilia-Romagna. Per esplicito riconoscimento della Dicoter, la piattaforma strategica territoriale Ti.Bre è fortemente legata all'effettiva implementazione del corridoio infrastrutturale di collegamento fra la direttrice transfrontaliera del Brennero e quella transappenninica che unisce il nodo di Parma a La Spezia ed alla Toscana nord occidentale. In realtà per la Toscana, e per buona parte dell'Italia centrale tirrenica, l'area di gravitazione naturale è l'asse trasversale Livorno/Pisa-Firenze, un territorio ad elevata competitività. Da qui nasce la proposta di Piattaforma territoriale strategica Transnazionale "Tosco-Emiliana-romagnola", presentata congiuntamente dalla Regione Toscana e dalla Regione Emilia-Romagna.
- Il caso della Piattaforma A5 Sud Orientale dove se "non si sono avuti conflitti a livello di enunciazioni di principi o di obiettivi programmatici relativi alla piattaforma, tali conflitti sono subentrati al momento delle decisioni operative sui finanziamenti mettendo in crisi l'attuazione degli interventi". Ciò è avvenuto quando è subentrata una visione Bari-centrica regionale in contrasto con la visione ministeriale che considerava non solo Bari, ma anche Brindisi e Taranto, come "i tre fuochi della Piattaforma Territoriale Strategica Sud-Orientale". Mentre, infatti, inizialmente la Puglia si era proposta di "realizzare le condizioni strutturali materiali e immateriali per affermare il ruolo di piattaforma logistica multimodale nello spazio euro mediterraneo" riconoscendo i tre subsistemi portuali del Levante, del Salento e dello Ionio (L.R. n.16/08 sui *Principi, indirizzi e le linee di intervento in materia di PRT*), nei fatti, successivamente, la regione ha deciso di potenziare il solo ruolo del capoluogo regionale. In tal modo mentre il corridoio VIII, nella programmazione europea e nazionale, presenta come terminali italiani sia il porto di Bari che quello Brindisi; nella programmazione trasportistica regionale si è manifestata la tendenza a considerare il solo porto di Bari quale effettivo terminale, bloccando l'attuazione di altri interventi (vedasi al riguardo le recenti iniziative di RFI e regione Puglia e regione Campania per il tratto ad alta velocità Bari-Napoli). Di fondo si registra, a livello regionale, una sorta di incapacità ad allargare lo sguardo agli scenari transnazionali, rimanendo "intrappolati" nella dimensione locale (cfr. scheda A5).
- Il caso della piattaforma C4 poiché "L'individuazione dell'area Termini-Palermo-Trapani come area che avrebbe dovuto presentare caratteristiche di omogeneità interne e di complementarità rispetto alla piattaforma orientale è stata confermata più nella sostanza della programmazione socio-economica e negli strumenti di pianificazione di area vasta che nelle procedure formali nelle quali è raro incontrare questa definizione di appartenenza (...). Mentre per la provincia e il comune di Palermo, la visione fortemente integrata, almeno nominalmente, della piattaforma è ancora presente, le politiche della

Regione (...) dimostrano che la logica prevalente è quella delle reti in cui i principali beneficiari delle politiche (di co-finanziamento prevalentemente pubblico) restano i poli”. Pertanto, “secondo i documenti di programmazione regionale in materia di trasporti emerge una visione strategica spaziale prevalentemente orientata verso il modello delle reti: sono i nodi e non le linee a servire il territorio”. Sembrano dunque emergere due modelli: “quello del MIT procederebbe per polarizzazioni e non per poli, il PRT procede invece (confortato dall'APQ del 2008) per ammagliamenti complessivi di tutte le reti, in una visione strategica di integrazione reticolare plurimodale, relazionale e pluricentrica tra sistemi competitivi (“aree metropolitane”, “facciate costiere” e “centri di eccellenza”, intesi come potenziali «poli di competitività») con la restante parte della regione costituita dai tessuti precompetitivi e rurali prevalentemente siti nelle aree interne”. Insomma “Le piattaforme propongono per la prima volta nella pianificazione dei trasporti regionale una visione policentrica nazionale che potenzia ed esalta il ruolo centrale (soltanto) di alcune delle sue fasce territoriali forti (...). Per questi motivi, con buona approssimazione, l'ipotesi della PTS occidentale C3, fatta salva la continuità formale tra livello di indicazione centrale e declinazione progettuale provinciale, comunale e settoriale (piano strategico provinciale e waterfront a Palermo), non ha incontrato né attenzioni di consenso, né conflitti veri e propri, ma sostanzialmente una certa indifferenza”.

- Il caso della piattaforma A6, per la quale “una certa divergenza tra proposte ministeriali e previsioni regionali emerge circa la realizzazione del ponte sullo Stretto che non è considerata opera prioritaria negli scenari di sviluppo e assetto (Bozza del QTR, bozza del PTCP di Reggio Calabria)”.

In sintonia, invece, sembrano essere:

- La proposta ministeriale di piattaforma A1 e il recente PTR della Lombardia che assume tra i suoi scenari infrastrutturali, lo sviluppo dell'asse rappresentato dal corridoio 24 e quindi della Piattaforma A2. Tuttavia, il tema non è affrontato se non marginalmente e la Piattaforma non è vista come occasione per risolvere alcuni nodi territoriali pure importanti per il territorio lombardo, come la infrastrutturazione definitiva di Malpensa ed i collegamenti di questa con Milano ed in particolare con l'area del nuovo polo fieristico di Rho – Pero. Le previsioni infrastrutturali indicate nella Piattaforma per i collegamenti con il doppio tunnel svizzero di attraversamento delle Alpi (progetto Alptransit) – linea per il Sempione e linea verso Domodossola - trovano solo generici accenni nel Piano. Nel PTR del Piemonte l'ipotesi del Corridoio 24 e conseguentemente della Piattaforma A2 sono tenuti in considerazione nel disegno del piano, sebbene assumano un ruolo secondario rispetto agli assi est-ovest (Corridoio V e bassa padania). E' affrontato, ma non coordinato col confinante territorio lombardo della provincia di Pavia, lo snodo dell'alessandrino, dove la divaricazione della linea proveniente da Genova (attraverso le linee attuali con l'aggiunta del terzo valico) dovrebbe portare al rafforzamento dei collegamenti Tortona – Novara (e poi Domodossola e Svizzera) e Tortona – Milano. Ad oggi, per tali tratte, non sono presenti né progetti preliminari, né indicazioni di piano, a dimostrazione dell'insufficiente livello di maturazione dell'ipotesi. Anche per i collegamenti tra la rete ferroviaria e stradale ed il sistema degli interporti del basso Piemonte (pur significativo per numero di snodi e dimensione degli stessi) la riflessione appare ancora iniziale ed incerta. Pare evidente che si riconosca, senza troppa discussione, la rilevanza sovranazionale del polo milanese nel quale transitano e incrociano i flussi verso il centro Europa, ma non se ne valutino le conseguenze fortemente attrattive a senso prevalente sui territori interagenti

- La proposta di Piattaforma territoriale nazionale B3 Lazio-Umbria-Marche e le visioni sviluppate dalle Regioni Umbria e Marche. Il Disegno Strategico Regionale della Regione Umbria è coerente con i principali strumenti della programmazione nazionale, che trovano nel QSN la sintesi più significativa. La coerenza tra la visione guida per le Marche e la Piattaforma MIT è da ricercarsi innanzitutto nel superamento dell'idea della piattaforma come semplice direttrice infrastrutturale di collegamento trasversale tra i due grandi nodi portuali di Ancona e Civitavecchia per dare forma ad un grande telaio multidirezionale in grado di organizzare ed indirizzare, di concerto con l'Umbria, i molteplici flussi che attraversano l'Italia centrale, sia in direzione trasversale (Quadrilatero) che longitudinale (Corridoio Adriatico, E45); e al tempo stesso assumere il telaio come un grande progetto di territorio, mirato ad elevare la competitività regionale mediante la convergenza di politiche insediative, infrastrutturali, ambientali, dei servizi, di sostegno allo sviluppo locale.

In altri casi (Piattaforme B4, C5, C6) la nozione di piattaforma territoriale non compare negli strumenti di pianificazione/programmazione regionale.

Piattaforma	Risposta	Aspetti convergenti o divergenti
B1 Asse dell'Arno	Proposta alternativa	Trasformata nell'ipotesi delle regioni Toscana ed Emilia Romagna nella Piattaforma Tosco-Emiliano-Romagnola
B2 Romagnola	Proposta alternativa	Trasformata nell'ipotesi delle regioni Toscana ed Emilia Romagna nella Piattaforma Tosco-Emiliano-Romagnola
A5 Sud Orientale	Stravolta nell'attuazione	Visione Bari-centrica che ha negato i 3 fuochi della PTS (Bari-Brindisi-Taranto)
C4 Sicilia Occidentale	2 modelli	Visione di reti a scale differenti (non solo "fasce territoriali forti" ma anche tessuti precompetitivi e rurali interni)
A6 Tirren. Ionica	Divergenza relativa	Relativa al Ponte sullo stretto non considerato prioritario negli scenari di sviluppo
A1	Condivisione	Previsioni coerenti del PTR Lombardia e Piemonte
B3	Condivisione	Previsioni coerenti nel DSR Umbria e DST delle Marche (posizione diversa per il Lazio)
B4, C5, C6	Non considerata	

La questione del coordinamento tra previsione ministeriale della piattaforma e sistema della pianificazione e programmazione locale è posta esplicitamente in termini problematici in alcune analisi di dettaglio.

Nel caso della piattaforma C3 si rileva che "difficilmente una piattaforma, sebbene di secondo livello, così come concepita dal Ministero, può coincidere con un piano regionale o sub-regionale tradizionale. Dunque occorre trasferire ai piani i contenuti essenziali della piattaforma oppure pensare ad una diversa pianificazione regionale od interregionale".

Per la piattaforma A3 l'analisi fa rilevare che i documenti di programmazione e di pianificazione regionale sottolineano come il quadro infrastrutturale giochi un ruolo centrale, purché si sappiano cogliere le opportunità offerte dai nuovi progetti ed a tale fine sono necessarie azioni di cooperazione territoriale locale e sovra locale. Il quadro della governance multilivello appare operante solo in parte. Mentre in alcuni casi c'è la capacità di interagire, da parte dei territori e degli attori istituzionali e non istituzionali locali, con i livelli nazionale ed europeo, anche sulla base di documenti – di piano o di programma, ma anche non ufficiali -, in altri casi i documenti

di pianificazione territoriale, quelli di settore e quelli programmatici rivolti ai finanziamenti comunitari non appaiono in sintonia o adeguati alle sfide poste. In particolare, le azioni di cooperazione appaiono ben sviluppate lungo il corridoio del Brennero (formazione di comunità di lavoro, creazione di soggetti economici, attivazione di progetti europei), mentre sono carenti – o assenti – in relazione all’Asse Ti-Bre.

Quanto agli strumenti di pianificazione territoriale consolidati, tende a prevalere la natura di documento progettuale-normativo, collocando il processo di costruzione del piano a latere rispetto alle azioni di progettazione, valutazione e concertazione relativi al sistema infrastrutturale e logistico (cfr. A3).

Per la piattaforma A4, si sottolinea come “la pianificazione tradizionale che tende a separare gli ambiti trasportistici e infrastrutturali da quelli territoriali rende più complesse le procedure di conciliazione dei diversi procedimenti. Di per sé la formalizzazione del concetto di piattaforma integrata come sintesi di un sistema infrastrutturale finalizzato a compiti nuovi e più importanti limiterebbe il frazionamento delle procedure relative alle infrastrutture singole definendo un quadro di riferimento. Ma un approccio innovativo al tema della piattaforma potrebbe essere favorito anche dallo sviluppo del concetto di sistema metropolitano reticolare nel NE, dove il superamento del policentrismo tradizionale delle città medie e piccole in favore di una cooperazione in rete, potrebbe trarre beneficio da una più stretta integrazione tra progetti di infrastruttura e sistema insediativo, qualora i due aspetti venissero affrontati in modo unitario. Questo richiederebbe uno sviluppo sincronico dei due diversi tipi di procedimento, la qual cosa potrebbe essere favorita da una sottostante condivisione del comune concetto di piattaforma, destinata soprattutto a influenzare i PTRC delle due regioni, per poi lasciare alla gestione territoriale più tradizionale il governo delle ricadute sui livelli amministrativi sotto ordinati” (cfr. A4).

2.4 Positività e negatività riscontrate

Per il Ministero, tre sono le considerazioni positive che si possono trarre dai programmi innovativi che implementano localmente le piattaforme territoriali:

1. i soggetti istituzionali coinvolti stanno confermando e/o maturando quelle caratteristiche di vivacità amministrativa che avevano motivato la scelta dei contesti bersaglio;
2. l’obiettivo strategico di favorire lo sviluppo policentrico e reticolare è condiviso dalle città di secondo livello individuate come contesti bersaglio;
3. i soggetti coinvolti hanno confermato di poter essere quei motori di sviluppo che la Commissione europea individua nel Regolamento per la programmazione dei Fondi strutturali 2007-2013.

In effetti, con le piattaforme territoriali si è provato a sperimentare “una nuova forma di programmazione degli investimenti pubblici destinata a superare le storture e le inefficienze delle liste di opere”. Tra le principali positività riscontrate è possibile inserire, dunque, il tentativo di promuovere una modalità di pianificazione delle infrastrutture che ha cercato di far emergere un **sistema multipolare attraverso una pianificazione strategica** fondata su un percorso innovativo sostanzialmente costituito da:

- un macro disegno strategico delle infrastrutture del Paese che ha riavviato la programmazione nazionale di tipo strategico ferma al “Progetto 80”;
- la implementazione di programmi innovativi che hanno promosso, a valle della visione generale, studi di fattibilità sempre più di dettaglio e operativi che hanno sviluppato e declinato (almeno parzialmente) la macrovisione in alcuni territori specifici;

- la creazione di partenariati misti: pubblico-pubblico e pubblico-privati composti in primo luogo dai soggetti beneficiari e dagli enti funzionali coinvolti (ANAS, Ferrovie dello Stato, Autorità portuali, ecc).

Gli esempi maggiormente positivi sono quelli in cui il programma e gli studi di fattibilità hanno coinvolto progressivamente contesti sempre più estesi e un partenariato sempre più vasto (come nei casi di Cuneo/Savona e la Piattaforma A1, Genova e la piattaforma A2, Gorizia e la piattaforma A4, Jesi e la Piattaforma B3, Catania e la Piattaforma C4).

Un esempio significativo è quello della piattaforma A1 dove, intorno al “progetto di territorio del quadrante cuneese” previsto in sede nazionale e regionale nell’ambito del PRUSST e di S.I.S.Te.M.A. relativo al Piemonte meridionale, si è andato consolidando un partenariato istituzionale tra città di Cuneo, Province di Cuneo, Savona, Asti, Alessandria e Regioni del Nord-Ovest (Valle d’Aosta, Piemonte e Liguria) finalizzato a potenziare il sistema dei valichi alpini valdostani, le connessioni con la Francia meridionale e l’arco costiero ligure. A Cuneo le attività condotte hanno consentito di individuare un disegno di potenziamento infrastrutturale strettamente integrato e coerente con gli strumenti di programmazione nazionale, sostenuto da un partenariato territoriale ampio (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Dipartimento per le infrastrutture, gli affari generali e il personale, *Finalizzazione e rilancio delle attività di programmazione innovativa promosse dalla Direzione generale*, ottobre 2009).

A Genova, invece, si è messo a sistema un disegno di rilancio strategico del ruolo del capoluogo e del suo sistema portuale come snodo di connessione tra Mediterraneo e direttrici di Torino, Novara, Milano, Bologna. Inoltre si è assegnata la giusta priorità all’accessibilità interna dell’area metropolitana all’interno del sistema logistico di area vasta.

Nell’ambito della Piattaforma A3 Asse Ti. Bre si è attivata una vasta concertazione tra gli enti coinvolti attraverso l’istituzione di un tavolo partenariale misto (politico/tecnico) che ha seguito il Programma S.I.S.Te.M.A. in cui hanno partecipato le Regioni Liguria e Toscana, le Autorità portuali di La Spezia, Carrara, Livorno e Piombino, il Parco Nazionale delle Cinque Terre, le FFSS, le Province di Massa Carrara, La Spezia, Lucca, Pisa, Livorno e Parma. Dal lavoro svolto dal Tavolo partenariale e dai risultati dello studio di fattibilità dell’azione di sistema è emersa l’opportunità della costituzione di una Agenzia di Gestione, Sviluppo, Coordinamento e Implementazione del sistema territoriale, infrastrutturale e logistico come struttura di supporto del potenziamento dell’asse Ti-Bre e delle opere connesse. Inoltre, è emersa la necessità di uno studio che individui progetti a supporto dell’asse Ti-Bre finanziabili con i Fondi strutturali 2007-2013.

Alcuni risvolti positivi inattesi si sono avuti in alcune piattaforme con l’implementazione dei programmi innovativi, in particolare, nell’ambito del Programma S.I.S.Te.M.A. di Cuneo, l’azione di sistema/contesto 1 *Cuneo come porta territoriale dello SPILP e porta urbana di Cuneo Foro Boario* ha portato alla redazione congiunta con la Regione Valle d’Aosta, come capofila, e il gruppo di lavoro sulla “piattaforma logistica cuneese” (avviata su iniziativa della Provincia di Cuneo) di un progetto strategico in ambito INTERREG 2007-2013 dal titolo “Dai porti mediterranei agli interporti dei Valichi Alpini”.

Inoltre l’idea programma S.I.S.Te.M.A. di Cuneo e il “progetto rete” Pass Polo Agroalimentare dei servizi per lo sviluppo”, contenuto nel Piano strategico di Cuneo 2020, sono diventati il tema strategico conduttore della candidatura cuneese al Programma Territoriale Integrato promosso dalla Regione Piemonte, dimostrando una convergenza tra scelte operate con il Programma ministeriale S.I.S.Te.M.A. e politiche economiche e territoriali regionali a supporto dell’organizzazione del comparto agroalimentare e agroindustriale del cuneese.

Le difficoltà riscontrate nell'implementazione delle opere infrastrutturali relative alle Piattaforme territoriali sono di diverso tipo.

La questione economico-finanziaria appare in alcuni casi come uno degli elementi critici predominanti nell'implementazione della piattaforma.

Ad esempio, nell'ambito della piattaforma A2 Corridoio dei due Mari, si rileva come le maggiori criticità “sono di natura economico-finanziaria e prevalentemente concentrate nella copertura dei costi relativi alla realizzazione del Terzo Valico dei Giovi, che risulta la tratta di competenza italiana più impegnativa e onerosa per la complessità degli interventi. Considerati i bassi livelli di redditività diretta della linea e, al contrario, gli elevati ritorni indotti dal superamento di un collo di bottiglia decisivo per il potenziamento della modalità ferroviaria sull'intero corridoio, sono stati svolti studi e assunti interventi legislativi mirati a definire criteri innovativi di finanziamento: in particolare si fa riferimento all'applicazione di sovra pedaggi autostradali (in attuazione della Direttiva Eurovignette), di tasse di scopo ovvero dei principi di federalismo fiscale per la portualità introdotti dalla Legge Finanziaria 2008”.

Nel caso della piattaforma A3 “l'impegno progettuale e attuativo si concentra sulla parte atesina del collegamento ma si confronta con la scarsità di finanziamenti e con la complessità del collegamento, che comporta grandi opere di ingegneria, ad iniziare dal tunnel del Brennero”.

Anche nel caso della piattaforma C3 si registrano problemi per l'assenza di previsioni finanziarie nazionali (CIPE) destinate agli investimenti per la realizzazione della Direttrice Basentana.

Nel caso delle piattaforma A6, uno dei nodi critici è rappresentato dalla presenza della criminalità organizzata e dalle conseguenti infiltrazioni nei cantieri. Ciò ha determinato ritardi sia nelle opere relative all'ammodernamento dell'A3, che nelle opere di potenziamento dell'hub portuale di Gioia Tauro. E' possibile che altre Piattaforme del Sud Italia presentino problematiche analoghe.

Nel caso della Piattaforma B1 e B2 si rileva come in Toscana, a livello locale, sia emerso, da qualche anno, un approccio alle questioni territoriali che basa le sue considerazioni soprattutto sul concetto di Area Vasta e non più solo ed esclusivamente di aree amministrative. Quello che ancora manca è il passo successivo e cioè la capacità di costruire degli strumenti e delle strutture di governo del territorio che riescano a superare in qualche modo i confini amministrativi, per poter mettere in atto politiche di intervento che possano avere una vera e fattiva ricaduta a livello di Area Vasta.

Nella Piattaforma C4 le problematiche principali registrate in ordine alla difficoltà di realizzare le previsioni della programmazione della mobilità riguardano gli aspetti della VIA e soprattutto della VAS per diversi motivi: a) confusione ed incertezza normativa soprattutto per parte regolamentare, b) iper-settorializzazione dipartimentale delle competenze, c) insufficiente livello di conoscenza unificata e codificata dei dati ambientali nel territorio regionale, d) sostanziale indisponibilità pubblica dei dati di conoscenza ambientale, e) sottodimensionamento delle risorse finanziarie dell'Assessorato Territorio e Ambiente, f) ritardo nella costruzione del Sistema Informativo Territoriale Regionale, (ecc.).

2.5 Piattaforme territoriali: un riferimento concettuale in mutazione?

Le Piattaforme territoriali sono state proposte nei documenti ministeriali come “*masse critiche che presentano caratteri endogeni e relazionali tali da facilitare l'intercettazione e il*

rafforzamento di filiere produttive di beni e servizi e di dare quindi nuovo impulso allo sviluppo territoriale”.

Il concetto di Piattaforma territoriale può considerarsi come una “metafora di sintesi di una idea diffusa in alcuni ambiti della sfera tecnica e politica” (definizione proposta nella scheda A4) che però trova difficoltà a diventare operativa nei territori locali per almeno tre motivi:

1. non coincide con alcuno strumento di gestione territoriale o infrastrutturale (come rilevano esplicitamente le schede A4 e C3), ma anzi deve essere trasposto in differenti strumenti con tempi, processi, obiettivi differenti;
2. presuppone la costituzione di una governance plurilivello molto complessa da implementare, non corrispondendo ad alcun livello di governo del territorio già in essere;
3. contempla un approccio olistico e multidimensionale alla questione dei trasporti, del territorio e dell’economia che è difficilmente gestibile nel nostro sistema burocratico-amministrativo, tradizionalmente formatosi ed organizzatosi in un regime di separatezza delle “materie” citate.

Questi motivi di difficoltà non possono portare di per sé alla non utilizzabilità o non fattibilità di una proposta come quella delle piattaforme territoriali. L’ipotesi dei Progetti di territorio “Snodo 1” e “Snodo 2” appare, in effetti, un tentativo di rendere operative le piattaforme territoriali da un lato connettendole ad interventi localizzati in specifici ambiti nodali, delimitati, e dall’altro collegandole a forme di governance identificabili (in quanto emergono già dalla programmazione operativa implementata con S.I.S.Te.M.A., Porti e Stazioni, Piani strategici e della mobilità) o fattivamente costituibili (in quanto già in embrione per altri processi di pianificazione/programmazione in atto).

In questo senso si delinea il tentativo di declinare operativamente la piattaforma territoriale attraverso i Territori Snodo.

Nella evoluzione delle piattaforme con i Territori Snodo non sono tanto i livelli di governo regionale o provinciale i protagonisti dell’azione progettuale strategica quanto le città medie. Gli Snodi sono, infatti, città di secondo livello con i più vasti territori di riferimento che:

- per dinamicità di crescita economica e sociale,
- per posizionamento rispetto alla grande armatura infrastrutturale ed ai suoi nodi strategici di primo livello,
- per potenzialità di contribuzione al rafforzamento della interoperabilità tra porti, aeroporti e interporti, in una prospettiva programmatica di piattaforme logistiche territoriali, multiscalarari e integrate,
- per capacità di intessere sistemi di alleanze territoriali attorno a progetti condivisi di sviluppo,

possano agire, per prime, come **costruttori di sviluppo policentrico**, valorizzando le esternalità derivabili dal possente impegno nazionale, in atto e programmato, per il potenziamento del sistema infrastrutturale del Paese.

Si può ipotizzare che i "Territori snodo" costituiscano un concreto, primo risultato delle Piattaforme territoriali ma per valutare la loro efficacia bisogna meglio comprendere:

- 1) in primo luogo se essi sono, come sembra, da un lato effettivi strumenti di raccordo e commutazione tra Ministero e territori locali a geometria variabile e dall’altro nodi di raccordo tra reti infrastrutturali nazionali e reti infrastrutturali locali, non solo in essere ma anche previste,
- 2) in secondo luogo se vi è una connessione riconoscibile tra obiettivi di piattaforma e obiettivi di Progetti di territorio finanziati in essa,

- 3) in terzo luogo se i territori snodo funzionano non solo come luogo di elaborazione di studi di fattibilità e di ipotesi di trasformazione ma anche come "soggetti" (forme di governance multilivello) che operano per realizzare interventi concreti sul territorio della piattaforma.

Comprendere quanto detto non è semplice anche perché i Progetti dei territori Snodo 2 sono ancora in fase di avvio e per quelli Snodo 1, appena conclusi, non vi è un monitoraggio effettuato. In proposito si possono ricordare gli strumenti di governance *ante litteram* costituiti in alcune regioni dai *Comprensori* della fine degli anni '70 e inizio '80

3. Riflessioni conclusive

3.1 Le Piattaforme come strumento di analisi ed interpretazione delle problematiche del territorio italiano

1. Le Piattaforme prospettano una lettura originale del territorio italiano:

- costruiscono sistema, al loro interno e tra di loro, intorno ai corridoi trans-europei; in quanto tali si predispongono le condizioni per una territorializzazione dei grandi corridoi che non esisteva nella programmazione europea anche se presente nelle analisi del piano Delors;
- in particolare quelle nazionali e interregionali, si predispongono anche ad una azione di contrasto della eccessiva monodirezionalità che può essere generata dalla direttrice nord-sud e trans-padana, dell'alta velocità ferroviaria;
- in tutta la parte centro meridionale del paese sembrano puntare ad una integrazione, delle città minori e dei territori più marginali, alle grandi direttrici, a prevalente andamento nord-sud, autostradali e ferroviarie;
- sono incentrate non tanto sulle grandi aree metropolitane, ma sulle città-nodali di medio-piccola dimensione.

Dopo la prima grande infrastrutturazione del Paese, quella ferroviaria della seconda metà dell'800, e dopo la seconda grande infrastrutturazione del Paese, quella autostradale dei primi decenni della seconda metà del 900, le Piattaforme entrano oggi in interazione con la terza grande infrastrutturazione del Paese, quella dell'alta velocità ferroviaria. In altri termini, la spinta "isotropica" delle Piattaforme punta ad allargare e diffondere i vantaggi e le opportunità dell'alta velocità, che integra nel modello AV/AC servizi merci e servizi passeggeri nei nodi metropolitani, anche nei territori che non ne beneficiano direttamente, ma che spesso costituiscono il vero tessuto produttivo del Paese. Da questo punto di vista le Piattaforme sono coerenti con un principio di coesione territoriale ma guardano anche ad una competitività territoriale alle scale più vaste.

2. In altri termini, la lettura che, del Paese, fanno le Piattaforme è quella di una coesione territoriale che, non solo non è data in natura ma che non è neppure assicurata automaticamente dai grandi programmi di infrastrutturazione europea e dai corridoi dell'alta velocità. Il forte collegamento all'Europa continentale, a nord, attraverso i corridoi verso ovest (PTS A1), verso est (PTS A4), verso nord (PTS A2 e A3), come il riaggancio alle rotte provenienti dall'Oriente in un Mediterraneo che torna ad essere centro di traffici transcontinentali, aprono orizzonti di scenario di rilievo epocale alle due parti estreme del Paese. Ma le Piattaforme, quasi consapevoli delle grandi distanze temporali da colmare come delle tensioni e delle divergenze geo-politiche che ne possono derivare per gli interessi a breve delle diverse parti del Paese, corrono a rafforzare e a dare concretezza e credibilità territoriale a queste prospettive radicandole in quella fisicità di città e territori reali che, sola, può dare gambe alle centinaia di programmi che localmente vanno promossi per avvicinare ed attualizzare quelle prospettive di coesione. In altre parole, le Piattaforme prima ed i Territori snodo oggi (che sono la prosecuzione delle Piattaforme) ci dicono che le infrastrutture sono un mezzo e non il fine per perseguire un modello di sviluppo dell'intero Paese e che quegli scenari epocali non potranno avere attuazione senza che centinaia di città e di territori se ne facciano attori e promotori con impegno di risorse anche proprie.

3. Questa pare essere la grande novità e l'inedito portato della lettura del territorio italiano fatto oggi dalle Piattaforme e concretizzato nei programmi del MIT: il disegno dei grandi corridoi così come delle grandi strategie di infrastrutturazione pesante, se non accompagnato da processi articolati e multilivello capaci di far atterrare quel disegno sul territorio reale e di agganciarlo non solo a polarità virtuali ed astratte ma a città vere e proprie, a territori vitali e reattivi, rischia di generare fratture insanabili tra le varie parti del Paese e tra grandi aree metropolitane e città minori e tra città e territori.

4. Quelle appena indicate sono le grandi positività delle Piattaforme che le schede sostanzialmente confermano e rafforzano. Le confermano e le rafforzano anche nel momento in cui le "falsificano" mostrandone, in qualche caso spietatamente, le debolezze, ma anche, al contempo, l'assoluta necessità a causa della mancanza di alternative credibili. Il Paese, in altre parole, o "va in Europa" con questo modo di intendere la coesione territoriale, o, altrimenti, anche la competitività del sistema Paese, ne risulterà fortemente ridimensionata. Questo è il messaggio che le Piattaforme trasmettono e che chiedono di sviluppare e migliorare. Le debolezze delle Piattaforme, quindi, che pur sono numerose e che di seguito enucleiamo, non vanno intese come "falsificazioni" inutilmente demolitorie ma come spunti di riflessione per il miglioramento di un processo che giustamente si è voluto incrementale ed autoevolutivo.

5. Le schede restituiscono letture diverse del territorio in funzione di come sono state localmente interpretate. Il termine "piattaforma" sembra rimandare infatti, nei contesti territoriali, almeno a due principali interpretazioni semantiche non sempre, peraltro, compatibili tra di loro: a) ad un significato di origine trasportistica (le "piattaforme logistiche") e come tale, dà l'impressione di riguardare solo una funzione, per quanto importante (quella, appunto, trasportistica), del territorio; b) ad un significato politico-negoziale come "base per accordi", significato che presuppone la collocazione, della "piattaforma", in un contesto socio-territoriale capace di generare, appunto, ampi accordi intorno ad agende programmatiche. Le letture che le schede propongono delle diverse piattaforme si muovono all'interno di questo spazio semantico riproducendo la percezione che è maturata intorno alla problematica individuata da ciascuna specifica piattaforma. Nel primo caso il limite concettuale a monte può stare nel nascondere altre possibili priorità territoriali dell'area interessata e del Paese in generale quali, per esempio, i gravi e diffusi dissesti idrogeologici o le insostenibili caratteristiche della mobilità nelle città e tra le città (che qualcuno ha definito la "priorità delle priorità"). Nel secondo caso il limite concettuale sta nel supporre come possibili degli accordi, intorno a delle agende territoriali, senza però averne esplorato le necessarie condizioni strutturali e politico-istituzionali a monte. Da cui le inevitabili domande: ma la "piattaforma" (nel senso di accordo) cosa riguarda? E' già in essere o è tutta da costruire?

Si deve rilevare, a questo proposito, che l'approccio del MIT e l'azione ministeriale di promozione e finanziamento di programmi innovativi fa riferimento, sostanzialmente, più al secondo significato semantico di piattaforma che non al primo, come è possibile cogliere dal capitolo 4 delle schede elaborate. Le idee programma, le azioni di sistema o di contesto, le tipologie di intervento su porti e stazioni e le finalità dei progetti pilota perseguono, infatti, un approccio al progetto di trasformazione territoriale di tipo integrato e non meramente trasportistico con azioni di razionalizzazione della rete, sviluppo di modelli di esercizio integrati ed efficaci, impegno nel recupero dei suoli compromessi.

6. Le Piattaforme in qualche caso (es. PTS A6 Calabria-Sicilia) sembrano dare una interpretazione troppo "macro", astratta e virtuale del territorio e, quindi, piuttosto lontana dalla

percezione che, dei problemi urbani e territoriali, ne hanno i cittadini, le piccole imprese e le amministrazioni locali in quanto “abitanti di luoghi” e non di “piattaforme”.

7. Dal punto di vista più generale non sembra che le Piattaforme siano riuscite a portare ad una sintesi strutturata e tanto meno ad una sintesi condivisa, le visioni spaziali del territorio attualmente in concorrenza, e non sempre compatibili, tra di loro come quella dei corridoi trans-europei, quella dei policentrismi urbani e metropolitani di diversa scala, quella delle reti di città, quella dei distretti produttivi ecc. Le schede testimoniano, da questo punto di vista, una situazione assai diversificata ma, in generale, piuttosto disarticolata e di assai scarsa comunicazione e coordinamento multilivello.

8. E' difficile sostenere, quindi, che le Piattaforme siano riuscite a fornire dei quadri del territorio italiano capaci di portare a sintesi le diverse problematiche, di introdurre un qualche ordine e, quindi, di pervenire ad una identificazione di priorità di intervento. Se questo c'è è prevalentemente di natura infrastrutturale e trasportistica ma con il rischio che le tipiche problematiche territoriali di fondo, trascurate a monte, si riproducano a valle con tutto il loro potere di interdizione dei processi.

3.2 Le Piattaforme come strumenti di governo dei processi di modernizzazione infrastrutturale

1. Dal punto di vista della prospettiva temporale le Piattaforme manifestano diversità notevoli: in qualche caso tendono ad essere fortemente proiettate su scenari relazionali futuri largamente incerti o mutevoli (quelle del sud, o del nord-ovest, per esempio); in qualche altro intervengono, più pragmaticamente, a razionalizzare ex-post situazioni già fortemente definite (quella tosco-emiliana per esempio).

2. Sono rimaste un *frame* di valenza nazionale e poco regionale; molte regioni non le conoscono o comunque non pianificano tenendone conto (es. PTS A4 del Corridoio V Est; Veneto-FVG); ma anche a livello nazionale hanno scarsamente scalfito sia la tradizionale separatezza, nell'approccio al territorio, tra Ministero dell'Economia, da una parte, e MIT, dall'altra, sia la difficile comunicazione tra due modi di intendere la stessa pianificazione territoriale a livello nazionale e regionale: più legata ai programmi complessi ed ai progetti di territorio, in qualche caso, più legata alla costruzione di quadri strutturali, in qualche altro.

3. Debole si è dimostrata, vista la ripartizione frazionata delle competenze tra diverse Regioni, Province, città, la capacità di coordinamento nazionale. Anche se ci sono casi di accordo spontaneo dal basso (PTS B1-B2 “tosco-emiliana-romagnola”), non si sa chi debba o possa intervenire in caso di divergenze tra le Regioni (es. PTS A2 Liguria-Lombardia). Il soggetto nazionale (il MIT), da questo punto di vista, non si è dimostrato interessato né a un ruolo di promozione dell'accordo interregionale ma neppure a più deboli forme di coordinamento. Le piattaforme sono servite al Ministero per individuare “snodi” nei quali promuovere l'intervento, localmente, all'interno delle regioni, piuttosto che per individuare quegli spazi di interazione tra regioni diverse per costruire e coordinare “accordi” tra Regioni e Stato.

4. Da un punto di vista più operativo le Piattaforme non hanno aiutato molto i processi di territorializzazione vera e propria delle infrastrutture perché, non essendo basate su conoscenze appropriate a questo scopo (non prevedono una conoscenza dei rischi e delle qualità del territorio

di sufficiente dettaglio per poterlo fare), il processo di decisione localizzativa tende a rimanere separato da quello di definizione ed implementazione della Piattaforma. Ma se la localizzazione viene prima della Piattaforma rischia di metterla in crisi o di renderla inutile (es. PTS A1 del Corridoio V Ovest dove si manifesta la preesistenza di consistenti progetti e investimenti nelle reti metropolitane e impianti e piattaforme intermodali); se invece viene dopo, è la localizzazione che rischia di apparire subalterna alla logica, prevalentemente trasportistica, della Piattaforma in assenza di una visione dinamica e partecipativa pubblico/privato.

5. In conclusione si può dire che, se c'è una debolezza che le somma un po' tutte, è che le Piattaforme sono rimaste una visione del territorio, certamente originale e potente, ma con delle "gambe deboli" per poter procedere. In un contesto istituzionalmente frammentato ed incompleto come quello italiano, solo una Direzione del MIT ha continuato a credere e ad investire su di esse mentre sarebbe stata necessaria, prima ancora di ricercare una condivisione multilivello, una forte promozione e condivisione da parte dell'intero Ministero per farle diventare il nuovo paradigma dello sviluppo territoriale programmato del Paese.

3.3 Le domande di fondo ancora aperte

Siamo partiti ponendoci alcune domande di fondo. Vediamo quali possono essere le risposte conclusive.

1. La visione delle piattaforme ha permesso di valutare meglio, sul piano nazionale e regionale, le priorità di intervento?

Le Piattaforme, proponendo una visione da perseguire, certamente permettevano di identificare anche delle priorità programmatiche. Ma, al di là, degli obiettivi del Quadro Strategico Nazionale 2007-2013 ed in particolare del PON Reti e Mobilità, sembra di dover riconoscere che non sono uscite da quest'ambito programmatico e che non hanno inciso stabilmente sugli approcci di programmazione ordinaria dello Stato e delle Regioni nel campo delle infrastrutture come del territorio in generale e che, quindi, non costituiscono ancora un *frame* atto a definire priorità nelle sedi istituzionali di pianificazione, programmazione e spesa. Si può rispondere che questo non era neppure il loro obiettivo. Ma non è pensabile che una visione così densa e strutturata del territorio italiano possa essere ridotta solo ad una funzione settoriale e limitata nel tempo. Se le Piattaforme costituiscono un'interpretazione strutturata ed integrata dell'obiettivo europeo della coesione territoriale e della competitività del territorio, il loro potere di persuasione deve sicuramente andare oltre la specifica congiuntura e permeare più stabilmente le politiche nazionali e regionali per il territorio e le infrastrutture. Devono diventare un progetto nazionale *tout court*.

2. Le piattaforme hanno favorito il dialogo interistituzionale (dall'Europa alle città) e la partecipazione pubblica?

Le Piattaforme hanno generato un limitato dialogo interistituzionale. Questo dialogo ha riguardato sicuramente, e in primo luogo, il Ministero e le istituzioni locali beneficiarie dei suoi programmi; in secondo luogo gli altri soggetti ed istituzioni entrati nei partenariati dei programmi innovativi. I livelli istituzionali intermedi (Regioni e Provincie), tranne che nei pochi casi di coinvolgimento diretto nei programmi del MIT, sono, invece, rimasti sullo sfondo. Gli accordi quadro tra Stato e Regioni si sono naturalmente fatti ma hanno riguardato altre politiche ed in particolare quelle per l'attuazione della Legge Obiettivo del 2001. La paternità delle

Piattaforme lanciate dal MIT non è stata condivisa o non si è allargata ad altri livelli di governo del territorio e Ministero e Regioni, non hanno certo seguito la logica delle Piattaforme per costruire i loro accordi quadro sulle infrastrutture. Nel caso della A1 è emersa l'assenza di strumenti legislativi atti a garantire il territorio che i benefici locali eventuali possano prodursi solo a opera compiuta e non anche "in corso d'opera" come possibile e dunque da comprendere nel progetto (alla "maniera" francese p.es.)

3. Le piattaforme hanno fatto da guida dei processi di programmazione territoriale ed economico-finanziaria regionale?

Le Piattaforme sono entrate troppo poco nella pianificazione e nella programmazione socio-economica e finanziaria delle Regioni. A volte hanno generato una proposta regionale alternativa (PTS B1 - B2), in altri casi sono state viste come occasioni per degli approfondimenti di studio (in particolare nei Quadri Strategici Regionali) o per delle sperimentazioni sul campo (i Piani Strategici e della Mobilità) ma non sono penetrate nei meccanismi istituzionali di pianificazione e programmazione. In non rari casi sono state del tutto ignorate (anche per questioni di sfasamento con i tempi della pianificazione territoriale ordinaria o anche per mancanza di sinergia politica).

Un'ultima osservazione riguarda la messa alla prova, provocata dalle Piattaforme, di alcune questioni, propriamente disciplinari, relative alle concettualizzazioni del territorio ed agli approcci di pianificazione. La concettualizzazione olistica e multidimensionale delle reti, dei trasporti, dell'economia territoriale, l'interpretazione della complessità territoriale, che è certamente coerente con le teorie geografiche più aggiornate, si è dimostrata una volta di più, assai difficile da introdurre nei contesti amministrativi organizzati in regime di separatezza delle diverse "materie" citate, nonostante l'enfasi che si pone da anni sulle copianificazioni.

Dall'altra, la nozione, che è stata ampiamente associata a quella delle Piattaforme territoriali, della "visione strategica" ha mostrato una serie di debolezze concettuali. Un dato di fatto emerge, tra gli altri, dall'analisi condotta: la "visione" delle piattaforme, ancorché strategica, non può essere proposta scavalcando i livelli di governo intermedio e, per giunta, contemporaneamente ad altre politiche ministeriali incoerenti con tale visione. Le potenzialità, di tale visione, che l'analisi ha comunque permesso di apprezzare, spingono tuttavia a non abbandonare l'idea delle piattaforme ed a rilanciarle magari ripartendo da quegli esiti più riusciti ed operativi delle stesse che sono oggi rappresentati dai Territori snodo.

Sussiste anche una visione "negativa ma consolidata" che assegna i benefici conseguibili con le infrastrutture ed i servizi di trasporto, alla valorizzazione dei suoli. Ciò spinge in avanti le attese e immobilizza per lungo tempo le risorse finanziarie soprattutto private.

Allegati
Documenti di analisi

1. Questionario sulle piattaforme territoriali strategiche

a) Obiettivi del questionario

La “Commissione nazionale Politiche Infrastrutturali” ha deciso di avviare, con la collaborazione delle Sezioni regionali, una raccolta di informazioni, di valutazioni e di opinioni relativamente alle 16 Piattaforme strategiche individuate dal Ministero delle Infrastrutture nella sua programmazione economico-finanziaria per il 2007-2013 e, analizzate, in prima istanza, nel Rapporto dal Territorio, 2007 (cfr. cap. 4).

Le informazioni, valutazioni ed opinioni vengono raccolte con i seguenti obiettivi principali:

1. contribuire a sviluppare una politica dell’Istituto nel campo della pianificazione territoriale delle grandi infrastrutture europee, nazionale e regionali;
2. contribuire alla stesura del Rapporto dal Territorio, 2009 offrendo una informazione approfondita e aggiornata sulle trasformazioni territoriali poste in essere e connesse con le politiche infrastrutturali delle Piattaforme territoriali.

Relativamente ai suddetti obiettivi va sottolineato che la filosofia generale che la Commissione persegue (espressa nel suo documento programmatico approvato dal CdN in data 4/10/08 e dalla Commissione stessa nella sua prima riunione tenutasi a Roma il 22/10/08) è quella di una pianificazione territoriale multilivello delle previsioni infrastrutturali.

Condizioni di un approccio multilivello alla pianificazione territoriale delle infrastrutture dovrebbero essere:

- l’“armonizzazione” delle visioni infrastrutturali-territoriali che vengono elaborate ai diversi livelli di governo (europeo, nazionale, regionale e locale) le quali, invece di esaurirsi, ciascuna per conto proprio, nella prefigurazione di strategie separate, dovrebbero cercare di misurarsi con la pluralità dei livelli in gioco e dei conseguenti obiettivi di sviluppo e strumenti di regolazione;
- la costruzione di una *visione* territoriale condivisa, intesa come prospettiva verso la quale ridefinire e rilegittimare gli obiettivi assunti ai diversi livelli di elaborazione strategica (europeo, nazionale, regionale e locale).

Relativamente al secondo obiettivo va sottolineato che, in un’ottica di autorganizzazione della elaborazione del RdT, si intende procedere, dopo la prima schedatura ed analisi delle Piattaforme strategiche operata sul Rapporto dal Territorio 2007, ad un monitoraggio sistematico ed approfondito delle previsioni e delle realizzazioni che riguardano gli ambiti territoriali di tali Piattaforme.

Preme a tal fine sottolineare, come è stato anche chiaramente sostenuto nel corso della prima riunione della Commissione nazionale Politiche Infrastrutturali, che le Piattaforme non sono viste qui tanto come stabili e durevoli ambiti di programmazione e pianificazione (più o meno istituzionalizzati) da confermare e ratificare quanto, piuttosto, come ambiti nodali e problematici che si prestano di per sé allo studio ed al monitoraggio in una prospettiva aperta circa le modalità di pianificazione e le possibili soluzioni.

b) Modalità di compilazione del questionario

Nell’ambito della Commissione nazionale si costituisce un Gruppo di coordinamento che ha il compito di:

- elaborare e validare il questionario;
- compilarne parti generali che possono essere ricavate da fonti già disponibili;
- individuare i compilatori dei questionari per ciascuna piattaforma;
- seguire i compilatori ed aiutarli nel loro lavoro;
- individuare i collaboratori del Ministero, raccogliere dai compilatori tutte le domande che debbono essere poste al Ministero ed interloquire direttamente con i collaboratori ministeriali;
- raccogliere i questionari entro i tempi prefissati;
- procedere alla elaborazione del rapporto di ricerca.

Il responsabile della compilazione del singolo questionario (indicativamente un questionario per ogni piattaforma) singolarmente o con altri collaboratori da lui scelti, compila le risposte alle diverse domande del questionario. Nella compilazione potrebbe risultare, in qualche caso, difficile dare risposta a specifiche domande. In questo caso si invia il responsabile a contattare il dirigente od il funzionario regionale (provinciale o comunale) competente. Per le valutazioni più problematiche può essere utile sentire altri colleghi della sezione regionale o professionisti o ricercatori che conoscano il caso o che ci abbiano lavorato sopra.

Rispondere alle domande scrivendo direttamente nel testo in continuità con la domanda. Ogni risposta non deve contenere, indicativamente, più di un centinaio di parole.

Nel caso di informazioni, valutazioni e giudizi che nascono da una approfondita conoscenza del caso dovuta a coinvolgimenti professionali o gestionali diretti, è necessario che alla fine del questionario ciò venga precisato nel profilo del compilatore.

Cercare, comunque, di attenersi il più possibile a fonti di informazione e conoscenza di tipo istituzionale o tecnico-scientifica.

Nel caso di informazioni o valutazioni su cui esiste un certo grado di incertezza è meglio che questa venga dichiarata.

Nel caso di giudizi o valutazioni più generali e di merito è sempre necessario dichiarare la fonte: personale, collettiva, da documenti di pianificazione istituzionale, da documenti politico-amministrativi, da testi di carattere tecnico-scientifico (nel qual caso è necessario riportare il nome dell'autore, il titolo, l'editore e l'anno di pubblicazione) da fonte autorevole (dire quale), da relazione ad un convegno (dire quale e da parte di chi) ecc.

Dato il tipo di questionario e dato l'oggetto d'analisi è impossibile chiedere una oggettività assoluta. Il responsabile del questionario deve, tuttavia garantire un certo grado di autoevidenza delle affermazioni o sul piano logico o della verificabilità dei fatti.

QUESTIONARIO UTILIZZATO NELL'ATTIVITA' DI RICERCA

Piattaforma Territoriale Strategica: (*).....

(per un approfondimento sull'area interessata ed un'analisi di base cfr. Rapporto dal Territorio, 2007 cap.4)

1. Componenti e sistemi territoriali interessati

- 1.1. I principali corridoi europei interessati
- 1.2. le Regioni interessate
- 1.3. le Province interessate (ed il totale degli abitanti per Provincia)
- 1.4. Le principali infrastrutture nazionali interessate
- 1.5. I principali nodi urbani interessati
- 1.6. I principali porti interessati
- 1.7. Le reti interportuali interessate
- 1.8. I corridoi marittimi e/o autostrade del mare interessate
- 1.9. Altri Paesi contermini e nome della regione o provincia (o simili) confinaria

2. Rispetto all'area ed ai contenuti definiti per il QSN (cfr. anche RdT, 2007), sono emerse nuove problematiche nell'area (in particolare a seguito della crisi economica in corso)?

- 2.1. Problematiche territoriali (inclusione o esclusione di poli urbani, infrastrutture e nodi, Province o insiemi di Comuni)
- 2.2. Problematiche economiche (crisi di aree produttive: eventualmente segnalare in quali settori o distretti ed indicarne, se possibile, il grado di severità)
- 2.3. Problematiche politico-amministrative (specificare di che tipo)
- 2.4. Problematiche ambientali (specificare di che tipo)
- 2.5. Altro da specificare

3. Obiettivi principali della programmazione europea e nazionale

- 3.1. Obiettivi principali dichiarati della Piattaforma (cfr. anche RdT, 2007)
- 3.2. Sono emersi più recentemente (anche a seguito della crisi economica in atto) nuovi obiettivi per la piattaforma o per componenti significative di essa? (competitività, coesione, integrazione ecc..)?
- 3.3. Se sì, da quale contesto sono emersi?
- 3.4. Come sono definiti?
- 3.5. C'è consenso, a livello regionale, sugli obiettivi attuali?
- 3.6. Ed a livello locale?
- 3.7. Se no, quali sono le aree, le problematiche od i settori sui quali si registra dissenso e perché?

4. Politiche e Programmazione promosse dal Ministero (questa parte viene svolta dal Gruppo di coordinamento dello studio coinvolgendo direttamente il Ministero delle Infrastrutture)

- 4.1. Dal punto di vista nazionale, quali sono i principali obiettivi della Piattaforma?
- 4.2. Quali sono i punti di accordo o di conflitto con le previsioni del programma europeo TEN-T?
- 4.3. Quali sono i programmi complessi del Ministero (programmi Sistema, Porti e stazioni, Piani Strategici, Piani della Mobilità ecc.) nella Piattaforma?
- 4.4. Se ci sono, quali hanno avuto o stanno avendo un ruolo e perché?
- 4.5. A quali effetti hanno dato o stanno dando luogo?
- 4.6. A che punto è l'approvazione ed attuazione delle principali opere di interesse nazionale previste?
- 4.7. Quali procedure approvative sono state seguite (Conferenze dei Servizi, altro)?
- 4.8. Ci sono state interazioni con altri strumenti di pianificazione o programmazione di livello nazionale?
- 4.9. Quali intoppi ha eventualmente subito il processo di programmazione?
- 4.10. E per quali ragioni?
- 4.11. I rapporti con le Regioni dove trovano le maggiori difficoltà? E le maggiori convergenze?
- 4.12. I rapporti con i territori locali (comprese le città) sono diretti o mediati dalle Regioni? Se sono diretti che problematiche presentano?

5. Politiche, Programmazione e Pianificazione territoriale di livello regionale (da compilare assieme ai funzionari delle amministrazioni regionali interessate)

- 5.1. Le Regioni (o la Regione) interessate, con quali strumenti di pianificazione territoriale (o, più in generale, di governo del territorio) e di programmazione, stanno intervenendo nell'area (Piani territoriali regionali generali, Piani d'area, Piani di settore, Piani attuativi, Progetti d'area, Programmi europei, politiche e progetti senza pianificazione ecc.)?
- 5.2. Con quali obiettivi?
- 5.3. Quali sono i principali punti di convergenza o di contrasto con la programmazione nazionale?
- 5.4. Dal punto di vista regionale, quali sono i principali punti di convergenza o di contrasto con le previsioni del programma europeo TEN-T (i corridoi)?
- 5.5. Quali i principali punti di convergenza o di contrasto con le istanze delle Province o dei Comuni?
- 5.6. Esiste una qualche visione strategica di inquadramento spaziale prevalente? (policentrica, reticolare, metropolitana, lineare, diffusiva ecc.) e se sì, da che tipo di strumenti e processi sono espresse?
- 5.7. Quali procedure approvative ed implementative (nei confronti delle Province e dei Comuni) vengono sviluppate? (Conferenze? Recepimento a cascata? Altro?)
- 5.8. Sono stati utilizzati sistematicamente strumenti di conoscenza del territorio e di che tipo (Gis, Web-Gis, Carte della conoscenza fondativa, Statuti ecc.)?
- 5.9. Sono stati utilizzati sistematicamente strumenti di valutazione e di che tipo (economica, finanziaria, territoriale, ambientale, integrata)?
- 5.10. Sono stati utilizzati sistematicamente strumenti di partecipazione delle comunità territoriali e di che tipo (Agende XXI, Forum partecipativi, Focus group, Osservatori ecc.)?

6. Politiche, Programmazione e Pianificazione territoriale di livello locale (trattandosi di un livello più incerto nei suoi limiti e contenuti e più articolato in termini di soggettività interessate, si devono porre le seguenti domande a più persone -tecnici, operatori, amministratori- delle amministrazioni comunali o provinciali interessate dalla specifica piattaforma in modo da ricavare diversi punti di vista sulla problematica. Si può far ricorso, per l'intervista,

anche a tecnici ed amministratori soci della locale sezione dell'INU ma è preferibile anche uscire dall'ambito INU in modo da evitare condizionamenti culturali di parte. Spetta al responsabile della compilazione di rendicontare, senza forzature, le posizioni emerse sintetizzandole solo se possibile, oppure restituendone l'articolazione ed, al limite, la diversificazione delle posizioni).

- 6.1. C'è la percezione, a livello delle amministrazioni locali interessate, dell'esistenza e delle possibili conseguenze di una programmazione e pianificazione europea e nazionale di grandi infrastrutture?
- 6.2. Se sì, quali problemi o istanze genera e come vengono gestite?
- 6.3. C'è la percezione, a livello delle amministrazioni locali interessate, di una programmazione nazionale basata sul concetto di Piattaforma Territoriale Strategica?
- 6.4. Se sì, quali problemi o istanze genera e come vengono gestite?
- 6.5. Relativamente alle grandi previsioni infrastrutturali nell'area, sono in corso relazioni di un qualche tipo con la Regione (di convergenza, di accettazione passiva, di collaborazione attiva, di negoziato serrato, di conflitto ecc.)?
- 6.6. Se no, come mai?
- 6.7. Quali modalità di sviluppo del territorio prevalgono a livello locale (policentriche strutturate, policentriche distributive, reticolari, metropolitane, lineari, diffuse ecc.)?
- 6.8. Sono presenti visioni strategiche di riqualificazione territoriale? Se sì, da che tipo di strumenti e processi sono espresse?
- 6.9. Se sì, le grandi previsioni infrastrutturali nell'area interagiscono positivamente o negativamente con tali visioni strategiche locali? E perché?

7. Sintesi del questionario. Aspetti rilevanti emergenti (rispondere dove pertinente)

- 7.1 Nella definizione dell'area e nei contenuti strutturali della Piattaforma;
- 7.2 Nelle trasformazioni interne in corso (economiche, ambientali ecc.)
- 7.3 Negli obiettivi;
- 7.4 Negli strumenti di pianificazione o programmazione;
- 7.5 Nelle procedure (attuative, partecipative, valutative ecc.);
- 7.6 Nelle modalità e nei tempi di attuazione.
- 7.7 Nelle relazioni tra gli attori ed i livelli principali (specificare in particolare tra quali attori e quali livelli)
- 7.8 Altro

Nome e profilo professionale del responsabile della compilazione (con eventuali incarichi nell'INU):

Indirizzo:

N. di tel. o cell.:

Email:

(*) Le 16 Piattaforme Territoriali Strategiche (PTS) sono:

A- PTS transnazionali

- A1 – Corridoio V Ovest (Liguria, Piemonte)**
- A2 – Corridoio dei due mari (Liguria, Lombardia, Piemonte)**
- A3 – Asse Ti-Bre. (Toscana, Emilia Romagna, Liguria, Lombardia, Veneto, Trentino Alto Adige)**
- A4 – Corridoio V Est (Veneto, Friuli Venezia Giulia)**
- A5 – Piattaforma Sud-orientale (Puglia)**
- A6 – Piattaforma tirrenico-ionica (Calabria, Sicilia)**

B- PTS Nazionali

- B1- Asse dell'Arno (Toscana, Emilia Romagna)**
- B2- Piattaforma romagnola (Emilia Romagna)**
- B3- Asse trasversale Lazio-Umbria-Marche**
- B4- Asse trasversale Napoli-Bari**

C- PTS Interregionali

- C1- Appennino centrale (Umbria, Abruzzo, Molise)**
- C2- Asse trasversale Lazio-Abruzzo**
- C3- Direttrice basentana (Basilicata, Campania, Puglia)**
- C4- Sicilia occidentale**
- C5- Sardegna meridionale**
- C6- Sardegna settentrionale**

2. Documento di impostazione dell'analisi delle piattaforme territoriali strategiche

A cura di Sandro Fabbro, presidente commissione nazionale Politiche Infrastrutturali dell'INU

3 novembre 2009

1. Premessa

In materia di politiche infrastrutturali, l'obiettivo dell'INU è quello di sostenere la modernizzazione infrastrutturale del Paese in modo che questa si realizzi con i territori e per i territori.

La Commissione nazionale Politiche Infrastrutturali ha il compito di implementare questo obiettivo generale proponendo obiettivi specifici e strumenti di pianificazione e di governo.

Per quel che riguarda l'interazione tra politiche infrastrutturali e territorio, il Quadro Strategico Nazionale, approvato dalla Commissione Europea nel luglio 2007, aveva fatto propri alcuni approcci e quadri interpretativi del territorio di grande impatto innovativo:

1. le piattaforme territoriali strategiche;
2. la governance multilivello e di settore.
3. i progetti di territorio;

Per quel che riguarda il primo punto, si era configurata un'articolazione delle piattaforme in *Piattaforme transnazionali*, attestate sui corridoi transeuropei, che rappresentano gli spazi di saldatura dell'Italia al sistema europeo; *Piattaforme nazionali*, che rappresentano gli spazi di rafforzamento delle connessioni tra Corridoi transeuropei, nodi portuali ed armatura territoriale di livello nazionale; *Piattaforme interregionali*, che integrano e completano le piattaforme nazionali, a sostegno dello sviluppo policentrico per il riequilibrio territoriale.

Tre anni dopo, quell'innovativo esperimento sembra essersi già interrotto. Tant'è vero che il collegato infrastrutture dell'ultimo Dpef non ne parla più esplicitamente. Perché? Perché le Piattaforme non servono? Perché si sono dimostrate un inutile orpello per politiche che ne fanno volentieri a meno in quanto si basano sulla successione di investimenti fra loro poco coordinati? Perché la razionalità delle relazioni che si propone di determinare cozza eccessivamente con il disordine insediativo maturato in questi ultimi decenni? O, più semplicemente, perché le Piattaforme non sono state capite e, quindi, utilizzate efficacemente?

Lo studio in corso, da parte della Commissione, attraverso un apposito questionario, sulle aree delle Piattaforme Territoriali Strategiche è funzionale alla formulazione di una risposta, alle suddette domande, da parte dell'INU. A questa risposta potrà seguire una organica proposta, di eventuale rielaborazione dell'approccio, da presentarsi in un convegno pubblico nel 2010 più direttamente rivolto alle Amministrazioni pubbliche nazionali e regionali.

Compito di questo documento, in particolare, è di dare un indirizzo all'analisi dei dati e delle informazioni di diverso tipo contenute nei questionari sulle aree delle Piattaforme Territoriali Strategiche.

Per chiarire la natura e la portata di questo indirizzo è giusto infatti preliminarmente sottolineare che:

- le aree delle sedici Piattaforme sono state assunte come oggetti di analisi del territorio nazionale, più per il loro contenuto problematico e per la conoscenza localmente già esistente ed accumulata, che per la loro definizione pianificatoria e programmatica;
- ne consegue che le Piattaforme, così come sono state concepite, non vengono date per scontate o per immutabili in relazione sia alla natura dello strumento "Piattaforma" (la vision strategica); sia ai contenuti ed agli indirizzi specifici di ciascuna vision; sia alle caratteristiche fisiche ed organizzative dei territori interessati.

2. Il difficile dialogo tra corridoi europei, piattaforme nazionali, policentrismi regionali

E' stata soprattutto l'occasione offerta dalla programmazione dei fondi strutturali europei (2007-2013) a determinare elementi di novità non secondari nella programmazione economica e territoriale nazionale. La programmazione dei fondi strutturali europei è stata scandita, nel triennio 2005-2007, dalla costruzione del Quadro Strategico Nazionale (QSN) e dei Documenti Strategici Regionali (DSR), prima, e dall'elaborazione ed approvazione dei Piani Operativi Regionali (POR) poi. I DSR propongono un sistema di azioni per aumentare la competitività e la coesione dei sistemi regionali. Con i DSR le Regioni italiane compiono uno sforzo importante per interrogarsi sulla loro

collocazione attuale e sulle prospettive di sviluppo di medio periodo, a partire dal riconoscimento, come nuovo orizzonte di riferimento, dello spazio europeo.

In questo sforzo, tuttavia, il territorio rimane piuttosto marginale.

E' la Dicoter del Ministero delle Infrastrutture (MIT) che si fa carico di una declinazione territoriale del QSN con il tentativo (ambizioso anche dal punto di vista elaborativo), di offrire un riferimento territoriale alla nuova programmazione.

La visione strategica del territorio nazionale, elaborata dal MIT per il QSN, è centrata sul riconoscimento e la promozione di sedici "piattaforme territoriali strategiche" impostate sui principali corridoi e direttrici infrastrutturali europei della TEN-T. Queste piattaforme sono concepite come dimensioni critiche per la formazione di nuove economie di scala, di rete e di nodo urbano oltre che di nuovi sistemi infrastrutturali e dei trasporti che consentano, a specifici "territori-snodo", di sviluppare maggiori capacità competitive sui mercati globali. Ma in esse si prevede anche il potenziamento dell'armatura infrastrutturale regionale e la qualificazione del sistema della mobilità locale ricercando una connessione, diretta ed indiretta, tra corridoi europei e territori locali, tra competitività a scala macro e coesione territoriale alle scale meso e micro.

Le "piattaforme", quindi, nascono come tentativo di mediare le grandi previsioni infrastrutturali europee (i corridoi della TEN-T) e nazionali (della Legge Obiettivo) con le qualità, le ragioni e le istanze dei territori reali; a tal fine operano un tentativo di reinterpretazione congiunta, al contempo, della previsione infrastrutturale e dello sviluppo locale. Certo, si possono nutrire dei dubbi, come diremo, sul fatto che la visione delle "piattaforme" sia la più adatta per perseguire questo obiettivo di "coesione territoriale" in maniera reale e non solo retorica, ma rimane il fatto che le piattaforme rimangono l'unico tentativo concreto, dopo il Progetto '80, di prefigurare un assetto delle grandi armature urbane e territoriali del Paese in una certa convergenza con gli obiettivi delle Regioni (che, alla pari dell'Unione Europea, al tempo del Progetto '80 non esistevano ancora come Enti di programmazione e di pianificazione). Altri dubbi emergono dal confronto fra le ipotesi di livello europeo prevalentemente strategiche e le indicazioni nazionali che trovano nella "legge obiettivo" il loro punto di definizione.

Che ne è oggi di quel tentativo del Ministero delle Infrastrutture?

Certamente proseguono le iniziative ministeriali orientate a costruire partenariati locali intorno ai vari progetti dei "territori snodo". Quindi, da questo punto di vista, le Piattaforme stanno generando frutti positivi ed il loro ruolo non può quindi dirsi né esaurito né ininfluenza. Ma è anche vero che quella stagione, sembra, per una serie concomitante di ragioni, essersi interrotta o comunque essere poco capace, oggi, di rigenerare le ragioni fondanti della sua esistenza.

Non proseguire quella strada, tuttavia, significa probabilmente compromettere seriamente gli stessi obiettivi infrastrutturali europei e lo stesso obiettivo di modernizzare il Paese dal punto di vista infrastrutturale (non solo nei trasporti e nella mobilità ma anche nell'energia) in un clima di sufficiente fiducia e cooperazione reciproca tra il livello europeo, quello nazionale, quello regionale e quello locale.

Il problema, per gli studiosi del territorio, è poi anche un altro. La coesione territoriale non trova oggi, né in Europa né in Italia, una declinazione univoca. Tantomeno è facile, in termini strutturalmente coerenti, declinare assieme coesione e competitività. A livello europeo, per esempio, questi macro-obiettivi si rappresentano, da una parte, con le immagini dei corridoi della TEN-T (la coesione di livello continentale) e, dall'altra con le elaborazioni di ESPON sui diversi policentrismi. A livello nazionale sembra rappresentata dal modello delle piattaforme mentre a livello regionale si rappresenta, soprattutto nei piani territoriali regionali, con i vari approcci al policentrismo sub-regionale e locale. Ma tra corridoi, piattaforme e policentrismi non c'è una facile sintonia anche per ragioni strettamente strutturali e spaziali: i corridoi, da una parte, le piattaforme dall'altra, i policentrismi regionali dall'altra ancora, sono immagini che non solo non sembrano dialogare tra di loro nonostante tentativi di sincretismo - che rimangono tuttavia essenzialmente nominalistici - ma, soprattutto, non possono spazialmente (direi "topologicamente") arrivare ad una sintesi soddisfacente tra di loro. C'è, cioè, tra le diverse immagini, un certo grado di incompatibilità.

Le diverse letture territoriali dei temi della competitività e della coesione che ne danno l'Europa, lo Stato e le Regioni, nascondono, come richiamato, delle incompatibilità che non sono ancora venute chiaramente alla luce e che solo un'analisi critica approfondita può permettere di rendere evidenti.

Il quadro che emerge, quindi, non è del tutto esaltante, nonostante gli indubbi sforzi e gli innegabili passi in avanti fatti verso una visione più integrata del territorio italiano e delle sue trasformazioni: sembra prevalere, cioè, una difficoltà di integrazione dei diversi scenari delle programmazioni europea, nazionale e regionale che è anche concettuale e tecnico-scientifica. Sicuramente, a monte, tra i diversi livelli, vanno registrati anche interessi e prospettive diversi e non sempre compatibili. Ma, probabilmente, anche le *vision* attualmente in uso ai diversi livelli (i corridoi europei, le piattaforme strategiche nazionali, le regioni policentriche, le reti di città, ecc.) manifestano delle incapacità nell'armonizzare, tra loro, le diverse concezioni di competitività e coesione territoriale: anche se di

grande impatto immaginativo, rimangono separate e poco coerenti tra loro se non, qualche volta, addirittura incompatibili.

D'altronde la stessa concezione della vision spesso presenta limiti in quanto suggerisce riferimenti olistici di assetti futuri ma non consente di valutare la capacità di una loro realizzazione sia pure a tempi medi e lunghi. Strumenti di questo tipo non sono stati messi in atto.

L'obiettivo tecnico-culturale della Commissione e, quindi, dell'INU tramite essa, - obiettivo, non lo nascondiamo, assai ambizioso -, potrebbe essere, pertanto, quello non solo di affermare con forza l'assoluta centralità della dimensione territoriale ai fini dell'efficacia dei programmi di modernizzazione del Paese ma anche di ricercare le modalità di costruzione di una più univoca condivisione "multilivello" dei *frame* territoriali attraverso i quali ci si propone di perseguire, al contempo, gli obiettivi di competitività e di coesione.

L'obiettivo è, pertanto, quello di ricercare, se necessario rivedendo anche le Piattaforme, quei "sistemi territoriali (regionali e, più spesso interregionali) capaci di giustificare e pianificare le armature urbane e territoriali strategiche per l'intero Paese".

3. L'esperienza delle "Piattaforme Territoriali Strategiche" e la proposta dell'INU

Le "Piattaforme Territoriali Strategiche", hanno costituito una innovazione concettuale importante che ha permesso di andare oltre la logica settoriale del vecchio Piano Generale dei Trasporti, costruendo, almeno nelle intenzioni:

4. un quadro nazionale di riferimento strategico rispetto a cui valutare le priorità di intervento e le diverse alternative di offerta infrastrutturale;
5. una visione del territorio atta a consentire e promuovere dialogo interistituzionale (dall'Europa alle città) e partecipazione pubblica;
6. una guida reale dei processi di programmazione territoriale ed economico-finanziaria.

Non sappiamo se le cose siano andate veramente così. Lo studio avviato dalla Commissione non può essere certo esaustivo delle difficili problematiche dell'intervento infrastrutturale, dà comunque risposte ad alcuni segmenti importanti della tematica. In particolare vuol rispondere alle seguenti domande:

1. la visione delle piattaforme ha permesso di valutare meglio, sul piano nazionale e regionale, le priorità di intervento? E se no, perché?

2. Scelte nazionali e territori sono ancora dimensioni separate? E se sì, come tornare a legare infrastrutture e territorio? E' la visione delle piattaforme adatta e sufficiente a questo scopo?

3. Dialogo interistituzionale (dall'Europa alle città) e partecipazione pubblica hanno funzionato? Se no, perché? Cosa deve essere la governance multilivello?

7. Le piattaforme hanno fatto da guida reale dei processi di programmazione territoriale ed economico-finanziaria? Se no, perché? A quali altri strumenti si è ricorsi o si dovrebbe ricorrere?

Ad una primissima lettura dei diversi questionari alcune debolezze funzionali, concettuali e strutturali delle Piattaforme appaiono evidenti e possono costituire delle ipotesi di lavoro da andare a verificare con una lettura analitica più compiuta ed approfondita.

a. dal punto di vista funzionale (come strumenti di pianificazione):

1. sono rimaste un *frame* di valenza nazionale e poco regionale; molte regioni non le conoscono o comunque non pianificano tenendone conto (es. PTS A4 del Corridoio V Est; Veneto-FVG); ma anche a livello nazionale hanno scarsamente scalfito una certa tradizionale separatezza tra il Ministero dell'Economia e quello delle Infrastrutture ed anche tra due modi di intendere la programmazione territoriale;
2. grandi città come Roma e Milano non vi sono ricomprese. Le Piattaforme sono state lette, quindi in senso antiurbano? (lo stato che si allea con le piccole città contro le grandi città? oppure incapacità di cogliere le relazioni interne alle grandi concentrazioni?).
3. in qualche caso sono state costruite in modo troppo generale rischiando di restituire una idea troppo "macro", astratta e virtuale del territorio e, quindi, troppo lontana dalla percezione che, dei problemi urbani e

territoriali, ne hanno i cittadini in quanto “abitanti di luoghi” e non di “piattaforme” ma anche le imprese e le amministrazioni locali (es. PTS A6 Calabria-Sicilia);

4. debole la capacità di coordinamento vista la ripartizione frazionata delle competenze tra diverse Regioni. Anche se ci sono casi di accordo spontaneo dal basso (PTS B1-B2 “tosco-emiliana-romagnola”), non si sa chi debba o possa intervenire in caso di divergenze tra le Regioni (es. PTS A2 Liguria-Lombardia);
5. operativamente poi, le Piattaforme non aiutano molto i processi di localizzazione puntuale delle infrastrutture perché non sono basate su conoscenze appropriate a questo scopo (non prevedono una conoscenza dei rischi e delle qualità del territorio, per esempio). Ciò significa che il processo di decisione localizzativa rimane separato da quello di definizione ed implementazione della Piattaforma: ma se questo viene prima della Piattaforma rischia di metterla in crisi o di renderla inutile (es. PTS A1 del Corridoio V Ovest); se invece viene dopo, è la localizzazione che rischia di apparire subalterna alla logica prevalentemente trasportistica della Piattaforma.

b. dal punto di vista della appropriatezza concettuale e nominalistica:

1. le Piattaforme rimandano ad un lessico di origine macro-trasportistica (le “Piattaforme logistiche”) e, come tali, danno l'impressione di riguardare solo una funzione, per quanto importante (quella, appunto, macro-trasportistica), del territorio; da questo punto di vista rischiano di nascondere altre reali priorità, del Paese in generale e dei territori, in particolare, quali, per es., le necessarie integrazioni e riqualificazioni urbane e metropolitane attraverso la realizzazione di sistemi di mobilità sostenibile nelle città e tra le città (qualcuno le ha definite “la priorità delle priorità”);
2. Dal punto di vista più strettamente tecnico si deve verificare se le piattaforme costituiscono un contesto adatto per pervenire ad una sintesi tra visioni spaziali del territorio oggi in concorrenza e non sempre compatibili tra di loro come quella dei corridoi trans-europei, quella dei policentrismi urbani e metropolitani di diversa scala, quella delle reti di città.

c. dal punto di vista della struttura spazio-temporale di riferimento:

1. dal punto di vista temporale soffrono di diversità notevoli: in qualche caso tendono ad essere fortemente anticipatrici di situazioni future (quelle del sud, per esempio); in qualche altro intervengono, più pragmaticamente, a razionalizzare ex-post situazioni già fortemente definite (quella toско-emiliana per esempio).
2. Dal punto di vista del rapporto con la dimensione spaziale del territorio bisogna registrare che devono portare a sistema, contemporaneamente, visioni che hanno contenuti spaziali spesso incompatibili tra di loro come quella dei corridoi trans-europei, quella dei policentrismi urbani e metropolitani di diversa scala, quella delle reti di città.
3. non è chiaro come si regolino sui tempi delle infrastrutture che, solitamente assai lunghi, hanno, alle volte, delle improvvise accelerazioni dovute a situazioni emergenziali (Passante di Mestre, terza corsia dell'A4 ecc.). Questa situazione mette sotto stress l'uso pianificatorio delle piattaforme in quanto, nel primo caso, devono essere necessariamente molto flessibili per poter tenere conto delle evoluzioni temporali (i cambiamenti di tracciati per esempio) mentre, nel secondo, rischiano di essere viste come un fattore di allungamento dei tempi e di riduzione dell'efficacia dell'azione pubblica.

Ad una primissima lettura, quindi, emergono diverse debolezze delle PTS, dovute, ovviamente anche alle ragioni che le hanno generate (programmazione del QSN, tempi ristretti, limitate risorse ecc.) e che, sicuramente possono senz'altro essere riequilibrare anche da diversi punti di forza. Tuttavia ci interessa registrare che alcune delle domande che ci siamo posti potranno trovare valide risposte e che, nell'organizzare, domande e risposte, per categorie omogenee e disciplinarmente corrette e pertinenti, si potranno dare anche dei contributi all'avanzamento del processo di pianificazione nazionale in atto.

E' chiaro, comunque, che, in qualche caso, le piattaforme pongono anche domande fondamentali sulla natura ed il ruolo stesso della Pianificazione territoriale di scala nazionale e regionale. E, forse, bisognerà dire qualcosa anche su questi argomenti di fondo.

3. Schede sintetiche delle Piattaforme Territoriali Strategiche

Piattaforma A1 - Corridoio V Ovest

1. L'area interessata

La Piattaforma interessa le Regioni Piemonte (centro meridionale) e Liguria (Ponente) e, in particolare, la Provincia di Torino con la sua area metropolitana e i nodi urbani di Genova, Savona e Alessandria.

Assumendo un punto di vista macroregionale appare evidente che il quadrante nord-ovest del Paese, che si estende dal confine italo-francese alla metropoli milanese e dal confine italo-svizzero al mare ligure, per la sua posizione geografica rappresenta un'area ad elevata connettività e ha quindi per il Paese un ruolo di decisiva importanza per l'integrazione con lo spazio europeo ed in particolare per rafforzare il ruolo dell'Italia negli scambi est-ovest. La piattaforma in questione costituisce la dorsale e l'elemento d'integrazione dell'Italia nell'Europa meridionale, un sistema logistico che trova, nelle connessioni tra i porti liguri e il Corridoio V, un'occasione ulteriore di arricchimento infrastrutturale, sia per l'effetto rete che si produce, che per "il passaggio a sud-ovest" che si rende possibile.

Si registrano interrelazioni importanti con la parte italiana del corridoio 24, Genova-Basilea-Duisburg-/Rotterdam/Anversa-Genova-Rotterdam.

2. Opere principali già previste

Tra le opere principali vanno menzionate, oltre alla linea ferroviaria alta velocità Torino-Milano, da poco completata, la futura linea alta capacità Torino-Lione (erroneamente denominata Tav), l'autostrada del Frejus, il Terzo valico dei Giovi, la Ferrovia Genova-Milano, i porti di Genova e Savona, l'interporto di Orbassano.

3. Gli obiettivi della Piattaforma

L'obiettivo della Piattaforma è quello del potenziamento dell'area come porta transfrontaliera tra Italia ed Europa sud-occidentale e come sistema logistico a servizio dei traffici via mare tra Mediterraneo ed Estremo Oriente.

L'area è caratterizzata dalla previsione in direzione est - ovest di collegamenti plurimodali, con una tratta impegnativa tra Torino e Lione; tra questi il vettore marittimo, attestato sui porti di Savona e Genova, può svolgere "nel frattempo" una funzione importante per il potenziamento delle relazioni con le regioni del Midi francese, con quelle iberiche (Barcellona) e lusitane.

Con il progressivo incremento dei traffici marittimi fra Mediterraneo ed Estremo Oriente, i porti del Ponente ligure potrebbero, recuperando efficienza, diventare fondamentali terminali marittimi del Mediterraneo, anche grazie alla realizzazione di connessioni veloci ed efficaci con il Corridoio V attraverso i nodi logistici padani opportunamente attrezzati.

4. Le criticità di area e di processo

A Torino e provincia si registra una situazione in negativo dell'economia reale a causa della crisi globale atterrata su un contesto locale particolarmente esposto alla competizione ed alle dinamiche declinanti della domanda di beni, in quanto, come testimoniano chiaramente gli indicatori, al di fuori del capoluogo il profilo delle imprese è in gran parte ancora industriale. Per quanto riguarda la Liguria si registra un forte impatto della crisi sui traffici marittimi dei porti di Genova, La Spezia e Savona. Dopo quindici anni di crescita si sono cominciati a registrare primi segnali di crisi nell'ultimo trimestre del 2008, in coincidenza con l'esplosione della crisi internazionale.

Per quanto riguarda il Piemonte permane una forte conflittualità locale circa la realizzazione di ulteriori grandi infrastrutture di comunicazione in Val di Susa e, quindi riguardo al progetto del collegamento ferroviario Torino-Lione, intorno al quale si sono avuti aspri conflitti e momenti di fortissima tensione. L'opposizione locale (ma con una notevole eco a livello nazionale) parla di un'opera dannosa, in quanto altamente impattante e non necessaria, ritenendo che per i prossimi anni su questa direttrice siano sufficienti gli interventi di ammodernamento già in fase di esecuzione o già approvati e allo studio per il miglioramento del transito treni merci. Da tre anni opera, come sede

di confronto tecnico e discussione collegiale tra i diversi soggetti interessati dalla tratta, l'Osservatorio Torino-Lione guidato dal Commissario governativo Mario Virano. All'Osservatorio è affidato il governo del progetto con il concorso attivo dei rappresentanti tecnici dei territori oltre che, della Regione, della Provincia, della Città di Torino e dei Ministeri. E' prevista per la metà del 2010 l'elaborazione di un Progetto Preliminare, con l'individuazione delle caratteristiche tecniche dell'opera e della contestuale riqualificazione dei territori.

Tra gli elementi problematici e di criticità è da ricordare il tema del dissesto idrogeologico. In un'area ricca di risorse idriche ma per molti versi fragile, la modificazione del clima ha accelerato alcuni processi, taluni dei quali degenerativi; inoltre da tempo la manutenzione del territorio (boschi, aste fluviali principali e secondarie, rii) non è più come in passato affidata alla pratica e buona conoscenza degli abitanti del territorio. Di qui alcuni problemi legati agli eventi alluvionali che hanno colpito in modo rilevante il territorio nel 2000 e nel 2008.

5. Gli strumenti di pianificazione e programmazione

5.1 I programmi innovativi promossi dal MIT

La piattaforma è interessata dai diversi programmi innovativi sperimentali promossi dal MIT.

A) Il Programma S.I.S.Te.M.A. complessità territoriale

Il Programma interessa due macrosistemi: *l'Arco Ligure* e il *Piemonte Meridionale*. In tali macrosistemi sono state riconosciute rispettivamente come aree bersaglio Savona e Cuneo e per esse si propongono due idee programma:

1. *Rafforzare il sistema territoriale, urbano e portuale Savona-Genova, anche attraverso la risoluzione dei problemi di mobilità legati al conflitto tra traffico urbano e movimentazione di merci e passeggeri nel nodo di Savona (Asse tematico 2)*

L'idea mira a promuovere le seguenti azioni:

Azioni di sistema per il posizionamento competitivo del sistema policentrico savonese e del basso Piemonte rispetto alle prospettive di sviluppo dei traffici commerciali:

- Corridoio 24 Genova Rotterdam (Terzo Valico)
- Corridoio V Lisbona-Kiev
- Autostrade del mare del Mediterraneo occidentale

Azioni di contesto per connettere in tempi brevi le aree di stoccaggio e manipolazione merci al sistema portuale ligure e ai mercati dell'hinterland padano ed europeo:

- Bretella autostradale Albenga-Millesimo-Predosa, connessione tra Liguria di Ponente, alessandrino e hinterland padano che consentirà un rilancio economico della Valbormida e "gronda del savonese" che alleggerisce il traffico turistico estivo nel nodo di Savona (A10/A6).
- Aurelia bis (da Albisola Superiore a Legino) per il decongestionamento dal traffico urbano di Savona, Vado Ligure, Albissola Marina e Albissola Superiore e del traffico pesante originato dai traffici portuali.
- Ultimo lotto del raccordo tra s.p. 29 e s.p. 15, by pass del centro abitato di Calcare, accesso diretto all'area di "Paleta" a servizio del traffico pesante per Plodio, Pallare, Bormida e Colle del Melogno.
- Adeguamento del casello di Millesimo e dei collegamenti delle aree industriali di Roccavignale e Cengio con sviluppo delle potenzialità logistiche intorno al polo di Millesimo e connessione rapida con L'A6 Torino-Savona.

Azioni locali finalizzate alle trasformazioni urbane di Savona per integrare il sistema urbano al sistema territoriale e facilitare le relazioni tra sistema policentrico portuale Savona/Vado e costa/entroterra:

- Riorganizzazione delle funzioni di intermodalità e sosta nel nodo di Legino-autostrada.
- Rifunionalizzazione delle aree risultanti dalla riorganizzazione del sistema trasporti stico portuale delle rinfuse.
- Direttrice di collegamento tra porto di Savona e autostrada e sue possibili opzioni di adeguamento.
- Adeguamento della penetrazione urbana costiera lato ponente.

Il partenariato coinvolto è costituito dal Comune e dalla Provincia di Savona, dalla Provincia di Genova e dal Comune di Vado Ligure, dall'Autorità portuale di Savona-Vado e di Genova, da ANAS e RFI.

2. *Cuneo come porta transfrontaliera tra il sistema territoriale del Piemonte Meridionale e il territorio di Nizza e della Costa Azzurra (Asse tematico 1)*

L'idea mira a promuovere le seguenti azioni:

Azioni di sistema:

- *Cuneo come porta transfrontaliera verso la Francia meridionale*, studio di fattibilità sulle ricadute territoriali del raddoppio del Traforo del Tenda ed il potenziamento della connessione Cuneo-Nizza.

Azione di sistema/contesto 1

- *Cuneo come porta territoriale del Sistema Portuale Integrato Ligure Piemontese (SPILP)*, studio di fattibilità sulle funzioni, le priorità e l'articolazione del sistema policentrico dello SPILP

Azione locale 1:

- *L'area dell'ex Forio Boario come nuova centralità urbana*, studio di fattibilità per la riqualificazione e rifunzionalizzazione dell'area

Il partenariato coinvolto è costituito dall'Università di Cuneo, dalla Provincia di Cuneo, dal MIT 1° Dipartimento per la Commissione tecnica Italiana intergovernativa per il traforo del Colle del Tenda.

B) Il Programma innovativo Porti e stazioni

Il Programma riguarda la piattaforma per due contesti urbani concernenti le zone limitrofe alle aree portuali.

1. Il primo programma è il PIAU di Genova che si basa su quattro assi di intervento:

- *Principe* - la riqualificazione del ruolo urbano della stazione ferroviaria come polo di interscambio nel sistema della mobilità (terminal bus, piazza pedonale, tunnel di collegamento metropolitana-stazione).
- *Porto* - il miglioramento della connessione del quartiere con l'area portuale dove, in collaborazione con l'Autorità Portuale, si trasformano le aree portuali dismesse in funzioni urbane qualificate di riferimento per i residenti del centro storico e attrazione per fruitori esterni.
- *Pré* - la riqualificazione di zone residenziali del quartiere mediante il recupero delle pavimentazioni lapidee di vicoli e piazze all'interno dell'ambito, con il contestuale rifacimento delle reti di servizi in sottosuolo, in particolare, il risanamento della rete pubblica di smaltimento delle acque bianche e nere.
- *Ambientale* - la valorizzazione delle zone storiche e della monumentale via Balbi mediante la progettazione di un passante stradale in galleria, previsto dal Piano Urbanistico Comunale, per collegare i quartieri a monte del centro storico con le zone del ponente cittadino e per alleggerire il traffico veicolare di attraversamento del centro storico.

I soggetti coinvolti, firmatari del Protocollo di intesa sono: Comune di Genova, Autorità Portuale di Genova, Ferrovie dello Stato, Società Real Estate S.p.A., Società R.F.I. S.p.A., Regione Liguria.

2. Il secondo programma è il PIAU di Savona che si fonda su alcuni obiettivi:

- Costituire un sistema di modalità di accesso trasportistico, di integrazione modale e di servizi alla utenza che faciliti l'accesso e la percorrenza nella città di Savona.
- Consentire l'ottimizzazione funzionale dei poli di servizio alla mobilità, concatenando la Stazione del mare, il nodo di scambio intermodale di Piazza del Popolo e la Stazione ferroviaria.
- Recuperare le aree dimesse dalle funzioni portuali e dalla ferrovia per insediare usi residenziali, servizi privati, aree e fabbricati ad uso pubblico
- Riqualificare il patrimonio edilizio, sia residenziale che commerciale, di Via Paleocapa

I soggetti coinvolti, firmatari del Protocollo di intesa sono: Comune di Savona, Autorità Portuale di Savona, Ferrovie dello Stato S.p.A., Società Real Estate S.p.A., RFI S.p.A., Regione Liguria.

C) Il Programma innovativo Piani strategici e della mobilità

Il Programma interessa la piattaforma per il Comune di Imperia in cui si propone l'elaborazione congiunta dei due strumenti e la Provincia di Torino.

D) I Progetti di territorio "Territorio Snodo 1" e "Territorio Snodo 2"

Il MIT ha finanziato i progetti di territorio "Territorio snodo 1" nel Comune di Cuneo e nel Comune di Genova. Nelle analisi del MIT (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Dipartimento per le infrastrutture, gli affari generali e il personale, *Finalizzazione e rilancio delle attività di programmazione innovativa promosse dalla Direzione generale*, ottobre 2009), Genova è riuscita a disegnare il rilancio strategico del suo ruolo e del suo sistema portuale, integrandolo con il Basso Piemonte, identificando il nodo di Alessandria come "naturale" retroportualità e posizionando il proprio sistema territoriale come snodo di connessione tra il Mediterraneo e le direttrici di Torino, Novara, Milano, Bologna. Inoltre, ha migliorato l'accessibilità interna dell'area metropolitana. Cuneo, invece, ha

programmato un potenziamento infrastrutturale, sostenuto da un partenariato territoriale molto ampio che ha visto, nel tempo, aggregarsi nuovi soggetti ed istituzioni.

Sia per Cuneo che per Genova è prevista una prosecuzione con “Territori snodo 2”.

In particolare per Cuneo si prevede di proseguire il Progetto di territorio per approfondire:

- le implicazioni derivanti dall’allargamento del territorio di riferimento dovuto all’adesione al Progetto “Territorio Snodo 1” da parte della Provincia di Imperia;
- la correlazione tra il disegno di programmazione infrastrutturale individuato e gli indirizzi regionali, in special modo in riferimento alla programmazione FAS in via di definizione;
- la verifica di fattibilità di alcune ipotesi operative relative al sistema aeroportuale (nodi di Levaldigi e Albenga) e della sua connessione/integrazione con gli altri poli logistici individuati.

Per Genova invece l’approfondimento con “Territori Snodo 2” andrebbe in due direzioni:

- la strutturazione/organizzazione di un assetto di coordinamento dell’impatto delle singole infrastrutture costitutive del Progetto di territorio sullo sviluppo sostenibile della città e dell’area metropolitana;
- l’approfondimento del livello di complessità della *governance* dei diversi interventi e la definitiva strutturazione e il consolidamento condivisi del modello di *governance* dell’intero “progetto di territorio”, anche in interfaccia con il parallelo sistema Ponente ligure/Piemonte meridionale occidentale.

Il “Progetto di Territorio 2” è previsto, inoltre, nel Comune di Savona con lo scopo di:

- dare maggior forza al Comune di Savona, grazie al partenariato “esplicito” con il Ministero, nel coinvolgimento e nel consolidamento di una più ampia platea di operatori logistici e imprese, riconosciuti come essenziali per consentire all’intero Progetto di territorio ligure-piemontese di decollare definitivamente grazie ad una solida e coesa partnership pubblico-privata;
- costruire e accreditare il quadro condiviso delle priorità infrastrutturali individuate, gerarchizzate e coerenti con il quadro delle possibili disponibilità finanziarie, proponendole come parte di un prossimo APQ, intercettando in tal modo finanziamenti FESR regionali e finanziamenti FAS di parte nazionale e regionale.

5.2 Gli strumenti regionali e locali di governo del territorio

La Regione Piemonte ha approvato nel 2008 il nuovo Piano Territoriale Regionale. Per quanto riguarda le strategie per la mobilità il Piano, nel ribadire la priorità dei suoi corridoi europei che interessano la Regione (corridoio 5 e 24), sottolinea la necessità di sviluppare i corridoi europei in termini di progetti territoriali che individuino le sinergie tra le reti, materiali ed immateriali ed alle diverse scale, ed i territori che sono interessati, tenendo conto delle specifiche caratteristiche economiche, vocazionali e posizionali.

Sul piano della logistica, oltre al rafforzamento della piattaforma logistica alessandrina e al completamento dell’infrastruttura interportuale SITO di Orbassano, l’attenzione della programmazione strategica della Regione va sulla piattaforma transnazionale terziario-logistica di Novara (collocata in un ambito territoriale di progetto che comprende: la stazione RFI -e area Huckepack - e FNM, lo scalo ferroviario, la nuova stazione AV-AC, il CIM e le aree di espansione produttiva) con un ruolo di integrazione tra funzioni trasportistiche (passeggeri e merci), attraverso un’integrazione funzionale con la valorizzazione dell’alta accessibilità che il nodo presenta, soprattutto in corrispondenza della stazione AV-AC dove potrà essere sviluppato il nodo di interscambio passeggeri (Novaroad) ed il centro servizi/terziario avanzato (business park). Anche il sistema logistico cuneese, con funzione di retro porto di Savona, gode di attenzioni strategiche da parte delle politiche regionali che prevedono un ulteriore sviluppo, in ambito competitivo europeo, della spiccata vocazione di specializzazione nel settore agroalimentare in chiave di distribuzione a larga scala.

La Regione Liguria ha adottato il PTR nel 2004, ma il piano non propone alcun riferimento alle piattaforme strategiche.

Grazie ad un finanziamento ministeriale, la Provincia di Torino ha promosso (2008-2009) il Piano strategico per il territorio interessato dalla direttrice ferroviaria Torino-Lione e riguardante l’area metropolitana, ma soprattutto le valli di Susa e Sangone. L’idea di fondo è quella di accompagnare la realizzazione dell’infrastruttura con politiche di sostegno allo sviluppo che vanno nella direzione di un rafforzamento del policentrismo territoriale con interventi sui servizi alla mobilità regionale ferroviaria, alle attività economiche locali e alle stesse strutture per l’accoglienza generale e turistica.

6. Conclusioni

In questa piattaforma, dove, diversamente da altre, sono comprese anche due aree metropolitane, sono compresenti almeno cinque livelli e relativi tipi di pianificazione-programmazione in atto:

- livello dei corridoi (Tav Torino-Lione con l'intervento dell'Osservatorio che fa azione di facilitazione per le relazioni interistituzionali, la diffusione della conoscenza dei problemi delle reti e dei servizi metropolitani e degli impianti interportuali per le merci, per la stesura dei progetti e per l'attuazione delle politiche locali)
- livello della piattaforma (per integrazioni funzionali varie che però non ha un vero e proprio soggetto titolare);
- livello della Regione (PTR);
- livello del territorio vasto (Piano Strategico Prov. di Torino che ha una funzione di ricerca di compensazioni strategiche di area vasta e non di mitigazioni minimali);
- livello dei territori-snodo (città di Genova, Savona e Cuneo con progetti di territorio che sembrano funzionali ad azioni in parte di integrazione funzionale ed in parte promozionali)

Si avverte in modo deciso la questione della interconnessione dei livelli e delle pianificazioni. Una sorta di governance multilivello c'è ma non è governata da nessuno e non si può dire sia dovuta alla piattaforma. Semmai, la piattaforma, serve a connotare in termini unitari tutti questi processi a cui altrimenti non si riuscirebbe a dare un significato.

Piattaforma A2 - Corridoio dei due Mari

1. L'area interessata

La piattaforma interessa le Regioni Piemonte, Lombardia e Liguria, le Province di Genova, Alessandria, Vercelli, Novara, Verbano-Cusio-Ossola, Pavia, Varese, Milano, il sistema metropolitano Milanese in direzione ovest, i nodi di Genova, Novi Ligure (AL), Tortona (AL), Alessandria, Novara.

La Piattaforma A2 si colloca su un'area snodo strategica tra la cosiddetta "Blue Banana" e l'Arco latino. La strategicità dell'area è evidenziata anche dagli scenari di Espot. Ma in mancanza di rilevanti interventi infrastrutturali di matrice sia europea sia italiana, e, particolarmente, in mancanza del Terzo Valico e del connesso potenziamento del nodo ferroviario di Genova, il sistema portuale ligure è destinato ad essere relegato in un ruolo marginale rispetto ai grandi flussi di traffico merci sul territorio europeo e a vedere ulteriormente insidiata la sua naturale funzione di accesso al trasporto marittimo per le regioni padane.

2. Opere principali previste

Sono in corso le seguenti opere: Variante di Gozzano, potenziamento del nodo di Genova, adeguamento del traffico merci delle linee Domodossola-Genova Milano-Chiasso. Per il Terzo valico è stato approvato il progetto definitivo. Sono inoltre in previsione il potenziamento del nodo ferroviario di Novara, il potenziamento Bergamo-Seregno, il quadruplicamento Pavia Milano Rogoreto e Tortona Voghera, il raddoppio Vignale Arona e Laveno Ruino e il quadruplicamento Chiasso Monza.

3. Gli obiettivi della Piattaforma

Dal punto di vista nazionale, la Piattaforma è destinata a collegare sistematicamente e con grandi capacità di flusso, l'area padana (una delle aree economicamente più sviluppate del Paese) con il centro Europa, con l'obiettivo di offrire opportunità e potenzialità di sviluppo ai poli di Milano e Torino, da una parte, ed al sistema dei porti liguri, dall'altra.

La Piattaforma, oltre a interconnettere in un unico sistema i poli logistici già esistenti in modo da costituire un "asse attrezzato", prevede inoltre un collegamento ferroviario stabile, strutturato e veloce con il nord Europa che è determinante per il riposizionamento di tutta l'area nord occidentale italiana. La realizzazione degli interventi previsti per il Corridoio dei due mari inciderà fortemente sulla competitività del sistema portuale ligure nei confronti dei porti del Northern Range e non soltanto per quanto riguarda i traffici diretti ai mercati della Mitteleuropa, ma anche per quelli a servizio della struttura industriale e distributiva italiana. La Piattaforma garantirebbe in tal modo il passaggio consistente di merci dalla modalità stradale (con cui attualmente sono distribuiti) a quella ferroviaria con ovvi benefici dal punto di vista ambientale, oltre che economico, contribuendo a risolvere i problemi di congestionamento della rete (Novara) e del sistema dei valichi alpini e potenziando le connessioni tra Novara e l'hub aeroportuale di Malpensa.

4. Le criticità di area e di processo

Le principali criticità d'area sono connesse alle problematiche ambientali e riguardano la tratta Genova-basso Piemonte del Terzo Valico di Giovi. Sul resto della piattaforma, che corre per lo più in pianura, i problemi riguardano l'eccessiva concentrazione infrastrutturale che si determinerebbe in molte tratte e in molti snodi, tra cui il polo novarese, già interessato da altre grandi infrastrutture a grande impatto ambientale.

Le criticità maggiori di processo sono di natura programmatoria, economico-finanziaria e politico amministrativa e riguardano:

- la carenza strutturale nei processi di programmazione e di selezione per interventi e risorse;
- gli ambiti procedurali ed amministrativi obsoleti ed inefficienti;
- la capacità di spesa inadeguata rispetto alle risorse stanziare e disponibili;
- il mancato coinvolgimento dei privati (operatori ed imprenditori) nei processi di scelta per la realizzazione e per la gestione degli interventi infrastrutturali (Project Financing).

Molte criticità sono legate alla copertura dei costi relativi alla realizzazione del Terzo Valico dei Giovi, che risulta la tratta di competenza italiana più impegnativa e onerosa per la complessità degli interventi. Considerati i bassi livelli di redditività diretta della linea e, al contrario, gli elevati ritorni indotti dal superamento di un collo di bottiglia decisivo per il potenziamento della modalità ferroviaria sull'intero corridoio, sono stati svolti studi e assunti interventi legislativi mirati a definire criteri innovativi di finanziamento: in particolare si fa riferimento all'applicazione di sovrappedaggi autostradali (in attuazione della Direttiva Eurovignette), di tasse di scopo ovvero dei principi di federalismo fiscale per la portualità introdotti dalla Legge Finanziaria 2008.

Per quanto riguarda le problematiche di consenso, si registra una forte attenzione da parte dei principali Comuni interessati alle opere, meno da parte delle Province, ma la percezione a livello locale delle potenzialità dell'intera piattaforma è minima (tranne per Genova e Novara). Le aree di dissenso riguardano principalmente gli aspetti di impatto ambientale derivanti dalla realizzazione delle diverse opere, soprattutto il valico appenninico dei Giovi. Qui il dissenso, più che interessare gli attori istituzionali regionali o gli stakeholders principali (es.: Camere di Commercio, Associazioni industriali) riguarda la mobilitazione dal basso che si è da anni creata intorno alla realizzazione dell'opera. In questo, come anche in altre parti del tracciato, la sollecitazione che viene da questi movimenti è di considerare anche le opzioni riguardanti il potenziamento e l'ammodernamento delle linee già esistenti. Per il progetto della Gronda autostradale del nodo genovese è stata attivata una procedura ispirata al modello francese del "debat public".

5. Gli strumenti di pianificazione e programmazione

5.1 I programmi innovativi promossi dal MIT

La piattaforma è interessata dai seguenti programmi innovativi sperimentali promossi dal MIT.

A) Il *Programma S.I.S.Te.M.A. complessità territoriale*, interessa il macrosistema denominato *Asse Malpensa* con un progetto innovativo che ha come contesto bersaglio la Provincia di Varese, elemento di snodo fra Malpensa, area milanese e Canton Ticino. Il Programma si propone di *Intercettare le opportunità offerte dall'asse infrastrutturale Nuova Fiera di Milano-Aeroporto di Malpensa attraverso la rigenerazione delle aree residuali di frangia e la valorizzazione del sistema ambientale transnazionale del Ticino* (Asse tematico 3).

L'idea programma si fonda sulle seguenti azioni:

- Lo studio delle ricadute territoriali che derivano dalle grandi reti di trasporto e dai grandi hub (Malpensa) per l'individuazione di strategie di estensione dei benefici e riduzione dei costi ambientali (azione di sistema).
- L'elaborazione di un progetto d'ambito per il riequilibrio dei poli territoriali, in rapporto con il parco del Ticino, valorizzando le aree di frangia e individuando nuovi possibili elementi attrattori (azione di contesto).
- La costruzione di uno strumento operativo con cui si concretizzano gli esiti dell'azione di sistema e dell'azione di contesto, ovvero con cui si concretizzano uno o più componenti dello scenario progettuale verificandone gli elementi costitutivi (azione locale).

Il nucleo partenariale che supporta l'idea è costituito dalla Provincia di Varese, dalla Regione Lombardia e dai comuni dell'asse, a partire dal nucleo partenariale del precedente PRUSST.

Inoltre, interessa indirettamente la Piattaforma il Programma S.I.S.Te.M.A. Arco Ligure che si concentra sul nodo di Savona e sulle sue interconnessioni con il basso Piemonte. Il Programma può essere visto come un'integrazione della Piattaforma.

B) Il Programma Porti e stazioni

La Piattaforma A2 è altresì interessata dal programma "Porti e Stazioni" del Ministero per quanto riguarda il nodo di Genova. Oggetto del Programma è il recupero della parte occidentale del centro storico attraverso opere di riqualificazione a scala urbana (come l'annessione del porto storico alla città e l'insediamento di grandi e qualificati servizi pubblici) e di recupero della residenzialità. L'Amministrazione comunale ha da tempo, a partire dalla revisione del Piano Urbanistico Comunale, individuato come obiettivi strategici il rafforzamento della centralità del centro storico, la realizzazione di un adeguato sistema di accessibilità, l'insediamento di servizi qualificati, il sostegno al recupero, assieme al miglioramento dell'area portuale della città vecchia di Genova, in modo da renderla più vivibile per i residenti e più interessante e attraente per i turisti. Obiettivo primario del Programma è quindi l'integrazione tra il centro storico e il porto antico.

Interventi previsti per quanto di competenza del Comune di Genova:

- Potenziamento del ruolo urbano della stazione ferroviaria di Principe.
- Miglioramento delle connessioni con l'area portuale riqualificata ad usi urbani, in particolare con il progetto di sistemazione di Ponte Parodi, intervento di grande portata che coinvolge la risistemazione della viabilità urbana (rotatoria di via Buozzi) e la partecipazione di diversi enti (Autorità Portuale, Regione).
- Riqualificazione delle aree residenziali di Prè.
- Riqualificazione ambientale del quartiere.
- Attività di assistenza tecnica.

Per quanto di competenza di Rfi:

- Rifunionalizzazione del sottopasso pedonale di collegamento tra Stazione di Porta Principe e le aree del porto, anche in connessione con il progetto di riqualificazione della Stazione Principe.
- Alla Società Ferrovie Real Estate p.a. compete la predisposizione studio di fattibilità per la riqualificazione dell'edificio di proprietà (Palazzo Rosso).

Per quanto di competenza dell'Autorità portuale di Genova:

- Stazione marittima.
- Viadotto Cesare Imperiale.

Per quanto di competenza della Regione Liguria:

- Nodo di interscambio di Principe (2° lotto)
- Sottopasso Principe-Metropolitana
- Programma Organico di Intervento² Prè-Pozzo
- Piazza dello Statuto

C) Il Programma innovativo Piani strategici e della mobilità

Il Programma interessa la piattaforma in corrispondenza dei comuni di Novara e Busto Arsizio in cui si propone l'elaborazione congiunta dei due strumenti.

D) I Progetti di territorio "Territorio Snodo 1 e 2"

Il MIT ha finanziato un progetto di territorio "Territorio snodo 1" nel Comune di Genova. Nelle analisi del MIT (contenute nello studio: "Finalizzazione e rilancio delle attività di programmazione innovativa promosse dalla Direzione generale", ottobre 2009), risulta che Genova è riuscita a ridisegnare il rilancio strategico del suo ruolo e del suo sistema portuale, integrandolo con il Basso Piemonte, identificando il nodo di Alessandria come "naturale" area retroportuale, posizionando il proprio sistema territoriale come snodo di connessione tra l'Alto Tirreno e le direttrici di Torino, Novara, Milano, Bologna. Risulta, inoltre, che ha migliorato l'accessibilità interna dell'area metropolitana.

Per Genova è prevista una prosecuzione del progetto di territorio, con "Territori snodo 2", in due direzioni:

- la strutturazione/organizzazione di un assetto di coordinamento dell'impatto delle singole infrastrutture costitutive del Progetto di territorio sullo sviluppo sostenibile della città e dell'area metropolitana;
- l'approfondimento del livello di complessità della *governance* dei diversi interventi e la definitiva strutturazione e il consolidamento condivisi del modello di *governance* dell'intero "progetto di territorio", anche in interfaccia

5.2 Gli strumenti regionali e locali di governo del territorio

La nozione di "Piattaforma territoriale strategica", pur non comparando direttamente in nessuno strumento di pianificazione o programmazione regionale, è di fatto presente però nella retorica di diversi piani, principalmente nei Piani Territoriali Regionali (PTR) di Piemonte e Lombardia mentre è assente nel PTR Liguria, ad oggi in fase di revisione, che sembra orientarsi su altri temi, lasciando l'aspetto infrastrutturale o a piani di settore (anch'essi però ancora in fase di elaborazione) o, più pragmaticamente, agli istituti degli accordi e delle negoziazioni con gli organi statali.

Nel Quadro Strategico Regionale della Liguria si avverte la competizione che sul sistema portuale ligure esercitano altri porti del Mediterraneo ma si considera difficilmente realizzabile un vero e proprio programma che metta in

² Si tratta di una particolare tipologia di programma complesso, orientata al recupero di centri storici o parti di essi.

competizione tale sistema portuale con quello del Nord Europa (più vicino al “cuore”, economico e sociale, europeo). Alcuni obiettivi ed alcune misure, pertanto, per quanto orientate al rafforzamento del sistema portuale, sembrano andare più nella direzione di una semplice addizione incrementale rispetto all’esistente, piuttosto che puntare su un insieme di azioni (cui il QSR potrebbe pure dare un suo apporto) strategiche di riposizionamento territoriale dell’area.

Il recente PTR della Lombardia assume tra i suoi scenari infrastrutturali, lo sviluppo dell’asse rappresentato dal corridoio 24 e quindi dalla Piattaforma A2. Tuttavia, il tema non è affrontato se non marginalmente e la Piattaforma non è vista come occasione per risolvere alcuni nodi territoriali pure importanti per il territorio lombardo, come la infrastrutturazione definitiva di Malpensa ed i collegamenti di questa con Milano ed in particolare con l’area del nuovo polo fieristico di Rho – Pero. Le previsioni infrastrutturali indicate nella Piattaforma per i collegamenti con il doppio tunnel svizzero di attraversamento delle Alpi (progetto Alptransit) – linea per il Sempione e linea verso Domodossola - trovano solo generici accenni nel Piano.

Nel PTR del Piemonte l’ipotesi del Corridoio 24 e conseguentemente della Piattaforma A2 sono tenuti in considerazione nel disegno del piano, sebbene assumano un ruolo secondario rispetto agli assi est-ovest (corridoio V e bassa padana). E’ affrontato, ma non coordinato col confinante territorio lombardo della provincia di Pavia, lo snodo dell’alessandrino, dove la divaricazione della linea proveniente da Genova (attraverso le linee attuali con l’aggiunta del terzo valico) dovrebbe portare al rafforzamento dei collegamenti Tortona – Novara (e poi Domodossola e Svizzera) e Tortona – Milano. Ad oggi, per tali tratte, non sono presenti né progetti preliminari né indicazioni di piano, a dimostrazione dell’insufficiente livello di maturazione dell’ipotesi. Anche per i collegamenti tra la rete ferroviaria e stradale ed il sistema degli interporti del basso Piemonte (pur significativo per numero di snodi e dimensione degli stessi) la riflessione appare ancora iniziale ed incerta.

6. Conclusioni

- Rispetto agli obiettivi si può ipotizzare che ci sono piattaforme che prefigurano scenari futuri di cambiamento e quelle che, invece, partono maggiormente dalla modifica incrementale della situazione in atto. Almeno nella descrizione, questa piattaforma, parte dalle dinamiche in atto (relative ai porti liguri e valichi alpini) per affrontare i rischi (di perdita di concorrenzialità dei porti) ed i problemi (di strozzature dei valichi) esistenti.
- E’ una delle piattaforme in cui è più consistente la problematica ambientale legata al terzo valico ed alla morfologia del territorio ligure.
- L’area interessata riguarda anche la metropoli milanese, ma il Comune di Milano non è coinvolto. Emergono invece i ruoli di Genova, in primis, Novara e la Provincia di Varese.
- La pianificazione territoriale regionale interagisce solo molto debolmente con la Piattaforma A2, più che altro attraverso il riferimento al Corridoio 24.

Piattaforma A3 Asse Ti.Bre.

1. L'area interessata

Le regioni interessate sono il Trentino - Alto Adige, il Veneto, la Lombardia, l'Emilia-Romagna, la Liguria e la Toscana.

Nella parte nord, la piattaforma interessa la valle dell'Isarco tra il passo del Brennero e Bolzano e quindi, tra Bolzano e Verona, la valle dell'Adige. La parte alpina della Piattaforma A3 coinvolge le Province di Bolzano e di Trento nonché la parte settentrionale della provincia di Verona. Nell'area padana la piattaforma vede la proposta più matura, relativa al collegamento tra l'autostrada A 22 del Brennero, a Nogarole-Rocca, e Parma, come prolungamento dell'autostrada A15. Tale tracciato coinvolge i territori delle province di Mantova e Parma. L'attraversamento appenninico consente di raggiungere La Spezia e quindi Livorno lungo gli attuali sistemi infrastrutturali. Per gli itinerari ferroviari non vi sono ancora soluzioni alternative alle linee attuali.

2. Le opere principali previste o interessate

Le infrastrutture interessate sono le seguenti:

- Linea ferroviaria Verona-Brennero. E' la linea storica, che ha però visto numerosi interventi sia di tracciato (4 gallerie di diversi chilometri di lunghezza, eliminazione dei passaggi a livello) che di sistemi di controllo per aumentarne la capacità da 180 a 250 treni al giorno.
- Autostrada A22 del Brennero, che evidenzia sempre più spesso momenti di congestione. La crisi ha diminuito temporaneamente il traffico pesante, ripreso peraltro nella seconda metà del 2009. Il potenziamento dell'arteria nel tratto alpino non può avvenire mediante la realizzazione di una terza corsia, ma si stanno effettuando degli allargamenti delle corsie esistenti e si sta sperimentando la "terza corsia dinamica". A sud di Verona è stata recentemente approvata la realizzazione della terza corsia.
- Il perno del Corridoio del Brennero / Piattaforma A3 è costituito da una nuova linea ad Alta Capacità / Alta Velocità, realizzata in gran parte in galleria.
- Autostrada A15 Parma-La Spezia, con il previsto prolungamento Parma-Nogarole-Rocca.

Lo sbocco a sud-ovest della piattaforma A3 è costituito dal sistema portuale ligure-toscano La Spezia - Carrara - Livorno.

Le aree interportuali interessate sono in particolare:

- Quadrante Europa a Verona
- Nuove aree in via di realizzazione e programmazione nei pressi di Verona, in particolare un Polo logistico a Nogarole Rocca (con partecipazioni - mediante Interbrennero s.p.a. - delle Province di Trento e Bolzano e della Regione Trentino-Alto Adige) e a isola della Scala (con la partecipazione della società dell'Autostrada del Brennero).
- Interporto di Trento
- Indirettamente anche l'interporto di Padova.

3. Gli obiettivi della Piattaforma

L'obiettivo della Piattaforma A3 consiste nel raccordo tra la direttrice del Corridoio I a sud di Verona e il sistema portuale ligure-toscano, realizzando una nuova connessione tra aree con deboli relazioni funzionali ma con grandi potenzialità, in particolare dando uno sbocco internazionale al sistema portuale ligure-toscano.

Il sistema territoriale denominato "Lembo meridionale del Ti-Bre" è destinato a diventare l'attestazione sul Mediterraneo del Corridoio plurimodale transregionale Tirreno-Brennero che collegherà l'Europa centrale con le infrastrutture portuali dell'alto Tirreno. In questo contesto La Spezia rappresenta il crocevia tra due direttrici di traffico: Genova-Livorno e Tirreno-Brennero. L'obiettivo è quello di potenziare questo territorio creando un sistema territoriale policentrico.

Gli obiettivi della piattaforma appaiono accolti solo in parte, in quanto i documenti e le azioni dei soggetti delle province coinvolte si concentrano sull'asse Brennero-Verona e sul rafforzamento del nodo veronese. Del resto, gli interscambi tra l'asse del Brennero e l'area toscana riguardano una quota modesta dei flussi.

Altri obiettivi sostenuti dagli attori dell'area trentino-veneta riguardano la realizzazione di assi di connessione nell'area padano-veneta, quali Mantova Nord-Chioggia, Cremona-Mantova Sud, Parma-Nogarole Rocca.

Quest'ultimo collegamento, in particolare, può essere funzionale alla Piattaforma A3 e si connette ai previsti poli logistici di Nogarole Rocca ed di Isola della Scala.

4. Le criticità di area e di processo

Le tre province a nord coinvolte presentano un sistema produttivo diversificato, con la presenza di alcuni distretti tra il basso Trentino e l'area veronese (meccanica, alimentare, beni per la casa secondo l'Istat; calzature, marmo e pietre, mobile classico, grafico-cartario, vino e alimentare, logistica, informatica nel quadro normativo regionale veneto) e imprese con una buona propensione alla esportazione, in particolare nell'area veneta. In generale l'economia è caratterizzata dall'integrazione di settori diversi: attività agricole di pregio nella pianura e nelle colline veronesi nonché nel fondovalle atesino; attività industriali (Verona, Rovereto, Bolzano); attività turistiche che attivano flussi consistenti di visitatori (lago di Garda, città d'arte, montagna), terziario innovativo segnato da poli universitari e di ricerca di livello internazionale. Nelle province di Trento e di Bolzano hanno sede numerose ed importanti aziende di autotrasporto specializzate nei collegamenti oltralpe, che solo in parte utilizzano la modalità ferroviaria. L'area Veronese da tempo è attiva nel settore del trasporto intermodale, organizzato in un "metadistretto".

La crisi in corso agisce in modo visibile solo su alcuni settori (il manifatturiero, in particolare), anche se è prevedibile un profondo effetto di ristrutturazione dell'intero apparato produttivo, con la dislocazione di attività mature.

Le province di Mantova e Parma rappresentano il cuore della "food valley", presentando un sistema economico articolato, con una specializzazione in agricoltura e nelle attività manifatturiere. A sud, la costa ligure-toscana sollecita migliori collegamenti con l'entroterra, superando l'asse privilegiato toscano verso Firenze.

Le problematiche politico-amministrative riguardano la sfida posta dalla cooperazione territoriale tra enti con competenze diversificate, di regioni e paesi diversi e l'attivazione di strutture di cooperazione, a volte entro il quadro di iniziative e finanziamenti comunitari, nonché la costituzione di nuovi soggetti – a carattere economico – preposti alla realizzazione e/o alla gestione di infrastrutture e attrezzature funzionali alle politiche internazionali, interregionali e locali.

Per quanto riguarda le criticità di processo, alcuni gruppi politici e diverse associazioni manifestano il proprio dissenso. L'opposizione in generale procede dalla considerazione della inutilità della realizzazione della nuova linea del Brennero in ragione del sottoutilizzo di quella attuale e delle errate previsioni della crescita dei flussi di traffico. Si rilevano inoltre i danni ambientali in numerosi tratti del tracciato previsto.

Quanto ai flussi sull'autostrada del Brennero, si richiede un maggiore controllo del traffico introducendo tariffe più elevate e limitazioni al traffico pesante. Su iniziative di maggiore controllo dei flussi di traffico (diversa tariffazione, eliminazione autocarri inquinanti, ecc.) si muove anche la Provincia di Bolzano (DSR, Bolzano, 2005), richiamando anche le previsioni della Convenzione delle Alpi.

5. Gli strumenti di pianificazione e programmazione

5.1 I programmi innovativi promossi dal MIT

La piattaforma è interessata da diversi programmi innovativi sperimentali promossi dal MIT.

A) Il Programma S.I.S.Te.M.A. complessità territoriale

Il Programma interessa il macrosistema *Asse Tirreno-Brennero* con contesto bersaglio la Provincia di La Spezia e, in via subordinata, il macrosistema *Veneto Meridionale* con contesto bersaglio Vicenza. Di seguito si descrivono sinteticamente i due programmi.

1) *La coesione territoriale intorno il terminale meridionale dell'asse Ti-bre come strategia per la condivisione delle opportunità di crescita offerte dalla presenza del corridoio infrastrutturale (Asse tematico 2).*

L'idea programma si fonda sulle seguenti azioni:

Azione di sistema:

- lo studio delle ricadute territoriali derivanti dal potenziamento dell'asse Tirreno-Brennero con particolare attenzione all'area vasta del Levante Ligure e della Toscana nord occidentale intorno al terminale meridionale del corridoio infrastrutturale;

Azione di contesto:

- lo studio di fattibilità per individuare la strategia per la creazione di un sistema territoriale coeso nell'area transregionale Ligure-Toscana nella parte meridionale dell'asse Ti-Bre attraverso un servizio ferroviario integrato di tipo metropolitano tra le Cinque terre, lo Spezzino e la Versilia e la creazione di un polo portuale integrato dei porti di La Spezia e Massa terminale delle autostrade del mare;

Azione locale:

- lo studio di fattibilità per la riqualificazione del quartiere Valdellora attraverso la creazione di una nuova centralità urbana intorno ad un importante nodo di interscambio del servizio ferroviario.

Il nucleo partenariale coinvolto è formato dal Comune e dalla Provincia di La Spezia, dalla Provincia di Massa-Carrara, dall'Autorità portuale di La Spezia, dalla RFI

B) Il *Programma innovativo Porti e Stazioni* riguarda la piattaforma territoriale per il PIAU di La Spezia e di Livorno.

Il PIAU di La Spezia si basa su tre obiettivi:

- recuperare l'identità territoriale dei quartieri Canaletto e Fossamastra e la coesione sociale;
- definire uno sviluppo urbanistico dell'area del Levante in grado di salvaguardare la qualità di vita dei cittadini valorizzando le aree a destinazione produttiva ed economica;
- migliorare la qualità della residenza attraverso programmi di finanziamento finalizzati alla riqualificazione del patrimonio edilizio privato.

I soggetti firmatari del Protocollo di intesa sono il Comune di La Spezia, L'Autorità Portuale di La Spezia, Le Ferrovie dello Stato S.p.A., la Società Real Estate S.p.A., la Regione Liguria, l'RFI S.p.A.

Il PIAU di Livorno si basa su tre obiettivi:

- il miglioramento del trasporto pubblico locale, della mobilità urbana e della logistica legata al trasporto delle merci,
- l'attivazione dei grandi motori di trasformazione,
- la sperimentazione di modelli organizzativi di strutture tecnico gestionali.

I soggetti firmatari del Protocollo di intesa sono il Comune e l'Autorità portuale di Livorno, le Ferrovie dello Stato, l'RFI.

C) Il *Programma Piani strategici e della mobilità* interessa la piattaforma per il comune di Bassano del Grappa.

D) *I Progetti di territorio "Territorio Snodo 1"*

Il MIT ha finanziato il progetto di territorio "Territorio snodo 1" nel Comune di Piacenza.

5.2 Gli strumenti regionali e locali di governo del territorio

Dai documenti programmatici e di pianificazione regionali (DSR Veneto, 2006, PRTV 2004) non emerge il ruolo e quindi nemmeno la priorità della connessione tra l'asse del Brennero e l'area portuale ligure-toscana.

La Regione Veneto è dotata di un Piano territoriale vigente dal 1991 ma è in corso di approvazione un nuovo strumento. La natura strategica del documento non prevede di entrare nei dettagli dei contenuti. La tematica dei trasporti e della logistica si colloca entro il quadro europeo ed emerge come uno degli obiettivi del piano.

La Regione Veneto ha un Piano Regionale dei Trasporti (PRTV, 2004) che non cita – anche per ovvie ragioni di data dei documenti – la Piattaforma A3. Considera tuttavia la connessione tra l'asse del Brennero e la direttrice Parma-La Spezia, anche se ad essa non viene assegnata alcuna priorità ed appare da sviluppare soprattutto come collegamento autostradale.

Il Documento Strategico Regionale relativo alla Programmazione dei Fondi Strutturali 2007-2013, approvato nel 2006 (DSR Veneto, 2006) tratta il tema della mobilità di persone e merci e pone il miglioramento dell'accessibilità tra le priorità specifiche per conseguire competitività e coesione territoriale, entro il quadro dei corridoi paneuropei. Non emerge peraltro la strategicità del collegamento Brennero-Tirreno.

Un "Piano strategico per lo sviluppo della logistica del Veneto" è stato elaborato da un soggetto para-pubblico (Metadistretto logistico veneto, 2007).

Anche la Provincia di Verona ha in corso la revisione del proprio piano territoriale (un documento preliminare è stato approvato nel 2006 (PTCP Verona, 2006), i cui contenuti, benché riferiti anche al quadro europeo, tralasciano di considerare alcune iniziative ormai avanzate nel campo logistico e quindi appare debole come "progetto di territorio" (Diamantini, 2007).

La Provincia di Trento è dotata di un piano territoriale, di documenti di programmazione socio-economica ed ha approvato un Documento Strategico Provinciale.

Il piano territoriale (Piano Urbanistico Provinciale) è giunto nel 2008 alla terza generazione (PUP, 2008). Come affermato nella Relazione illustrativa, il piano accoglie il quadro comunitario del “corridoio multifunzionale del Brennero” fornendo “gli elementi sia specifici delle opere che di contesto per la definizione delle nuove infrastrutture”. Nella cartografia del Sistema insediativo e Reti infrastrutturali è inserito il progetto di alta capacità ferroviaria secondo la “soluzione parietale che si sviluppa, prevalentemente in galleria, lungo il versante orografico sinistro del fiume Adige, approvata in sede di valutazione di impatto ambientale nel 2003”.

Il documento di programmazione socio-economica (Giunta della Provincia Autonoma di Trento, 2009) pone tra le proprie strategie il completamento del sistema del Corridoio I, indicando – in modo abbastanza generale – gli obiettivi del trasferimento di quote di traffico dalla strada alla ferrovia costituendo un sistema logistico sovra locale efficiente.

Il Documento strategico per i fondi strutturali (DSP Trento, 2006) e il Programma Operativo (Provincia Autonoma di Trento, 2007) trattano della mobilità in riferimento alla efficienza territoriale, ma non definiscono obiettivi specifici in merito.

Il Piano della mobilità è un documento che è stato elaborato da tempo ma non è mai giunto alla approvazione, fungendo da quadro di riferimento per le diverse politiche, con un ruolo dinamico e non normativo.

La Provincia Autonoma di Bolzano sta provvedendo alla revisione del Piano Provinciale di Sviluppo e di Coordinamento Territoriale (Lerop, 1995) che, in quanto datato, non considerava il progetto del Corridoio I, pur individuando le problematiche del traffico transalpino.

Il documento strategico relativo ai fondi strutturali (DSR Bolzano, 2005) tratta estesamente la tematica della mobilità, evidenziando preoccupazioni per i crescenti flussi di traffico di attraversamento ed i conseguenti impatti sull’ambiente e la salute. Nell’ambito dell’obiettivo “*Riorganizzare i flussi del traffico di transito e sviluppare le infrastrutture di trasporto*” afferma che la Giunta provinciale opererà “per convincere l’UE a dichiarare l’Alto Adige e la zona alpina quale ‘area sensibile’” al fine di mettere in campo limitazioni al traffico e di controllare gli effetti ambientali. Accoglie quindi il progetto del tunnel del Brennero ed impegna la provincia ad operare assieme alle altre regioni alpine al fine di realizzarlo il più velocemente possibile.

Non emergono peraltro, al di là dei vantaggi dello spostamento dei flussi di traffico pesante, le opportunità territoriali generate ed accolte.

6. Conclusioni

Il quadro della governance multilivello appare operante solo in parte. Mentre in alcuni casi c’è la capacità di interagire, da parte dei territori e degli attori istituzionali e non istituzionali locali, con i livelli nazionale ed europeo, anche sulla base di documenti – di piano o di programma, ma anche non ufficiali –, in altri casi i documenti di pianificazione territoriale, quelli di settore e quelli programmatici rivolti ai finanziamenti comunitari non appaiono in sintonia o adeguati alle sfide poste. In particolare, le azioni di cooperazione appaiono ben sviluppate lungo il corridoio del Brennero (formazione di comunità di lavoro, creazione di soggetti economici, attivazione di progetti europei), mentre sono carenti – o assenti – in relazione all’Asse Ti-Bre.

Quanto agli strumenti di pianificazione territoriale consolidati, tende a prevalere la natura di documento progettuale-normativo, collocando il processo di costruzione del piano a latere rispetto alle azioni di progettazione, valutazione e concertazione relativi al sistema infrastrutturale e logistico.

Vi sono peraltro delle differenze tra i territori interessati. La provincia di Bolzano non usa sostanzialmente lo strumento del piano territoriale, impiegando meccanismi di valutazione, ma anche politici e di concertazione per individuare le soluzioni delle opere di livello superiore rispetto ai territori coinvolti e alle modalità di cogliere le ricadute locali. La Provincia di Trento, che ha sviluppato di recente un piano territoriale che tende a superare la tradizionale natura urbanistica dello strumento per un più maturo documento strategico, disegna in ogni caso i contenuti fisici delle scelte mentre lascia alle strategie locali il compito di cogliere le opportunità del nuovo assetto infrastrutturale di livello superiore. Prefigura inoltre un sistema innovativo di trasporti locali (“Metroland”), da attuare mediante lunghe e costose opere in sotterraneo, orientato ad estendere i benefici dell’accessibilità alle aree periferiche. Infine, la pianificazione dell’area veronese è segnata dal Piano territoriale regionale, che porta a sintesi una serie di processi progettuali e programmatici, mentre di minore rilievo appare il ruolo del piano provinciale.

Piattaforma A4 Corridoio V Est

1. L'area interessata

La Piattaforma Territoriale Strategica Transnazionale Nordest comprende le regioni italiane del Veneto e Friuli Venezia Giulia e parte della Slovenia occidentale ed è primariamente interessato da uno dei corridoi individuati dalla rete europea TEN-T: il corridoio V Lisbona-Lvov, che in Italia corrisponde al segmento Torino-Trieste.

2. Le opere principali previste

L'innovazione più rilevante riguarda il nuovo tracciato AV/AC connesso al corridoio V – progetto prioritario N6.

3. Gli obiettivi della Piattaforma

L'obiettivo primario può essere sintetizzato dicendo che l'idea di una piattaforma Nordest con valenza internazionale e con estensione transnazionale (NE + Slovenia) esprime l'intento di un riposizionamento competitivo del NE a livello europeo, corrispondente sia al livello di sviluppo economico e relazionale raggiunto da questa macro regione, sia ad un allargamento del cuore europeo (il poligono centrale) verso sud-est, trasformando quella che oggi è un'area forte manifatturiera in area forte anche nel campo dei servizi, tra i quali un sistema di trasporti concepito per un'area ponte col sud est europeo.

A livello nazionale, la piattaforma NE va considerata anche come il naturale bilanciamento geografico verso oriente di cui necessita l'Italia Settentrionale rispetto al forte sbilanciamento del sistema urbano e commerciale verso il Mare Tirreno.

Gli interventi previsti in Veneto e nel Friuli Venezia Giulia rafforzano gli assi adriatico e padano e favoriscono la connessione con il Corridoio I Berlino-Palermo e con la direttrice Tirreno-Brennero (Ti.Bre.), migliorando i rapporti con l'area tedesca e i principali centri d'oltralpe a nord, con i porti toско-liguri, la rete autostradale primaria nazionale e il Mediterraneo a sud. L'area interregionale intercettata dalla piattaforma può essere pertanto schematizzata in una macro-regione strategica, nell'ambito della quale il territorio porta transnazionale corrispondente al settore orientale friulano e il territorio snodo veneziano assumono il ruolo di capisaldi di un sistema di attrezzature portuali, aeroportuali e interportuali dell'Alto Adriatico da mettere a sistema. Ad essi si affianca il territorio snodo di ordine superiore veronese, componente di una rete di contesti di eccellenza che si sviluppa in direzione del Brennero.

C'è da osservare come nel più recente periodo l'interesse per la piattaforma sia stato confermato da tre diverse iniziative che si sono manifestate ad opera di soggetti diversi, tra loro non coordinati, ma che apportano elementi convergenti sul piano sostanziale al disvelamento delle potenzialità insite in questa visione ad un tempo infrastrutturale e territoriale:

- l'asse Adriatico- Baltico per il cui sviluppo è stata siglata una lettera di intenti (12/10/2006) dai ministri dei cinque paesi direttamente interessati (Italia, Austria, Rep. Ceca, Slovacchia, Polonia) con l'intento di far riconoscere al Parlamento Europeo questo asse tra le direttrici della strategia TEN-T. Il tema verrà posto all'attenzione della assemblea in sede di revisione della politica TEN-T. Accanto a ciò va segnalato che due progetti Interreg (A-B Landbridge, Cades 2000-06; e SoNoRa, Central Europe 2007-13) sul medesimo tema sono stati approvati alla Regione Veneto per un ammontare complessivo di oltre 10 milioni di euro.
- La creazione del NAPA (North Adriatic Port Association) nel marzo 2010 - comprendente i porti di Ravenna, Venezia, Trieste, Koper e in futuro anche Fiume - come strumento per promuovere una ricollocazione strategica del Nord Adriatico tra i mari europei destinati a interagire coi flussi merci provenienti dal Sudest asiatico attraverso Suez e destinati ad alimentare l'Europa Centro Orientale da sud anziché da nord.
- La iniziativa della Banca Unicredit che nel febbraio 2010 ha annunciato la disponibilità ad attivare investimenti per un miliardo di euro a sostegno della creazione di un ampliamento del porto di Trieste e di una piattaforma logistica nella prospettiva di una movimentazione pari a tre milioni di TEU/anno e centrata in particolar modo sui porti di Trieste e di Monfalcone.

Questo insieme di iniziative, se per un verso rende concreto e attuale il disegno di piattaforma, tuttavia sottolinea la sostanziale mancanza di una presa d'atto istituzionale di una politica organica che sostenga il disegno stesso, formalizzandolo, e identificando il quadro di coerenze e di politiche settoriali di accompagnamento.

Va sottolineato come una piattaforma di questo genere può essere il frutto di una convergenza di intenti a livello internazionale e sovra regionale.

4. Le criticità di area e di processo

Per quanto riguarda le criticità di processo in Veneto l'assenza sia di un progetto preliminare AV/AC che del relativo finanziamento non ha mai consentito di aprire un reale dibattito con le amministrazioni locali sulla ipotesi di affiancamento autostradale avanzata di RFI, né sulla localizzazione delle stazioni. Per quanto riguarda il FVG, a livello locale c'è consenso tra i Comuni interessati sull'individuazione di un tracciato per la nuova ferrovia ad Alta Capacità. Non c'è consenso né sull'Alta Velocità né sul tracciato che è stato proposto nel progetto preliminare di RFI fino ad ora, e che è quasi tutto di nuova realizzazione.

Il dibattito ha sinora registrato le seguenti posizioni:

- Vicenza rivendica una stazione in galleria coincidente con quella della linea storica, una proposta che RFI rifiuta in toto;
- L'aeroporto di Tessera si candida, d'intesa con RFI, ad ospitare una stazione passante nel sottosuolo del sedime aeroportuale;
- La Regione Veneto richiede di scostare il nuovo tracciato dall'affiancamento alla VE-TS per traslarlo più a sud nelle zone di bonifica alle spalle delle spiagge.

In FVG, in particolare per quanto riguarda l'ampio tratto in affiancamento all'autostrada A4 il consenso è abbastanza generalizzato mentre per l'altro ampio tratto di nuova realizzazione, in attraversamento, prima, di un territorio di risorgive e caratterizzato da una rete di piccoli-medi centri rurali, e poi del Carso triestino, vi è opposizione da parte di diversi comuni mentre permane il parere negativo della Commissione VIA nazionale sull'attraversamento del Carso triestino.

Nel 2007, in alternativa a questo tracciato, è stato concertato un nuovo tracciato, non ancora però recepito in un progetto preliminare, che recupererebbe parte della ferrovia storica Mestre-Cervignano-Trieste.

Il ritardo di progettazione e di investimenti con cui il progetto AV/AC procede a NE rischia di declassare la priorità acquisita dal Progetto prioritario TEN N6 nel 2004 in sede comunitaria (avvio degli investimenti entro il 2010 – conclusione delle opere entro il 2020). In questa prospettiva verrebbe persa la transnazionalità e diverrebbe concreto il rischio che altri assi concorrenti di altri paesi acquisissero rilievo e finanziamenti aumentando la capacità competitiva dei rispettivi territori.

5. Gli strumenti di pianificazione e programmazione

5.1 I programmi innovativi promossi dal MIT

La piattaforma è interessata dai diversi programmi innovativi sperimentali promossi dal MIT:

A) Il Programma S.I.S.Te.M.A. complessità territoriale

1. Il Programma interessa il macrosistema territoriale F Asse Transfrontaliero carsico che riguarda le Province di Gorizia e Trieste. In tale macrosistema è stata riconosciuta come area bersaglio Gorizia e per essa si propone l'idea programma dell'*allargamento ad Est dell'Unione Europea come occasione per la riorganizzazione del sistema territoriale transfrontaliero del Carso intorno al Corridoio V (Asse tematico 1)*

L'idea si articola in due linee di azione:

1. Costruire sinergie e cooperazione tra i soggetti istituzionali e gli enti che dovranno farsi attori del "progetto territoriale" per lo sviluppo policentrico della regione carsica
2. Definire i contenuti tecnici-economici-gestionali del progetto territoriale che dovrà svilupparsi con tre azioni:
 - una azione di sistema, per l'attivazione di un modello gestionale ottimale del sistema logistico territoriale,
 - una azione di contesto, per la costituzione del sistema logistico territoriale attraverso le sue infrastrutture,
 - una azione locale, per definire gli scenari di trasformazione delle aree ex-doganali di Gorizia (area SDAG) e Nova Gorica (area MMP) per la loro trasformazione in porta transfrontaliera con funzioni di eccellenza e direzionali dei rispettivi territori e della rete logistica, a servizio delle due città di confine.

Il partenariato coinvolto è costituito dalla Provincia (soggetto beneficiario) e dal Comune di Gorizia, Comune di Nova-Gorica, Autorità portuale e aeroportuale di Trieste/Montefalcone, RFI, SZ (ferrovie slovene).

2. Il Programma riguarda anche *Vicenza come città di eccellenza italiana nella rete europea delle Città dei giovani: software per lo sviluppo sostenibile* (Asse tematico 1).

L'idea programma si fonda sulle seguenti azioni:

Azione di sistema:

- la redazione di un piano strategico, collegato al Piano di assetto del territorio (P.A.T.), che dovrà individuare le azioni per aumentare la competitività di Vicenza e le strategie di rete per l'integrazione urbana.;

Azione di contesto:

- la realizzazione del portale della rete degli stakeholders per le iniziative e i progetti di trasformazione del territorio;

Azione locale:

- la realizzazione di un Forum Center con l'intento di diffondere l'idea programma, favorire nuovi investimenti e ampliare la rete.

Il nucleo partenariale è formato dal Comune e dalla Provincia di Vicenza e dalla Regione Veneto.

B) Il *Programma innovativo Porti e stazioni* riguarda la piattaforma per due contesti in ambito urbano concernenti le zone limitrofe alle aree portuali di Trieste e Venezia con l'obiettivo di valorizzare il ruolo di Venezia e Trieste come nodi di eccellenza all'interno della rete di infrastrutture portuali e logistiche dell'Alto Adriatico e ottimizzare la specializzazione portuale e logistica del sistema Venezia-Trieste-Capodistria e dell'area transfrontaliera.

1. Il PIAU di Trieste si basa su tre obiettivi:

- realizzazione di collegamenti pedonali tra il fronte mare, la zona ferroviaria, le funzioni che si insedieranno nelle aree del Porto vecchio, le zone residenziali di via Udine, viale Miramare e Roiano.
- nuova localizzazione dei capolinea degli autobus in connessione con la stazione ferroviaria e delle autocorriere, evitando l'interferenza con la mobilità pedonale e riqualificando piazza della Libertà
- miglioramento della viabilità in piazza Libertà

I soggetti firmatari del protocollo di intesa sono il Comune di Trieste, l'Autorità portuale di Trieste, la Regione Friuli Venezia Giulia, le Ferrovie dello Stato, la RFI S.p.A.

2. Il PIAU di Venezia ha l'obiettivo di:

- invertire il processo di marginalizzazione fisica della zona ferroviaria dovuto alla presenza delle attrezzature dello scalo ferroviario in disuso e delle aree produttive dismesse (ex Piazza D'Armi),
- favorire l'integrazione tra le aree con inserimento di funzioni e infrastrutture "urbane".

I soggetti firmatari del protocollo di intesa sono il Comune e l'Autorità Portuale di Venezia, le Ferrovie dello Stato, l'RFI S.p.A. e l'Università IUAV.

C) Il *Programma innovativo Piani strategici e della mobilità* interessa la piattaforma per la Regione Friuli Venezia Giulia (in relazione all'area transfrontaliera Italia-Slovenia) per il Piano Strategico per l'area vasta delle Province di Trieste e Gorizia, l'ambito della bassa pianura friulana e l'ambito del Codroipese. Il Piano strategico e per la mobilità ha riguardato anche il Comune di Bassano del Grappa.

D) I Progetti di territorio "Territorio Snodo 1 e 2"

Il MIT ha finanziato il progetto di territorio "Territorio snodo 1" nella Provincia di Gorizia per la quale è prevista una prosecuzione con il Progetto di territorio "Territori snodo 2".

Il Progetto "Territorio Snodo 1" ha individuato interventi infrastrutturali funzionali alla valorizzazione dei nodi di collegamento internazionali presenti sul territorio regionale e al completamento e potenziamento di tali nodi.

Con "Territori Snodo 2" si prevede di proseguire in tre direzioni:

- l'esplorazione delle possibilità di attuare un intervento coordinato sull'intera area transfrontaliera S.Andrea/Vrtojba lungo l'autostrada, a partire da una preliminare messa a punto delle conoscenze e delle condizioni di intervento, con particolare attenzione agli indirizzi delle amministrazioni e degli operatori sloveni;
- l'individuazione di concreti scenari di risoluzione delle principali problematiche che frenano lo sviluppo del porto di Monfalcone;
- la valutazione degli impatti territoriali derivanti dalla realizzazione del nodo di Villesse e dalle relazioni che verranno a determinarsi nell'intorno di riferimento.

5.2 Gli strumenti regionali e locali di governo del territorio

La nozione di “piattaforma territoriale strategica” non compare in alcuno strumento di pianificazione territoriale regionale esistente in Veneto od in FVG. Essa può essere desunta solo come riferimento generico o da un linguaggio programmatico privo di più precise specificazioni spaziali o dal linguaggio trasportistico che però normalmente vi fa ricorso con la più specifica nozione di “piattaforma logistica”.

QSR

Il documento regionale del 2006 fa proprio l’indirizzo nazionale condividendo i principi e gli obiettivi che lo ispirano e specificando gli aspetti di maggiore interesse regionale per quanto riguarda le connessioni della regione con l’Europa.

Il concetto di piattaforma è presente come interpretazione spaziale a sostegno degli interventi sulle carenze del sistema infrastrutturale regionale ma non viene articolato per singoli obiettivi funzionali demandando ad altri strumenti questo compito.

PRTV (Piano regionale dei trasporti)

Questo strumento, adottato nel 2008, pone grande attenzione al tema delle relazioni tra il Veneto e l’Europa, e affronta con ottica sistemica il rapporto tra corridoi e territorio regionale, in termini di logica intermodale e di costruzione di una rete logistica regionale connessa con le principali modalità di trasporto.

L’assenza di una progettazione preliminare del corridoio V – progetto prioritario N6 - sul territorio regionale impedisce però di specificare meglio le concrete ricadute del tracciato ferroviario con tutte le sue possibili interconnessioni e interferenze territoriali.

In questa tematica rientra a pieno titolo il tema del SFMR (Sistema ferroviario metropolitano regionale) che si candida a riequilibrare la elevata domanda di mobilità pendolare dell’area più urbanizzata delle regione.

Ad un confronto con la prassi concreta, che privilegia in modo prioritario la nuova viabilità stradale a regia regionale, può anche apparire una discrasia tra gli enunciati di piano e il quadro degli investimenti programmati, talché il tema del corridoio V pare concretamente svilupparsi nella sola modalità stradale, come rincorsa della domanda crescente proveniente da est o come risposta alla domanda di mobilità diffusa proveniente da un sistema insediativo e produttivo (i distretti delle PMI) particolarmente disperso.

L’interpretazione complessiva di piattaforma evolve dunque in una versione prevalentemente centrata sulla gomma, nell’attesa che prenda corpo una visione realmente intermodale del concetto territoriale di piattaforma.

PTRC (Piano territoriale regionale di coordinamento)

Lo strumento, adottato nel febbraio 2009, pare molto focalizzato sul rapporto territorio-ambiente, con una forte attenzione per le dinamiche della componente insediativa, dalla quale emerge una nozione di “corridoio metropolitano” accostato ad altri concetti legati al superamento della tradizionale immagine del policentrismo regionale con nuove dizioni come “città diffusa” e “asse pedemontano”, in cui si può anche cumulativamente rintracciare anche il superamento dei tradizionali ambiti provinciali di pianificazione ma non ancora pervenire a una nuova ipotesi condivisa di sistema urbano, tantomeno interregionale, quanto piuttosto al coesistere di tutte le ipotesi interpretative in campo.

6. Conclusioni

Una assunzione del concetto di piattaforma territoriale Nordest non esiste sotto la specie di strumento di gestione territoriale o infrastrutturale, mentre il concetto appare prevalentemente nel linguaggio trasportistico come metafora di sintesi di una idea diffusa nella sfera tecnica e politica.

Difficilmente una “piattaforma” così come concepita dal Ministero, può coincidere con un piano regionale o sub-regionale tradizionale. Dunque, occorre trasferire ai piani i contenuti essenziali della piattaforma. Oppure pensare ad una diversa pianificazione regionale od interregionale.

Sia sotto il profilo infrastrutturale che insediativo la nozione di sistema metropolitano reticolare consentirebbe di interfacciare le istanze geografico-infrastrutturali con quelle urbanistico-gestionali del territorio interregionale e euro regionale (comprendendo Carinzia, Slovenia, alcune contee della Croazia e, forse, anche la Stiria).

Al momento non sembra che questo obiettivo latente sia anche patrimonio comune delle politiche regionali ed interregionali vista, per esempio, la sua assenza sia dal PTRC (Piano territoriale regionale di coordinamento) del Veneto che dal PTR (Piano Territoriale Regionale) del Friuli Venezia Giulia (adottato nel 2007 ma attualmente in fase di stallo).

La realtà di fatto policentrica ma micro-organizzativa del Nordest può, quindi, se non reinterpretata e pianificata secondo un paradigma progettuale più ampio, costituire un elemento di conflitto strutturale con la logica macro-organizzativa della piattaforma. Se non si trova un giusto livello di integrazione tra le due logiche strutturali (e

questo dovrebbe essere compito precipuo dei Piani regionali) è naturale che possano sorgere, più o meno spontanee, anche reazioni negative e di rigetto verso le grandi previsioni della piattaforma.

Piattaforma A5 Sud Orientale

1. L'area interessata

La Piattaforma interessa la Regione Puglia, le Province di Bari, Brindisi, Taranto e Lecce, i nodi urbani di Bari, Brindisi e Taranto. Rispetto alla prima definizione dell'area è stata creata la nuova Provincia BAT (Barletta, Andria, Trani).

2. Opere principali previste

Le principali infrastrutture di livello nazionale nella piattaforma sono le Ferrovie, RFI: Lecce - Brindisi- Bari-Roma/Bologna; Brindisi-Taranto; Bari-Taranto; la Linea Adriatica A14 Bologna-Bari-Taranto; Bari-Brindisi E55, SS16; Brindisi-Taranto SS7; gli aeroporti Bari-Palese, Brindisi Papola-Casale, Grottaglie (TA).

3. Gli obiettivi della Piattaforma

La Piattaforma Strategica Sud-Orientale ha lo scopo di collegarsi ai flussi del "Corridoio Meridiano" che mira a realizzare un'armatura infrastrutturale mediterranea intermodale est- ovest da Suez a Gibilterra. L'obiettivo è quello di produrre un nuovo scenario di competitività in cui possano svilupparsi i sistemi territoriali del Mezzogiorno, riequilibrando il disegno dei corridoi trans e pan-europei. La città-porto rappresenta quindi la connessione tra le componenti territoriali ed i flussi del Corridoio Meridiano e la multiscalarità delle reti. I tre porti principali pugliesi: Bari, Brindisi e Taranto, rappresentano i tre fuochi della Piattaforma Territoriale Strategica Sud-Orientale.

In quest'ottica di territorializzazione dei flussi e delle attività della logistica, la visione dello sviluppo per nodi e reti di connessione attraverso le città-porto conduce a rivedere le tradizionali rappresentazioni del territorio operate dall'urbanistica tradizionale e delle istituzioni tradizionalmente proposte alla pianificazione urbanistica.

Nella visione strategica che anima lo studio del "Corridoio Meridiano", lo sviluppo territoriale del Mezzogiorno d'Italia viene potenziato in una visione che assegna ad alcune città-porto la funzione di "poli di commutazione" del sistema euro mediterraneo: luoghi in cui le grandi reti atterrano sul territorio, solidificano i loro flussi e fertilizzano i sistemi locali attraverso "distripark" e piastre logistiche. La logica di riferimento è quella di un'efficace dimensione territoriale delle strategie secondo una visione dello sviluppo che non consideri il territorio come "tabula rasa" su cui proiettare dall'alto le scelte socioeconomiche, ma guardi al territorio come "progetto implicito", come selezionatore di istanze. L'armatura meridiana di connettività potrà agire come attivatore del potente "capitale del territorio" di cui è composto il "Grande Salento", o la "Terra di Bari" da trasformare in fattore competitivo e risorsa di coesione per uno sviluppo sostenibile.

Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti il 26-2-2010 ha emanato un proprio atto di indirizzo con le priorità per il 2011; tra le cinque piastre logistiche ritenute prioritarie nel mezzogiorno ci sono Brindisi e Taranto.

4. Le criticità di area e di processo

Dal punto di vista delle criticità di processo si rileva che le istituzioni locali sono troppo deboli, tendenzialmente isolate e auto referenziali per disegnare nuove infrastrutture e nuovi assetti interistituzionali, mentre le strutture centrali (Stato, Regione) sono abitualmente orientate a far prevalere ("Bari-centricamente") le logiche di utilità delle reti, trascurando gli effetti territoriali delle scelte fatte. In particolare si rileva lo scontro tra Comune e Autorità portuale di Brindisi.

A livello regionale, infatti, si manifesta una sorta di incapacità ad allargare lo sguardo agli scenari transnazionali, rimanendo "intrappolati" nella dimensione locale. Ai vari tentativi, nel tempo, di creare un policentrismo virtuoso, si sostituisce sempre una sorta di "Bari-centrismo" di ritorno che di fatto nuoce all'economia globale del territorio. L'Autorità di Gestione del PON reti e mobilità 2007-2013 ha finanziato il Nodo di Bari ed in particolare l'interramento della tratta S. Spirito-Palese a Nord e l'interramento della tratta Bari Centrale - Bari - S. Giorgio a sud. Si tratta, per Bari, di un progetto di "Riqualificazione Urbana", a discapito della Logistica pugliese e della stessa Piattaforma Strategica, mentre sarebbe stato più utile, in un'ottica globale, investire sulla logistica e l'intermodalità policentrica dei tre principali porti della Puglia.

5. Gli strumenti di pianificazione e programmazione

5.1 I programmi innovativi promossi dal MIT

La piattaforma è interessata dai diversi programmi innovativi sperimentali promossi dal MIT.

A) Il Programma S.I.S.Te.M.A. aree sottoutilizzate

Il Programma interessa il macrosistema territoriale *Murge* con contesto bersaglio il comune di Matera e il macrosistema *Arco Salentino* con contesto bersaglio Lecce promuovendo le seguenti idee programma:

1. Potenziamento del ruolo strategico di Matera come "città di frontiera" tra Puglia, Calabria e le aree interne della Basilicata

L'idea programma si fonda sulle seguenti azioni:

- Redazione del documento guida del Piano strutturale comunale
- Riqualficazione urbanistica della piazza della Visitazione in cui si localizzeranno funzioni direzionali in rapporto con le funzioni della ricerca e della formazione universitaria, una sorta di Distretto Direzionale centrale.

2. Interventi di marketing mix per l'area leccese, cerniera della plurimodalità pugliese e polo culturale salentino

L'idea programma si fonda sul piano di marketing urbano e territoriale di Lecce (azione di sistema), sulle elaborazioni di visioni condivise (azione di contesto), sulle progettazioni preliminari o i progetti volti ad accrescere la coerenza e l'organicità del sistema e della mobilità urbana e territoriale (azione locale).

Il nucleo partenariale è costituito dal Comune di Lecce e dalle strutture di gestione dei programmi di sviluppo del Salento.

B) Il Programma innovativo Porti e stazioni riguarda la piattaforma per le città di Taranto, Bari e Brindisi.

1. Il Programma Porti e stazioni di Taranto "Zona bersaglio: isola porta Napoli" si propone di:

- realizzare opere infrastrutturali per il miglioramento del sistema dei trasporti e dell'intermodalità, quali la realizzazione di un'area di scambio tra trasporto ferroviario e trasporto pubblico urbano e la costruzione di percorsi di collegamento tra i diversi sistemi della mobilità presenti nell'area presente nell'area
- la sistemazione e riqualficazione di luoghi urbani di valenza simbolica, quali la Chiesa di Santa Maria i Costantinopoli e la sistemazione e riqualficazione di ambiti urbani quali il Piazzale Democrate, fermata principale del servizio di idrovia.

I soggetti firmatari del Protocollo di intesa sono il Comune e l'Autorità portuale di Taranto, la società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., la Regione Puglia.

2. Il Programma Porti e stazioni di Bari denominato "Da infrastrutture a città" prevede sia di "aprire alla città" l'area portuale, migliorandone la qualità con l'inserimento di nuove funzioni pubbliche e la fruibilità connettendo il fronte mare con il quartiere storico del Borgo Antico, sia di riqualficare la stazione centrale.

I soggetti firmatari del Protocollo di intesa sono il Comune e l'Autorità portuale di Bari, la Regione Puglia, le Ferrovie dello Stato S.p.A., l'RFI S.p.A., Società Grandi stazioni S.p.A.

3. Il Programma Porti e stazioni di Brindisi si propone la riconversione ad usi urbani di aree portuali e ferroviarie in dismissione e la riqualficazione dei quartieri collegati a tali aree eliminando la barriera tra centro storico e porto.

I soggetti firmatari del Protocollo di intesa sono il Comune e l'Autorità portuale di Brindisi, la Regione Puglia, l'RFI S.P.A., le Ferrovie dello Stato.

C) Il Programma Piani strategici e della Mobilità interessa la piattaforma per i Comuni di Lecce, Brindisi e Taranto

D) I Progetti di territorio "Territorio Snodo 1"

Il MIT ha finanziato il progetto di territorio "Territorio snodo 1" nel Comune di Taranto per potenziare la dotazione infrastrutturale e valorizzare la funzione logistica in relazione in particolare al porto.

5.2 Gli strumenti regionali e locali di governo del territorio

La Regione Puglia ha emanato la Legge Regionale n.16 del 23/06/08: "*Principi, indirizzi e le linee di intervento in materia di piano regionale dei trasporti*" che tra gli obiettivi si propone di "realizzare le condizioni strutturali materiali e immateriali per affermare il ruolo di piattaforma logistica multimodale della Puglia nel Mezzogiorno e, più in generale, nello spazio euromediterraneo" riconoscendo i tre subsistemi portuali del Levante, del Salento e dello Ionio. Nei fatti mentre il corridoio VIII ha i porti di Bari e Brindisi come terminali italiani a livello di programmazione europea e nazionale, nella programmazione trasportistica regionale vi è la tendenza a considerare il

solo porto di Bari quale terminale del corridoio VIII (vedasi al riguardo le recenti iniziative di RFI e regione Puglia e regione Campania per il tratto ad alta velocità Bari- Napoli). Vi è sempre, dunque, una sorta di “Baricentrismo”. La Regione Puglia, infatti, invece di confermare le 28 priorità dei progetti presenti in legge Obiettivo, (tra cui anche gli hub interportuali di Brindisi e Taranto), ha puntato tutto sull’unica priorità del “nodo ferroviario di Bari” su cui saranno concentrati tutti i fondi regionali 2007-2013. Bari è l’unico Polo terminale dell’alta velocità/capacità ferroviaria. Il porto di Brindisi è considerato quasi esclusivamente come porto energetico e il porto di Taranto come HUB a servizio prevalente del terminalista Evergreen (T.C.T.).

6. Conclusioni

Nella piattaforma si rileva una forte incoerenza tra visione nazionale (la Legge Obiettivo e la del. CIPE 121/2001 individuavano quali progetti strategici di rilevanza nazionale gli HUB Portuale ed Interportuale di Taranto e Brindisi; tali priorità sono state confermate in tutti i successivi DPEF) e attuazione della visione di livello regionale (dove si continua a puntare quasi esclusivamente sull’Interporto regionale di Bari). Si registra una sorta di conflitto in atto, quantomeno, tra Bari e Brindisi che mette in forse tutta una serie di politiche strategiche in particolare in campo infrastrutturale. La posta è elevata e le città competono tra di loro.

Si rilevano, conseguentemente rilevanti incoerenze nelle scelte della regione e dell’Autorità portuale, momenti di conflitti interni alla regione e di discontinuità politica.

Piattaforma A6 Tirrenico Ionica

1. L'area interessata

La piattaforma tirrenico-ionica interessa il territorio della Calabria e della Sicilia orientale investito in parte dalla previsione del Corridoio transeuropeo I Berlino-Palermo.

Il sistema territoriale è costituito da due realtà regionali: la Calabria e la Sicilia. Il sistema insediativo calabrese si relaziona con la direttrice costiera tirrenica, ma anche con quella ionica e presenta come territori urbani principali di riferimento Cosenza, Catanzaro e Reggio Calabria e come principale nodo infrastrutturale Gioia Tauro. Il sistema insediativo della Sicilia orientale si incentra sulle città di Messina, Catania, Siracusa-Augusta e Ragusa.

2. Le opere principali previste

Il principale intervento previsto è il completamento dell'ammodernamento della A3. Lo stato di avanzamento al 2007 (Fonte Anas) rende evidenti i ritardi accumulati.

Per quanto riguarda la Rete delle Ferrovie Italiane, sono previsti:

- il raddoppio tratta Catania O. – Catania Centrale;
- la linea Palermo-Messina: raddoppio tratte Messina-Patti (ultimi 8 km) e Fiumetorto-Ogliastro;
- il quadruplicamento Salerno-Battipaglia e potenziamento Battipaglia-Reggio Calabria (variante Ogliastro-Sapri) da avviare entro il 2012 (DPEF 2008-2012 e Legge Obiettivo 2001);
- la linea Messina-Catania: raddoppio tratta Giampilieri-Fiumefreddo;
- il nuovo collegamento Palermo-Catania.

Per i lavori relativi al porto di Gioia Tauro, l'autorità portuale ha approvato il Piano Operativo Triennale 2008–2010, che prevede il rafforzamento e il completamento delle opere delle già avviate, relative al *port required*, al *port related* e alla *sicurezza e governance*.

3. Gli obiettivi della Piattaforma

La Piattaforma A6 Tirrenico-Ionica - che nella visione nazionale ricomprende i territori regionali da Cosenza a Reggio - sia a livello comunitario che nazionale tende alla ricentralizzazione del Mezzogiorno nel contesto euro mediterraneo, in un'ottica di riequilibrio competitivo del sistema integrato euro-mediterraneo. La piattaforma A6, unitamente alla piattaforma transnazionale A5-Sud-Orientale, assume un ruolo strategico nella proposta del Corridoio Meridiano, la cui funzione vuole essere quella di ridistribuire i flussi, attivare nuove reti e potenziare i sistemi locali. Esso, infatti, intende porre rimedio a due tipi di squilibrio: gli intensi traffici lungo il percorso nord-sud, che privilegiando soprattutto il trasporto su gomma, creano congestione e comportano notevoli problemi di inquinamento, a cui potrebbe porre rimedio una credibile alternativa che privilegi l'intermodalità via mare; in secondo luogo, il perdurare dei maggiori traffici lungo la direttrice nord-sud che induce una maggiore concentrazione di ricchezza e sviluppo nelle zone della *core area* dell'Europa, con conseguente riduzione del benessere nelle regioni periferiche, anche all'interno dei corridoi.

L'attivazione del "Corridoio Meridiano" vuole, dunque, determinare un "dispositivo territoriale" in grado di creare e irrobustire un'armatura euro-mediterranea di riqualificazione delle risorse, di sviluppo delle accessibilità e delle economie, di promozione delle eccellenze, soprattutto lungo due direzioni privilegiate: quella trasversale tirrenico-adriatica, strutturata sulle direttrici Campania-Puglia e Basilicata-Calabria-Puglia; quella lineare tirrenica, di aggancio tra Calabria e Sicilia orientale. Le due piattaforme diventano, nello scenario proposto, rispettivamente la porta verso i Balcani e la porta verso il Mediterraneo. In quest'ultima, in particolare, i capisaldi territoriali sono i territori urbani di Cosenza, Catanzaro, Reggio Calabria-Messina, Catania, Siracusa-Augusta e Ragusa, i quali costituiscono i fuochi di un sistema di risorse, di domande di trasformazione, di tendenze di sviluppo e di opportunità di innovazione che ne alimentano il ruolo strategico nazionale.

4. Le criticità di area e di processo

Non sono rilevate particolari criticità di area o di processo

5. Gli strumenti di pianificazione e programmazione

5.1 I programmi innovativi promossi dal MIT

La Piattaforma è investita da diversi programmi innovativi sperimentali promossi dal MIT.

A) Il Programma S.I.S.Te.M.A. aree sottoutilizzate

Il Programma interessa il macrosistema territoriale *Stretto Calabro* con contesto bersaglio il comune di Catanzaro e il macro-sistema *Sicilia Orientale* con i contesti bersaglio Catania, Siracusa, Ragusa promuovendo le seguenti idee programma:

1. *Interventi strategici per la dinamicità e l'efficienza del sistema relazionale e funzionale tra i due mari calabresi* con contesto bersaglio Catanzaro

L'idea programma si fonda sulle seguenti azioni:

- azione di sistema consistente in uno studio di fattibilità con caratteristiche di piano strategico di area vasta con valenza di piano di marketing urbano e territoriale
- azione locale consistente nell'analisi e valutazione delle interrelazioni tra sistema infrastrutturale e sistemi funzionali, relativamente a quello che potrebbe essere denominato "Asse attrezzato dell'Isto" Lamezia Terme-Catanzaro (aeroporto, SS 280, linea ferroviaria).

Il nucleo partenariale è composto dai Comuni di Catanzaro e Lamezia Terme.

2. *Interventi per una rete territoriale di centri specializzati per l'innovazione e lo sviluppo* con contesto bersaglio Catania, Siracusa e Ragusa.

L'idea programma si fonda sulle seguenti azioni:

- Catania (con lo slogan "Sistemi logistici nei settori del trasporto, della distribuzione, dei servizi, con particolare riguardo ai rapporti e-governance tra cittadini e istituzioni") ha previsto uno studio di fattibilità (azione di sistema) per definire il posizionamento competitivo e le ricadute territoriali che scaturiscono dal sistema infrastrutturale esistente e programmato e le relazioni tra infrastrutture materiali e immateriali. Inoltre sviluppa un progetto (azione locale) per l'insediamento a Librino della Cittadella dell'Innovazione, intesa come laboratorio per il monitoraggio dei flussi di comunicazione e conoscenza, finalizzati all'elaborazione dei dati territoriali ed ambientali.
- Siracusa (con lo slogan "Sistemi di gestione e fruizione del patrimonio culturale ed ambientale") ha previsto uno studio di fattibilità per la messa in rete del patrimonio culturale ed ambientale (azione di sistema). Inoltre porta avanti tre progetti che si inseriscono nel disegno organico di un parco urbano territoriale ad alta valenza archeologica ed ambientale: 1. La rifunzionalizzazione produttiva e di servizio della cintura ferroviaria e delle strutture edilizie connesse, 2. La valorizzazione del porto grande come sede di attività sportive marine, 3. L'accessibilità, l'interconnessione e la fruizione del Parco Archeologico Neapolis.
- Ragusa (con lo slogan "Sistemi di qualità integrale sul territorio, delle attività produttive e dei servizi") ha previsto uno studio di fattibilità (azione di sistema) che riguarda due temi principali: 1. Lo sviluppo di sistemi di qualità nel settore agro-alimentare, 2. l'Avvio della certificazione di qualità del territorio. A livello locale si sviluppano due progetti integrati per la creazione di un polo di servizi avanzati nel settore agro-alimentare e per il miglioramento della qualità ambientale del territorio ibleo.

Il nucleo partenariale è costituito dalle città di Catania, Siracusa e Ragusa (il partenariato ha creato anche il sito web della Sicilia del Sud Est)

B) Il Programma innovativo Porti e stazioni riguarda la piattaforma per le città di Catania e Messina.

1. Il Programma per Catania ha l'obiettivo di intervenire sul waterfront per conferire un nuovo ruolo urbano non solo con un rinnovato affaccio dei quartieri residenziali e storici ma anche con un sistema di trasporto integrato.

Sono soggetti firmatari del Protocollo di intesa il Comune e l'Autorità Portuale di Catania, le Ferrovie dello Stato S.p.A. e l'RFI S.p.A.

2. Il Programma per Messina si pone l'obiettivo di ridisegnare i tessuti urbani degradati e sottoutilizzati ripensando sia il sistema infrastrutturale urbano di Messina – come nodo strategico e distributore dei flussi tra i Corridoio 1 ed 8 ed il Corridoio Meridiano – che il rapporto tra aree urbane e mare (waterfront).

Sono soggetti firmatari del Protocollo d'intesa il Comune e l'Autorità Portuale di Messina, le Ferrovie dello Stato S.p.A. e l'RFI S.p.A.

C) Il *Programma Piani strategici e della Mobilità* interessa la piattaforma per i Comuni di Messina e Caltanissetta e la Provincia di Catania.

D) Il Progetto pilota Corridoio Meridiano

Nella piattaforma è inoltre previsto il *Progetto pilota Corridoio Meridiano* che deve operare come attivatore di nuove reti e come potenziatore di sistemi locali, in un'ottica di riequilibrio competitivo del sistema integrato euro-mediterraneo. Esso rappresenta "uno strumento per la definizione di politiche di convergenza nel quadro della redazione di un Piano Strategico per il Mediterraneo; un dispositivo territoriale per la riqualificazione delle risorse, per lo sviluppo dell'accessibilità e delle economie, per la promozione delle eccellenze; un elemento di pianificazione strategica nel quadro dell'ENPI-European Neighbourhood and Partnership Instrument".

L'idea del Corridoio Meridiano, intersecante il sistema mediterraneo delle autostrade del Mare, ribalta l'orientamento nord-sud ancora prevalente nello schema delle Ten T alla luce dei traffici marittimi attuali e potenziali. Pertanto esso contribuisce ad un riequilibrio dei pesi tra Europa centro settentrionale ed Europa mediterranea. L'ipotesi abbozzata nell'ambito dello Studio di fattibilità per il Corridoio Meridiano prevede un prolungamento del Corridoio VIII e l'intercettazione del Corridoio I, fino a Malta, includendo la piattaforma pugliese (Bari-Brindisi-Taranto), la piattaforma dello Stretto (Messina-Reggio Calabria-Gioia Tauro) e la piattaforma siciliana sud-orientale (Catania-Siracusa-Ragusa). In tale Studio di fattibilità viene identificato, sulla base di fattori posizionali, funzionali e di mercato, un certo numero di raggruppamenti portuali, potenzialmente integrabili.

E) I Progetti di territorio "Territorio Snodo 1 e 2"

Il MIT ha finanziato i progetti di territorio "Territorio snodo 1" nel Comune di Siracusa e la Provincia di Catania. Per il MIT il Progetto di Territorio "Territori Snodo 1" per Catania ha individuato, a partire dal disegno strategico del Corridoio Meridiano e dalle elaborazioni prospettate nel Piano della Mobilità d'Area Vasta, un modello di riferimento trasportistico riferito all'intera "Piattaforma multimodale della Sicilia Orientale". Parallelamente sono stati approfonditi alcuni aspetti legati alla configurazione di nodi logistici territoriali e all'integrazione tra porti e retroporti.

La Provincia di Catania rientra nei Progetti di territorio "Territorio snodo 2" con due direzioni di approfondimento:

- la prosecuzione e finalizzazione delle attività partenariali che si riferiscono all'intero bacino della Sicilia Orientale e alla Provincia di Reggio Calabria (in riferimento alle connessioni con il porto di Gioia Tauro);
- l'esplorazione delle capacità di internazionalizzazione del sistema, con particolare riferimento al bacino del Mediterraneo e alle relazioni con la sponda settentrionale del continente africano.

5.2 Gli strumenti regionali e locali di governo del territorio

I documenti programmatici della regione Calabria, ed in particolare le proiezioni territoriali del Quadro Strategico Territoriale Regionale (DSTR), evidenziano una condivisione delle visioni comunitarie e nazionali pur tendendo al disegno di una regione che, da una parte, ha necessità di riequilibrare il proprio territorio e, dall'altra, deve scongiurare il rischio di un'ulteriore marginalizzazione, ritagliandosi un ruolo nell'ambito del Mediterraneo. Su queste basi il DSTR persegue tre precise linee di priorità strategica:

- rafforzare con decisione l'asse tirrenico, ancorandosi fortemente alla piattaforma transnazionale siculo-calabrese (piattaforma SIREGIO- Siracusa, REGgio calabria, GIOia Tauro);
- connettere il territorio del capoluogo regionale all'asse portante della piattaforma tirrenica, attraverso la strutturazione di una "piattaforma regionale" imperniata sull'asse dell'Istmo Lamezia-Catanzaro;
- cercare possibili forme di integrazione sovregionale per l'alto versante ionico (piattaforma interregionale Sibari-Taranto, SiTar), strutturando nuove relazioni di sviluppo integrato con Basilicata e Puglia, fino al porto di Taranto e verso il Corridoio VIII, per determinare l'aggancio alla piattaforma ionico-adriatica.

Nel Quadro Strategico Regionale viene assunto il modello di sviluppo policentrico e l'approccio territoriale espresso in sede comunitaria e nazionale e la visione guida da ampia rilevanza sia alla parte terminale della piattaforma transnazionale che al ruolo di connettore internazionale e ambito di sviluppo integrato che dovrà assumere l'asse Reggio Calabria-Gioia Tauro.

Una certa divergenza emerge, invece, circa la realizzazione del ponte sullo Stretto. Infatti, sia nei documenti programmatici che in quelli più recenti di pianificazione (Bozza del QTR, bozza del PTCP di Reggio Calabria), la questione dell'attraversamento stabile non viene considerata come opera prioritaria negli scenari di sviluppo e di assetto proposti.

In Sicilia, il quadro strategico regionale, enfatizza le opportunità legate alla creazione dell'area di libero scambio nel bacino del Mediterraneo e rimarca il ruolo che la regione potrebbe svolgere, nel prossimo futuro, di importante piattaforma logistica per l'ottimizzazione dei flussi di scambio e movimentazione delle merci in tutta l'area del Mediterraneo. In virtù della favorevole posizione nel Mediterraneo, il sistema portuale siciliano, come pure il

necessario sistema logistico ad esso asservito, vengono pertanto proposti come nodi strategici per la rete di trasporto transeuropea che comprende le autostrade del mare da Ovest a Est e verso i Paesi del Medio Oriente e viceversa, da Nord a Sud e verso i Paesi Terzi del Nord Africa e viceversa.

Le opere avviate attraverso la definizione degli APQ e le risorse finanziarie del PON e del POR incidono su tutti gli assi portanti della mobilità. In particolare, al recupero sostanziale del gap infrastrutturale sulla rete viaria primaria si è accompagnata la definizione di un notevole parco progetti per tutti gli interventi previsti nella Legge Obiettivo e l'azione di adeguamento della dotazione di infrastrutture puntuali per la mobilità delle persone sulla lunga percorrenza (aeroporti) e delle merci sul territorio regionale (interporti e rete di autoporti). Per il trasporto ferroviario consistenti investimenti sono in corso sui nodi metropolitani. Meno rilevanti sono gli investimenti sulla viabilità secondaria, sull'adeguamento funzionale di infrastrutture puntuali esistenti (aeroporti e porti) e per lo sviluppo di attività di logistica integrata nonché gli investimenti sul potenziamento delle interconnessioni tra le diverse reti.

6. Conclusioni

Piattaforma B1 Asse dell'Arno e B2 Romagna

1. L'area interessata

La Piattaforma territoriale strategica transnazionale "tosco-emiliana-romagnola" è stata proposta dalla Regione Toscana e dalla Regione Emilia-Romagna. In Toscana le Province coinvolte sono quelle di Firenze, Prato, Lucca, Livorno, Pisa e Pistoia mentre in Emilia sono investite le Province di Bologna, Forlì-Cesena e Ravenna.

I nodi urbani principali sono costituiti dall'area metropolitana di Bologna e la regione urbana della valle dell'Arno che include la parte più economicamente progredita, più densamente popolata e policentrica, più ricca di città capoluogo di provincia (Pisa, Lucca, Pistoia, Prato e Firenze).

2. Le opere principali previste

La visione al futuro della piattaforma territoriale strategica proposta dalle due Regioni si basa principalmente sul completamento e sul potenziamento di due infrastrutture di interesse nazionale: la Piattaforma logistica costiera e la piastra logistica territoriale dell'Emilia Romagna.

La prima, la piattaforma logistica costiera, è costituita dai porti di Livorno e Piombino, dall'interporto A. Vespucci di Guasticce, dall'aeroporto G. Galilei di Pisa e dalla connessione stabile con l'interporto di Gonfienti di Prato e l'aeroporto di Firenze Peretola, nonché con la restante portualità dell'Alto tirreno. La seconda comprende il porto di Ravenna, l'interporto di Bologna, il centro per l'autotrasporto di Cesena, lo scalo merci ferroviario di Forlimpopoli ed infine gli aeroporti di Bologna e Forlì.

Per il porto di Livorno il progetto della piattaforma Europa può diventare il vero fulcro della piattaforma logistica costiera.

3. Gli obiettivi della Piattaforma

Il punto di forza di questa Piattaforma territoriale è rappresentato dall'avvenuto potenziamento del collegamento plurimodale (ferro, con apertura della nuova linea veloce da dicembre 2009, e gomma, con completamento della variante di valico entro il 2010) tra i due capoluoghi regionali, che rappresenta il vero motore di un riordino dei traffici internazionali tra le due coste e il nord Europa. Infatti, il completamento ferroviario dell'alta capacità/alta velocità nel tratto tra Firenze e Bologna e della variante di valico per il tratto appenninico tra la Toscana e l'Emilia-Romagna, sono considerati un'opportunità forte a livello transregionale ed europeo, in quanto consentono di ipotizzare nuovi scenari di relazione, sia spaziali che economici, non solo tra l'area forte della Toscana e le aree forti dell'Emilia-Romagna, quanto nel riordino complessivo di parte della rete europea a terra, tanto da aprire direttamente ai progetti prioritari relativi all'asse stradale e ferroviario Corridoio I (Berlino-Verona/Milano-Bologna-Roma-Palermo) e Corridoio Europeo V, certamente di quella marittima dell'alto Tirreno e dell'alto Adriatico: le "porte" di Livorno (per la Toscana) e di Ravenna (per l'Emilia-Romagna).

Il nuovo quadro infrastrutturale risultante dalla realizzazione dell'alta velocità/alta capacità tra Firenze e Bologna, appunto, porta a sviluppare un sistema logistico transregionale di valenza non solo europea, tale da conferire alla Toscana ed all'Emilia-Romagna un ruolo privilegiato di piattaforma commerciale plurimodale "naturale" per gli scambi tra Oriente ed occidente e tra Nord e Sud del continente.

Intorno a questa opportunità è stata sviluppata un'"idea strategica" da parte dei due Enti regionali, che ha come "baluardo" economico l'anticipazione del vantaggio competitivo legato alla sinergia del raddoppio e della velocizzazione del fascio infrastrutturale stradale e ferroviario passanti in un unico corridoio attraverso l'Appennino tosco-emiliano, e quindi iniziare la capitalizzazione per il sistema Italia dei cospicui investimenti fatti, in modo da organizzare le interconnessioni laterali al Corridoio I:

- una che si innesta sulla *piattaforma logistica costiera* Livorno/Pisa/Guasticce (e i suoi territori "pensili" costieri) via Firenze, Bologna e da qui verso Parma/Verona per il Brennero, e verso Padova/Trieste per l'Est europeo, e che colleghi stabilmente il Tirreno con l'Europa dell'Est e con l'area dei Balcani;
- una che si innesta sulla *pietra logistico territoriale* che dal porto di Ravenna si estende fino a Bologna per proseguire verso nord e costituisce parte del corridoio plurimodale Adriatico-Brennero, anche attraverso l'itinerario ferroviario transpadano (Rimini-Ravenna- Ferrara-Poggio Rusco e quello stradale individuato dagli assi E55/SS16 e cispadana Ferrara (A13)-Reggiolo (A22).

Questo sistema ingloba, in attesa di un futuro potenziamento del corridoio ferroviario ed autostradale La Spezia-Parma, anche la parte finale della Piattaforma territoriale internazionale Ti.Bre, offrendo all'area e alle infrastrutture

attestate a La Spezia-Carrara e all'area di Parma l'opportunità di integrarsi – con una visione globale – in un sistema territoriale di valenza intercontinentale.

Gli effetti di questa visione portano anche a definire *gateway* di sistemi territoriali urbani (sia regionali che infraregionali), nel quale possano acquistare sempre più rilevanza la qualificazione logistica, la gestione dei flussi di informazione, la fornitura di servizi rari e la realizzazione di nuove funzioni industriali e di servizio a maggiore valore aggiunto, in modo da creare nuove reti immateriali tali da far competere anche aree in apparenza più deboli oltre a favorire la “dinamizzazione” delle interdipendenze con le regioni contermini³.

Questo progetto di territorio porta a tracciare una diversa visione strategica complessiva della Toscana e dell'Emilia-Romagna, rispetto a quella prospettata dal Dicoter. Infatti, il completamento ferroviario dell'alta capacità e della variante autostradale di valico per il tratto appenninico tra le due Regioni sono considerati un'opportunità forte di livello transregionale ed europea, in quanto consentono di ipotizzare nuovi scenari integrati di relazione, sia spaziali che economici, tra diverse aree forti della Toscana, dell'Emilia-Romagna e della Liguria meridionale.

Questo tuttavia non significa che la parte terminale della piattaforma territoriale Ti.Bre venga abbandonata dalle Regioni interessate. Tutt'altro, semmai si punta ad attivare una forte competitività internazionale con altri sistemi territoriali molto robusti presenti nello scacchiere europeo, capitalizzando immediatamente il vantaggio competitivo delle nuove relazioni transappenniniche.

4. Le criticità di area e di processo

Le problematiche di tipo economico sono quelle ormai piuttosto diffuse in tutto il territorio nazionale e cioè la forte crisi del settore industriale che anche in Toscana si è fatta sentire molto, dove una fetta importante del tessuto economico della regione è costituita dal settore manifatturiero, settore tra quelli che più hanno risentito della crisi di competitività dovuta alle dinamiche connesse ai processi di globalizzazione.

Uno degli elementi di particolare delicatezza per quanto attiene al completo sviluppo della Piattaforma proposta è costituito dal necessario attraversamento del versante appenninico che divide le due regioni. Questo elemento, se non gestito in modo corretto, rischia di diventare un problema, soprattutto per le comunità locali che vivono nei territori di confine.

5. Gli strumenti di pianificazione e programmazione

5.1 I programmi innovativi promossi dal MIT

Nella **Piattaforma B1 Asse dell'Arno** vi sono i seguenti Programmi del MIT:

A) S.I.S.Te.M.A. Complessità territoriale

Il Programma ha interessato il macrosistema Asse territoriale Firenze-Pisa con contesto bersaglio il territorio di Firenze e ha previsto di recuperare in forme nuove la complessità del patrimonio ambientale, territoriale, culturale dell'Arno attraverso le seguenti azioni:

Azione di sistema/contesto:

- Studio di fattibilità sulle condizioni di ripristino della navigabilità dell'Arno lungo l'ast tra Firenze e Pisa e strategie di riqualificazione, valorizzazione turistica e integrazione delle modalità di trasporto.

Azione locale

- Studio di fattibilità *Le Piagge* per la realizzazione di una nuova centralità urbana.

B) Programma Porti&stazioni

Il Programma è relativo alle città di Livorno, Carrara e Piombino.

1. Il Programma per Livorno punta sul rilancio di tre stazioni situate in punti nevralgici della città (Stazione centrale, stazione San Marco, Stazione di Livorno Calabrone). Hanno firmato il protocollo d'intesa il Comune e L'Autorità portuale di Livorno, le Ferrovie dello Stato S.p.A. e l'RFI S.p.A.

³ *La Toscana nel Quadro Strategico Nazionale 2007-2013*. Allegato: Ipotesi di Piattaforma territoriale strategica transnazionale “Tosco/Emiliana-Romagnola. Documento approvato con DCR n. 72 del 24 luglio 2007, all'interno del *Piano di indirizzo territoriale 2005-2010*.

2. Il Programma per Carrara prevede la riqualificazione urbana con potenziamento della mobilità di merci e persone. Hanno firmato il protocollo d'intesa il Comune e L'Autorità portuale di Carrara le Ferrovie dello Stato S.p.A. e l'RFI S.p.A.

3. Il Programma per Piombino ha previsto la riqualificazione urbana di un quartiere degradato situato nei pressi della stazione ferroviaria e del porto.

Hanno firmato il protocollo d'intesa il Comune e L'Autorità portuale di Piombino. e l'RFI S.p.A.

C) Il *Programma piani strategici e per la mobilità* ha riguardato la piattaforma per il Comune di Scandicci

Nella **Piattaforma B2 Piattaforma Romagnola** vi sono i seguenti Programmi del MIT:

A) Programma S.I.S.Te.M.A. Complessità territoriale

Il Programma ha interessato il macrosistema Medio-Adriatico con contesto bersaglio Forlì con l'obiettivo di costruire una partnership tra Forlì, Cesena e Ravenna per creare una piattaforma logistico romagnola derivante dalla messa a sistema dei diversi poli trasportistici presenti sul territorio. L'idea programma è perseguita con le seguenti azioni:

Azione di sistema:

- Studio sulle prospettive di sviluppo del triangolo romagnolo in cui sono localizzati l'aeroporto di Forlì, lo scalo merci di Forlimpopoli, il porto di Ravenna e l'autotrasporto di Cesena.

Azione di contesto:

- Studio per la costituzione di un'Agenzia per il coordinamento e la gestione del sistema logistico romagnolo.

Azione locale:

- Studio per il potenziamento del Polo Tecnologico Aeronautico di Forlì come motore di sviluppo territoriale.

B) Programma Porti&stazioni

Il Programma è relativo al porto di Ravenna e prevede la riqualificazione urbana della Darsena di città ricostruendo la cerniera tra Darsena e città storica.

Hanno firmato il protocollo d'intesa il Comune e L'Autorità portuale di Ravenna, le Ferrovie dello Stato S.p.A., l'RFI S.p.A. e Regione Emilia Romagna.

C) Il *Programma piani strategici e per la mobilità* riguarda la piattaforma territoriale per i Comuni di Ferrara e Reggio Emilia

D) Progetto di Territorio "Territorio snodo 1"

Il MIT ha incluso la Provincia di Ferrara nei Progetti di Territorio "Territorio snodo 1".

5.2 Gli strumenti regionali e locali di governo del territorio

I due strumenti generali e fondamentali in tema di programmazione e di pianificazione della Regione Toscana sono rispettivamente il Programma regionale di sviluppo (PRS) e il Piano d'indirizzo territoriale (Pit). Le strategie individuate dal PIT hanno come obiettivo quello di integrare l'aspetto della programmazione dello sviluppo con quello del governo del territorio: la mobilità e la logistica, la qualità del sistema insediativo, la ricerca e l'innovazione tecnologica, la qualità del territorio rurale, l'accessibilità, l'energia, l'attrattività. Le strategie sono strettamente integrate l'una con l'altra e tutte riferite in modo trasversale alla rappresentazione strutturale del territorio toscano. Corrispondono altresì ai contenuti territoriali del PRS e si sviluppano per mezzo dei Progetti integrati regionali (PIR) che, inseriti nella programmazione settoriale pluriennale che individua gli strumenti normativi di attuazione, pongono in opera i programmi strategici dello stesso PRS. Tra questi hanno una specifica congruità con la visione e gli intenti sottesi alle formulazioni del Quadro Strategico Nazionale (QSN) una serie di progetti regionali che sono direttamente funzionali all'accessibilità territoriale e alla mobilità integrata, da un lato, e allo sviluppo della piattaforma logistica costiera, dall'altro. Entrambe le aree progettuali costituiscono il contributo toscano sia alla messa in opera del sistema delle Reti Transeuropee (TEN) con specifico riferimento ai corridoi I e V, sia allo sviluppo delle piattaforme territoriali integrate su cui fondare la funzionalità dei grandi corridoi transnazionali e multimodali, con riferimento nella fattispecie al corridoio tirrenico. Tuttavia emerge un contrasto di fondo rispetto alla proposta della Dicoter per il QSN: per la Toscana e l'Emilia la proposta individua soltanto "piattaforme territoriali nazionali", mentre le più importanti e strategiche "piattaforme transnazionali" sono tutte

esterne. Addirittura una la lambisce, quella contraddistinta dalla sigla Ti-Bre (Tirreno - Brennero), attestandosi su La Spezia e poggiandosi sulla Pontremolese, per la Toscana, e Parma per l'Emilia-Romagna.

Per esplicito riconoscimento della Dicoter, la piattaforma strategica territoriale Ti.Bre è fortemente legata all'effettiva implementazione del corridoio infrastrutturale di collegamento fra la direttrice transfrontaliera del Brennero e quella transappenninica che unisce il nodo di Parma a La Spezia ed alla Toscana nord occidentale.

In realtà per la Toscana, e per buona parte dell'Italia centrale tirrenica, l'area di gravitazione naturale è l'asse trasversale Livorno/Pisa - Firenze, un territorio ad elevata competitività. Di questo aspetto il Dicoter sembra non tenere conto, da qui nasce la proposta di Piattaforma territoriale strategica Transnazionale "Tosco - Emiliana - romagnola" che viene presentata congiuntamente dalla Regione Toscana e dalla Regione Emilia-Romagna.

Si segnala inoltre la recente intesa stato Regione Toscana siglata il 22-01-2010 che riguarda anche i porti commerciali e gli interporti

6. Conclusioni

Il caso della Piattaforma B1 e B2 è quello in cui maggiormente le Regioni sembrano aver interagito con la proposta ministeriale delle piattaforme territoriali, sebbene le due regioni abbiano presentato una proposta alternativa e, dunque, in contrasto con quanto proposto a livello ministeriale.

Piattaforma B3 Asse trasversale Lazio-Umbria-Marche

1. L'area interessata

Le regioni interessate dalla piattaforma sono: Lazio, Umbria, Marche. Nel Lazio le province interessate sono l'intera Provincia di Viterbo e la parte settentrionale della Provincia di Roma. Entrambe le province umbre, Perugia e Terni, sono interessate dall'asse trasversale B3. Nelle Marche, la provincia interessata maggiormente dalla Piattaforma Territoriale strategica Nazionale B3 è quella di Ancona e parte della provincia di Macerata.

2. Le opere principali previste

Nel tratto laziale le infrastrutture principali e gli interventi previsti sono:

Rete ferroviaria Nazionale

- Tratto linea tirrenica Roma-Genova

Rete ferroviaria regionale

- Potenziamento del collegamento Viterbo - Roma (completamento del raddoppio della linea nel tratto Viterbo - Cesano)
- Potenziamento e valorizzazione turistica ferroviaria Viterbo - Civitacastellana - Roma
- Valorizzazione ambientale ex percorso ferroviario Civitavecchia - Capranica (Per realizzazione percorso ciclabile che si inserisce in un contesto paesaggistico . Inoltre si prevede il ripristino e la ristrutturazione edilizia delle stazioni ferroviarie).

Nodi Interscambio

- Il porto di Civitavecchia
- Ipotesi di collegamento e valorizzazione aeroporto Viterbo quale terzo aeroporto di Roma
- Nodo interscambio per passeggeri e merci di Orte

Rete stradale nazionale

- SS n. 1 Aurelia

Rete stradale interregionale

- Ammodernamento della S.R. Cassia nel tratto Monterosi - Viterbo (bypassare centri abitati Monterosi - Viterbo), tratto residuo Montefiascone - Acquapendente utilizzazione tracciato S.P. Umbro - Casentinese.
- Completamento della Trasversale Nord (tratto Viterbo - Civitavecchia)
- Potenziamento e messa in sicurezza della S.S.Aurelia
- Ipotesi di collegamento Viterbo - Perugia - Cesena

Nel tratto umbro le infrastrutture principali sono:

- le *direttrici viarie* comprese tra l'innesto sull'Autostrada del Sole all'altezza di Orte ed il sistema infrastrutturale umbro-marchigiano di connessione costituito dal collegamento Grosseto - Fano (che interseca l'alta valle del Tevere a nord di Città di Castello e dove è prevista una delle basi logistiche umbre), nonché dai collegamenti con Fabriano - Ancona (lungo la Vallesina), con Macerata - Civitanova (lungo la Val di Chienti) e con Ascoli Piceno attraverso la strada Tre Valli (lungo la Valnerina e la valle del Tronto). Inoltre i raccordi autostradali Foligno - Perugia e Perugia - Bettolle (per il collegamento a nord con il Corridoio TEN 1);
- le *ferrovie* Orte-Terni-Rieti, Terni-Foligno-Fossato di Vico-Ancona e Spoleto-Terni-L'Aquila, oltre alla tratta ferroviaria Foligno - Perugia - Terontola che assume una rilevanza strategica particolare nei collegamenti con l'Alta Velocità ferroviaria.

Il tratto marchigiano delle principali infrastrutture nazionali interessate dalla Piattaforma Territoriale strategica Nazionale B3 sono:

direttrici viarie

- SS 76 "Vallesina". Nella programmazione regionale è considerata di assoluta priorità, sia per il rilievo all'interno della Regione, sia per il ruolo attribuitole dalla Regione Umbria, in quanto rappresenta il collegamento al porto di Ancona, all'interporto di Jesi e a tutta l'area produttiva della Vallesina con il Centro Italia. Attualmente sono in corso lavori per l'adeguamento della sezione, dei tratti già in esercizio, secondo la normativa vigente. I tratti mancanti e di prossima realizzazione sono Serra S. Quirico-Albacina e Cancelli-Fossato di Vico. Ulteriori tratti a 4 corsie sono previsti lungo la Valfabbrica in territorio umbro fino a Perugia. Al di fuori del progetto Quadrilatero, ma sempre lungo la SS 76, nei pressi di Jesi, è prevista la realizzazione del raccordo viario per l'interporto di Jesi.
- SS 77 "Val di Chienti". L'asse viario riveste un'importanza di livello regionale ed interregionale. La strada è stata realizzata da Civitanova Marche (innesto con l'autostrada A 14) a Sfercia (circa 60 km). Il tratto

successivo fino a Collesentino è stato appaltato dall'ANAS con risorse regionali, mentre tutto il tratto residuo fino a Foligno rientra nel progetto Quadrilatero e la sua totale realizzazione a 4 corsie è subordinata al reperimento delle risorse mancanti da parte del territorio, secondo il progetto denominato Piano d'Area Vasta (PAV).

le ferrovie

- il tratto Ancona-Orte, con il progetto di raddoppio e di potenziamento di questa tratta ferroviaria.

3. Gli obiettivi della Piattaforma

La ragion d'essere del corridoio trasversale Lazio-Umbria-Marche va 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 collegamento al Corridoio I.

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 nella Conca Ternana. (fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, *Verso il Disegno Strategico Nazionale – Il contributo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Dipartimento per il coordinamento dello sviluppo del territorio, il personale ed i servizi generali – 2° Rapporto*, ottobre 2005)

Gli obiettivi principali possono essere quindi ricondotti:

- allo sviluppo di flussi trasversali al Corridoio I e alla messa a sistema della rete delle Autostrade del Mare, delle direttrici costiere e delle proiezioni transadriatiche con quelle tirreniche e mediterranee occidentali;
- alla messa a sistema di una rete di città intermedie con l'obiettivo di elevare la competitività dell'intero territorio mediante una positiva ripercussione degli effetti innescati dalla presenza del Corridoio I transeuropeo. (fonte: Istituto Nazionale di Urbanistica, *Rapporto dal Territorio 2007*, aprile 2008)

Le Piattaforme nazionali, individuate sulle trasversali Tirreno-Adriatico, rappresentano spazi di rafforzamento delle connessioni tra corridoi transeuropei, nodi portuali ed armatura territoriale di livello nazionale.

La trasversale Tirreno-Adriatico interessa principalmente i territori di Civitavecchia, Orte, Perugia, Foligno, Assisi, Terni, Jesi, Falconara, Ancona, collocandosi in posizione strategica

sotto di 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).

Entro un contesto siffatto, caratterizzato da realtà fisiche e funzionali così diverse per conformazione e dinamiche, per assetto e per motivazioni, appare chiaro che attraverso la Piattaforma che unisce Lazio Umbria Marche, si vuole cercare non solo un collegamento reciproco dei due estremi est e ovest, quanto un potenziamento di una trasversale est-centro-ovest relazionata efficacemente al Corridoio I. Gli obiettivi sono quindi:

- potenziare e razionalizzare le strutture attuali agli estremi ed al centro della Piattaforma, specie quelle logistiche;
- mitigare l'impatto ambientale delle attività produttive ed elevare la qualità dei mercati e delle città, attraverso interventi integrati per una incisiva retroportualità urbana e territoriale ad Ancona-Falconara, Perugia-Terni, Civitavecchia;
- potenziare il sistema dell'accessibilità e la carenza di adeguati collegamenti con la grande rete nazionale di raggiungimento del Corridoio I, superando il problema del sottoutilizzo cronico della modalità di trasporto su ferro come alternativa alle direzioni tradizionali nord-sud del corridoio Adriatico e da/verso Roma, sia per le merci che per i passeggeri.

4. Le criticità di area e di processo

Nel Lazio, la Tuscia è una delle province ad aver beneficiato maggiormente dell'attuale scenario economico con un incremento del PIL. Dunque, quella di Viterbo si conferma come un'economia prevalentemente orientata al terziario

tradizionale e all'agricoltura; escludendo, infatti, casi interessanti quali l'industria alimentare e il distretto di Civita Castellana, non si rilevano significativi esempi industriali o segmenti terziari di eccellenza.

In Umbria la crisi prende di mira gli assi portanti del sistema manifatturiero della regione e, pur essendo diffusa ormai dappertutto, sembra volersi accanire su alcuni territori in particolare. In Alta Umbria invece è la crisi della meccanica a mettere i brividi. E poi c'è la questione tabacco, altra produzione storica per l'Alta Umbria, messa seriamente in discussione dalle ultime decisioni dell'Unione europea.

Nel resto della provincia di Perugia, le conseguenze di questi traumi durissimi subiti dal sistema produttivo si ripercuotono direttamente sul tessuto sociale, in particolare sulla fortissima presenza di popolazione immigrata.

Nella provincia di Terni, negli altri settori strategici per il territorio provinciale, come quelli della chimica, delle costruzioni, dei trasporti, le richieste di cassa integrazione interessano ormai quasi tutte le principali aziende.

Alcuni segnali preoccupanti si stanno presentando anche in quei settori che finora sembravano poter restare immuni dagli effetti della crisi globale e del calo di domanda.

La crisi colpisce in generale tutto il sistema distrettuale (distretto della meccanica, della carta, dell'Elettronica e del Mobile) che struttura il settore economico-produttivo e sociale della regione Marche.

Nello specifico dei territori ricadenti all'interno della Piattaforma, la situazione attuale ha messo in crisi non solo il territorio-snodò di Fabriano con il suo indotto, ma anche le aree industriali della media vallesina, che si attestano lungo la S.S. 76, formate da medie e piccole imprese.

5. Gli strumenti di pianificazione e programmazione

5.1 I programmi innovativi promossi dal MIT

La piattaforma nazionale Tirreno-Adriatico è interessata da diversi programmi sperimentali attivati dal Ministero delle Infrastrutture.

A) Programma S.I.S.Te.M.A. complessità territoriale

1. Il Programma S.I.S.Te.M.A. che riguarda il sistema territoriale Asse Fiumicino presenta come soggetto beneficiario il Comune di Fiumicino (RM) e mira ad integrare Fiumicino in un processo virtuoso di sviluppo sostenibile prevedendo le seguenti azioni:

Azione di Sistema:

- studio delle prospettive di sviluppo in relazione alle preesistenze monumentali e alle trasformazioni in atto (Interporto Roma-Fiumicino, quartiere Caltagirone, nuovo porto commerciale e nuovo porto turistico)

Azione di contesto:

- individuazione di una strategia di potenziamento dei collegamenti tra Fiumicino città ed il resto dell'area metropolitana romana con previsione di una probabile nuova infrastruttura tranviaria

Azione locale:

- studio di fattibilità dell'infrastruttura sopra descritta

2. Il Programma S.I.S.Te.M.A. che riguarda il sistema territoriale Direttrice Marche Umbria ha come contesto bersaglio il Comune di Jesi (AN) e presenta come obiettivo il rafforzamento di Jesi come territorio di interconnessione e delle reti del Corridoio Esino.

Azioni di sistema:

- Coordinamento organizzativo e scientifico del Programma
- Disegno istituzionale, animazione, accompagnamento del partenariato locale, valutazione in itinere
- Comunicazione e pubblicizzazione

Azioni di contesto:

- Scenario strategico "Corridoio Esino"
- Studio di fattibilità per la definizione di un sistema integrato per la mobilità delle merci e delle persone nel Corridoio Esino
- Studio di fattibilità per la valorizzazione del paesaggio agrario e delle risorse ambientali-naturalistiche del Corridoio Esino
- Processo di Agenda 21 locale

Azioni Locali:

- Atlante delle politiche e dei progetti
- Linee guida per la qualificazione e l'inserimento territoriale di progetti infrastrutturali rilevanti

- Progetto preliminare per la realizzazione del quarto lotto della zona industriale “Zipa verde”.

3. Il Programma S.I.S.Te.M.A. che riguarda il sistema territoriale Direttrice Umbria Abruzzo presenta come contesto bersaglio il Comune di Terni e mira a rafforzare il ruolo di cerniera di Terni attraverso il consolidamento delle relazioni territoriali con Roma e lungo l’asse Terni-Rieti-L’Aquila.

Azioni di sistema:

- Studio di fattibilità generale con approfondimenti progettuali preliminari relativi all’asse viario Terni-Roma attraverso la Sabina, alla ferrovia Terni-L’Aquila-Sulmona ed al sistema delle porte urbane e della logistica

Azioni di contesto/locali:

- Progetti preliminari e in parte definitivi del sistema dei percorsi degli sport naturalistici della città dello sport e delle porte urbane.

B) Programma Porti&Stazioni

1. Il Programma innovativo urbano “Viale di luci” ha come contesto bersaglio Ancona e mira a esaltare il ruolo del quartiere Archi quale cerniera tra la prima e la seconda Ancona, valorizzando il rapporto tra porto, prima periferia e città consolidata attraverso interventi sugli spazi ed i servizi pubblici, la viabilità, le cortine edilizie.

I soggetti firmatari del protocollo d’intesa sono il Comune e l’Autorità Portuale di Ancona, le Ferrovie dello Stato S.p.A., l’RFI S.p.A., la Regione Marche

2. Il Programma innovativo urbano che ha come contesto bersaglio Civitavecchia mira al recupero della vocazione turistica della città anche come ricaduta dell’incremento del traffico crocieristico e passeggeri prevedendo, tra l’altro, il recupero urbano del centro storico.

I soggetti firmatari del protocollo d’intesa sono il Comune e l’Autorità Portuale di Civitavecchia, l’RFI S.p.A., le Ferrovie dello Stato S.p.A., la Regione Lazio.

C) Il *Programma Piani Strategici / Piani della Mobilità* riguarda i comuni di Civitavecchia, Fabriano e Perugia e la Provincia di Roma.

D) *I Progetti di territorio “Territorio Snodo 1 e 2”*

Il MIT ha finanziato il progetti di territorio “Territorio snodo 1” nel Comune di Fiumicino e nel Comune di Jesi. Per quest’ultimo è prevista l’inclusione nei Progetti di territorio “Territori snodo 2”.

Secondo il MIT, con il Progetto di territorio Jesi ha disegnato una visione strategica del territorio-snodò marchigiano, testata del Corridoio Esino e punto nodale del “progetto Quadrilatero”, come “Piastra logistica verde dell’Italia centrale”, individuando due contestuali e complementari strategie: “Piattaforma multimodale merci” e “Esino territorio di qualità”, che si strutturano attorno a 30 progetti (di cui 16 avviati). Il progetto verrà proseguito secondo due linee di sviluppo:

- l’approfondimento e il consolidamento delle sinergie funzionali e gestionali delle quattro infrastrutture costitutive della piattaforma logistica: porto-interporto-aeroporto-scalo merci;
- il progetto definitivo di strutturazione e consolidamento del “forum territoriale degli attori locali” quale cabina di regia del Progetto e della connessa *governance* multilivello a geometria variabile in relazione ai singoli progetti o a cluster di essi.

5.2 Gli strumenti regionali e locali di governo del territorio

L’indeterminatezza del quadro della pianificazione territoriale della Regione Lazio porta ad una difficoltà ad individuare punti di convergenza e/o contrasto con l’ipotesi della piattaforma.

Il Piano territoriale regionale è in realtà uno schema datato al 2000 tratto dal QRT (Quadro Regionale Territoriale) costruito negli anni ’90 sulla base della l.r. 17/86 allora vigente. Il nuovo Piano Territoriale Paesaggistico Regionale (PTPR) è stato adottato nel 2007.

La Regione Umbria si è recentemente dotata di uno strumento innovativo per il governo del territorio, ovvero del DST (Disegno Strategico Territoriale), approvato con DGR n. 1903 del 22 dicembre 2008. Il DST rappresenta la territorializzazione delle previsioni del DSR (Documento Strategico Preliminare della Regione Umbria), approvato con DGR n. 164/2006, quale contributo della regione Umbria alla formazione del QSN (Quadro Strategico Nazionale per la politica regionale di sviluppo 2007-2013 approvato dal Ministero dello Sviluppo Economico nel giugno 2007). Il documento fornisce contemporaneamente un contributo al *Documento Strategico Regionale per la programmazione 2007-2013* e alla rivisitazione del *Piano Urbanistico Territoriale* coniugando, dunque, aspetti relativi alla programmazione per lo sviluppo con quelli relativi alla pianificazione dell’assetto territoriale. I principali obiettivi del DST sono la valorizzazione delle differenze tra i contesti territoriali, la promozione della

competitività territoriale e il potenziamento dei legami di coesione territoriale. Il DST non sostituisce, dunque, altri atti di programmazione o pianificazione ma, operando per ambiti e temi delimitati costituisce “l’ossatura portante, dinamica e condivisa interistituzionalmente”, su cui andranno ad innestarsi le azioni locali nel quadro degli strumenti di programmazione e pianificazione. Esso costituisce un’Agenda strategica per lo sviluppo integrato dei territori in trasformazione che concentra l’azione e le risorse su pochi progetti di sviluppo territorializzato: la direttrice longitudinale nord-sud, il sistema delle direttrici trasversali est-ovest, il Progetto Tevere, il Progetto APE. Questi quattro progetti “articolarono la prospettiva della piattaforma territoriale integrata di valenza nazionale *B3 Asse trasversale Lazio-Umbria-Marche*”, già prefigurata dal MIT, tenendo conto di tutte le risorse territoriali, comprese quelle dei grandi sistemi naturali, culturali e paesaggistici. La piattaforma strategica, dunque, viene reinterpretata alla luce delle specificità delle condizioni territoriali dell’Umbria, interconnettendo la direttrice trasversale tirrenico-adriatica di connessione tra Civitavecchia e Ancona su cui è impernata la piattaforma con la direttrice longitudinale, disposta lungo la E45 ed il Corridoio I, impernata sulle Valli Umbra e del Tevere. Accanto alle dotazioni infrastrutturali si considerano, dunque, la rete delle città ed i sistemi ambientali. Di fondo emerge l’immagine di una regione concepita come “forte territorio-snodo al suo centro, innervato dall’anello Perugia-Foligno-Spoleto-Terni/Narni-Todi-Perugia, su cui converge una trama policentrica di territori identitari a spiccata valenza culturale-naturalistico-ambientale”. Si delinea l’immagine di una regione come “piattaforma insediativa reticolare e policentrica” in cui confluiscono reti di connessione funzionale, ambientale e storico-culturale, e sistemi territoriali locali coesi ad elevata competitività e sostenibilità.

Il DST della Regione Marche presenta anch’esso coerenza con i principali strumenti della programmazione nazionale, che trovano nel QSN la sintesi più significativa.

La coerenza tra la visione guida per le Marche e la Piattaforma MIT è da ricercarsi innanzitutto nel superamento dell’idea della piattaforma come semplice direttrice infrastrutturale di collegamento trasversale tra i due grandi nodi portuali di Ancona e Civitavecchia per dare forma ad un grande telaio multidirezionale in grado di organizzare ed indirizzare, di concerto con l’Umbria, i molteplici flussi che attraversano l’Italia centrale, sia in direzione trasversale (Quadrilatero) che longitudinale (Corridoio Adriatico, E45); e al tempo stesso assumere il telaio come un grande progetto di territorio, mirato ad elevare la competitività regionale mediante la convergenza di politiche insediative, infrastrutturali, ambientali, dei servizi, di sostegno allo sviluppo locale.

6. Conclusioni

Si evidenzia la criticità legata alla diversa evoluzione della pianificazione territoriale e di settore nelle regioni interessate. In particolare mentre Umbria e Marche condividono gran parte delle scelte strategiche riportate nei rispettivi Disegni Strategici Regionali e Disegni Strategici Territoriali, nel Lazio, invece, i ritardi negli atti, nei documenti, nelle norme relativi alla pianificazione rendono difficile il costituirsi di un quadro coerente di obiettivi definiti per cui non è rilevabile un esplicito livello di consenso/dissenso. Ne consegue una conflittualità esasperata caso per caso, intervento per intervento che in qualche modo allontanano ancora di più la possibilità che si realizzi un quadro definito di coerenze.

Piattaforma B4 Asse trasversale Napoli-Bari

1. L'area interessata

La piattaforma territoriale Napoli-Bari investe le regioni della Campania e della Puglia interessando in particolare gli assi geoeconomici di Martina Franca-Bari-Barletta e Nola-Marcianise-Napoli-Salerno. Il territorio campano investito dalla piattaforma riguarda le province di Napoli e Caserta, luoghi di confluenza di una rete di relazioni di collegamento nord-sud potenziati negli ultimi anni da una serie di infrastrutture (l'interporto Nola-Marcianise, l'AC/AV con stazione ad Afragola) o in via di potenziamento (ad esempio per le previsioni relative all'aeroporto di Grazzanise). In territorio pugliese la piattaforma territoriale interessa la Provincia di Bari.

2. Le opere principali previste

La piattaforma logistica integrata ed unitaria è costituita principalmente da interventi che riguardano la metropolitana regionale di Napoli, l'Alta Capacità Napoli-Bari, il prolungamento dell'altra velocità fino a Battipaglia, l'aeroporto di Grazzanise, il grande "raccordo anulare" della Campania con il collegamento stradale A1 (Capua)-Villa Literno-Grazzanise, il completamento della variante alla Domiziana, il raddoppio della Telesina e della statale 268 del Vesuvio, il collegamento Lioni- Grottaminarda, il completamento dell'adeguamento a 3 corsie con nuovi svincoli dell'A3 Napoli-Pompei-Salerno e Salerno-Reggio Calabria, il potenziamento dei porti e degli interporti e dei relativi collegamenti alla rete. Tali interventi non presentano lo stesso livello di avanzamento per tutte le infrastrutture che andranno completate nei prossimi anni. In particolare, risultano in ritardo l'Alta Capacità Napoli - Bari, l'aeroporto di Grazzanise e gli interventi su alcuni grandi assi viari come il raddoppio della Telesina, la variante della Domiziana e il collegamento Lioni - Grottaminarda.

3. Gli obiettivi della Piattaforma

La piattaforma valorizza la strategicità del territorio come luogo di cerniera fra i collegamenti nord-sud e quelli est-ovest prolungando il Corridoio transeuropeo VIII per l'Europa sud-orientale che collega Bari e Brindisi a Durazzo, Sofia e Varna.

Il Corridoio VIII presenta una duplice valenza strategica:

- a) permette di collegare i porti dell'Adriatico meridionale (Bari e Brindisi) e le regioni del Mezzogiorno con i Paesi dell'area balcanica del Patto di stabilità;
- b) consente di integrare sotto il profilo economico le regioni del Mezzogiorno adriatiche ed ioniche con i Paesi in via di sviluppo dell'area balcanica, favorendo lo sviluppo delle attività commerciali e produttive in modo sinergico sulle due sponde dell'Adriatico.

L'accesso al Corridoio VIII rappresenta "una rottura ed un capovolgimento della storia economico-sociale della regione Campania", che si è sviluppata tradizionalmente lungo la direttrice Nord-sud del versante Tirrenico e il Corridoio I. Infatti, "ricollegare il Tirreno all'Adriatico, lungo il quadrilatero Napoli-Salerno-Bari-Barletta significherebbe valorizzare le aree intermedie della Campania e dare per la prima volta centralità, non solo geografica, alle aree interne di Avellino e Benevento. Si verrebbe a sviluppare un territorio economicamente strategico dove, lungo la riconnessione delle due fasce costiere, sarà possibile concentrare nuovi investimenti industriali, servizi di eccellenza, moderne scelte per l'agricoltura ed il turismo", avviando "il motore di un sistema integrale produttivo, ambientale, di logistica e di mobilità delle persone e delle merci (Premessa al Documento strategico Regionale 2007-2013). Queste aree si verrebbero, dunque, a configurare non più come zone interne della Campania, ma come aree centrali nel collegamento delle due fasce costiere verso i Balcani e il Medio Oriente. Pertanto la Regione Campania ha richiesto al Governo Nazionale e all'Unione europea un rafforzamento delle connessioni tra Corridoio verticale (I) e orizzontale (VIII).

4. Le criticità di area e di processo

La piattaforma territoriale Napoli Bari costituisce una direttrice molto rilevante per l'economia del Mezzogiorno perché connette due aree che, da sole, rappresentano oltre il 40% della produzione meridionale. Sull'asse economico Martina Franca-Bari-Barletta si concentra infatti il 16% della produzione meridionale mentre sull'asse Nola-

Marcianise-Napoli-Salerno si supera il 28%. Questi territori sono pesantemente investiti, come il resto del Paese, dalla crisi economica. In particolare preoccupano le grandi industrie, ad esempio la Fiat insediata nell'area ASI di Pomigliano o di Melfi.

Il differente colore politico delle amministrazioni che ai vari livelli guidano la regione Campania potrebbe creare difficoltà nell'attuare politiche, piani e progetti comuni.

E' emersa in tempi recenti una inadeguatezza del sistema di smaltimento di rifiuti (nell'estate dell'anno 2008) e di depurazione delle acque (nell'estate del 2009) soprattutto nell'area napoletana e casertana. In particolare nel 2009 si è verificato il disfunzionamento del depuratore di Cuma, situato nell'area flegrea nei pressi della costa. Si sono pertanto verificati fenomeni di inquinamento costiero e delle acque piuttosto estesi.

5. Gli strumenti di pianificazione e programmazione

5.1 I programmi innovativi promossi dal MIT

La piattaforma è investita da diversi programmi innovativi sperimentali promossi dal MIT.

A) Il Programma S.I.S.Te.M.A. aree sottoutilizzate

1. Il Programma S.I.S.Te.M.A. aree sottoutilizzate che interessa il macrosistema territoriale *Conurbazione casertana* con contesto bersaglio Caserta promuovendo la seguente idea programma della *razionalizzazione e potenziamento della conurbazione casertana ed il suo ruolo come "Porta del Meridione"*

L'idea programma si fonda sulle seguenti azioni:

- Razionalizzazione, integrazione e potenziamento della rete di relazioni esistenti e/o programmate tra corridoi nazionali e transnazionali e sistema territoriale della conurbazione casertana (azione di sistema);
- Creazione di una struttura organizzativa per l'implementazione delle strategie di sviluppo nella conurbazione (azione di contesto)
- Razionalizzazione e potenziamento del sistema infrastrutturale e sua integrazione con il sistema dei corridoi transnazionali e nazionali, in particolare per il nodo di Maddaloni (azione pilota locale).

Il nucleo partenariale è composto dalla Regione Campania, dalla Provincia di Caserta e dai comuni della conurbazione casertana.

B) Il Programma innovativo Porti e stazioni riguarda la piattaforma per i porti di Napoli, Salerno e Bari.

1. Il PIAU del Comune di Napoli riguarda i due ambiti di intervento di San Giovanni a Teduccio e Mergellina con due obiettivi:

- Migliorare l'efficienza e la qualità dei nodi di interconnessione tra i trasporti pubblici terrestri e marittimi lungo la linea di costa cittadina
- Realizzare nell'intorno dei suddetti nodi un'azione di riqualificazione urbana come effetto del miglioramento dell'accessibilità e mobilità.

I soggetti firmatari del Protocollo d'intesa sono il Comune e l'Autorità portuale di Napoli, l'RFI S.p.A., le Ferrovie dello Stato.

2. Il Programma Porti e stazioni di Bari, denominato "Da infrastrutture a città", prevede sia di "aprire alla città" l'area portuale, migliorandone la qualità e la fruibilità connettendo il fronte mare con il quartiere storico del Borgo Antico, sia di riqualificare la stazione centrale.

I soggetti firmatari del Protocollo di intesa sono il Comune e l'Autorità portuale di Bari, la Regione Puglia, le Ferrovie dello Stato S.p.A., l'RFI S.p.A., Società Grandi stazioni S.p.A.

3. Il PIAU *Ambito urbano e sistema dei trasporti: Salerno Porta Ovest* ha l'obiettivo di contrastare il degrado urbano nelle aree adiacenti la stazione ferroviaria ed il porto e ridisegnare le direttrici della mobilità cittadina favorendo lo sviluppo economico e sociale. I soggetti firmatari del Protocollo d'intesa sono il Comune e l'Autorità portuale di Salerno, la Regione Campania, l'RFI S.p.A.

C) Il Programma Piani strategici e della Mobilità interessa la piattaforma per i Comuni di Caserta e Benevento.

D) I Progetti di territorio "Territorio Snodo 1" e "Territori Snodo 2"

Il MIT ha finanziato il progetto di territorio "Territorio snodo 1" nel Comune di Benevento. Con "Territori snodo 2" il MIT prevede di coinvolgere nuovamente il Comune di Benevento e, inoltre, il Comune di Caserta.

Il Progetto di territorio per Benevento ha posto le premesse per conseguire importanti ricadute ed effetti moltiplicatori dal posizionamento sulla linea di Alta capacità (AC) Napoli-Bari. Si citano: (a) il Protocollo d'intesa con Regione, Provincia, FS Sistemi urbani, MetroCampagna, ACAM in merito – *in primis*: alla riqualificazione delle stazioni del nodo di Benevento, potenziamento servizio ferroviario regionale in chiave metropolitana (BN-NA), al rafforzamento dell'efficienza delle connessioni intermodali TPL-AC-Linee regionali; (b) l'approvazione dello SdF della piattaforma logistica, manifestazione di interesse di operatori internazionali a collocarsi nella Piattaforma; (c) il riposizionamento dei Monopoli di Stato sul nodo beneventano con interesse a localizzarvi nei tempi brevi uno dei due/tre centri di interesse nazionale e conseguente prospettiva di trasformazione dell'attuale ex Tabacchificio in centro di servizi di rango territoriale e sovragregionale.

Il proseguimento con "Territori Snodo 2" per Benevento seguirà tre linee d'azione:

- la configurazione delle connessioni, a minimo impatto ambientale, tra Piattaforma logistica del Sannio e reti lunghe (AC) da una parte e con il sistema urbano e territoriale dall'altra e l'approfondimento del modello di ingegneria finanziaria per la loro realizzazione (compensazioni da AC; compensazioni da operatori privati insediati sulla piattaforma);
- il perfezionamento del Protocollo d'Intesa citato in Accordo di Programma con contenuti su interventi relativi alla connettività reti lunghe/sistemi urbani ("anello" tram/treno);
- lo sviluppo progettuale della rete strutturante le interconnessioni urbane e le interconnessioni città/territorio quale contributo alla valorizzazione del patrimonio storico/ archeologico ed ambientale della città capoluogo ed alla riduzione della pressione ambientale generata dalla mobilità.

Il MIT ha inoltre previsto il Progetto di Territorio "Territori Snodo 2" nel Comune di Caserta che ha recentemente portato a termine l'elaborazione dell'Action Plan, che, mettendo a sistema Piano Strategico, PUM e Progetto Sistema "Porta del Meridione", ha confermato la volontà di introdurre elementi di innovazione nel proprio territorio. La posizione strategica e la ricca infrastrutturazione esistente e di progetto (l'aeroporto di Grazzanise o il completamento dell'interporto di Maddaloni) evidenziano le molteplici opportunità di valorizzare il territorio quale porta funzionale del sistema metropolitano di Napoli (ampliando le opportunità per gli emergenti settori della logistica, rivedendo in ottica sostenibile le espansioni costanti della grande distribuzione e delle aree produttive, assecondando le più recenti indicazioni della Regione Campania con il PTR) e, guardando oltre, per l'intero Mezzogiorno (la cerniera per il corridoio Berlino-Palermo e con quello adriatico, secondo la direttrice Napoli-Bari). Il Progetto di Territorio "Territori Snodo 2" si articolerà secondo tre linee di intervento:

- l'approfondimento dei temi legati alla mobilità sostenibile (in sinergia con le grandi opere infrastrutturali in progress e le azioni previste dal PUM alla scala del sistema urbano, attorno alla nuova tratta metropolitana Santa Maria Capua Vetere-Caserta-Maddaloni);
- la definizione di interventi destinati alla qualificazione della produzione e degli scambi (il recupero e la riqualificazione delle aree per la produzione);
- la definizione di azioni finalizzate all'incremento dei livelli di sicurezza e alla valorizzazione delle numerose emergenze storico-culturali.

5.2 Gli strumenti regionali e locali di governo del territorio

L'ambito di interesse della piattaforma sud-orientale presenta processi in itinere di pianificazione territoriale regionale.

La Puglia ha previsto nella Lur 20/2001 il *Documento Regionale di Assetto Generale* (DRAG) ma non lo ha ancora redatto.

Il sistema degli investimenti nei trasporti della Regione Campania deriva da un complesso processo di programmazione, progettazione, realizzazione e governance. Tale processo si è avviato innanzitutto con la Legge di riforma dei Trasporti approvato nel marzo 2002 e con il "Piano Direttore della mobilità regionale", deliberato dalla Giunta Regionale nell'aprile 2002 e concepito coerentemente con i criteri e gli indirizzi del Quadro Comunitario di sostegno 2000 -2006. Il Piano Direttore si sta sviluppando secondo successivi Piani Attuativi predisposti e deliberati in relazione all'avanzamento delle progettazioni, dell'iter approvativo e quindi della cantierabilità delle opere, anche al fine di coordinare in modo razionale i differenti programmi di spesa, in coerenza con il concetto di unitarietà e addizionalità di tutte le fonti disponibili. Il programma infrastrutturale si fonda sul concetto di interventi integrati atti a garantire lo sviluppo di un processo complesso di pianificazione, regolazione e realizzazione di tutti gli interventi, in una visione coordinata tesa ad ottimizzarne gli effetti, tenendo conto delle interrelazioni tra le diverse componenti della rete e dei nodi infrastrutturali della regione: strade, ferrovie, porti, aeroporti e nodi intermodali.

La Regione ha individuato nella ferrovia la componente strategica per conseguire uno sviluppo sostenibile dei trasporti e per l'incremento della quota modale del trasporto pubblico, mediante il completamento del Sistema di Metropolitana Regionale.

La Campania ha approvato il Piano territoriale regionale con la Legge regionale n. 13 del 13 ottobre del 2008. Il piano è, sostanzialmente, soprattutto nella prima versione (2004), "un documento di inquadramento, d'indirizzo e di promozione di azioni integrate", costituito dall'insieme di cinque quadri di riferimento per la pianificazione regionale di settore, provinciale e sub-provinciale:

- il quadro delle reti (ecologica, di interconnessione, del rischio ambientale);
- il quadro dei nove ambienti insediativi (delle caratteristiche morfologico-ambientali e della trama insediativa);
- il quadro dei Sistemi Territoriali di Sviluppo per i quali viene costruita una matrice di indirizzi strategici;
- il quadro dei *campi territoriali complessi*, contesti critici in relazione ai quali è necessario intervenire, indipendentemente dai tempi della programmazione territoriale;
- il quadro delle modalità di cooperazione istituzionale.

Il PTR non fa esplicito riferimento alla piattaforma strategica sud-orientale, ma piuttosto nel quadro delle reti si rifà ad una dimensione limitata all'ambito regionale, se si esclude il settore del trasporto merci e della logistica.

La Regione Campania ha portato avanti anche una serie di accordi o intese relativi al sistema dei trasporti, considerato un "settore trainante per lo sviluppo economico della Regione" (Cascetta, 2001). Due accordi di programma (2/5/2001), una Intesa istituzionale quadro (18/12/2001) e una Delibera quadro della G.R. (5/4/2002) hanno portato alla realizzazione di una serie consistente di interventi, alcuni dei quali erano già inclusi nel Piano Regionale dei Trasporti, approvato con la L.R. 34/93. Fra gli interventi più significativi, oltre al completamento dell'Alta velocità, si sta ultimando il completamento del Sistema di metropolitana regionale (di cui fa parte la nuova linea dell'Alifana S. Maria Capua Vetere-Aversa-Napoli) e la realizzazione dei sistemi aeroportuale (con Napoli/Capodichino, Salerno/Pontecagnano e Grazzanise) e interportuale (con gli impianti di Nola, Battipaglia e Marcianise/Maddaloni).

Il nuovo programma 2007-2013 si inserisce dentro una visione della Campania come "Regione aperta". Il programma di sviluppo si basa sul principio che è inadeguata una concezione del futuro "chiusa" all'interno del territorio regionale. La Regione Campania intende, infatti, interconnettersi sia ai programmi delle reti europee (corridoio I e corridoio VIII), sia lavorando con le altre regioni meridionali ed il Governo nazionale delineare un comune programma strategico per il "Sud come grande piattaforma logistica integrata nel mediterraneo" per essere in grado nei prossimi decenni di intercettare i traffici che dalla Cina, dall'India e dall'estremo Oriente, dai Balcani e dall'Est europeo attraversano il Mediterraneo (Premessa al Documento strategico Regionale 2007-2013)

6. Conclusioni

Diversi sono gli elementi critici riconoscibili nell'implementazione della piattaforma, alcuni riguardano le condizioni di contesto, il rapporto con una eredità di vincoli e strumenti di pianificazione di tipo vincolistico, la sovrapposizione eccessiva di strumenti di governo del territorio e di competenze in un contesto amministrativo poco abituato al dialogo e alla cooperazione fra istituzioni; altri riguardano la difficoltà di promuovere strategie di fondo di carattere internazionale che favoriscano la cooperazione ed alleanza con altre realtà competitive coerentemente con gli indirizzi delle politiche territoriali comunitarie. Anche la pianificazione regionale presenta difficoltà di fondo nel promuovere strategie di sviluppo che si relazionino al contesto internazionale e siano impostate sugli scenari di assetto territoriale proposti nei documenti comunitari, dai quali si riprendono gli obiettivi legati al policentrismo, trascurando una riflessione su corridoi plurimodali.

Piattaforma C1 Appennino Centrale

1. L'area interessata

La Piattaforma interessa le Regioni Umbria, Abruzzo e Molise (Marche e Lazio comprese parzialmente), le Province di Perugia, Rieti, L'Aquila, Isernia e solo in parte di Ancona, Macerata, Ascoli Piceno, Teramo, Pescara, Chieti, Campobasso, Frosinone. I principali nodi sono Terni, Isernia, L'Aquila, Campobasso.

La piattaforma territoriale strategica interregionale "Appennino centrale" ha i suoi capisaldi nei sistemi territoriali costituiti dalla conca ternana, dall'Aquilano con il sistema dei parchi abruzzesi e dal bipolo molisano di Isernia e Campobasso.

2. Le opere principali previste

La direttrice Terni-Rieti-L'Aquila-Isernia costituisce l'asse strutturante della piattaforma. La conca ternana funge da cerniera tra direttrici longitudinali, di attraversamento della piattaforma, e trasversali, di aggancio ai corridoi tirrenico e adriatico:

- la direttrice di connessione con Orte ed il Corridoio I, lungo la valle del Nera;
- l'asse Perugia-Cesena-Venezia, costituito dalla E45 e E55 Nuova Romea;
- le trasversali nord di connessione tra Marche ed Umbria, Perugia-Ancona e Foligno-Civitanova;
- la via Salaria per Rieti e la S.S. 17 per l'Aquila, come ingresso al sistema dei Parchi abruzzesi.

3. Gli obiettivi della Piattaforma

La Piattaforma si pone l'obiettivo del rafforzamento delle interconnessioni tra i corridoi infrastrutturali trasversali Roma-Pescara e Ancona-Civitavecchia e il sistema longitudinale della dorsale appenninica, in modo da migliorare l'accessibilità e la coesione territoriale nei distretti montani tra Umbria, Abruzzo e Molise.

La Piattaforma Interregionale ha lo scopo di integrare e completare le piattaforme nazionali, a sostegno dello sviluppo policentrico per il riequilibrio territoriale, favorendo il rafforzamento delle interconnessioni tra i corridoi infrastrutturali trasversali Roma-Pescara (Piattaforma nazionale Abruzzo-Lazio) e Ancona-Civitavecchia (Piattaforma nazionale Umbro-Marchigiana) con il sistema longitudinale della dorsale appenninica, in modo da migliorare l'accessibilità e la coesione territoriale nei distretti montani tra Umbria, Abruzzo e Molise.

4. Le criticità di area e di processo

Terni sta attraversando, a seguito della crisi del settore siderurgico, una fase di profonda transizione del proprio sistema produttivo, orientata al rafforzamento del proprio ruolo a livello nazionale nei campi dell'offerta dei servizi, della produzione ad elevato contenuto tecnologico, della ricerca applicata e della formazione universitaria.

Anche il sistema Aquilano attraversa da tempo una crisi profonda del sistema produttivo che ha accentuato il ruolo dell'Aquila quale polo amministrativo regionale e ha evidenziato la fragilità del sistema della conca peligna.

Il sistema della conca ternana è caratterizzato da problemi di natura ambientale, di circolazione infrastrutturale, di allocazione di residenze ed industrie; l'area urbana consolidata di Terni si caratterizza per l'elevata concentrazione insediativa e funzionale, con livelli di densità che rendono difficile il mantenimento di soglie accettabili di equilibrio ambientale, soprattutto a causa della presenza delle principali sedi produttive della provincia.

Il territorio aquilano rappresenta la porta urbana del sistema delle aree interne abruzzesi caratterizzate, oltre che dai territori montani dei parchi e dalle riserve ambientali protette, oggetto di valorizzazione tramite il progetto transregionale APE, anche dalla rete di piccoli centri depositari di rilevanti valori storici ed ambientali, ma a rischio di spopolamento e di marginalizzazione.

In Molise, alla debolezza del sistema infrastrutturale si associa un modello insediativo eccessivamente disperso.

L'area interessata dalla Piattaforma dell'Appennino Centrale ha un elevato valore ambientale testimoniato dalla presenza dei Parchi (Parco Nazionale d'Abruzzo, Parco Nazionale della Maiella, Parco Nazionale Gran Sasso e Monti della Laga, Parco Nazionale dei Sibillini, etc...), di numerosi Siti di Importanza Comunitaria e da numerose Zone di Protezione Speciale. Il tema dello sviluppo si interseca quindi con la questione della tutela dell'ambiente e del paesaggio, nonché con le tematiche connesse al progetto di territorio e di paesaggio sotteso alla Piattaforma

medesima, e al tema della rete di continuità ambientale o rete ecologica sviluppata sia dalla Regione Umbria (RERU) e sia dalla Regione Abruzzo (nell'ambito del progetto LIFE ECONET e del progetto APE – Appennino Parco d'Europa).

5. Gli strumenti di pianificazione e programmazione

5.1 I programmi innovativi promossi dal MIT

Nella piattaforma sono stati attivati diversi programmi sperimentali del Ministero delle Infrastrutture.

A) Programma S.I.S.Te.M.A. complessità territoriale e aree sottoutilizzate

Il Programma individua all'interno della piattaforma il sistema territoriale Rieti-Terni-L'Aquila (diretrice Umbria-Abruzzo) e i contesti bersaglio nelle città di Terni, L'Aquila e Campobasso.

1. Il Programma S.I.S.Te.M.A. che riguarda il Comune di Terni si propone di “rafforzare il ruolo di cerniera di Terni attraverso il consolidamento delle relazioni territoriali con Roma e lungo l'asse Terni-Rieti-L'Aquila”.

L'idea programma mira, dunque, al potenziamento infrastrutturale della città attraverso la valorizzazione e il completamento delle infrastrutture esistenti in raccordo con l'inserimento di Terni nel'asse viario Nord-Sud ed E45 (Venezia-Civitavecchia). L'idea viene implementata attraverso uno studio di fattibilità generale (azione di sistema) e i progetti preliminari e/o definitivi del sistema dei percorsi per gli sport naturalistici, della città dello sport e delle porte urbane (azioni di contesto/locali).

2. Il Programma S.I.S.Te.M.A. che riguarda il Comune di L'Aquila si propone di “intervenire sul rapporto tra trama delle reti naturali (in primo luogo costituita dalla rete delle aree protette) ed il sistema insediativo delle aree interne.

L'idea programma viene implementata perseguendo due prospettive:

- la rifunzionalizzazione della linea ferroviaria Terni-L'Aquila-Sulmona-Castel di Sangro per costituire un asse infrastrutturale strutturante il sistema insediativo delle aree interne
- l'individuazione della città di L'Aquila come porta del sistema appenninico e centro di servizi di eccellenza per l'intero territorio.

L'idea è implementata attraverso tre studi di fattibilità.

3. Il Programma S.I.S.Te.M.A. che riguarda il Comune di Campobasso si propone di favorire le potenzialità di sviluppo del crocevia appenninico molisano.

L'idea programma si fonda su tre obiettivi:

- la creazione di un polo di servizi alle imprese, la “Cittadella dell'Economia”, capace di fornire un forte impulso all'innovazione di tutto il sistema produttivo locale
- la creazione di un sistema turistico locale, attraverso la messa in rete del patrimonio culturale ed ambientale e l'impostazione di una politica di marketing urbano e territoriale.
- la messa a sistema dei programmi e dei progetti riguardanti il potenziamento della mobilità extra-urbana (la metropolitana leggera comprensoriale), nonché l'interconnessione e lo scambio tra i due assi infrastrutturali trasversale (San Vittore-Termoli) e longitudinale (sistema dell'Appennino Centrale).

L'idea programma si sviluppa attraverso studi di fattibilità che sono parte integrante del Piano Strategico di Campobasso.

B) Il *Programma Piani Strategici / Piani della Mobilità* riguarda i comuni di Perugia e di Campobasso e la Provincia di Roma.

Campobasso ha beneficiato dei fondi FAS per la redazione del piano strategico e del Piano Urbano della Mobilità il cui logo è caratterizzato da 3 S: “Solidale-Sostenibile-Sorprendente”. Il connotato solidale riguarda il senso di appartenenza, sostenibile si riferisce alla capacità di mantenimento e rinnovamento delle risorse e sorprendente è legato alla innovazione. Il Piano è articolato in quattro fasi: consultazione e ascolto, discussione e partecipazione, patto, attuazione e gestione.

C) Progetto di Territorio “Territori Snodo 1 e 2”

Per la Regione Abruzzo il MIT ha finanziato il Progetto di Territorio “Territori Snodo 1” ed ha in previsione di finanziare “Territori Snodo 2”

5.2 Gli strumenti regionali e locali di governo del territorio

La Regione Abruzzo, attraverso la delibera CIPE 20/01 e la delibera CIPE 35/04, ha trasferito fondi per la Pianificazione Strategica Comunale e di Area Vasta ai 4 comuni capoluogo e a 6 contesti territoriali. I Piani Strategici sono stati utilizzati dalla Regione per implementare, oltre le strategie locali, anche quelle regionali e nazionali, in particolare i progetti di territorio previsti nel documento "Proiezioni Territoriali per le Città" e nel documento "Piattaforma Strategica Abruzzo" (che riporta lo studio della Piattaforma Euromediterranea). Le Piattaforme vengono quindi implementate attraverso la pianificazione strategica e i relativi progetti strategici. Altro strumento utilizzato dalla Regione Abruzzo è il Documento di Programmazione Economica e Finanziaria 2010-2012, una costola del Programma di Sviluppo Regionale attualmente in fase di definizione e il Piano Regionale Integrato Trasporti (PRIT). Infine alcuni dei contenuti strategici contenuti negli strumenti sopra citati, si possono ravvisare anche nel Quadro di Riferimento Regionale, risalente all'anno 2000, nei Piani Integrati di Sviluppo Urbano (PISU) e nel nuovo Piano Paesaggistico Regionale, in corso di predisposizione.

Strumenti simili vengono utilizzati dalla Regione Umbria, che ha predisposto il Piano Regionale dei Trasporti (PRT), dotandosi inoltre recentemente di uno strumento innovativo per il governo del territorio, ovvero del DST (Disegno Strategico Territoriale), quale contributo della Regione Umbria alla formazione del QSN, in cui dovranno trovare coerenza i vari piani territoriali a scala sub-regionale, i piani di settore (come il PRT) e i piani d'area.

6. Conclusioni

In relazione allo scenario pianificatorio e programmatico di livello regionale riferito alla PTS C1, si riscontra una sostanziale convergenza nella "governance multilivello" prefigurata dalle regioni Umbria e Abruzzo. La piattaforma, tuttavia, ricomprende i territori del Lazio, dove l'indeterminatezza del quadro della pianificazione territoriale regionale determina una difficoltà ad individuare punti di convergenza e/o contrasto con l'ipotesi della piattaforma. Analogamente, l'inclusione del Molise nella stessa PTS, evidenzia il forte divario tra le dotazioni strutturali delle regioni interessate. Quelle infrastrutturali, in particolare, accentuate dalle peculiari criticità idrogeologiche molisane così come evidenziato nel DSR, non sembrano trovare un'adeguata risposta nella programmazione nazionale, così come negli stessi strumenti di pianificazione strategica e di programmazione di livello regionale.

Per l'Umbria, si osserva che, sebbene nella pianificazione strategica regionale la PTS C1 non rivesta il medesimo rilievo della PTS nazionale Lazio-Umbria-Marche, la stessa intercetta alcune importanti previsioni del Progetto S.I.S.Te.M.A relative al rafforzamento del ruolo di cerniera di Terni attraverso il consolidamento delle relazioni territoriali con Roma e lungo l'asse Terni-Rieti-L'Aquila. Terni assume quindi rilevanza strategica nella connessione tra diversi sistemi territoriali afferenti alle due piattaforme, anche in relazione alla complementarietà dei rispettivi ruoli.

Piattaforma C2 trasversale Lazio Abruzzo

1. L'area interessata

La Piattaforma interessa le Regioni Lazio ed Abruzzo. Province interamente comprese: Roma, L'Aquila, Pescara e le Province (solo in parte) di Rieti, Frosinone, Teramo, Chieti. I principali nodi sono Pescara-Chieti e Ortona.

2. Le opere principali previste

L'autostrada A25, principale direttrice di congiunzione tra il polo romano e la conurbazione Chieti-Pescara, attraversa i territori di Carsoli, Avezzano, Celano e Sulmona, caratterizzati da un tessuto industriale con imprese di dimensioni medio-grandi.

In **Abruzzo** la condizione orografica ha penalizzato lo sviluppo ferroviario a favore della rete stradale che si articola:

- in direzione nord-sud, con la S.S. 16 e la A14, affiancate dalla ferrovia, a costituire l'armatura infrastrutturale esistente del Corridoio Adriatico, e la S.S. 81 Piceno-Aprutina, a mezza costa, a costituirne una possibile alternativa per ampi tratti locali;
- nella direzione trasversale, con l'autostrada A24 e A25 per Roma, che per ampi tratti affianca la S.S. 5 Tiburtina Valeria ed il tracciato ferroviario, e le strade di fondovalle, sulle quali si strutturano le aree produttive più rilevanti.

Il sistema a pettine individuato disegna una T costituita, in direzione longitudinale, dal pacchetto di infrastrutture per la mobilità parallele alla costa e, in direzione trasversale, dalla penetrazione verso Roma; questa costituisce l'elemento di eccellenza di collegamento via terra di rango transregionale.

La rete infrastrutturale del **Lazio** presenta come principale direttrice longitudinale il Corridoio I, costituito dall'autostrada A1 e dalla linea ferroviaria AV/AC Napoli-Roma-Bologna. Lungo la costa, parallelamente al Corridoio I, si colloca il Corridoio Tirrenico costituito dalla ferrovia Roma-Pisa e dall'autostrada A12, di cui è necessario il completamento nel tratto Civitavecchia-Cecina. Le principali direttrici verso sud sono:

- la S.S. 148 Pontina (Roma-Latina-Terracina);
- la S.S. 6 Casilina (Roma-Frosinone-Cassino);
- la S.S. 7 Appia;

tagliate trasversalmente dalla S.S. 630 "Ausonia" Cassino-Formia, dalla Sora-Frosinone-Latina, dalla S.S. 660 "Ariana" Cisterna di Latina-Valmontone.

I principali assi viari di collegamento interregionale verso nord sono:

- la S.S. 1 Aurelia (Roma-Civitavecchia-Livorno);
- la S.S. 2 Cassia (Roma-Viterbo-Siena);
- la S.S. 3 Flaminia (Roma-Terni);
- la S.S. 4 Salaria (Roma-Rieti-Ascoli Piceno);

tagliati trasversalmente dalla S.S. 1 bis e S.S. 204 Civitavecchia-Viterbo-Terni.

3. Gli obiettivi della Piattaforma

L'obiettivo della Piattaforma è costituire il corridoio multimodale trasversale di congiunzione dei territori snodo Roma-Civitavecchia-Fiumicino e Pescara-Chieti-Ortona.

Le linee di azione ritenute prioritarie si basano principalmente sul potenziamento della direttrice est-ovest Roma-Pescara come uno dei principali itinerari trasversali di attraversamento dell'Appennino e di connessione tra Tirreno e Adriatico. La direttrice è costituita dagli assi autostradali A24 e A25 e dall'asse ferroviario Roma-Avezzano-Sulmona-Pescara. Mentre i due assi viari sono sufficienti ad assicurare un efficiente collegamento via gomma anche se necessitano di interventi di miglioramento della penetrazione nei nodi urbani, la ferrovia è assolutamente carente dal punto di vista dell'offerta di un servizio competitivo.

4. Le criticità di area e di processo

Nel territorio laziale, lungo l'asse tiburtino, si attesta un sistema territoriale caratterizzato da:

- un insieme di attrezzature, esistenti ed in corso di realizzazione, di interesse sovralocale, che configurano l'area come vero e proprio snodo logistico, dalla stazione AV-AC di Roma Tiburtina, al polo tecnologico tiburtino, al C.A.R. (Centro Agroalimentare Romano), alla piattaforma logistica di Tivoli, all'aeroporto militare di Guidonia, già interessato da funzioni civili;
- una debolezza infrastrutturale, soprattutto relativamente alla rete secondaria, che provoca elevati livelli di congestionamento.

Il sistema insediativo abruzzese si presenta come "città diffusa", articolato in una rete di città medie e piccole e di insediamenti sparsi, all'interno del quale i diversi poli urbani integrano le loro specializzazioni funzionali. Sono riscontrabili due forti polarità: la conurbazione Chieti-Pescara, con l'aggiunta di Ortona.

La Piattaforma Lazio-Abruzzo ha un elevato valore ambientale testimoniato dalla presenza dei Parchi (Parco Nazionale d'Abruzzo, Parco Nazionale della Maiella, Parco Nazionale Gran Sasso e Monti della Laga, Parco Nazionale dei Sibillini, etc...), di numerosi Siti di Importanza Comunitaria e da numerose Zone di Protezione Speciale. Le questioni ambientali più importanti derivano dalla grande pressione della conurbazione di Roma e di quella, certamente più piccola, di Pescara, sul sistema ambientale appenninico e marino e quindi sulla rete ecologica di APE – Appennino Parco d'Europa.

5. Gli strumenti di pianificazione e programmazione

5.1 I programmi innovativi promossi dal MIT

Nell'ambito della piattaforma si inseriscono diversi programmi sperimentali attivati dal Ministero delle Infrastrutture.

A) Programma S.I.S.Te.M.A. complessità territoriale e aree sottoutilizzate

Il Programma interessa due sistemi territoriali: Orte-Civitavecchia-Fiumicino e Pescara-Chieti-Sulmona con contesti bersaglio Fiumicino e L'Aquila.

1. Il Programma S.I.S.Te.M.A. complessità territoriale che riguarda il sistema territoriale Asse Fiumicino presenta come soggetto beneficiario il Comune di Fiumicino (RM) e mira ad integrare Fiumicino in un processo virtuoso di sviluppo sostenibile prevedendo le seguenti azioni:

Azione di Sistema:

- studio delle prospettive di sviluppo in relazione alle preesistenze monumentali e alle trasformazioni in atto (Interporto Roma-Fiumicino, quartiere Caltagirone, nuovo porto commerciale e nuovo porto turistico)

Azione di contesto:

- individuazione di una strategia di potenziamento dei collegamenti tra Fiumicino città ed il resto dell'area metropolitana romana con previsione di una probabile nuova infrastruttura tranviaria

Azione locale:

- studio di fattibilità dell'infrastruttura sopra descritta

2. Il Programma S.I.S.Te.M.A. aree sottoutilizzate che riguarda il Comune di L'Aquila si propone di "intervenire sul rapporto tra trama delle reti naturali (in primo luogo costituita dalla rete delle aree protette) ed il sistema insediativo delle aree interne.

L'idea programma viene implementata perseguendo due prospettive:

- la rifunzionalizzazione della linea ferroviaria Terni-L'Aquila-Sulmona-Castel di Sangro per costituire un asse infrastrutturale strutturante il sistema insediativo delle aree interne
- l'individuazione della città di L'Aquila come porta del sistema appenninico e centro di servizi di eccellenza per l'intero territorio.

L'idea è implementata attraverso tre studi di fattibilità.

B) Il programma *Porti&Stazioni* ha come contesto bersaglio Civitavecchia e mira al recupero della vocazione turistica della città anche come ricaduta dell'incremento del traffico crocieristico e passeggeri prevedendo, tra l'altro, il recupero urbano del centro storico.

I soggetti firmatari del protocollo d'intesa sono il Comune e l'Autorità Portuale di Civitavecchia, l'RFI S.p.A., le Ferrovie dello Stato S.p.A., la Regione Lazio.

C) il programma *Piani Strategici / Piani della Mobilità*, che riguarda i comuni di Pescara, Tivoli e Civitavecchia.

D) *Progetto di Territorio “Territori Snodo 1 e 2”*

Il MIT ha finanziato il progetto di territorio “Territorio snodo 1” nel Comune di Fiumicino. Per la Regione Abruzzo il MIT ha finanziato il Progetto di Territorio “Territori Snodo 1” ed ha in previsione di finanziare “Territori Snodo 2”.

5.2 Gli strumenti regionali e locali di governo del territorio

La Regione Abruzzo, attraverso la delibera CIPE 20/01 e la delibera CIPE 35/04, ha trasferito fondi per la Pianificazione Strategica Comunale e di Area Vasta ai 4 comuni capoluogo ed a 6 contesti territoriali. I Piani Strategici sono stati utilizzati dalla Regione per implementare, oltre le strategie locali, anche quelle regionali e nazionali, in particolare i progetti di territorio previsti nel documento “Proiezioni Territoriali per le Città” e nel documento “Piattaforma Strategica Abruzzo” (che riporta lo studio della Piattaforma Euromediterranea). Le Piattaforme vengono quindi implementate attraverso la pianificazione strategica e i relativi progetti strategici. Altro strumento utilizzato dalla Regione Abruzzo è il Documento di Programmazione Economica e Finanziaria 2010-2012, una costola del Programma di Sviluppo Regionale attualmente in fase di definizione e il Piano Regionale Integrato Trasporti (PRIT). Infine alcuni dei contenuti strategici contenuti negli strumenti sopra citati, si possono ravvisare anche nel Quadro di Riferimento Regionale, risalente all’anno 2000, nei Piani Integrati di Sviluppo Urbano (PISU) e nel nuovo Piano Paesaggistico Regionale, in corso di predisposizione.

Strumenti simili vengono utilizzati dalla Regione Lazio, che ha predisposto il Piano Regionale della Mobilità, dei Trasporti e della Logistica (PRMTL), il Piano Territoriale Regionale Generale (PTRG) e un nuovo Piano Territoriale Paesaggistico Regionale (PTPR) in fase di controdeduzione alle osservazioni.

6. Conclusioni

Piattaforma C3 Direttrice Basentana

1. L'area interessata

La Piattaforma interessa le Regioni della Campania, Basilicata e Puglia. Tre poli territoriali con caratteristiche diverse: il sistema salernitano e della piana del Sele, il territorio potentino e l'area del Metapontino.

2. Le opere principali previste

3. Gli obiettivi della Piattaforma

La "Direttrice basentana" si configura come una piattaforma interregionale che rappresenta il principale asse di connessione tra la costa tirrenica e la costa ionica.

L'area presenta notevoli possibilità di aggancio ai Corridoi VIII ed Adriatico nell'ambito del sistema mediterraneo delle Autostrade del mare – per i quali il sistema dei porti pugliesi costituisce terminale di assoluta strategicità che impone interventi di notevole impatto per il potenziamento dei sistemi di connessione con Napoli e il Corridoio I, oltre agli interventi sugli aeroporti di Bari, Brindisi, Foggia, Taranto, e dell'aeroporto merci di Grottaglie, già in programma.

4. Le criticità di area e di processo

Non si rilevano particolari criticità d'area. La direttrice basentana si configura come un intervento strategico prioritario anche in considerazione del fatto che gravitano alcuni distretti produttivi di grande importanza quali:

- il polo dell'automobile di Melfi,
- il polo agroalimentare del Vulture,
- il polo energetico della Val d'Agri
- il sistema della ricerca di Potenza – Tito

e che essa ha come terminale il porto di Taranto, che rappresenta lo sbocco naturale del sistema produttivo lucano, anche in vista del previsto ampliamento del porto tramite la realizzazione di un nuovo molo "Basilicata".

5. Gli strumenti di pianificazione e programmazione

5.1 I programmi innovativi promossi dal MIT

La piattaforma è interessata dai diversi programmi innovativi sperimentali promossi dal MIT.

A) Il Programma S.I.S.Te.M.A. aree sottoutilizzate

1. Potenziamento del ruolo strategico di Matera come "città di frontiera" tra Puglia, Calabria e le aree interne della Basilicata

L'idea programma si fonda sulle seguenti azioni:

- Redazione del documento guida del Piano strutturale comunale
- Riqualficazione urbanistica della piazza della Visitazione in cui si localizzeranno funzioni direzionali in rapporto con le funzioni della ricerca e della formazione universitaria, una sorta di Distretto Direzionale centrale.

B) Il Programma innovativo Porti e stazioni riguarda la piattaforma per la città di Taranto e Salerno.

1. Il Programma Porti e stazioni di Taranto "Zona bersaglio: isola porta Napoli" si propone di:

- realizzare opere infrastrutturali per il miglioramento del sistema dei trasporti e dell'intermodalità, quali la realizzazione di un'area di scambio tra trasporto ferroviario e trasporto pubblico urbano e la costruzione di percorsi di collegamento tra i diversi sistemi della mobilità presenti nell'area presente nell'area
- la sistemazione e riqualficazione di luoghi urbani di valenza simbolica, quali la Chiesa di Santa Maria i Costantinopoli e la sistemazione e riqualficazione di ambiti urbani quali il Piazzale Democrate, fermata principale del servizio di idrovia.

I soggetti firmatari del Protocollo d'intesa sono il Comune e l'Autorità portuale di Taranto, la società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., la Regione Puglia.

2. Il PIAU *Ambito urbano e sistema dei trasporti: Salerno Porta Ovest* ha l'obiettivo di contrastare il degrado urbano nelle aree adiacenti la stazione ferroviaria ed il porto e ridisegnare le direttrici della mobilità cittadina favorendo lo sviluppo economico e sociale. I soggetti firmatari del Protocollo d'intesa sono il Comune e l'Autorità portuale di Salerno, la Regione Campania, l'RFI S.p.A.

C) Il *Programma Piani strategici e della Mobilità* interessa la piattaforma per la Regione Calabria e il comune di Taranto e Potenza.

D) *I Progetti di territorio "Territorio Snodo 1"*

Il MIT ha finanziato il progetto di territorio "Territorio snodo 1" nel Comune di Taranto. Per il Progetto di territorio "Territorio snodi 2" il MIT prevede di coinvolgere Potenza che nell'ambito della Direttrice Basentana costituisce uno snodo territoriale importante nella relazione tra Salerno e Taranto. Per il MIT, il Piano Strategico di Potenza, oltre a rilanciare e rafforzare l'idea di una "città metropolitana", ha proposto per il territorio potentino un ripensamento della propria funzione alla scala regionale e sovra regionale. Per un verso l'articolato Progetto Strategico della Mobilità ha ridisegnato, in ottica sostenibile, un quadro intermodale, incentrato sul recupero di una tratta ferroviaria urbana (sperimentata come metropolitana di superficie) e sul nuovo sistema di scale mobili. Si rafforza così il ruolo di capoluogo (nelle relazioni locali/regionali) quale nodo di servizi di rango in spazi urbani di qualità (la riqualificazione dei quartieri periferici, l'auspicato completamento della ricostruzione post terremoto, la rifunzionalizzazione del centro storico e dell'area industriale, il completamento delle aree del commercio e degli Uffici Regionali). Per l'altro, guardando alle grandi opere infrastrutturali programmate (la Lauria-Candela, elemento trasversale di grande attualità), il Piano ripropone, con rinnovata forza, il proprio ruolo di cerniera nel sistema del Mezzogiorno, tra i corridoi costieri ed i sistemi metropolitani di Puglia e Campania. Con tale asse, complementare a quello basentano (direttrice Salerno-Taranto), si aprono così nuove opportunità di cooperazione/sinergia - tutte da approfondire - per un "progetto di territorio" che valorizzi il sistema produttivo potentino (in primis con l'area dello stabilimento FIAT di Melfi) e renda meglio fruibili le molteplici componenti di una crescente offerta in cultura (Potenza Città della Cultura, il Parco Storico della Grancia, etc.).

5.2 Gli strumenti regionali e locali di governo del territorio

La nozione di "piattaforma territoriale strategica" non compare in alcuno strumento di pianificazione territoriale regionale esistente sia in Campania che in Basilicata.

In Puglia, con Deliberazione della Giunta Regionale 22 dicembre 2009, n. 2589, pubblicata sul Bollettino Ufficiale della Regione Puglia n. 10 del 18/01/2010, è stato adottato lo schema di Documento Regionale di Assetto Generale (DRAG) - Criteri per la Formazione e la Localizzazione dei Piani Urbanistici Esecutivi (PUE) (Legge Regionale 27 luglio 2001, n. 20, art. 4, comma 3, lett. b e art. 5, comma 10 bis)».

Il documento è stato emanato ai sensi dell'art. 4, comma 2, della L.R. 20/2001 - Norme generali di governo e uso del Territorio - il quale prevede l'approvazione da parte della Giunta regionale del Documento Regionale di Assetto Generale (DRAG), quale strumento che definisce le linee generali dell'assetto del territorio. In particolare il DRAG determina:

- a) il quadro degli ambiti territoriali rilevanti al fine della tutela e conservazione dei valori ambientali e dell'identità sociale e culturale della Regione;
- b) gli indirizzi, i criteri e gli orientamenti per la formazione, il dimensionamento e il contenuto degli strumenti di pianificazione provinciale e comunale, nonché i criteri per la formazione e la localizzazione dei Piani Urbanistici Esecutivi (PUE) di cui all'art. 15;
- c) lo schema dei servizi infrastrutturali di interesse regionale.

Esso rappresenta quindi un insieme di atti amministrativi e di pianificazione inteso a definire un assetto ottimale e condiviso del territorio, da prefigurare e disciplinare attraverso gli strumenti della pianificazione territoriale regionale, nonché attraverso indirizzi alla pianificazione provinciale e comunale, che con tali strumenti devono risultare compatibili.

In tale regione unicamente il nuovo schema di PTR della provincia di Taranto si pone al contrario in stretta relazione con la programmazione strategica delle piattaforme territoriali e nell'elaborazione dello schema direttore si fa esplicito riferimento alla Direttrice Basentana quale asse di riferimento per potenziare il collegamento tirrenico ionico.

In generale però essa può essere desunta solo come riferimento generico o da un linguaggio programmatico privo di più precise specificazioni spaziali o dal linguaggio trasportistico che però normalmente vi fa ricorso con la più specifica nozione di “piattaforma logistica”.

In Campania il sistema degli investimenti in infrastrutture deriva dal “Piano Direttore della mobilità regionale”, deliberato dalla Giunta Regionale nell’aprile 2002 e concepito coerentemente con i criteri e gli indirizzi del Quadro Comunitario di sostegno 2000 -2006.

Il Piano Direttore si sta sviluppando secondo successivi Piani Attuativi predisposti e deliberati in relazione all’avanzamento delle progettazioni, dell’iter approvativo e quindi della cantierabilità delle opere, anche al fine di coordinare in modo razionale i differenti programmi di spesa, in coerenza con il concetto di unitarietà e addizionalità di tutte le fonti disponibili.

6. Conclusioni

La scheda rileva due questioni rilevanti:

1) la mancanza di un progetto complessivo per l’infrastrutturazione del territorio, che un tempo veniva individuata all’interno del piano regionale dei Trasporti, che faceva da guida alla programmazione degli interventi e degli investimenti nel settore soprattutto della viabilità e dell’infrastrutturazione ferroviaria. Dunque, la scheda pone in evidenza le necessità di una programmazione nel settore della viabilità, invocata solo nelle circostanze dei fatti che hanno interessato negativamente la Salerno–Reggio Calabria, il ponte di Picerno o le tristi vicende legate alla Potenza-Melfi od ancora alla Bradanica, senza che nessuno prenda provvedimenti strutturali ed efficaci.

2) la difficoltà di far coincidere la “piattaforma”, sebbene di secondo livello, così come concepita dal Ministero, con un piano regionale o sub-regionale tradizionale. Dunque, occorre trasferire ai piani i contenuti essenziali della piattaforma oppure pensare ad una diversa pianificazione regionale od interregionale. Ciò perché al concetto di piattaforma territoriale deve informarsi non solo tutto il sistema delle principali infrastrutture di comunicazione al servizio del territorio ma anche tutta la rete delle città. Per essere tale una piattaforma territoriale deve collegare porti, interporti e aeroporti con un sistema plurimodale efficiente e interconnesso di assi e di scambi intermodali: tra ferro e gomma, tra terra, acqua e aria. Ma tutto questo sistema investe e permea le economie urbane, sia pur in modo differenziato secondo il rango delle singole città. Un sistema di infrastrutture ed economie urbane deve quindi interfacciarsi con il sistema urbano vero e proprio.

Piattaforma C4 Sicilia Occidentale

1. L'area interessata

La piattaforma investe la Regione Sicilia e, in particolare, le Province di Palermo e Trapani. Nel sistema è ricompresa l'area metropolitana di Palermo che va dal territorio del comune di Termini Imerese al territorio del comune di Partinico. I nodi urbani principalmente coinvolti sono, dunque, Palermo (I° livello), Marsala e Trapani (II° livello) e Bagheria, Alcamo, Partinico, Termini Imerese (III° livello).

2. Le opere principali previste

La rete stradale di primo livello del sistema delle infrastrutture di interesse nazionale SNIT attuale include, oltre alle autostrade quali componenti della rete TEN, le seguenti tratte stradali siciliane:

- A 18 Messina-Catania gestita dal CAS;
- A 20 Messina-Palermo gestita dal CAS;
- A 19 Palermo-Catania gestita dall'ANAS;
- A 29 Palermo-Mazara del Vallo/Trapani gestita dall'ANAS.

Il tratto Mazara del Vallo/Trapani è una delle due uniche strade classificabili come "extraurbane principali" ai sensi dell'articolo n.2, secondo comma del D.L. n.282/1992 (Corriere, 2006, p. 41).

Le strade statali che interessano il territorio della piattaforma occidentale sono

- SS 113 Settentrionale Sicula, di 381 km, da Partinico a Trapani
- SS 115: Cassibile (SR) – Castelvetrano (TP), di 409 km, da Trapani, attraverso Marsale e Gela, fino a Siracusa.

Sono inoltre incluse nella rete SNIT attuale le direttrici ferroviarie principali:

- Messina-Catania;
- Catania-Siracusa-Gela;
- Messina-Palermo.

3. Gli obiettivi della Piattaforma

La piattaforma strategica nazionale della Sicilia Occidentale rappresenta il punto di arrivo, e quindi di snodo e di distribuzione dei flussi, del Corridoio I e costituisce uno dei nodi di primo livello del Corridoio Meridiano per l'intercettazione dei flussi verso il Mediterraneo settentrionale e occidentale.

4. Le criticità di area e di processo

La piattaforma investe il Sistema locale del lavoro di Custonaci (TR), unico SLL classificato come distretto per la concentrazione della lavorazione nel settore della lavorazione dei marmi, i SLL di Agrigento, Canicatti, Sciacca. Nell'area metropolitana di Palermo le attività prevalenti sono concentrate in due aree industriali abbastanza consolidate, quasi agli estremi dei territori metropolitani, definite dal nucleo di Carini e dall'area di Termini Imerese: queste due localizzazioni sono interessate da quotidiani spostamenti di lavoro, erogazione di servizi, ormai di notevole entità". In generale questi SLL presentano un trend negativo come il resto del paese. Esiste una parte di territorio competitivo tra Siracusa e Messina e Palermo-Trapani e "Territori deboli a coesione critica" nel resto della regione.

Le problematiche amministrative principali sono costituite essenzialmente nella lentezza delle procedure decisionali ed attuative e derivano, oltre che dalla normale dialettica Stato-Regione sulla spesa pubblica per la realizzazione delle infrastrutture, anche dalla separatezza degli assessorati e dei dipartimenti. Si delinea un complesso quadro multiattoriale conflittuale costituito non solo dai dipartimenti dei Trasporti (assessorato turismo e trasporti) ma anche da quelli competenti sia in materia economica (programmazione, bilancio, industria-energia, cooperazione, ecc.) e di governo del territorio quali l'Assessorato ai Beni culturali (vincoli paesistici e ambientali) e il dipartimento urbanistica (Assessorato Territorio e Ambiente (varianti urbanistiche e VIA-VAS).

Nella Piattaforma sono presenti contenitori ambientali di notevole interesse paesaggistico concentrati nella fascia costiera e qui sono presenti aree di parchi e riserve regionali, SIC e ZPS. Tali aree sono fortemente urbanizzate e bersagliate dal principale carico antropico di questa parte della regione con diversi impatti negativi soprattutto rispetto nelle aree fluviali e torrentizie. La realizzazione delle infrastrutture della mobilità inserite nei programmi provinciali, anche se i corridoi previsti non interferiscono direttamente nelle aree ambientali maggiormente sensibili, non faranno che appesantire ulteriormente il carico delle pressioni antropiche costiere.

Una generale situazione di lentezza e farraginosità, nella definizione progettuale e nell'attuazione delle programmazioni della mobilità, si è stabilizzata in tutta la regione ed in particolare nell'area della piattaforma occidentale. Ciò è avvenuto nonostante gli approcci di tutti gli enti istituzionali competenti in materia di trasporti nella Regione siano stati improntati all'accorciamento dei tempi ed alla efficacia degli strumenti e delle procedure attuative. Le politiche dei trasporti nella Regione sono state prevalentemente caratterizzate da approcci "top-down" e sostanzialmente contrarie ad ogni accenno di partecipazione e coinvolgimento dei tessuti sociali locali direttamente o indirettamente interessati dalle trasformazioni programmate (vedi il caso del passante ferroviario a Palermo dove, in assenza di risorse finanziarie aggiuntive, il progetto non è cambiato nonostante la protesta degli abitanti). Gli interventi dirigitici non sono stati sufficienti ad accelerare la realizzazione degli interventi da tempo inseriti nei programmi e nei piani dei trasporti nella Regione.

Le problematiche principali registrate in ordine alla difficoltà di realizzare le previsioni della programmazione della mobilità, siano esse legate o meno alla visione delle piattaforme strategiche, e che hanno determinato l'estenuante blocco delle attività di realizzazione concreta delle grandi opere infrastrutturali (che solo di recente sembrano essere sulla via dell'attivazione e prevalentemente nel capoluogo regionale) riguardano gli aspetti della VIA e soprattutto della VAS. Ciò a causa dei citati problemi: a) di confusione ed incertezza normativa soprattutto per parte regolamentare, b) di iper-settorializzazione dipartimentale delle competenze, c) di insufficiente livello di conoscenza unificata e codificata dei dati ambientali nel territorio regionale, d) per la sostanziale indisponibilità pubblica dei dati di conoscenza ambientale, e) per il sottodimensionamento delle risorse finanziarie dell'Assessorato Territorio e Ambiente, f) per il ritardo nella costruzione del Sistema Informativo Territoriale Regionale, (ecc.).

5. Gli strumenti di pianificazione e programmazione

5.1 I programmi innovativi promossi dal MIT

La piattaforma è investita dai seguenti programmi innovativi ministeriali.

A) Il Programma innovativo Porti e stazioni

La piattaforma è investita dai Programmi Porti e stazioni per Palermo e Trapani.

1. Il Programma per Palermo è finalizzato alla riqualificazione integrata di due aree:

- a) l'area del waterfront centrale, Sampaolo e Chimica Arenella, seguendo la vision di "città degli scambi e dell'innovazione" favorendo un miglior rapporto tra porto e città
- b) le aree Danisinni, Lolli, Notarbartolo seguendo la vision "città internazionale della cultura" con un progetto per l'area dell'ex stazione Lolli e l'attuale stazione Notarbartolo.

Soggetti firmatari del Protocollo d'intesa sono il Comune e l'Autorità Portuale di Palermo, le Ferrovie dello Stato S.p.A., l'RFI S.p.A., le Ferrovie Real Estate S-p-A.

2. Il Programma per Trapani è finalizzato ad una riqualificazione dell'intero tessuto urbano attraverso interventi di infrastrutture unitamente ad azioni di rilancio dell'imprenditoria locale.

Soggetti firmatari del Protocollo d'intesa sono il Comune e l'Autorità Portuale di Trapani, le Ferrovie dello Stato S.p.A., l'RFI S.p.A.

C) I Progetti di territorio "Territorio Snodo 2"

Il MIT ha in previsione di includere il Comune di Palermo nei Progetti di territorio "Territorio snodo 2". Il Comune ha intrapreso un ampio ed articolato processo di pianificazione strategica (*Palermo Capitale dell'Euromediterraneo*) programmando interventi di rilancio della dimensione metropolitana e del suo patrimonio culturale, storico, naturalistico e produttivo, migliorando i livelli di fruibilità e accessibilità delle risorse esistenti, ottimizzando competenze e opportunità, anche attraverso la definizione di nuovi modelli di governance, al fine di aumentare la coesione e moltiplicare le possibilità di sviluppo del sistema locale. In questo quadro l'elaborazione di un "progetto di territorio" per il territorio-snodo palermitano potrebbe seguire le seguenti tematiche:

- il potenziamento del sistema infrastrutturale e logistico e le sue relazioni funzionali a medio-lungo raggio;

- l'incremento dei livelli di competitività del sistema produttivo e dei servizi avanzati inteso come bacino produttivo da offrire al mercato globale;
- la definizione di idonei percorsi di internazionalizzazione, in special modo mirati a rafforzare gli scambi e le relazioni all'interno del bacino del Mediterraneo.

5.2 Gli strumenti regionali e locali di governo del territorio

Il Piano Direttore è lo strumento programmatico regionale finalizzato ad orientare e coordinare le politiche dei trasporti ed esso recepisce gli indirizzi di politica dei trasporti già formulati dagli Organi di governo della Regione, il Piano Generale dei Trasporti e della logistica (PGTL, 2001), il Quadro Comunitario di Sostegno 2000-2006, lo Strumento Operativo per il Mezzogiorno, il Programma Operativo Nazionale 2000-2006 ed il Programma Operativo Regionale Sicilia 2000-2006.

6. Conclusioni

L'individuazione dell'area Termini-Palermo-Trapani come area che avrebbe dovuto presentare caratteristiche di omogeneità interne e di complementarità rispetto alla piattaforma orientale è stata confermata più nella sostanza della programmazione socio-economica e negli strumenti di pianificazione di area vasta che nelle procedure formali nelle quali è raro incontrare questa definizione di appartenenza. Il motivo di questa "sparizione" del termine è dato da una pluralità di fattori. E' possibile azzardare qualche ipotesi che spiega il perché del superamento e probabilmente del progressivo abbandono soprattutto a livello regionale. Mentre per la provincia e il comune di Palermo, la visione fortemente integrata, almeno nominalmente, della piattaforma è ancora presente, le politiche della Regione ed anche le soluzioni progettuali finali nei punti di nuova centralità o in quelli di potenziamento dei nodi esistenti, dimostrano che la logica prevalentemente è quella delle reti in cui i principali beneficiari delle politiche (di co-finanziamento prevalentemente pubblico) restano i poli.

Piattaforma C5 Sardegna Meridionale

1. L'area interessata

La Piattaforma interessa la Regione Sardegna e, in essa, la vecchia provincia di Cagliari, recentemente divisa in tre nuove Provincie (Sulcis, Medio Campidano e Cagliari), in particolare i nodi urbani di Cagliari, Carbonia, Iglesias, Villacidro e Sanluri.

2. Le opere principali previste

Le infrastrutture interessate sono quelle esistenti relative al Porto Canale (porto containers) ed al porto passeggeri di Cagliari, all'aeroporto di Elmas, allo snodo dei tre principali assi viari dell'isola (SS 131, SS 130, SS 125) ed al terminal ferroviario cagliaritano. Il centro intermodale è quello del Porto Canale di Cagliari non ancora realizzato.

3. Gli obiettivi della Piattaforma

L'obiettivo della Piattaforma è potenziare le connessioni tra i territori della Sardegna che si sviluppano intorno alla Provincia di Cagliari e i territori dell'Italia meridionale. Tale obiettivo è minimale rispetto al ruolo strategico che può assumere la piattaforma nel possibile potenziamento dei traffici tra il mar Nero ed i Paesi africani e medio-orientali che si affacciano sul Mediterraneo.

4. Le criticità di area e di processo

Fra le criticità si rileva un aumento dei divari tra le tre provincie: Cagliari, insieme ad Olbia, è la provincia più ricca della Sardegna, mentre il Sulcis è la provincia più povera

5. Gli strumenti di pianificazione e programmazione

5.1 I programmi innovativi promossi dal MIT

La piattaforma è investita dai seguenti programmi innovativi ministeriali.

A) Programma Innovativo Porti e stazioni

La piattaforma è investita dal Programma innovativo Porti e stazioni con contesto bersaglio il Comune Cagliari. Il Programma ha l'obiettivo di favorire l'integrazione tra città e mare, sviluppando il settore turistico, nautico e commerciale, premessa per rafforzare dal punto di vista competitivo la città, tramite interventi riferibili a due linee strategiche:

- riorganizzare le funzioni portuali,
- riqualificare il fronte a mare della città.

Sono firmatari del Protocollo di intesa i seguenti soggetti: Comune d Autorità portuale di Cagliari, l'RFI S.p.A., l'FS Real Estate, il Consorzio Trasporti e Mobilità S.p.A.

Inoltre nella piattaforma si è implementato il Piano strategico e per la mobilità di Cagliari.

B) Il Programma Piani strategici e per la mobilità riguarda il Comune di Cagliari

C) I Progetti di territorio "Territorio Snodo 2"

Il MIT ha in previsione di finanziare con il progetto di territorio "Territorio snodo 2" la Regione Sardegna che presenta due importanti opportunità per l'intero sistema-Paese: a) la presenza, a sud, del terzo porto italiano di transhipment, dotato di un tessuto imprenditoriale retroportuale che, se ulteriormente potenziato e sostenuto, costituisce un'offerta territoriale di primario interesse per la domanda proveniente dagli operatori internazionali; b) la presenza, a nord, di un sistema portuale-aeroportuale (Porto Torres-Alghero) di secondo livello potenzialmente in grado di fare sistema con Cagliari, con l'arco ligure e con la stessa Toscana. In secondo luogo, il potenziamento sistemico dei due avamposti costieri costituisce la premessa per alimentare la crescita e valorizzazione delle aree interne e marginali della Regione.

Il Progetto di territorio della Regione Sardegna avrà pertanto due prioritari obiettivi:

- concorrere all'attuazione del PSSR introducendo e rafforzando concrete e pertinenti azioni volte alla cooperazione transregionale sui temi specifici sopra richiamati;
- supportare la costruzione di un APQ mirato al rafforzamento dei sistemi territoriali sopra individuati come prioritari che veda oltre alla componente centrale e regionale anche l'essenziale componente transregionale a sostegno e in concretizzazione del precedente obiettivo.

5.2 Gli strumenti regionali e locali di governo del territorio

La nozione di "piattaforma territoriale strategica" non compare in alcuno strumento di pianificazione territoriale regionale esistente in Sardegna.

L'unico documento che contiene nozioni assimilabili è il "Piano Regionale dei Trasporti" nella sua ultima definizione che risale al 2006 e che fa riferimento al PON Trasporti (2000-2006) ed alle reti TEN-T, ma solo in termini di coerenza tra gli obiettivi, senza approfondire gli elementi strategici di confronto, né tanto meno le politiche.

Nel PUP (Piano Urbanistico Provinciale) soltanto nelle analisi di contesto compaiono i grandi temi della portualità e dell'interportualità, mentre gli obiettivi e le proposte operative riguardano esclusivamente il potenziamento e la razionalizzazione del T.P.L.

6. Conclusioni

Piattaforma C6 Sardegna settentrionale

1. L'area interessata

La Piattaforma interessa la Regione Sardegna, in particolare la provincia di Sassari, recentemente divisa in due nuove Provincie (Gallura e Sassari) e parte della provincia di Nuoro. I nodi urbani interessati sono quelli di Sassari, Alghero, Olbia, Nuoro e Porto Torres.

2. Le opere principali previste

Le infrastrutture interessate sono quelle esistenti relative al Porto di Olbia ed al porto passeggeri di Porto Torres, all'aeroporto di Olbia e a quello di Alghero. I centri intermodali di Olbia e Porto Torres non sono stati ancora realizzati.

3. Gli obiettivi della Piattaforma

L'unico obiettivo dichiarato è quello di potenziare le connessioni con i territori dell'Italia Settentrionale, tale obiettivo è minimale rispetto al ruolo strategico che può assumere la piattaforma nel possibile potenziamento dei traffici marittimi nell'Alto Tirreno. Il rafforzamento della piattaforma presuppone un ruolo condiviso dei principali porti dell'Alto Tirreno tra di loro ed in relazione con una strategia nazionale che non è stata ancora compiutamente definita.

4. Le criticità di area e di processo

Non sono rilevate particolari criticità di area o processo

5. Gli strumenti di pianificazione e programmazione

5.1 I programmi innovativi promossi dal MIT

La piattaforma è investita dai seguenti programmi innovativi ministeriali.

A) Programma S.I.S.Te.M.A.

La Piattaforma è oggetto del Programma S.I.S.Te.M.A. *Interventi per il rafforzamento del sistema territoriale attraverso un incremento del livello di coesione e la messa a sistema delle risorse del contesto nuorese.*

B) Programma innovativo Porti e stazioni

La piattaforma è investita anche dal Programma innovativo Porti e stazioni con contesto bersaglio il Comune di Olbia. Il Programma ha l'obiettivo di ridisegnare le aree gravitanti intorno alla stazione ferroviaria e all'area portuale, reinterperate come nuove centralità urbane e luoghi di servizi e infrastrutture di accoglienza e smistamento. Sono firmatari del Protocollo di intesa i seguenti soggetti: Comune d'Autorità portuale di Olbia, l'RFI S.P.A., per integrare maggiormente il tessuto urbano con le infrastrutture di trasporto e riqualificare aree sottoutilizzate.

C) Programma innovativo Piani strategici e per la mobilità riguarda il comune di Sassari

D) I Progetti di territorio "Territorio Snodo 1" e "Territori Snodo 2"

Il MIT ha in previsione di finanziare con il progetto di territorio "Territorio snodo 2" la Regione Sardegna che presenta, due importanti opportunità per l'intero sistema-Paese: a) la presenza, a sud, del terzo porto italiano di transhipment, dotato di un tessuto imprenditoriale retroportuale che, se ulteriormente potenziato e sostenuto, costituisce un'offerta territoriale di primario interesse per la domanda proveniente dagli operatori internazionali; b) la presenza, a nord, di un sistema portuale-aeroportuale (Porto Torres-Alghero) di secondo livello potenzialmente in grado di fare sistema con Cagliari, con l'arco ligure e con la stessa Toscana. In secondo luogo, il potenziamento sistemico dei due avamposti costieri costituisce la premessa per alimentare la crescita e valorizzazione delle aree

interne e marginali della Regione. Il Progetto di territorio della Regione Sardegna avrà pertanto due prioritari obiettivi:

- concorrere all'attuazione del PSSR introducendo e rafforzando concrete e pertinenti azioni volte alla cooperazione transregionale sui temi specifici sopra richiamati;
- supportare la costruzione di un APQ mirato al rafforzamento dei sistemi territoriali sopra individuati come prioritari che veda oltre alla componente centrale e regionale anche l'essenziale componente transregionale a sostegno e in concretizzazione del precedente obiettivo.

5.2 Gli strumenti regionali e locali di governo del territorio

La nozione di "piattaforma territoriale strategica" non compare in alcuno strumento di pianificazione territoriale regionale esistente in Sardegna.

L'unico documento che contiene nozioni assimilabili è il "Piano Regionale dei Trasporti" nella sua ultima definizione che risale al 2006 e che fa riferimento al PON Trasporti (2000-2006) ed alle reti TEN-T, ma solo in termini di coerenza tra gli obiettivi, senza approfondire gli elementi strategici di confronto, né tanto meno le politiche.

6. Conclusioni

4. Contenuti delle schede ordinati per ambiti problematici

Di seguito si riportano i contenuti sostanziali per ogni questione e sottoquestione delle schede delle diverse piattaforme territoriali.

4.1. Territorio e sue problematiche

4.1.1 Regioni, province, aree metropolitane e nodi interessati

Piattaforma A1 - Corridoio V Ovest

Regioni Piemonte (centro meridionale) e Liguria (Ponente), Provincia di Torino con la sua area metropolitana, nodi urbani di Genova, Savona e Alessandria.

Piattaforma A2 - Corridoio dei due Mari

Regioni Piemonte, Lombardia e Liguria, Province di Genova, Alessandria, Vercelli, Novara, Verbano-Cusio-Ossola, Pavia, Varese, Milano, sistema metropolitano Milanese in direzione ovest, nodi di Genova, Novi Ligure (AL), Tortona (AL), Alessandria, Novara.

Piattaforma A3 Asse Ti.Bre.

Regioni Trentino - Alto Adige e il Veneto ma la Piattaforma A3 coinvolge anche Emilia-Romagna, Lombardia, Liguria e Toscana. Province di Trento, Bolzano, Verona. I centri urbani principalmente interessati sono, da nord a sud: Vipiteno, Bressanone, Bolzano, Trento, Rovereto, Verona.

Piattaforma A4 Corridoio V Est

Regioni Veneto e Friuli Venezia Giulia con le loro province e principalmente i nodi urbani di Verona, Padova, Mestre, Trieste.

Piattaforma A5 Sud Orientale

Regione Puglia, Province di Bari, Brindisi, Taranto e Lecce, nodi urbani di Bari, Brindisi e Taranto. Rispetto alla prima definizione dell'area è stata creata la nuova Provincia BAT (Barletta, Andria, Trani).

Piattaforma A6 Tirrenico Ionica

Regioni Calabria e Sicilia; nodi di Cosenza, Catanzaro, Reggio Calabria,-Messina, Catania, Siracusa-Augusta e Ragusa.

Piattaforma B1 Asse dell'Arno e B2 Romagnola

La Piattaforma territoriale strategica transnazionale "tosco-emiliana-romagnola" è stata proposta dalla Regione Toscana e dalla Regione Emilia-Romagna. In Toscana le Province coinvolte sono quelle di Firenze, Prato, Lucca, Livorno, Pisa e Pistoia mentre in Emilia sono investite le Province di Bologna, Forlì-Cesena e Ravenna. I nodi urbani principali sono costituiti dall'area metropolitana di Bologna e la regione urbana della valle dell'Arno che include la parte più economicamente progredita, più densamente popolata e policentrica, più ricca di città capoluogo di provincia (Pisa, Lucca, Pistoia, Prato e Firenze).

Piattaforma B3 Asse trasversale Lazio-Umbria-Marche

Regioni Lazio con le province di Viterbo e Roma (per la parte settentrionale), Umbria con le Province di Perugia e Terni, Marche con le Province di Ancona e Macerata. I principali nodi urbani interessati sono Viterbo, Civitavecchia e Montaldo di Castro nel Lazio, Perugia, Terni, Foligno e Città del Castello in Umbria, Fabriano, Iesi e Ancona nelle Marche.

Piattaforma B4 Asse trasversale Napoli-Bari

Regioni Campania e Puglia; Province di Napoli, Caserta e Bari; sistemi urbani di Martina Franca-Bari-Barletta e Nola-Marcianise-Napoli-Salerno.

Piattaforma C1 Appennino Centrale

Regione Umbria, Abruzzo e Molise (Marche e Lazio comprese parzialmente), Province interamente comprese: Rieti, L'Aquila, Isernia; Province comprese solo in parte: Ancona, Macerata, Ascoli Piceno, Perugia, Terni, Teramo, Pescara, Chieti, Campobasso, Frosinone. I principali nodi sono Terni, Isernia, L'Aquila, Campobasso.

Piattaforma C2 trasversale Lazio Abruzzo

Regioni Lazio ed Abruzzo. Province interamente comprese: Roma, L'Aquila, Pescara, Province comprese solo in parte: Rieti, Frosinone, Teramo, Chieti. I principali nodi sono Pescara-Chieti e Ortona.

Piattaforma C3 Direttrice Basentana

Regioni della Campania, Basilicata e Puglia. Tre poli territoriali con caratteristiche diverse: il sistema salernitano e della piana del Sele, il territorio potentino e l'area del Metapontino.

Piattaforma C4 Sicilia Occidentale

Regione Sicilia, Province di Palermo e Trapani. Nel sistema è ricompresa l'area metropolitana di Palermo che va dal territorio del comune di Termini Imerese al territorio del comune di Partinico. I nodi urbani principalmente coinvolti sono, dunque, Palermo (I° livello), Marsala e Trapani (II° livello) e Bagheria, Alcamo, Partinico, Termini Imerese (III° livello).

Piattaforma C5 Sardegna Meridionale

Regione Sardegna; vecchia provincia di Cagliari, recentemente divisa in tre nuove Province (Sulcis, Medio Campidano e Cagliari); nodi urbani di Cagliari, Carbonia, Iglesias, Villacidro e Sanluri.

Piattaforma C6 Sardegna settentrionale

Regione Sardegna; provincia di Sassari, recentemente divisa in due nuove Province (Gallura e Sassari) e parte della provincia di Nuoro; nodi urbani di Sassari, Alghero, Olbia, Nuoro e Porto Torres.

4.1.2 Problematiche economico-finanziarie

Piattaforma A1 - Corridoio V Ovest

A Torino e provincia si manifestano impatti negativi sull'economia reale della crisi globale attuale, che atterra su un contesto locale particolarmente esposto alla competizione ed alle dinamiche declinanti della domanda di beni, in quanto come testimoniano chiaramente gli indicatori, al di fuori del capoluogo il profilo delle imprese è in gran parte ancora industriale. Per quanto riguarda la Liguria vi è un forte impatto sui traffici marittimi dei porti di Genova, La Spezia e Savona. Dopo quindici anni di crescita si sono cominciati a registrare primi segnali di crisi nell'ultimo trimestre del 2008, in coincidenza con l'esplosione della crisi internazionale.

Piattaforma A2 - Corridoio dei due Mari

Le criticità maggiori di natura economico-finanziaria sono prevalentemente concentrate nella copertura dei costi relativi alla realizzazione del Terzo Valico dei Giovi, che risulta la tratta di competenza italiana più impegnativa e onerosa per la complessità degli interventi. Considerati i bassi livelli di redditività diretta della linea e, al contrario, gli elevati ritorni indotti dal superamento di un collo di bottiglia decisivo per il potenziamento della modalità ferroviaria sull'intero corridoio, sono stati svolti studi e assunti interventi legislativi mirati a definire criteri innovativi di finanziamento: in particolare si fa riferimento all'applicazione di sovra pedaggi autostradali (in attuazione della Direttiva Eurovignette), di tasse di scopo ovvero dei principi di federalismo fiscale per la puntualità introdotti dalla Legge Finanziaria 2008.

Piattaforma A3 Asse Ti.Bre.

Le province coinvolte presentano sistemi produttivi diversificati, con la presenza di alcuni distretti tra il basso Trentino e l'area veronese (meccanica, alimentare, beni per la casa secondo l'Istat; calzature, marmo e pietre, mobile classico, grafico-cartario, vino e alimentare, logistica, informatica nel quadro normativo regionale veneto) e imprese con una buona propensione alla esportazione, in particolare nell'area veneta. In generale l'economia è caratterizzata dalla integrazione di settori diversi: attività agricole di pregio nella pianura e nelle colline veronesi nonché nel fondovalle atesino; attività industriali (Verona, Rovereto, Bolzano); attività turistiche che attivano flussi consistenti di visitatori (lago di Garda, città d'arte, montagna), terziario innovativo segnato da poli universitari e di ricerca di livello internazionale. Il livello di occupazione è elevato e la crisi in corso agisce in modo visibile solo su alcuni settori (il manifatturiero, in particolare), anche se è prevedibile un profondo effetto di ristrutturazione dell'intero apparato produttivo, con la dislocazione di attività mature

Le province di Mantova e Parma presentano una economia che integra agricoltura di pregio con attività manifatturiere. La Spezia e Livorno vedono dei punti di forza nelle attività portuali.

Piattaforma A4 Corridoio V Est

Si registra un ritardo della struttura territoriale e infrastrutturale rispetto al peso economico nazionale del suo apparato produttivo e al nuovo ruolo relazionale dopo l'allargamento ad Est dell'UE.

Piattaforma A5 Sud Orientale

Non si registrano particolari problematiche

Piattaforma A6 – Tirrenico Ionica

La Piattaforma A6 e il Corridoio Meridiano vedono alternare al loro interno aree con notevole potenziale economico, come l'area costiera dello Ionio che comprende i territori di Messina, Catania e Siracusa, ma contraddistinte da forti disagi in termini di trasporti e inquinamento, ed aree con difficoltà economiche strutturali, ma minori pressioni infrastrutturali e stress ambientale. Questa alternanza, in Sicilia sicuramente più marcata rispetto ad altre realtà territoriali europee, necessita di una particolare attenzione nello sviluppo dell'economia del "corridoio", attraverso una politica non solo rivolta ai traffici, ai trasporti ed alle questioni infrastrutturali, ma attenta allo sviluppo economico quale priorità del progetto.

Piattaforma B1 Asse dell'Arno e B2 Romagna

Le problematiche di tipo economico sono quelle ormai piuttosto diffuse in tutto il territorio nazionale e cioè la forte crisi del settore industriale che anche in Toscana si è fatta sentire molto, dato che una fetta importante del tessuto economico della regione è costituita dal settore manifatturiero, settore tra quelli che più hanno risentito della crisi di competitività dovuta alle dinamiche connesse ai processi di globalizzazione.

Piattaforma B3 Asse trasversale Lazio-Umbria-Marche

Nel Lazio fatturato, ordinativi, esportazioni e occupazione registrano decrementi, anche se la Tuscia è una delle province ad aver beneficiato maggiormente dell'attuale scenario economico. Quella di Viterbo si conferma come un'economia prevalentemente orientata al terziario tradizionale e all'agricoltura; escludendo l'industria alimentare e il distretto di Civita Castellana.

In Umbria la crisi prende di mira gli assi portanti del sistema manifatturiero della regione. In Alta Umbria invece vi è la crisi della meccanica e del tabacco. Nella provincia di Terni, negli altri settori strategici per il territorio provinciale, come quelli della chimica, delle costruzioni, dei trasporti, le richieste di cassa integrazione interessano ormai quasi tutte le principali aziende. La crisi colpisce in generale tutto il sistema distrettuale (distretto della meccanica, della carta, dell'Elettronica e del Mobile) che struttura il settore economico-produttivo e sociale della regione Marche.

Nello specifico dei territori ricadenti all'interno della Piattaforma, la situazione attuale ha messo in crisi non solo il territorio-snodò di Fabriano con il suo indotto, ma anche le aree industriali della media vallesina, che si attestano lungo la S.S. 76, formate da medie e piccole imprese.

Piattaforma B4 Asse trasversale Napoli-Bari

La piattaforma territoriale Napoli Bari costituisce una direttrice molto rilevante per l'economia del Mezzogiorno perché connette due aree che, da sole, rappresentano oltre il 40% della produzione meridionale. Sull'asse economico Martina Franca-Bari-Barletta si concentra infatti il 16% della produzione meridionale mentre sull'asse Nola-Marcianise-Napoli-Salerno si supera il 28%. Questi territori sono pesantemente investiti, come il resto del Paese, dalla crisi economica. In particolare preoccupano le grandi industrie, ad esempio la Fiat insediata nell'area ASI di Pomigliano o di Melfi.

Piattaforma C1 Appennino Centrale

Terni sta attraversando, a seguito della crisi del settore siderurgico, una fase di profonda transizione del proprio sistema produttivo, orientata al rafforzamento del proprio ruolo a livello nazionale nei campi dell'offerta dei servizi, della produzione ad elevato contenuto tecnologico, della ricerca applicata e della formazione Universitaria. Per quanto concerne la realizzazione della Terni-Rieti, è da evidenziare il reiterato ricorso alla cassa integrazione per fronteggiare l'interruzione dei lavori dell'intervento.

Anche il sistema Aquilano attraversa da tempo una crisi profonda del sistema produttivo che ha accentuato il ruolo dell'Aquila quale polo amministrativo regionale e ha evidenziato la fragilità del sistema della conca peligna.

Piattaforma C2 trasversale Lazio Abruzzo

L'autostrada A25, principale direttrice di congiunzione tra il polo romano e la conurbazione Chieti-Pescara, attraversa i territori di Carsoli, Avezzano, Celano e Sulmona, caratterizzati da un tessuto industriale con imprese di dimensioni medio-grandi principalmente operanti nel settore della meccanica.

Tale fascia territoriale, che dalla costa sud dell'Abruzzo raggiunge la direttrice per Roma attraverso la Val di Sangro, la Valle Peligna, la Marsica e l'area di Carsoli, connotata da una consistente e diversificata specializzazione industriale, è oggi interessata da fenomeni di crisi. Anche l'area di L'Aquila è caratterizzata dalla presenza di forti specializzazioni ad elevata componente tecnologica, che vedono nell'elettronica e nella chimica farmaceutica episodi di eccellenza di livello nazionale, sebbene oggi sia comunque in forte crisi.

Piattaforma C3 Direttrice Basentana

Il potenziamento della direttrice basentana si configura come un intervento strategico prioritario anche in considerazione del fatto che gravitano alcuni distretti produttivi di grande importanza quali:

- il polo dell'automobile di Melfi,
- il polo agroalimentare del Vulture,
- il polo energetico della Val d'Agri
- il sistema della ricerca di Potenza – Tito

e che essa ha come terminale il porto di Taranto, che rappresenta lo sbocco naturale del sistema produttivo lucano, anche in vista del previsto ampliamento del porto tramite la realizzazione di un nuovo molo "Basilicata".

Piattaforma C4 Sicilia Occidentale

La piattaforma investe il Sistema locale del lavoro di Custonaci (TR), unico SLL classificato come distretto per la concentrazione della lavorazione nel settore della lavorazione dei marmi, i SLL di Agrigento, Canicatti, Sciacca. Nell'area metropolitana di Palermo le attività prevalenti sono concentrate in due aree industriali abbastanza consolidate, quasi agli estremi dei territori metropolitani, definite dal nucleo di Carini e dall'area di Termini Imerese: queste due localizzazioni sono interessate da quotidiani spostamenti di lavoro, erogazione di servizi, ormai di notevole entità". In generale questi SLL presentano un trend negativo come il resto del paese. Esiste una parte di territorio competitivo tra Siracusa e Messina e Palermo-Trapani e "Territori deboli a coesione critica" nel resto della regione.

Piattaforma C5 Sardegna Meridionale

Non si registrano particolari problematiche

Piattaforma C6 Sardegna Settentrionale

Non si registrano particolari problematiche

4.1.3 Problematiche politico-amministrative

Piattaforma A1 - Corridoio V Ovest

A livello locale vi è una fase di conflittualità legata sia alle scadenze elettorali che alla realizzazione degli scavi preliminari. Il problema della scarsità di risorse finanziarie pubbliche sta creando peraltro una sorta di competizione sotterranea tra il corridoio 5 Torino-Lione ed il Terzo Valico ferroviario sulla linea Genova- Rotterdam. Sullo sfondo, anche se ufficialmente non riconosciuto, una visione alternativa, che trova consensi soprattutto in Liguria. Si tratta della realizzazione del corridoio 5 più a sud, attraverso Ventimiglia: una direttrice che da Barcellona va a Marsiglia, a Nizza e da qui in Italia, sempre correndo lungo la costa e attestandosi a Genova dove con il terzo valico potrebbe deviare verso Milano. Del resto la Francia ha in programma la Linea di alta velocità Provence-Alpes-Côte d'Azur (LGV PACA) che collegherà Marsiglia con Nizza ed è interessata a far arrivare l'alta velocità fino al confine con l'Italia. D'altra parte la Liguria si sta attrezzando per completare nell'arco dei prossimi anni il quadruplicamento della linea di Ponente. Inoltre le ferrovie stanno effettuando investimenti importanti sul nodo di Genova.

Piattaforma A2 - Corridoio dei due Mari

Si rilevano:

- carenza strutturale nei processi di programmazione e di selezione per interventi e risorse;
- ambiti procedurali ed amministrativi obsoleti ed inefficienti;
- capacità di spesa inadeguata rispetto alle risorse stanziare e disponibili;
- mancato coinvolgimento dei privati (operatori ed imprenditori) nei processi di scelta per la realizzazione e per la gestione degli interventi infrastrutturali (Project Financing)

Piattaforma A3 Asse Ti.Bre.

Le problematiche politico-amministrative riguardano la sfida posta dalla cooperazione territoriale tra enti con competenze diversificate, di regioni e paesi diversi. Riguardano inoltre l'attivazione di strutture di cooperazione, a volte entro il quadro di iniziative e finanziamenti comunitari, nonché la costituzione di nuovi soggetti – a carattere economico – preposti alla realizzazione e/o alla gestione di infrastrutture e attrezzature funzionali alle politiche internazionali, interregionali e locali.

Piattaforma A4 Corridoio V Est

Non si registrano particolari problematiche

Piattaforma A5 Sud Orientale

Le istituzioni locali sono troppo deboli e tendenzialmente isolate e auto referenziali per disegnare nuove infrastrutture e nuovi assetti interistituzionali e le strutture centrali (Stato, Regione) sono abitualmente orientate a far prevalere (baricentricamente) le logiche di utilità delle reti, trascurando gli effetti territoriali delle scelte fatte. In particolare si rileva lo scontro tra Comune e Autorità portuale di Brindisi.

Piattaforma A6 Tirrenico Ionica

Non si registrano particolari problematiche

Piattaforma B1 Asse dell'Arno e B2 Romagna

Non si registrano particolari problematiche

Piattaforma B3 Asse trasversale Lazio-Umbria-Marche

Piattaforma B4 Asse trasversale Napoli-Bari

Il differente colore politico delle amministrazioni che ai vari livelli guidano la regione Campania potrebbe creare difficoltà nell'attuare politiche, piani e progetti comuni.

Piattaforma C1 Appennino Centrale

Non si registrano particolari problematiche

Piattaforma C2 trasversale Lazio Abruzzo

Non si registrano particolari problematiche

Piattaforma C3 Direttrice Basentana

Non si registrano particolari problematiche

Piattaforma C4 Sicilia Occidentale

Le problematiche amministrative principali sono costituite essenzialmente nella lentezza delle procedure decisionali ed attuative e derivano, oltre che dalla normale dialettica Stato-Regione sulla spesa pubblica per la realizzazione delle infrastrutture, anche dalla separatezza degli assessorati e dei dipartimenti. Si delinea un complesso quadro multiattoriale conflittuale costituito non solo dai dipartimenti dei Trasporti (assessorato turismo e trasporti) ma anche da quelli competenti sia in materia economica (programmazione, bilancio, industria-energia, cooperazione, ecc.) e di governo del territorio quali l'Assessorato ai Beni culturali (vincoli paesistici e ambientali) e il dipartimento urbanistica (Assessorato Territorio e Ambiente (varianti urbanistiche e VIA-VAS).

Piattaforma C5 Sardegna Meridionale

Non si registrano particolari problematiche

Piattaforma C6 Sardegna Settentrionale

Non si registrano particolari problematiche

4.1.4 Problematiche ambientali-territoriali

Piattaforma A1 - Corridoio V Ovest

Tra gli elementi problematici e di criticità è da ricordare il tema del dissesto idrogeologico. In un'area ricca di risorse idriche ma per molti versi fragile, la modificazione del clima ha accelerato alcuni processi, taluni dei quali degenerativi; inoltre da tempo la manutenzione del territorio (boschi, aste fluviali principali e secondarie, rii) non è più come in passato affidata alla pratica e buona conoscenza degli abitanti del territorio. Di qui i problemi legati agli eventi alluvionali che hanno colpito in modo rilevante il territorio nel 2000 e nel 2008.

Piattaforma A2 - Corridoio dei due Mari

Le principali problematiche ambientali riguardano la tratta Genova-basso Piemonte del Terzo Valico di Giovi. Sul resto della piattaforma, che corre per lo più in pianura, i problemi riguardano l'eccessiva concentrazione infrastrutturale che si determinerebbe in molte tratte e in molti snodi, tra cui il polo novarese, già interessato da altre grandi infrastrutture a grande impatto ambientale.

Per quanto concerne gli aspetti relativi alla competitività territoriale, la realizzazione degli interventi previsti per il Corridoio dei due mari relativi al collegamento delle linee padane con il porto di Genova incide sulla competitività del sistema portuale ligure nei confronti dei porti del Northern Range non soltanto per quanto riguarda i traffici diretti ai mercati della Mitteleuropa, ma anche per quelli a servizio della struttura industriale e distributiva italiana. Competitività del sistema portuale Ligure rispetto ai porti nordici. Pertanto, in mancanza delle opere pur programmate sia dall'Unione Europea che dallo Stato italiano sul Corridoio dei due mari e particolarmente in mancanza del Terzo Valico e del connesso potenziamento del nodo ferroviario di Genova, il sistema portuale ligure verrà relegato ad un ruolo del tutto marginale rispetto ai grandi flussi di traffico merci sul territorio europeo e vedrà ulteriormente insidiata la sua naturale funzione di accesso al trasporto marittimo per le regioni padane.

Invece la realizzazione del potenziamento delle linee italiane di comunicazione ai valichi alpini è indispensabile per avere un moderno ed efficiente sistema ferroviario e logistico che possa accogliere il traffico senza gravare pesantemente sulla rete ferroviaria esistente. Infine, alcuni studi hanno evidenziato la possibile concorrenzialità del Corridoio dei due Mari per il collegamento intermodale tra porti dell'oriente e del Nord America in quanto preferibile in termini di transit time e di costi door to door rispetto rotte concorrenti.

Piattaforma A3 Asse Ti.Bre.

Le problematiche ambientali in relazione al potenziamento del corridoio appaiono contraddittorie. In gran parte si tratta di territori dell'Arco alpino, la cui fragilità è l'oggetto di documenti e trattati, in particolare la Convenzione delle Alpi, che prevede uno specifico protocollo relativo ai trasporti. Emerge quindi l'esigenza di trasferire una parte consistente del traffico merci dalla strada alla ferrovia per contenere i disturbi e le emissioni, ma la dimensione del progetto di raddoppio della linea (quadruplicamento dei binari) comporta impatti rilevanti, solo parzialmente occultati dalle soluzioni in galleria. Per quanto riguarda l'area padana, la proposta più avanzata consiste in un tratto autostradale (prolungamento dell'A15 Parma-La Spezia) di 85 km, con un lungo ponte sul Po. Anche in questo caso sono evidenti le problematiche ambientali.

Piattaforma A4 Corridoio V Est

Il quadrante adriatico-alpino-danubiano, di cui la piattaforma NE è parte integrante ed attore protagonista, rientra in una visione del territorio europeo che ingloba anche la nozione di "Euroregione policentrica" come scenario istituzionale di cooperazione transnazionale finalizzata a realizzare interessi comuni dentro il nuovo quadro normativo comunitario.

Piattaforma A5 Sud Orientale

Non si registrano particolari problematiche

Piattaforma A6 Tirrenico Ionica

Si rilevano diffuse carenze del sistema infrastrutturale. E' necessario un miglioramento del sistema delle infrastrutture che non sembra trovare, nell'attraversamento stabile dello Stretto, una soluzione significativa. Il corridoio I, infatti, trova in Calabria e in Sicilia molte strozzature e disfunzioni che non sono ascrivibili, prioritariamente, al collegamento tra le due sponde regionali. Inoltre si rilevano sul versante calabrese rischi di disarticolazione della debole armatura regionale con un addensamento sui luoghi potenzialmente competitivi (Gioia-Tauro-Reggio Calabria e alto Ionio calabrese) e un abbandono dei territori interni. In Sicilia invece vi è il rischio di innescare ulteriori dinamiche di polarizzazione a vantaggio dei territori costieri, già maggiormente infrastrutturati.

Piattaforma B1 Asse dell'Arno e B2 Romagna

Uno degli elementi di particolare delicatezza per quanto attiene al completo sviluppo della Piattaforma proposta è costituito dal necessario attraversamento del versante appenninico che divide le due regioni. Questo elemento, se

non gestito in modo corretto, rischia di diventare un problema, soprattutto per le comunità locali che vivono nei territori di confine.

Piattaforma B3 Asse trasversale Lazio-Umbria-Marche

La più evidente problematica territoriale è il mancato rapporto tra la Piattaforma e l'area metropolitana di Roma. E questo non solo sul piano delle reti infrastrutturali esistenti, ma anche rispetto ad ogni azione di pianificazione/programmazione coordinata a livello nazionale, interregionale e degli enti locali. Le letture operate dal DSR delle Marche e dal POR FESR 2007/2013 evidenziano delle serie questioni ambientali per il territorio della piattaforma dove è localizzata sia la più estesa area protetta costiera delle Marche (il Parco Regionale del Conero) a cui si affiancano aree rurali caratterizzate da elevati livelli di qualità ambientale che alcuni dei siti inquinati più critici della Regione – Bassa Valle Esina, Falconara Marittima e Ancona - che definiscono un' "Area ad Elevato Rischio di Crisi Ambientale" (AERCA). In tale area si concentrano ampie superfici regionali interessate da fenomeni di erosione superficiale e di dissesto idrogeologico. Più complessivamente si registrano pressioni ambientali rilevanti localizzate in ambiti territoriali costieri e le principali aste vallive e in corrispondenza di alcuni importanti poli produttivi. In particolare l'Ambito di Ancona-Falconara-Jesi (Valle dell'Esino)" è uno dei quattro ambiti regionali a maggiore pressione ambientale.

Piattaforma B4 Asse trasversale Napoli-Bari

La Campania ha vissuto e sta vivendo una crisi fortissima dal punto di vista ambientale avviata dalla nota vicenda dei rifiuti che ha comportato forme di inquinamento del suolo e delle acque che hanno inciso sulla produzione agricola e l'industria alimentare (ad esempio la produzione dei prodotti caseari nel casertano).

Piattaforma C1 Appennino Centrale

Il sistema della conca ternana è caratterizzato da problemi di natura ambientale, di circolazione infrastrutturale, di allocazione di residenze ed industrie; l'area urbana consolidata di Terni si caratterizza per l'elevata concentrazione insediativa e funzionale, con livelli di densità che rendono difficile il mantenimento di soglie accettabili di equilibrio ambientale, soprattutto a causa della presenza delle principali sedi produttive della provincia.

Il territorio aquilano rappresenta la porta urbana del sistema delle aree interne abruzzesi caratterizzate, oltre che dai territori montani dei parchi e dalle riserve ambientali protette, oggetto di valorizzazione tramite il progetto transregionale APE, anche dalla rete di piccoli centri depositari di rilevanti valori storici ed ambientali, ma a rischio di spopolamento e di marginalizzazione.

In Molise, alla debolezza del sistema infrastrutturale si associa un modello insediativo eccessivamente disperso.

L'area interessata dalla Piattaforma dell'Appennino Centrale ha un elevato valore ambientale testimoniato dalla presenza dei Parchi (Parco Nazionale d'Abruzzo, Parco Nazionale della Maiella, Parco Nazionale Gran Sasso e Monti della Laga, Parco Nazionale dei Sibillini, etc...), di numerosi Siti di Importanza Comunitaria e da numerose Zone di Protezione Speciale. Il tema dello sviluppo si interseca quindi con la questione della tutela dell'ambiente e del paesaggio, nonché con le tematiche connesse al progetto di territorio e di paesaggio sotteso alla Piattaforma medesima, e al tema della rete di continuità ambientale o rete ecologica sviluppata sia dalla Regione Umbria (RERU) e sia dalla Regione Abruzzo (nell'ambito del progetto LIFE ECONET e del progetto APE – Appennino Parco d'Europa).

Piattaforma C2 trasversale Lazio Abruzzo

Nel territorio laziale, lungo l'asse tiburtino, si attesta un sistema territoriale caratterizzato da:

- un insieme di attrezzature, esistenti ed in corso di realizzazione, di interesse sovralocale, che configurano l'area come vero e proprio snodo logistico, dalla stazione AV-AC di Roma Tiburtina, al polo tecnologico tiburtino, al C.A.R. (Centro Agroalimentare Romano), alla piattaforma logistica di Tivoli, all'aeroporto militare di Guidonia, già interessato da funzioni civili;
- una debolezza infrastrutturale, soprattutto relativamente alla rete secondaria, che provoca elevati livelli di congestionamento.

Il sistema insediativo abruzzese si presenta come "città diffusa", articolato in una rete di città medie e piccole e di insediamenti sparsi, all'interno del quale i diversi poli urbani integrano le loro specializzazioni funzionali. Sono riscontrabili due forti polarità, a testimoniare il tradizionale differenziale di sviluppo tra aree interne e aree costiere. Le aree costiere, infatti, ed in particolare la conurbazione Chieti-Pescara, con l'aggiunta di Ortona, presentano dotazioni infrastrutturali rilevanti, ma insufficienti a soddisfare una domanda di trasporto merci e passeggeri in progressiva crescita, con relativi problemi di congestione, inquinamento atmosferico ed acustico, condizioni di vivibilità non ottimali nei centri urbani e ricadute negative sulla competitività delle attività economiche.

Le aree interne, al contrario, rivelano un insufficiente livello di accessibilità e una limitata integrazione con la costa, elementi che costituiscono ostacoli alla piena valorizzazione delle risorse naturali e culturali esistenti (in primis il sistema dei Parchi) ai fini turistici.

L'area interessata dalla Piattaforma Lazio-Abruzzo ha un elevato valore ambientale testimoniato dalla presenza dei Parchi (Parco Nazionale d'Abruzzo, Parco Nazionale della Maiella, Parco Nazionale Gran Sasso e Monti della Laga, Parco Nazionale dei Sibillini, etc...), di numerosi Siti di Importanza Comunitaria e da numerose Zone di Protezione Speciale. Il tema dello sviluppo si interseca quindi con la questione della tutela dell'ambiente e del paesaggio, nonché con le tematiche connesse al progetto di territorio e di paesaggio sotteso alla Piattaforma medesima. Le questioni ambientali più importanti derivano dalla grande pressione della conurbazione di Roma e di quella, certamente più piccola, di Pescara, sul sistema ambientale appenninico e marino e quindi sulla rete ecologica di APE – Appennino Parco d'Europa.

Piattaforma C3 Direttrice Basentana

Nel territorio laziale, lungo l'asse tiburtino, si attesta un sistema territoriale caratterizzato da:

- un insieme di attrezzature, esistenti ed in corso di realizzazione, di interesse sovralocale, che configurano l'area come vero e proprio snodo logistico, dalla stazione AV-AC di Roma Tiburtina, al polo tecnologico tiburtino, al C.A.R. (Centro Agroalimentare Romano), alla piattaforma logistica di Tivoli, all'aeroporto militare di Guidonia, già interessato da funzioni civili;
- una debolezza infrastrutturale, soprattutto relativamente alla rete secondaria, che provoca elevati livelli di congestione.

Il sistema insediativo abruzzese si presenta come “città diffusa”, articolato in una rete di città medie e piccole e di insediamenti sparsi, all'interno del quale i diversi poli urbani integrano le loro specializzazioni funzionali. Sono riscontrabili due forti polarità: la conurbazione Chieti-Pescara, con l'aggiunta di Ortona.

La Piattaforma Lazio-Abruzzo ha un elevato valore ambientale testimoniato dalla presenza dei Parchi (Parco Nazionale d'Abruzzo, Parco Nazionale della Maiella, Parco Nazionale Gran Sasso e Monti della Laga, Parco Nazionale dei Sibillini, etc...), di numerosi Siti di Importanza Comunitaria e da numerose Zone di Protezione Speciale. Le questioni ambientali più importanti derivano dalla grande pressione della conurbazione di Roma e di quella, certamente più piccola, di Pescara, sul sistema ambientale appenninico e marino e quindi sulla rete ecologica di APE – Appennino Parco d'Europa.

Piattaforma C4 Sicilia Occidentale

La Direttrice si caratterizza per la presenza di tre poli territoriali con caratteristiche diverse: il sistema salernitano e della piana del Sele, il territorio potentino e l'area del Metapontino.

Piattaforma C5 Sardegna Meridionale

La piattaforma occidentale siciliana presenta una serie di fattori ambientali inseriti in una parte dell'Appennino siculo che parte dalle Madonie e termina nella depressione del fiume Torto, nei pressi di Termini Imerese. Anche se non direttamente investiti dalle infrastrutture queste aree di interesse ambientale sono bersagliate dal carico antropico che tali infrastrutture favoriscono.

Piattaforma C6 Sardegna Settentrionale

Aumentano i divari tra le tre provincie: Cagliari, insieme ad Olbia, è la provincia più ricca della Sardegna, mentre il Sulcis è la provincia più povera.

4.2. Reti interessate

4.2.1 Corridoi interessati

Piattaforma A1 - Corridoio V Ovest

Corridoio V Kiev-Trieste-Milano-Torino-Lione-Lisbona.

Interrelazioni importanti con la parte italiana del Corridoio 24, Genova-Basilea-Duisburg-/Rotterdam/Anversa-Genova-Rotterdam

Piattaforma A2 - Corridoio dei due Mari

“Corridoio dei due mari” già delineato a livello europeo come Corridoio 28, che parte da Genova e attraversa il Sempione e la Svizzera. Rispetto al progetto TEN-T la Piattaforma è interessata dal progetto prioritario classificato

come A2. Nel contesto infrastrutturale nazionale la piattaforma A2 interagisce anche con il Corridoio V – quadrante ovest (Piemonte centro-meridionale e Ponente ligure).

Piattaforma A3 Asse Ti.Bre.

La piattaforma coinvolge il tratto alpino – in territorio italiano- del corridoio I Berlino-Palermo nonché lo snodo di Verona tra il corridoio I e il corridoio V Lisbona-Kiev.

Nel quadro della rete europea Ten-T il corridoio I è l'asse prioritario 1, mentre il corridoio V è l'asse prioritario n. 6. L'asse Ti-Bre. si aggancia al corridoio I nei pressi di Mantova.

Piattaforma A4 Corridoio V Est

La Piattaforma Territoriale Strategica Transnazionale Nordest comprende le regioni italiane del Veneto e Friuli Venezia Giulia e parte della Slovenia occidentale ed è primariamente interessato da uno dei corridoi individuati dalla rete europea TEN-T: il corridoio V Lisbona-Lvov, che in Italia corrisponde al segmento Torino-Trieste.

Piattaforma A5 Sud Orientale

Corridoio VIII, Corridoio Adriatico

Piattaforma A6 Tirrenico Ionica

- a) il “Corridoio VIII” che collega il Mezzogiorno d'Italia (Napoli e Bari) ai Balcani e al Mar Nero;
- b) il “Corridoio Meridiano” di integrazione tra i porti mediterranei, già elaborato, come ipotesi progettuale, in sede di Commissione Europea;
- c) il “Corridoio I” Berlino-Palermo, lungo la direttrice tirrenica;
- d) il Corridoio Adriatico.

Piattaforma B1 Asse dell'Arno e B2 Romagnola

Corridoio I e V

Piattaforma B3 Asse trasversale Lazio-Umbria-Marche

La Piattaforma Territoriale strategica Nazionale B3 intercetta direttamente il Corridoio I Berlino-Palermo nel segmento compreso tra Roma e Firenze che, nell'ambito dell'Asse prioritario n.1 definito dal TEN-T, risulta attualmente interamente completato. Indirettamente l'Umbria, ponendosi come territorio-snod, funge da connessione verso il V Corridoio TEN Lisbona-Kiev.

Piattaforma B4 Asse trasversale Napoli-Bari

La piattaforma B4 Napoli-Bari interessa, in particolare, il Corridoio VIII per l'Europa sud-orientale che collega Bari e Brindisi a Durazzo, Sofia e Varna. Tale Corridoio è quindi un asse strategico tra il Mare Adriatico e il Mar Nero, collegando le regioni meridionali adriatico ioniche dell'Italia attraverso i porti di Bari e Brindisi con l'Albania (Durazzo, Tirana), la FYROM-Macedonia (Skopje) e la Bulgaria (Sofia) con terminali i porti di Burgas e Varna sul Mar Nero. Esso, inoltre, intercetta nel tratto tra Sofia e Plovdiv il Corridoio paneuropeo IV il cui terminale è Istanbul.

Piattaforma C1 Appennino Centrale

La Piattaforma è interessata marginalmente dal Corridoio I.

Piattaforma C2 trasversale Lazio Abruzzo

La piattaforma si riconnette al sistema dei collegamenti transnazionali in modo più o meno diretto, ed in particolare al Corridoio I, tramite la direttrice trasversale costituita dalla A24-A25, e al Corridoio V, a nord, e al Corridoio VIII, a sud, tramite il Corridoio Adriatico.

Piattaforma C3 Direttrice Basentana

L'area presenta notevoli possibilità di aggancio ai Corridoi VIII ed Adriatico nell'ambito del sistema mediterraneo delle Autostrade del mare – per i quali il sistema dei porti pugliesi costituisce terminale di assoluta strategicità che impone interventi di notevole impatto per il potenziamento dei sistemi di connessione con Napoli e il Corridoio I, oltre agli interventi sugli aeroporti di Bari, Brindisi, Foggia, Taranto, e dell'aeroporto merci di Grottaglie, già in programma.

Piattaforma C4 Sicilia Occidentale

La PTS Sicilia Occidentale è il terminale del Corridoio I, denominato “Corridoio Berlino-Palermo”. L’Asse Berlino-Palermo connette alcuni notevoli nodi europei lungo la direttrice Nord Sud ed è connesso alla comunicazione con l’Europa centrale ed orientale intersecando il Corridoio V Lisbona Kiev. La parte finale del corridoio è il polo metropolitano di Palermo mentre la PTS della Sicilia occidentale integra tale conclusione nell’area portuale ed aeroportuale di Trapani.

Piattaforma C5 Sardegna Meridionale

Piattaforma C6 Sardegna Settentrionale

4.2.2 Infrastrutture principali

Piattaforma A1 - Corridoio V Ovest

Ferrovie Torino-Lione e Torino-Milano (AV), autostrada del Frejus, Terzo valico dei Giovi, Ferrovia Genova-Milano

Piattaforma A2 - Corridoio dei due Mari

Accesso ai tunnel ferroviari del Lotschberg e Gottardo e Terzo Valico

Piattaforma A3 Asse Ti.Bre.

Linea Ferroviaria Verona-Brennero, Autostrada 22 del Brennero, Nuova Linea ad Alta capacità/alta velocità del Corridoio del Brennero. Autostrada A15 Parma-La Spezia.

Piattaforma A4 Corridoio V Est

Piattaforma A5 Sud Orientale

Ferrovie, RFI: Lecce - Brindisi- Bari-Roma/Bologna; Brindisi-Taranto; Bari-Taranto;
Strade: Linea Adriatica A14 Bologna-Bari-Taranto; Bari-Brindisi E55, SS16;
Brindisi-Taranto SS7. Aeroporti di Bari-Palese, Brindisi Papola-Casale, Grottaglie (TA)

Piattaforma A6 Tirrenico Ionica

L’innovazione potenzialmente più sostanziosa riguarda comunque il nuovo tracciato AV/AC connesso al corridoio V – progetto prioritario N6 -, per l’impatto che esso avrebbe sui tempi di accessibilità tra i nodi principali, sia intermedi che terminali, della direttrice, il che conferisce una valenza sia nazionale/internazionale che regionale a questo corridoio.

Piattaforma B1 Asse dell’Arno e B2 Romagnola

La visione al futuro della piattaforma territoriale strategica proposta dalle due Regioni si basa principalmente sul completamento e sul potenziamento di due infrastrutture di interesse nazionale: la Piattaforma logistica costiera e la piastra logistica territoriale.

La prima, La piattaforma logistica costiera è costituita dal porto di Livorno, interporto A. Vespucci di Guasticce, aeroporto G. Galilei di Pisa e dalla connessione stabile con l’interporto di Gonfianti di Prato e l’aeroporto di Firenze Peretola, nonché con la restante portualità dell’Alto tirreno. La seconda, comprende il porto di Ravenna, l’interporto di Bologna, il centro per l’autotrasporto di Cesena, lo scalo merci ferroviario di Forlimpopoli ed infine dagli aeroporti di Bologna e Forlì.

Piattaforma B3 Asse trasversale Lazio-Umbria-Marche

Nel Lazio le infrastrutture di interesse nazionale sono il tratto ferroviario Roma Genova, la SS 1 Aurelia e il terzo aeroporto di Roma programmato a Viterbo. Nel tratto umbro le infrastrutture principali sono: le direttrici viarie tra l’innesto sull’Autostrada del Sole all’altezza di Orte ed il sistema infrastrutturale umbro-marchigiano di connessione costituito dal collegamento Grosseto - Fano, i collegamenti con Fabriano – Ancona, Macerata - Civitanova e Ascoli Piceno, i raccordi autostradali Foligno - Perugia e Perugia - Bettolle; le ferrovie Orte-Terni-Rieti, Terni-Foligno-Fossato di Vico-Ancona e Spoleto-Terni-L’Aquila, oltre alla tratta ferroviaria Foligno – Perugia - Terontola che assume una rilevanza strategica particolare nei collegamenti con l’Alta Velocità ferroviaria. Nelle Marche la SS 76 Vallesina, la SS 77 Val di Chianti, la ferrovia Ancona-Orta.

Piattaforma B4 Asse trasversale Napoli-Bari

Oltre che dalla linea ferroviaria in via di potenziamento con l'Alta velocità tra Napoli e Bari, l'area è interessata dalle autostrade A1 che collega Napoli a Roma e Milano, A16 che collega Napoli a Bari e A3 che collega Napoli a Salerno e Reggio Calabria. Per quest'ultima autostrada sono iniziati solo undici anni dopo i lavori previsti per la terza corsia nel Piano Generale dei Trasporti (1986) e l'intervento è ancora in corso di attuazione.

Piattaforma C1 Appennino Centrale

La piattaforma territoriale strategica interregionale "Appennino centrale" ha i suoi capisaldi nei sistemi territoriali costituiti dalla conca ternana, dall'Aquilano con il sistema dei parchi abruzzesi e dal bipolo molisano di Isernia e Campobasso. La direttrice Terni-Rieti-L'Aquila-Isernia costituisce l'asse strutturante della piattaforma. La conca ternana funge da cerniera tra direttrici longitudinali, di attraversamento della piattaforma, e trasversali, di aggancio ai corridoi tirrenico e adriatico:

- la direttrice di connessione con Orte ed il Corridoio I, lungo la valle del Nera;
- l'asse Perugia-Cesena-Venezia, costituito dalla E45 e E55 Nuova Romea;
- le trasversali nord di connessione tra Marche ed Umbria, Perugia-Ancona e Foligno-Civitanova;
- la via Salaria per Rieti e la S.S. 17 per l'Aquila, come ingresso al sistema dei Parchi abruzzesi.

Piattaforma C2 trasversale Lazio Abruzzo

L'autostrada A25 è la principale direttrice di congiunzione tra il polo romano e la conurbazione Chieti-Pescara.

In Abruzzo la rete stradale si articola:

- in direzione nord-sud, con la S.S. 16 e la A14, affiancate dalla ferrovia, e la S.S. 81 Piceno-Aprutina,
- nella direzione trasversale, con l'autostrada A24 e A25 per Roma, che per ampi tratti affianca la S.S. 5 Tiburtina Valeria ed il tracciato ferroviario. La rete infrastrutturale del Lazio presenta come principale direttrice longitudinale il Corridoio I, costituito dall'autostrada A1 e dalla linea ferroviaria AV/AC Napoli-Roma-Bologna. Lungo la costa, parallelamente al Corridoio I, si colloca il Corridoio Tirrenico costituito dalla ferrovia Roma-Pisa e dall'autostrada A12. Le principali direttrici verso sud sono:
- la S.S. 148 Pontina (Roma-Latina-Terracina);
- la S.S. 6 Casilina (Roma-Frosinone-Cassino);
- la S.S. 7 Appia;

Piattaforma C3 Direttrice Basentana

La Direttrice si colloca lungo la strada statale 407 Basentana (SS 407) che è un'importante strada statale. Il percorso della strada segue il corso del fiume Basento da Potenza a Metaponto, interamente in Basilicata.

Piattaforma C4 Sicilia Occidentale

Tratte autostradali A18 Messina-Catania, A20 Messina-Palermo, A19 Palermo Catania, A29 Palermo/Mazzara del Vallo/Trapani e tratte ferroviarie Messina-Palermo-Trapani e Messina-Catania-Siracusa-Agrigento. La tratta Messina-Palermo è pianificata come linea ad alta velocità. Sono inoltre incluse nella rete nazionale le direttrici Messina-Catania, Catania-Siracusa-Gela e Messina-Palermo.

Piattaforma C5 Sardegna Meridionale

Le infrastrutture interessate sono quelle esistenti relative al Porto Canale (porto containers) ed al porto passeggeri di Cagliari, all'aeroporto di Elmas, allo snodo dei tre principali assi viari dell'isola (SS 131, SS 130, SS 125) ed al terminal ferroviario cagliaritano. Il centro intermodale è quello del Porto Canale di Cagliari non ancora realizzato.

Piattaforma C6 Sardegna Settentrionale

Le infrastrutture interessate sono quelle esistenti relative al Porto di Olbia ed al porto passeggeri di Porto Torres, all'aeroporto di Olbia e a quello di Alghero. I centri intermodali di Olbia e Porto Torres non sono stati ancora realizzati.

4.2.3 Porti e interporti

Piattaforma A1 - Corridoio V Ovest

Porti di Genova e Savona, interporto di Orbasano

Piattaforma A2 - Corridoio dei due Mari

Porti di Genova, Savona-Vado e marginalmente La Spezia che costituiscono nel loro insieme il principale sistema portuale al servizio del paese. Sono allo studio e in progettazione interventi per coinvolgere nel sistema portuale aree

poste nell'oltre Appennino piemontese, realizzando il cosiddetto "porto lungo". Allo stato l'iniziativa più avviata riguarda la realizzazione di un terminal retroportuale presso lo scalo ferroviario di Alessandria.

Piattaforma A3 Asse Ti.Bre.

Sistema portuale ligure-toscano La Spezia - Carrara - Livorno. Aree interportuali: Quadrante Europa a Verona, Polo logistico a Nogarole Rocca, Interporto di Trento, interporto di Padova (indirettamente).

Piattaforma A4 Corridoio V Est

Porti di Venezia e Trieste e scali minori di Monfalcone, Porto Nogaro e Chioggia. Interporti di Verona e Padova e quello potenziale di Cervignano.

Piattaforma A5 Sud Orientale

I tre porti principali pugliesi: Bari, Brindisi e Taranto, rappresentano i tre fuochi della Piattaforma Territoriale Strategica Sud-Orientale. Il Porto di Bari con Barletta e Monopoli fa parte dell'Autorità portuale del Levante. Della piattaforma fanno parte gli interporti di Bari (in via di completamento), Taranto (in costruzione), Brindisi (in previsione).

Piattaforma A6 Tirrenico Ionica

La capacità commerciale dell'area interessata dalla piattaforma A6, trova nel porto di Gioia Tauro il nodo più significativo. Questo, pur essendo entrato in funzione nel 1995-96, nel 2001 è diventato il primo porto container del Mediterraneo, il quarto in Europa e il sedicesimo nel mondo.

Piattaforma B1 Asse dell'Arno e B2 Romagna

Il terminale sul Tirreno è il porto di Livorno, quello sull'Adriatico è il porto di Ravenna. Gli interporti interessati dalla proposta della Piattaforma territoriale strategica transnazionale "tosco-emiliana-romagnola" sono: l'Interporto "A. Vespucci" di Guasticce (Livorno), l'Interporto "Gonfianti" di Prato e l'Interporto di Bologna.

Piattaforma B3 Asse trasversale Lazio-Umbria-Marche

Il terminale verso Est della Piattaforma Territoriale strategica Nazionale B3 è sicuramente il porto di Ancona che mantiene relazioni con l'altra sponda dell'Adriatico e si propone come la realtà portuale italiana più competitiva sul corridoio adriatico. Mentre a Ovest il terminale è rappresentato dal Porto di Civitavecchia che oltre alle funzioni commerciali e di traffico passeggeri si qualifica come porto leader nel mediterraneo per traffico crocieristico. Nelle Marche vi è inoltre l'interporto di Jesi.

Piattaforma B4 Asse trasversale Napoli-Bari

Porti di Napoli e Bari e impianti interportuali di Nola, Battipaglia e Marigliano/Maddaloni.

Piattaforma C1 Appennino Centrale

Si tratta della piattaforma appenninica. Non ci sono quindi porti interessati.

Piattaforma C2 trasversale Lazio Abruzzo

I principali porti sono Civitavecchia sul Tirreno e Ortona sull'Adriatico.

Piattaforma C3 Direttrice Basentana

I due porti primariamente interessati sono Napoli e Taranto, cui vanno aggiunti i porti di Bari, Salerno e Brindisi. Dal punto di vista aeroportuale la Campania ha un sistema aeroportuale articolato su 4 poli:

1. Napoli-Capodichino (in corso di potenziamento)
 2. Napoli-Grazzanise (in progettazione)
 3. Salerno-Pontecagnano (aperto da qualche mese e da potenziare)
 4. Capua (appena smilitarizzato), come sede dell'aviazione generale e supporto alle attività della filiera aeronautica.
- La Regione Puglia nel proprio Piano Trasporti prevede un "asset aeroportuale" incentrato sui quattro aeroporti di Bari, Brindisi, Foggia e Grottaglie.

Piattaforma C4 Sicilia Occidentale

Porti di Palermo, Termini Imerese, Trapani, Marsala e Mazara del Vallo. Interporti di Catania Bicocca, Palermo Brancaccio, Milazzo, Gela, Cannizzaro (nessuno incluso nel sistema nazionale dell'infrastrutture di trasporto) e Termini Imerese (in via di completamento)

Piattaforma C5 Sardegna Meridionale

Porti di Cagliari (Porto Canale, porto Commerciale e Porto Passeggeri), e di S. Antioco (porto commerciale ed industriale).

Reti interportuali dei porti di Trapani, Palermo ed il porto containers di Gioia Tauro.

Piattaforma C6 Sardegna Settentrionale

Porti di Olbia (Porto Industriale, porto Commerciale e Porto Passeggeri), e di Porto Torres (porto passeggeri, commerciale ed industriale).

4.2.4 Corridoi marittimi o autostrade del mare

Piattaforma A1 - Corridoio V Ovest

Piattaforma A2 - Corridoio dei due Mari

Le Autostrade del Mare connesse alla Piattaforma A2 e attualmente attive sono: Catania - Genova; Palermo - Genova; Barcellona - Genova; Valencia - Genova.

Piattaforma A3 Asse Ti.Bre.

Il sistema portuale ligure-toscano costituisce un terminale per le autostrade del mare.

Piattaforma A4 Corridoio V Est

Autostrada del Mare Adriatico

Piattaforma A5 Sud Orientale

Piattaforma A6 Tirrenico Ionica

Piattaforma B1 Asse dell'Arno e B2 Romagnola

La piattaforma territoriale strategica transnazionale "tosco/emiliano-romagnola", si propone come asse di collegamento trasversale, plurimodale tra le due autostrade del mare dell'Europa del sud, rispettivamente quella sudorientale che collega il mare Adriatico al mar Ionio e al Mediterraneo orientale per includere Cipro, attraverso il porto di Ravenna, e quella sudoccidentale (Mediterraneo occidentale) attraverso la porta ovest della piattaforma e cioè il porto di Livorno.

Piattaforma B3 Asse trasversale Lazio-Umbria-Marche

L'autostrada del mare Corridoio Tirrenico e quello Adriatico

Piattaforma B4 Asse trasversale Napoli-Bari

Il Corridoio in parte marittimo numero VIII è l'asse Mar Adriatico-Mar Nero che, nel suo tracciato principale, si sviluppa lungo la direttrice Durazzo-Tirana-Skopje-Sofia-Burgas e Varna con l'interconnessione marittima verso i porti italiani di Bari e Brindisi ed il Corridoio Adriatico.

Piattaforma C1 Appennino Centrale

Non sono interessati direttamente corridoi marittimi e/o autostrade del mare.

Piattaforma C2 trasversale Lazio Abruzzo

La Piattaforma è in relazione con le autostrade dei mari del sud-est Europa (connette il mare adriatico con lo Ionio e il Mediterraneo).

Piattaforma C3 Direttrice Basentana

Piattaforma C4 Sicilia Occidentale

Il porto di Palermo (insieme a quello di Catania) fa parte dell'insieme dei porti strategici per il sistema delle Autostrade del Mare dal Ministero dei Trasporti

Piattaforma C5 Sardegna Meridionale

Il corridoio marittimo è quello dell'Italia Meridionale e l'autostrada del mare che i porti di Cagliari e S.Antioco dovrebbero intercettare è quella del Mediterraneo Meridionale (Spagna, Sardegna, Sicilia, Malta, Paesi dell'Africa e del Medio Oriente Mediterranei).

Piattaforma C6 Sardegna Settentrionale

4.3. Obiettivi

4.3.1 Obiettivi dichiarati

Piattaforma A1 - Corridoio V Ovest

Potenziamento della piattaforma come porta transfrontaliera tra Italia ed Europa sud-occidentale e come sistema logistico a servizio dei traffici via mare tra Mediterraneo ed Estremo Oriente.

Piattaforma A2 - Corridoio dei due Mari

La Piattaforma A2 si presenta come strategica area snodo tra la cosiddetta "Blue Banana" e l'Arco latino. La strategicità del corridoio è evidenziata anche dagli scenari Espon.

Piattaforma A3 Asse Ti.Bre.

L'obiettivo della Piattaforma A3 consiste nel raccordo tra la direttrice del corridoio I a sud di Verona e il sistema portuale ligure-toscano, realizzando una nuova connessione tra aree con deboli relazioni funzionali ma con grandi potenzialità, in particolare dando uno sbocco internazionale al sistema portuale ligure-toscano.

Piattaforma A4 Corridoio V Est

La piattaforma A4 mira a creare il sistema intermodale e logistico integrato dell'Alto Adriatico incentivando le relazioni e le complementarità tra i nodi trasportistici competendo in primis con il sistema portuale nord europeo.

Piattaforma A5 Sud Orientale

scenario di cooperazione, mira a realizzare un'armatura infrastrutturale mediterranea intermodale est- ovest da Suez a Gibilterra. L'obiettivo è quello di produrre un nuovo scenario di competitività in cui possano svilupparsi i sistemi territoriali del Mezzogiorno, riequilibrando il disegno dei corridoi trans e pan-europei.

Piattaforma A6 Tirrenico Ionica

La Piattaforma A6 Tirrenico-Ionica sia a livello comunitario che nazionale tende alla ricentralizzazione del Mezzogiorno nel contesto euro mediterraneo, in un'ottica di riequilibrio competitivo del sistema integrato euro-mediterraneo. La piattaforma, assume un ruolo strategico nella proposta del Corridoio Meridiano per la direttrice lineare tirrenica, di aggancio tra Calabria e Sicilia orientale. L'attivazione del "Corridoio Meridiano" vuole determinare un "dispositivo territoriale" in grado di creare e irrobustire una armatura euro-mediterranea di riqualificazione delle risorse, di sviluppo delle accessibilità e delle economie, di promozione delle eccellenze, soprattutto lungo due direzioni privilegiate: quella trasversale tirrenico-adriatica, strutturata sulle direttrici Campania-Puglia e Basilicata-Calabria-Puglia; quella lineare tirrenica, di aggancio tra Calabria e Sicilia orientale. Le due piattaforme diventano, nello scenario proposto, rispettivamente la porta verso i Balcani e la porta verso il Mediterraneo.

Piattaforma B1 Asse dell'Arno e B2 Romagnola

La piattaforma territoriale strategica transnazionale "tosco/emiliano-romagnola", si propone come asse di collegamento trasversale, plurimodale tra le due autostrade del mare dell'Europa del sud, rispettivamente quella sudorientale che collega il mare Adriatico al mar Ionio e al Mediterraneo orientale per includere Cipro, attraverso il porto di Ravenna, e quella sudoccidentale (Mediterraneo occidentale) attraverso la porta ovest della piattaforma e cioè il porto di Livorno.

Piattaforma B3 Asse trasversale Lazio-Umbria-Marche

L'asse del Lazio-Umbria-Marche o Asse trasversale Lazio-Umbria-Marche è una delle piattaforme territoriali nazionali che mirano a collegare la costa adriatica e la costa tirrenica, oltrepassando la catena montuosa appenninica

che ha agevolato e sviluppato nel tempo, in questa parte d'Italia, forti legami parallelamente alla costa adriatica e non perpendicolarmente ad essa.

Attraverso la Civitavecchia-Perugia-Ancona, il sistema infrastrutturale dell'Italia centrale con i porti di Ancona e Civitavecchia si pone come uno dei terminali privilegiati tra le due autostrade del mare tirrenica e adriatica. La piattaforma, quindi, intercetta direttamente l'autostrada del mare Sud Europa, fungendo da connessione per le intersezioni non solo infraregionali ma anche per quelli sovranazionali.

La ragion d'essere del corridoio trasversale Lazio-Umbria-Marche va cercata dunque anche in un potenziamento del sistema est-centro-ovest in funzione di un forte collegamento al Corridoio I.

Piattaforma B4 Asse trasversale Napoli-Bari

La piattaforma valorizza la strategicità del territorio come luogo di cerniera fra i collegamenti nord-sud e quelli est-ovest prolungando il Corridoio transeuropeo VIII per l'Europa sud-orientale che collega Bari e Brindisi a Durazzo, Sofia e Varna.

Il Corridoio VIII presenta una duplice valenza strategica:

- a) come asse di trasporto collega i porti dell'Adriatico meridionale (Bari e Brindisi) e le regioni del Mezzogiorno con i Paesi dell'area balcanica del Patto di stabilità;
- b) consente di integrare sotto il profilo economico le regioni del Mezzogiorno adriatiche ed ioniche con i Paesi in via di sviluppo dell'area balcanica, favorendo lo sviluppo delle attività commerciali e produttive in modo sinergico sulle due sponde dell'Adriatico.

Piattaforma C1 Appennino Centrale

Rafforzamento delle interconnessioni tra i corridoi infrastrutturali trasversali Roma-Pescara e Ancona-Civitavecchia con il sistema longitudinale della dorsale appenninica, in modo da migliorare l'accessibilità e la coesione territoriale nei distretti montani tra Umbria, Abruzzo e Molise.

La Piattaforma Interregionale ha lo scopo di integrare e completare le piattaforme nazionali, a sostegno dello sviluppo policentrico per il riequilibrio territoriale, favorendo il rafforzamento delle interconnessioni tra i corridoi infrastrutturali trasversali Roma-Pescara (Piattaforma nazionale Abruzzo-Lazio) e Ancona-Civitavecchia (Piattaforma nazionale Umbro-Marchigiana) con il sistema longitudinale della dorsale appenninica, in modo da migliorare l'accessibilità e la coesione territoriale nei distretti montani tra Umbria, Abruzzo e Molise.

Piattaforma C2 trasversale Lazio Abruzzo

Costituire il corridoio multimodale trasversale di congiunzione dei territori snodo Roma-Civitavecchia-Fiumicino e Pescara-Chieti-Ortona.

Le linee di azione ritenute prioritarie si basano principalmente sul potenziamento della direttrice est-ovest Roma-Pescara come uno dei principali itinerari trasversali di attraversamento dell'Appennino e di connessione tra Tirreno e Adriatico. La direttrice è costituita dagli assi autostradali A24 e A25 e dall'asse ferroviario Roma-Avezzano-Sulmona-Pescara. Mentre i due assi viari sono sufficienti ad assicurare un efficiente collegamento via gomma anche se necessitano di interventi di miglioramento della penetrazione nei nodi urbani, la ferrovia è assolutamente carente dal punto di vista dell'offerta di un servizio competitivo.

Piattaforma C3 Direttrice Basentana

La "Direttrice basentana" si configura come una piattaforma interregionale che rappresenta il principale asse di connessione tra la costa tirrenica e la costa ionica.

Piattaforma C4 Sicilia Occidentale

La piattaforma strategica nazionale della Sicilia Occidentale rappresenta il punto di arrivo, e quindi di snodo e di distribuzione dei flussi, del Corridoio 1 e costituisce uno dei nodi di primo livello del Corridoio Meridiano per l'intercettazione dei flussi verso il Mediterraneo settentrionale e occidentale.

Piattaforma C5 Sardegna Meridionale

L'unico obiettivo dichiarato è quello di potenziare le connessioni con i territori dell'Italia Meridionale, tale obiettivo è minimale rispetto al ruolo strategico che può assumere la piattaforma nel possibile potenziamento dei traffici tra il mar Nero ed i Paesi africani e medio-orientali che si affacciano sul Mediterraneo.

Piattaforma C6 Sardegna Settentrionale

L'unico obiettivo dichiarato è quello di potenziare le connessioni con i territori dell'Italia Settentrionale, tale obiettivo è minimale rispetto al ruolo strategico che può assumere la piattaforma nel possibile potenziamento dei traffici marittimi nell'Alto Tirreno

4.3.2 Nuovi obiettivi emersi

Piattaforma A1 - Corridoio V Ovest

Non sono emersi nuovi obiettivi

Piattaforma A2 - Corridoio dei due Mari

Opportunità derivanti da la risoluzione dei problemi di congestionamento della rete (Novara) e del sistema dei valichi alpini e il potenziamento delle connessioni tra Novara e l'hub aeroportuale di Malpensa

Piattaforma A3 Asse Ti.Bre.

Gli obiettivi della piattaforma appaiono accolti solo in parte, in quanto i documenti e le azioni dei soggetti delle province coinvolte si concentrano sull'asse Brennero-Verona e sul rafforzamento del nodo veronese. Del resto, gli interscambi tra l'asse del Brennero e l'area toscana riguardano una quota modesta dei flussi. Altri obiettivi sostenuti dagli attori dell'area trentino-veneta riguardano la realizzazione di assi di connessione nell'area padano-veneta, quali Mantova Nord-Chioggia e Cremona-Mantova Sud. Quest'ultimo collegamento può essere funzionale alla Piattaforma A3 e si connette al previsto polo logistico di Nogarole Rocca. Appare peraltro in conflitto con la proposta, in parte approvata, di prolungamento dell'autostrada A15 Parma-Nogarole-Rocca.

Piattaforma A4 Corridoio V Est

Con l'allargamento dell'UE ad Est emerge la nozione di "Euroregione policentrica" (di cui è parte il quadrante adriatico-alpino-danubiano) come scenario di cooperazione transnazionale (anche infrastrutturale) finalizzata a realizzare interessi comuni entro il nuovo quadro normativo comunitario.

Piattaforma A5 Sud Orientale

Non sono emersi nuovi obiettivi

Piattaforma A6 Tirrenico Ionica

Il ritardo dei territori della macro-regione siculo-calabrese è significativo, sia sotto il profilo della struttura territoriale che infrastrutturale e non sembra trovare, nell'attraversamento stabile dello Stretto, una soluzione significativa. Il Corridoio I, infatti, trova in Calabria e in Sicilia molte strozzature e disfunzioni che non sono ascrivibili, prioritariamente, al collegamento tra le due sponde regionali. In tale contesto rivestono importanza strategica il completamento dell'adeguamento dell'A3, il potenziamento e l'adeguamento della rete ferroviaria, oltre che la razionalizzazione e la messa in sicurezza dell'attraversamento dello Stretto.

Piattaforma B1 Asse dell'Arno e B2 Romagna

Non sono emersi nuovi obiettivi

Piattaforma B3 Asse trasversale Lazio-Umbria-Marche

Non sono emersi nuovi obiettivi

Piattaforma B4 Asse trasversale Napoli-Bari

Non sono emersi nuovi obiettivi

Piattaforma C1 Appennino Centrale

Non sono emersi nuovi obiettivi

Piattaforma C2 trasversale Lazio Abruzzo

Non sono emersi nuovi obiettivi

Piattaforma C3 Direttrice Basentana

Non sono emersi nuovi obiettivi

Piattaforma C4 Sicilia Occidentale

Non sono emersi nuovi obiettivi

Piattaforma C5 Sardegna Meridionale

Non sono emersi nuovi obiettivi

Piattaforma C6 Sardegna Settentrionale

Non sono emersi nuovi obiettivi

4.4. Politiche e programmi ministeriali

4.4.1 Obiettivi della piattaforma dal punto di vista nazionale

Piattaforma A1 - Corridoio V Ovest

Assumendo un punto di vista macroregionale appare evidente che il quadrante nord-ovest del Paese, che si estende dal confine italo-francese alla metropoli milanese e dal confine italo-svizzero al mare ligure, per la sua posizione geografica rappresenta un'area ad elevata connettività e ha quindi per il Paese un ruolo di decisiva importanza per l'integrazione con lo spazio europeo ed in particolare per rafforzare il ruolo dell'Italia negli scambi est-ovest. La piattaforma in questione costituisce la dorsale e l'elemento di integrazione dell'Italia nell'Europa meridionale, un sistema logistico che trova nelle connessioni tra i porti liguri e il Corridoio V una occasione ulteriore di arricchimento infrastrutturale, sia per l'effetto rete che si produce, che per "il passaggio a sud-ovest" che si rende possibile. L'area è caratterizzata dalla previsione in direzione est - ovest di collegamenti plurimodali, con una tratta impegnativa tra Torino e Lione; tra questi il vettore marittimo, attestato sui porti di Savona e Genova, può svolgere "nel frattempo" una funzione importante per il potenziamento delle relazioni con le regioni del Midi francese, con quelle iberiche (Barcellona) e lusitane.

Con il progressivo incremento dei traffici marittimi fra Mediterraneo ed Estremo Oriente, i porti del Ponente ligure potrebbero, recuperando efficienza, diventare fondamentali terminali marittimi del Mediterraneo, anche grazie alla realizzazione di connessioni veloci e efficaci con il Corridoio V attraverso i nodi logistici padani opportunamente attrezzati.

Piattaforma A2 - Corridoio dei due Mari

La Piattaforma A2 collega sistematicamente e con grandi capacità di flusso l'area padana (una delle aree economicamente più sviluppate del Paese) con il centro Europa. Inoltre è in grado di offrire opportunità e potenzialità ai poli di Milano e Torino e al sistema dei porti liguri. Un collegamento ferroviario stabile, strutturato e veloce con il nord Europa è determinate per il riposizionamento di tutta l'area nord occidentale italiana. Inoltre si mettono a sistema i poli logistici già esistenti andando a costituire un "asse attrezzato". La Piattaforma garantirebbe, infine, il passaggio consistente di merci dalla modalità stradale a quella ferroviaria con ovvi benefici sul lato ambientale, oltre che economico.

A3. Piattaforma A3 Asse Ti.Bre.

Mediterraneo del Corridoio plurimodale transregionale Tirreno-Brennero che collegherà l'Europa centrale con le infrastrutture portuali dell'alto Tirreno. In questo contesto La Spezia rappresenta il crocevia tra due direttrici di traffico: Genova-Livorno e Tirreno-Brennero. L'obiettivo è quello di potenziare questo territorio creando un sistema territoriale policentrico.

Piattaforma A4 Corridoio V Est

L'idea di una piattaforma Nordest con valenza internazionale e con estensione transnazionale (NE + Slovenia) esprime l'intento di un riposizionamento competitivo del NE a livello europeo, corrispondente sia al livello di sviluppo economico e relazionale raggiunto da questa macro regione, sia ad un allargamento del cuore europeo (il poligono centrale) verso sud-est, trasformando quella che oggi è una area forte manifatturiera in area forte anche nel campo dei servizi, tra i quali un sistema di trasporti concepito per un'area ponte col sud est europeo.

Piattaforma A5 Sud Orientale

Produrre un nuovo scenario di competitività in cui possano svilupparsi i sistemi territoriali del Mezzogiorno, riequilibrando il disegno dei corridoi trans e pan-europei.

Piattaforma A6 Tirrenico Ionica

La piattaforma territoriale strategica è prevista come contributo fondamentale all'implementazione del "Corridoio meridiano", proposto dalla Dicoter come parte del QSN 2007-2013, per attuare un Piano strategico del Mediterraneo che promuova una nuova armatura intermodale (con prevalenza della modalità navale) come redistributore di flussi, attivatore di nuove reti e potenziatore di sistemi locali, contribuendo ad una "ricentralizzazione" in un'ottica di

riequilibrio competitivo del sistema integrato Euromediterraneo. Nello stesso tempo la piattaforma ha lo scopo di connettere al Corridoio I le ingenti e molteplici risorse territoriali presenti in modo da utilizzare l'infrastruttura come opportunità di sviluppo.

Piattaforma B1 Asse dell'Arno e B2 Romagnola

La Piattaforma Asse dell'Arno ha l'obiettivo di potenziare il territorio rispetto alle sfide della competizione globale migliorando le strategie di sistema in parte connesse al governo dei flussi di merci, persone e conoscenze.

La Piattaforma Romagnola ha l'obiettivo di utilizzare la presenza di diverse infrastrutture a rete e puntuali di differente livello per rafforzare la competitività dell'area valorizzando l'asse della Nuova via Romea (Venezia-Orte) come asse complementare al Corridoio I.

Piattaforma B3 Asse trasversale Lazio-Umbria-Marche

La piattaforma intende sviluppare flussi trasversali al Corridoio I e mettere a sistema la rete delle Autostrade del Mare, le direttrici costiere e le proiezioni transadriatiche con quelle tirreniche e mediterranee occidentali. In prospettiva questo corridoio tende a strutturarsi, a est di Orte, come sistema reticolare con una grande cerniera centrale umbra, alla quale si agganciano le direttrici Ancona-Perugia e Macerata-Foligno. Gli scenari comunitari delineano una prospettiva che accentua fortemente il ruolo di asse di interconnessione tra i principali corridoi transeuropei mediterranei.

Piattaforma B4 Asse trasversale Napoli-Bari

La piattaforma prolunga il Corridoio VIII che presenta una duplice valenza strategica:

- a) collega i porti dell'Adriatico meridionale (Bari e Brindisi) e le regioni del Mezzogiorno con i Paesi dell'area balcanica del Patto di stabilità;
- b) consente di integrare sotto il profilo economico le regioni del Mezzogiorno adriatiche ed ioniche con i Paesi in via di sviluppo dell'area balcanica, favorendo lo sviluppo delle attività commerciali e produttive in modo sinergico sulle due sponde dell'Adriatico.

Piattaforma C1 Appennino Centrale

Rafforzamento delle interconnessioni tra i corridoi infrastrutturali trasversali Roma-Pescara e Ancona-Civitavecchia con il sistema longitudinale della dorsale appenninica, in modo da migliorare l'accessibilità e la coesione territoriale nei distretti montani tra Umbria, Abruzzo e Molise.

Piattaforma C2 trasversale Lazio Abruzzo

L'obiettivo della Piattaforma dal punto di vista nazionale è costruire il corridoio multimodale trasversale di congiunzione dei territori snodo Roma-Civitavecchia-Fiumicino e Pescara-Chieti-Ortona.

Piattaforma C3 Direttrice Basentana

L'obiettivo della piattaforma dal punto di vista nazionale è potenziare le connessioni tra Ionio e Tirreno attraverso la Direttrice Basentana.

Piattaforma C4 Sicilia Occidentale

Interconnettere i territori interessati, costituiti dal sistema territoriale "PATTI" formato dai territori di Palermo, Trapani e Termini Imerese, in un'ottica di sistema intermodale di specializzazione.

Piattaforma C5 Sardegna Meridionale

L'obiettivo è potenziare le connessioni tra i territori della Sardegna che si sviluppano intorno alla Provincia di Cagliari e i territori dell'Italia meridionale.

Piattaforma C6 Sardegna Settentrionale

L'obiettivo è potenziare le connessioni tra i territori della Sardegna che si sviluppano tra Olbia, Porto Torres, Alghero e Nuoro e i territori dell'Italia settentrionale.

4.4.2 Politiche e programmi del MIT

Piattaforma A1 - Corridoio V Ovest

S.I.S.Te.M.A. Complessità territoriale per i macrosistemi:

- Arco ligure con contesto bersaglio Savona e Piemonte,

- Meridionale con contesto bersaglio Cuneo.

Programma Porti & stazioni per Genova e Savona.

Programma piani strategici e per la mobilità per il Comune di Imperia.

Progetti di territorio "Territorio snodo 1" nei Comuni di Cuneo e di Genova; previsione di "Territorio snodo 2" per Genova e Savona.

Piattaforma A2 - Corridoio dei due Mari

S.I.S.Te.M.A. Complessità territoriale per il macrosistema Asse Malpensa con contesto bersaglio la provincia di Varese.

Programma Porti & stazioni per Genova e Savona.

Programma piani strategici e per la mobilità per il Comune di Novara e Busto Arsizio.

Progetto di territorio "Territorio snodo 1" nel Comune di Genova e previsione di "Territorio snodo 2" per Genova

Piattaforma A3 Asse Ti.Bre.

S.I.S.Te.M.A. Complessità territoriale per il macrosistema dell'Asse Tirreno Brennero con contesto bersaglio il comune di La Spezia.

Programma Porti&stazioni per La Spezia e Livorno

Progetto di territorio "Territorio snodo 1" nel Comune di Piacenza

Piattaforma A4 Corridoio V Est

S.I.S.Te.M.A. Complessità territoriale per il macrosistema Asse Transfrontaliero Carsico con contesto bersaglio Gorizia e, in via subordinata, il macrosistema Veneto Meridionale con contesto bersaglio Vicenza. Programma Porti & stazioni per Trieste e Venezia. Programma piani strategici e per la mobilità per la Regione FVG (area transfrontaliera Italia-Slovenia) per l'area vasta delle Province di Trieste e Gorizia e, in via subordinata per il Comune di Bassano del Grappa. Progetto di territorio "Territorio snodo 1" nella Provincia di Gorizia per la quale è prevista una prosecuzione con il Progetto di territorio "Territori snodo 2".

Piattaforma A5 Sud Orientale

S.I.S.Te.M.A. Aree sottoutilizzate per il macrosistema Murge con contesto bersaglio Matera e il macrosistema Arco Talentino con contesto bersaglio Lecce;

Programma Porti&stazioni relativo alle città di Taranto, Bari e Brindisi.

Programma piani strategici e per la mobilità per i Comuni di Lecce, Brindisi, Taranto.

Progetto di territorio "Territorio Snodo 1" per il Comune di Taranto

Piattaforma A6 Tirrenico Ionica

S.I.S.Te.M.A. Aree sottoutilizzate per il macrosistema territoriale Stretto Calabro con contesto bersaglio Catanzaro e macrosistema Sicilia Orientale con contesto bersaglio Catania, Siracusa, Ragusa. Programma Porti&Stazioni relativo alle città di Catania e Messina.

Programma piani strategici e per la mobilità per i Comuni di Messina e Caltanissetta.

Progetti di territorio "Territorio Snodo 1" per il Comune di Siracusa e la Provincia di Catania. Per quest'ultima è previsto il prosieguo con "Territorio Snodo 2".

Piattaforma B1 Asse dell'Arno e B2 Romagnola

S.I.S.Te.M.A. Complessità territoriale per il macrosistema Asse territoriale Firenze-Pisa con contesto bersaglio il territorio di Firenze.

Programma Porti e stazioni relativo alle città di Livorno, Carrara e Piombino

Programma piani strategici e per la mobilità per il Comune di Scandicci

S.I.S.Te.M.A. Complessità territoriale per il macrosistema Medio-Adriatico con contesto bersaglio Forlì.

Programma Porti e stazioni relativo al porto di Ravenna.

Programma piani strategici e per la mobilità per i Comuni di Ferrara e Reggio Emilia.

Progetto di Territorio "Territori Snodo 1" per il Comune di Ferrara

Piattaforma B3 Asse trasversale Lazio-Umbria-Marche

S.I.S.Te.M.A. Complessità territoriale per i macrosistemi:

1. Direttrice Marche-Umbria con contesto bersaglio Ancona,

2. Direttrice Umbria Abruzzo con contesto bersaglio Terni,

3. M14Asse Fiumicino con contesto bersaglio la Provincia di Roma.

Programma Porti e stazioni relativo al porto di Ancona e Civitavecchia.

Programma piani strategici e per la mobilità per i Comuni di Civitavecchia, Fabriano, Perugia. Progetti di Territorio "Territori Snodo 1" per i Comuni di Fiumicino e Jesi. Per quest'ultima si prevede la prosecuzione con "Territori Snodo 2"

Piattaforma B4 Asse trasversale Napoli-Bari

Programma S.I.S.Te.M.A. aree sottoutilizzate, macrosistema territoriale Conurbazione casertana con contesto bersaglio Caserta

Programma innovativo Porti e stazioni per i porti di Napoli, Salerno e Bari.

Programma Piani strategici e della Mobilità per i Comuni di Caserta e Benevento.

Progetto di Territorio "Territori Snodo 1" per il Comune di Benevento e Progetti di Territorio "Territori Snodi 2" per i Comuni di Benevento e Caserta.

Piattaforma C1 Appennino Centrale

Programma S.I.S.Te.M.A. complessità territoriale per Terni e S.I.S.Te.M.A. aree sottoutilizzate per L'Aquila e Campobasso.

Programma innovativo Piani strategici e per la mobilità per Perugia e Campobasso.

Progetto di Territorio "Territori Snodo 1" e in previsione "Territori Snodo 2" per la Regione Abruzzo.

Piattaforma C2 trasversale Lazio Abruzzo

Programma S.I.S.Te.M.A. complessità territoriale per Fiumicino e S.I.S.Te.M.A. aree sottoutilizzate per L'Aquila.

Programma innovativo Piani strategici e per la mobilità per Civitavecchia.

Progetto di Territorio "Territori Snodo 1" per il Comune di Fiumicino e la Regione Abruzzo e in previsione "Territori Snodo 2" per la Regione Abruzzo.

Piattaforma C3 Direttrice Basentana

Programma S.I.S.Te.M.A. aree sottoutilizzate con contesto bersaglio il Comune di Matera. Programma Porti e stazioni per le città di Taranto e Salerno.

Programma Piani strategici e per la mobilità per la Regione Calabria e il Comune di Taranto.

Progetto di Territorio "Territorio Snodo 1" per il Comune di Taranto e "Territorio Snodo 2" per il Comune di Potenza.

Piattaforma C4 Sicilia Occidentale

Programma innovativo Porti e stazioni per Palermo e Trapani e, in previsione, Progetto di territorio "Territorio Snodo 2" per Palermo.

Per il Programma Porti e Stazioni è stato avviato il processo di trasformazione dei sistemi di mobilità e accessibilità con una intesa operativa tra il Comune di Palermo, R.F.I e Autorità Portuale di Palermo, espressa nel Protocollo di avvio del Programma Innovativo "Porti & Stazioni" e in successivi accordi per l'attuazione del Piano attuativo. L'ipotesi di trasformazione urbanistica è stata elaborata, coerentemente alle direttive degli organi del programma e alle previsioni del PRG, prevedendo prioritariamente: il completamento della rete viaria; la copertura della trincea ferroviaria; la realizzazione di attrezzature Pubbliche di Interesse Generale (zone F12 -attrezzatura museale culturale o espositiva) attraverso il recupero dei padiglioni della ex stazione Lolli e con una nuova struttura da realizzare in prossimità della stazione Notarbartolo.

Piattaforma C5 Sardegna Meridionale

Programma innovativo Porti e stazioni con contesto bersaglio Cagliari e, in previsione, Progetto di territorio "Territorio Snodo 2" per la Regione Sardegna

Piattaforma C6 Sardegna Settentrionale

Programma S.I.S.Te.M.A. con contesto bersaglio Nuoro.

Programma innovativo Porti e stazioni con contesto bersaglio Olbia e, in previsione, Progetto di territorio "Territorio Snodo 2" per la Regione Sardegna.

4.5 Politiche e pianificazione regionale e di area vasta

4.5.1 Strumenti di pianificazione a livello di area vasta

Piattaforma A1 - Corridoio V Ovest

La Regione Piemonte ha approvato nel 2008 il nuovo Piano Territoriale Regionale. Per quanto riguarda le strategie per la mobilità il Piano, nel ribadire la priorità dei suoi corridoi europei che interessano la Regione (corridoio 5 e 24) sottolinea la necessità di sviluppare i corridoi europei in termini di progetti territoriali che individuino le sinergie tra le reti, materiali ed immateriali ed alle diverse scale, ed i territori che sono interessati, tenendo conto delle specifiche caratteristiche economiche, vocazionali e posizionali.

Sul piano della logistica, oltre al rafforzamento della piattaforma logistica alessandrina e al completamento dell'infrastruttura interportuale SITO di Orbassano, l'attenzione della programmazione strategica della Regione va sulla piattaforma transnazionale terziario-logistica di Novara (collocata in un ambito territoriale di progetto che comprende: la stazione RFI -e area Huckepack - e FNM, lo scalo ferroviario, la nuova stazione AV-AC, il CIM e le aree di espansione produttiva) con un ruolo di integrazione tra funzioni trasportistiche (passeggeri e merci), attraverso un'integrazione funzionale con la valorizzazione dell'alta accessibilità che il nodo presenta, soprattutto in corrispondenza della stazione AV-AC dove potrà essere sviluppato il nodo di interscambio passeggeri (Novaroad) ed il centro servizi/terziario avanzato (business park). Anche il sistema logistico cuneese, con funzione di retro porto di Savona, gode di attenzioni strategiche da parte delle politiche regionali che prevedono un ulteriore sviluppo, in ambito competitivo europeo, della spiccata vocazione di specializzazione nel settore agroalimentare in chiave di distribuzione a larga scala.

La Regione Liguria ha adottato il PTR nel 2004.

Piattaforma A2 - Corridoio dei due Mari

La nozione di "Piattaforma territoriale strategica", pur non comparando direttamente in nessuno strumento di pianificazione o programmazione regionale, è di fatto presente però nella retorica di diversi piani. Principalmente i PTR di Piemonte e Lombardia. E' invece assente nel PTR Liguria, ad oggi in fase di revisione, che sembra orientarsi su altri temi, lasciando l'aspetto infrastrutturale o a piani di settore (anch'essi però ancora in fase di elaborazione) o, più pragmaticamente agli istituti degli accordi e delle negoziazioni con gli organi statali. In Liguria, inoltre, non vi è piano regionale per la mobilità. Il PTR Piemonte assume l'ipotesi del corridoio tra le sue opzioni strategiche, ma restano irrisolte le modalità attuative e procedurali (tema nei Piani territoriali provinciali). La Lombardia ha iniziato ad occuparsi del corridoio solo recentemente e gli studi (compresi quelli inseriti nel PTR) sono ad un livello di maturazione inadeguato. L'asse nord - sud rappresentato dal corridoio comunque risulta sempre più strategico, anche in relazione all'apertura del nuovo polo fieristico di Rho- Pero e agli sviluppi (oggi divenuti problematici) di Malpensa.

Piattaforma A3 Asse Ti.Bre.

Le province autonome di Trento e di Bolzano e la Regione Veneto sono dotate di strumenti di pianificazione territoriale, di piani settoriali nel campo delle infrastrutture e dei trasporti, di programmi di sviluppo socio-economico, anche nel quadro dei fondi strutturali comunitari. Partecipano inoltre ad iniziative di cooperazione interregionale e transfrontaliera. In generale emerge come il ruolo della pianificazione territoriale sia molto diverso da quello tradizionale, vale a dire il quadro dal quale discendono le altre decisioni. Il piano territoriale, oltre a tendere a "smaterializzarsi" quanto a contenuti di pianificazione fisica (ma il documento della Provincia di Bolzano, fin dal 1995 aveva questo carattere), si raccorda (e spesso delega le scelte) ad una pluralità di strumenti programmatici e decisionali e a momenti di valutazione. Dai documenti programmatici e di pianificazione regionali (DSR Veneto, 2006, PRTV 2004) non emerge il ruolo e quindi nemmeno la priorità della connessione tra l'asse del Brennero e l'area portuale ligure-toscana.

In generale emergono delle carenze nel raccordo tra le diverse iniziative di attivazione di poli logistici, di gestione di infrastrutture e di traffici (alcune a forte carattere imprenditoriale), come del resto sottolineato da documenti ministeriali. Ad esempio, il Piano territoriale della provincia di Verona non tratta dei nuovi poli logistici.

Piattaforma A4 Corridoio V Est

La pianificazione tradizionale tende a separare gli ambiti trasportistici e infrastrutturali. La nozione di "piattaforma territoriale strategica" non compare in alcuno strumento di pianificazione territoriale regionale esistente in Veneto od in FVG. In particolare non è considerata né nel Piano territoriale regionale di coordinamento del Veneto adottato nel 2009, né nel Piano territoriale Regionale del FVG, adottato nel 2007 e in fase di stallo.

Piattaforma A5 Sud Orientale

La Regione Puglia ha emanato la Legge Regionale n.16 del 23/06/08: "Principi, indirizzi e le linee di intervento in materia di piano regionale dei trasporti" che tra gli obiettivi si propone di "realizzare le condizioni strutturali materiali e immateriali per affermare il ruolo di piattaforma logistica multimodale della Puglia nel Mezzogiorno e, più in generale, nello spazio euromediterraneo" riconoscendo i tre subsistemi portuali del Levante, del Salento e

dello Ionio. Nei fatti mentre il corridoio VIII ha i porti di Bari e Brindisi come terminali italiani a livello di programmazione europea e nazionale; nei fatti nella programmazione trasportistica regionale vi è la tendenza a considerare il solo porto di Bari quale terminale del corridoio 8 (vedasi al riguardo le recenti iniziative di RFI e regione Puglia e regione Campania per il tratto ad alta velocità Bari- Napoli)

Piattaforma A6 Tirrenico Ionica

La Regione Calabria la Regione ha in fase di elaborazione il QTR/P (Quadro Territoriale Regionale a valenza Paesaggistica), che presenta tra le sue idee forza la coerenza multilivello e quella programmatica. In tale direzione la piattaforma territoriale strategica A6 diventa un riferimento strategico-strutturale del piano e contribuisce alla configurazione del rafforzamento del sistema delle reti infrastrutturali e dei sistemi urbani che devono declinare a livello territoriale le ipotesi nazionali.

In Sicilia non essendo ancora stata varata la riforma urbanistica e a seguito dell'inerzia che caratterizza il processo di formazione del Piano Territoriale Regionale, il cui unico atto amministrativo risale al 1994 (Linee Guida del Piano Territoriale Paesaggistico Regionale), la piattaforma territoriale strategica A6, non figura tra le previsioni strategiche del piano, il cui processo è oggi fermo allo stadio delle analisi preliminari, peraltro condotte negli anni precedenti all'individuazione dei corridoi transeuropei e delle piattaforme strategiche.

Piattaforma B1 Asse dell'Arno e B2 Romagna

I due strumenti generali e fondamentali in tema di programmazione e di pianificazione della Regione Toscana sono rispettivamente: Programma regionale di sviluppo (PRS) e Piano d'indirizzo territoriale (Pit). Emerge un contrasto di fondo rispetto alla proposta della Dicoter per il QSN: per la Toscana e l'Emilia la proposta individua soltanto "piattaforme territoriali nazionali", mentre le più importanti e strategiche "piattaforme transnazionali" sono tutte esterne. Addirittura una la lambisce, quella contraddistinta dalla sigla Ti-Bre (Tirreno-Brennero), attestandosi su La Spezia e poggiandosi sulla Pontremolese, per la Toscana, e Parma per l'Emilia-Romagna.

Per esplicito riconoscimento della Dicoter, la piattaforma strategica territoriale Ti.Bre è fortemente legata all'effettiva implementazione del corridoio infrastrutturale di collegamento fra la direttrice transfrontaliera del Brennero e quella transappenninica che unisce il nodo di Parma a La Spezia ed alla Toscana nord occidentale.

In realtà per la Toscana, e per buona parte dell'Italia centrale tirrenica, l'area di gravitazione naturale è l'asse trasversale Livorno/Pisa-Firenze, un territorio ad elevata competitività. Di questo aspetto il Dicoter sembra non tenere conto, da qui nasce la proposta di Piattaforma territoriale strategica Transnazionale "Tosco-Emiliana-romagnola" che viene presentata congiuntamente dalla Regione Toscana e dalla Regione Emilia-Romagna.

Piattaforma B3 Asse trasversale Lazio-Umbria-Marche

L'indeterminatezza del quadro della pianificazione territoriale della e nella Regione Lazio porta di conseguenza ad una difficoltà ad individuare punti di convergenza e/o contrasto con l'ipotesi della piattaforma. Il Piano territoriale regionale è in realtà uno schema adottato nel 2000 tratto dal QRT (Quadro Regionale Territoriale) costruito negli anni '90 sulla base della l.r. 17/86 allora vigente. Il nuovo Piano Territoriale Paesaggistico Regionale (PTPR) è stato adottato nel 2007. Il Disegno Strategico Territoriale della Regione Umbria presenta piena coerenza con i principali strumenti della programmazione nazionale, che trovano nel QSN la sintesi più significativa. Il DST della Regione Marche presenta piena coerenza con i principali strumenti della programmazione nazionale, che trovano nel QSN la sintesi più significativa.

La coerenza tra la visione guida per le Marche e la Piattaforma MIT è da ricercarsi innanzitutto nel superamento dell'idea della piattaforma come semplice direttrice infrastrutturale di collegamento trasversale tra i due grandi nodi portuali di Ancona e Civitavecchia per dare forma ad un grande telaio multidirezionale in grado di organizzare ed indirizzare, di concerto con l'Umbria, i molteplici flussi che attraversano l'Italia centrale, sia in direzione trasversale (Quadrilatero) che longitudinale (Corridoio Adriatico, E45); e al tempo stesso assumere il telaio come un grande progetto di territorio, mirato ad elevare la competitività regionale mediante la convergenza di politiche insediative, infrastrutturali, ambientali, dei servizi, di sostegno allo sviluppo locale.

Piattaforma B4 Asse trasversale Napoli-Bari

La Puglia ha previsto nella Lur 20/2001 il Documento Regionale di Assetto Generale (DRAG) ma non lo ha ancora redatto. La Campania ha approvato il Piano territoriale regionale con la Legge regionale n. 13 del 13 ottobre del 2008. Il PTR non fa esplicito riferimento alla piattaforma strategica sud-orientale, ma piuttosto nel quadro delle reti si rifà ad una dimensione limitata all'ambito regionale, se si esclude il settore del trasporto merci e della logistica.

La Regione Campania ha portato avanti anche una serie di accordi o intese relativi al sistema dei trasporti, considerato un "settore trainante per lo sviluppo economico della Regione" (Cascetta, 2001). Due accordi di programma (2/5/2001), una Intesa istituzionale quadro (18/12/2001) e una Delibera quadro della G.R. (5/4/2002)

hanno portato alla realizzazione di una serie consistente di interventi, alcuni dei quali erano già inclusi nel Piano Regionale dei Trasporti, approvato con la L.R. 34/93.

Piattaforma C1 Appennino Centrale

La Regione Abruzzo, attraverso la delibera CIPE 20/01 e la delibera CIPE 35/04, ha trasferito fondi per la Pianificazione Strategica Comunale e di Area Vasta ai 4 comuni capoluogo ed a 6 contesti territoriali. I Piani Strategici sono stati utilizzati dalla Regione per implementare, oltre le strategie locali, anche quelle regionali e nazionali, in particolare i progetti di territorio previsti nel documento “Proiezioni Territoriali per le Città” e nel documento “Piattaforma Strategica Abruzzo” (che riporta lo studio della Piattaforma Euromediterranea). Le Piattaforme vengono quindi implementate attraverso la pianificazione strategica e i relativi progetti strategici. Altro strumento utilizzato dalla Regione Abruzzo è il Documento di Programmazione Economica e Finanziaria 2010-2012, una costola del Programma di Sviluppo Regionale attualmente in fase di definizione e il Piano Regionale Integrato Trasporti (PRIT). Infine alcuni dei contenuti strategici contenuti negli strumenti sopra citati, si possono ravvisare anche nel Quadro di Riferimento Regionale, risalente all'anno 2000, nei Piani Integrati di Sviluppo Urbano (PISU) e nel nuovo Piano Paesaggistico Regionale, in corso di predisposizione.

Strumenti simili sono utilizzati dalla Regione Umbria, che ha predisposto il Piano Regionale dei Trasporti (PRT), dotandosi inoltre recentemente di uno strumento innovativo per il governo del territorio, ovvero del DST (Disegno Strategico Territoriale), quale contributo della Regione Umbria alla formazione del QSN, in cui dovranno trovare coerenza i vari piani territoriali a scala sub-regionale, i piani di settore (come il PRT) e i piani d'area.

Piattaforma C2 trasversale Lazio Abruzzo

La Regione Abruzzo, attraverso la delibera CIPE 20/01 e la delibera CIPE 35/04, ha trasferito fondi per la Pianificazione Strategica Comunale e di Area Vasta ai 4 comuni capoluogo ed a 6 contesti territoriali. I Piani Strategici sono stati utilizzati dalla Regione per implementare, oltre le strategie locali, anche quelle regionali e nazionali, in particolare i progetti di territorio previsti nel documento “Proiezioni Territoriali per le Città” e nel documento “Piattaforma Strategica Abruzzo” (che riporta lo studio della Piattaforma Euromediterranea). Le Piattaforme sono quindi implementate attraverso la pianificazione strategica e i relativi progetti strategici. Altro strumento utilizzato dalla Regione Abruzzo è il Documento di Programmazione Economica e Finanziaria 2010-2012, una costola del Programma di Sviluppo Regionale attualmente in fase di definizione e il Piano Regionale Integrato Trasporti (PRIT). Infine alcuni dei contenuti strategici contenuti negli strumenti sopra citati, si possono ravvisare anche nel Quadro di Riferimento Regionale, risalente all'anno 2000, nei Piani Integrati di Sviluppo Urbano (PISU) e nel nuovo Piano Paesaggistico Regionale, in corso di predisposizione.

Strumenti simili sono utilizzati dalla Regione Umbria, che ha predisposto il Piano Regionale dei Trasporti (PRT), il Piano Urbanistico Territoriale e un nuovo Piano Paesaggistico in fase di elaborazione.

Piattaforma C3 Direttrice Basentana

La nozione di “piattaforma territoriale strategica” non compare in alcuno strumento di pianificazione territoriale regionale esistente sia in Campania che in Basilicata.

In Puglia unicamente il nuovo schema di PTR della provincia di Taranto si pone al contrario in stretta relazione con la programmazione strategica delle piattaforme territoriali.

In generale però essa può essere desunta solo come riferimento generico o da un linguaggio programmatico privo di più precise specificazioni spaziali o dal linguaggio trasportistico che però normalmente vi fa ricorso con la più specifica nozione di “piattaforma logistica”.

Piattaforma C4 Sicilia Occidentale

L'individuazione dell'area Termini-Palermo-Trapani come area che avrebbe dovuto presentare caratteristiche di omogeneità interne e di complementarità rispetto alla piattaforma orientale è stata confermata più nella sostanza della programmazione socio-economica e negli strumenti di pianificazione di area vasta che nelle procedure formali nelle quali è raro incontrare questa definizione di appartenenza. Il motivo di questa “sparizione” del termine è dato da una pluralità di fattori. E' possibile azzardare qualche ipotesi che spiega il perché del superamento e probabilmente del progressivo abbandono soprattutto a livello regionale. Mentre per la provincia e il comune di Palermo, la visione fortemente integrata, almeno nominalmente, della piattaforma è ancora presente, le politiche della Regione ed anche le soluzioni progettuali finali nei punti di nuova centralità o in quelli di potenziamento dei nodi esistenti, dimostrano che la logica prevalentemente è quella delle reti in cui i principali beneficiari delle politiche (di co-finanziamento prevalentemente pubblico) restano i poli.

Il Piano Direttore è lo strumento programmatico regionale finalizzato ad orientare e coordinare le politiche dei trasporti ed esso recepisce gli indirizzi di politica dei trasporti già formulati dagli Organi di governo della Regione, il Piano Generale dei Trasporti e della logistica (PGTL, 2001), il Quadro Comunitario di Sostegno 2000-2006, lo

Strumento Operativo per il Mezzogiorno, il Programma Operativo Nazionale 2000-2006 ed il Programma Operativo Regionale Sicilia 2000-2006.

Piattaforma C5 Sardegna Meridionale

La nozione di “piattaforma territoriale strategica” non compare in alcuno strumento di pianificazione territoriale regionale esistente in Sardegna.

L’unico documento che contiene nozioni assimilabili è il “Piano Regionale dei Trasporti” nella sua ultima definizione che risale al 2006 e che fa riferimento al PON Trasporti (2000-2006) ed alle reti TEN-T, ma solo in termini di coerenza tra gli obiettivi, senza approfondire gli elementi strategici di confronto, né tanto meno le politiche.

Piattaforma C6 Sardegna Settentrionale

La nozione di “piattaforma territoriale strategica” non compare in alcuno strumento di pianificazione territoriale regionale esistente in Sardegna.

L’unico documento che contiene nozioni assimilabili è il “Piano Regionale dei Trasporti” nella sua ultima definizione che risale al 2006 e che fa riferimento al PON Trasporti (2000-2006) ed alle reti TEN-T, ma solo in termini di coerenza tra gli obiettivi, senza approfondire gli elementi strategici di confronto, né tanto meno le politiche.

4.5.2 Visione strategica prevalente

Piattaforma A1 - Corridoio V Ovest

Nel caso della direttrice Torino-Lione, l’idea di fondo è quella di accompagnare la realizzazione dell’infrastruttura con politiche di sostegno allo sviluppo che vanno nella direzione di un rafforzamento del policentrismo territoriale.

Piattaforma A2 - Corridoio dei due Mari

Piattaforma A3 Asse Ti.Bre.

Le visioni territoriali delle province di Bolzano e Trento, della Regione Veneto e della Provincia di Verona assumono, in generale, il carattere del policentrismo, pur con delle differenze e delle contraddizioni con talune scelte operative.

Piattaforma A4 Corridoio V Est

L’“Euroregione policentrica” è un obiettivo latente che appartiene al dibattito culturale e scientifico.

Al momento non sembra che questo obiettivo sia anche patrimonio comune delle politiche regionali ed interregionali vista, per esempio, la sua assenza sia nel PTRC (Piano territoriale regionale di coordinamento) del Veneto che nel PTR (Piano Territoriale Regionale) del Friuli Venezia Giulia (adottato nel 2007 ma attualmente in fase di stallo).

Piattaforma A5 Sud Orientale

Ai vari tentativi, nel tempo, di creare un policentrismo virtuoso, si sostituisce sempre una sorta di “Baricentrismo” di ritorno che di fatto nuoce all’economia globale del territorio.

Piattaforma A6 Tirrenico Ionica

Modello di sviluppo policentrico nel QSR della Calabria

Piattaforma B1 Asse dell’Arno e B2 Romagna

La Toscana individua due meso-sistemi territoriali: la nuova “città policentrica della Toscana” e la “moderna Toscana rurale”.

Piattaforma B3 Asse trasversale Lazio-Umbria-Marche

All’esterno dell’area centrale della Regione Lazio, il conseguimento degli obiettivi della programmazione regionale dipende in larga misura dal potenziamento economico e funzionale delle città medio-grandi in sinergia con lo sviluppo di Roma.

In Umbria la visione strategica prevalente è quella del “policentrismo reticolare multilivello”, prefigurata nel Disegno Strategico Territoriale. Il suo riferimento generale è quello della “Piattaforma territoriale integrata”

avanzata dal MIT negli studi preparatori del Quadro Strategico Nazionale ma la riarticola oltre il significato strettamente infrastrutturale.

Il DSR e il POR-FESR 2007/2013 della Regione Marche contengono alcuni rilevanti quadri interpretativi delle dinamiche insediative, ambientali e socio-economiche. Nel complesso, questo quadro interpretativo contribuisce ad una lettura del territorio marchigiano come "organizzazione urbana policentrica", da taluni definita anche come "policentrismo leggero". Questo quadro interpretativo sembra reggere, con eventuali correzioni, in una visione di prospettiva che le consideri anche come unità politico-amministrative di tipo intercomunale a partire dalla programmazione e gestione degli interventi per il periodo 2007-2013.

Piattaforma B4 Asse trasversale Napoli-Bari

Nel Piano territoriale regionale della Campania (2006) , l'assetto policentrico ed equilibrato figura fra gli indirizzi strategici generali.

Piattaforma C1 Appennino Centrale

La visione strategica proposta dai documenti regionali "Proiezioni Territoriali per le Città" e "Piattaforma Strategica Abruzzo" privilegia una lettura reticolare del territorio (reti di città), per abbandonare una lettura duale (Mare/Montagna) del territorio regionale (policentrismo sbilanciato). In direzione analoga si colloca la visione strategica prevalente del "policentrismo reticolare multilivello" prefigurata nel DST della Regione Umbria, le cui possibilità di realizzazione sono fortemente connesse all'attuazione di diversi programmi di potenziamento infrastrutturale.

Piattaforma C2 trasversale Lazio Abruzzo

La visione strategica proposta dai documenti regionali "Proiezioni Territoriali per le Città" e "Piattaforma Strategica Abruzzo" privilegia una lettura reticolare del territorio (reti di città), per abbandonare una lettura duale (Mare/Montagna) del territorio regionale (policentrismo sbilanciato).

Piattaforma C3 Direttrice Basentana

Piattaforma C4 Sicilia Occidentale

Secondo i documenti di programmazione regionale in materia di trasporti emerge una visione strategica spaziale prevalentemente orientata verso il modello delle reti: sono i nodi e non le linee a servire il territorio. E' difficile scorgere dei modelli territoriali di riferimento sia a livello analitico che a livello propositivo. Sembrano emergere due modelli: quello del MIT procederebbe per polarizzazioni e non per poli, mentre il PRT procede (confortato dall'APQ del 2008) invece per ammagliamenti complessivi di tutte le reti in una visione strategica di integrazione reticolare plurimodale, relazionale e pluricentrica tra sistemi competitivi ("aree metropolitane", "facciate costiere" e "centri di eccellenza", intesi come potenziali «poli di competitività») con la restante parte della regione costituita dai tessuti precompetitivi e rurali prevalentemente siti nelle aree interne.

Piattaforma C5 Sardegna Meridionale

Esiste una visione strategica di inquadramento spaziale policentrica basata su una gerarchia urbana (aree urbane maggiori, aree urbane di media dimensione, centri minori) definita dallo "Schema di indirizzo delle politiche territoriali e ambientali" del maggio 1999 e ripresa sia nel POR 2000-2006 sia nel QSR del 2006 che nel P.O. FESR 2007-2013.

Piattaforma C6 Sardegna Settentrionale

Cfr. C5

4.6 Consenso locale e problematiche di processo

4.6.1 Consenso a livello regionale

Piattaforma A1 - Corridoio V Ovest

C'è consenso nelle Regioni Liguria e Piemonte. Naturalmente esiste un forte interesse della Liguria anche e soprattutto per il Terzo valico (Genova-Milano), ed il problema della scarsità di risorse pubbliche per finanziare le grandi opere rischia di creare una sorta di competizione tra i due interventi. Come già detto, sullo sfondo c'è anche una visione alternativa del corridoio V con un passaggio a sud, sulla direttrice Genova-Marsiglia.

Piattaforma A2 - Corridoio dei due Mari

Consenso generale delle regioni ma differenti livelli di approfondimento pianificatorio e programmatico

Piattaforma A3 Asse Ti.Bre.

A livello della regione Veneto e delle province autonome di Trento e di Bolzano c'è consenso sull'asse ferroviario del Brennero, con una attiva partecipazione alle istanze decisionali e progettuali. L'obiettivo è quello di contenere il traffico pesante spostando flussi di merci dalla strada alla rotaia. Il consenso è ottenuto peraltro grazie a previsioni progettuali per la nuova ferrovia prevalentemente in galleria, limitando gli impatti ambientali. Relativamente all'autostrada A22, è stato approvato dalla Società autostradale il potenziamento della tratta Verona-Carpi, con la realizzazione della terza corsia, mentre non c'è accordo su un eventuale potenziamento nel tratto alpino. Si assiste in ogni caso ad un inedito raccordo tra i diversi attori dei sistemi di trasporto: la società dell'Autostrada del Brennero, partecipata in maggioranza dagli enti locali, accantona parte dei propri utili per sostenere la realizzazione del tunnel ferroviario, ha partecipazioni azionarie importanti in una società ferroviaria per il trasporto merci sull'asse Germania-Verona ed ha programmato la realizzazione di un nuovo interporto a sud di Verona (Isola della Scala) onde sostenere il trasferimento delle merci su ferrovia. Il prolungamento dell'autostrada A15 verso Nogarole-Rocca è stato approvato per un primo tratto.

Piattaforma A4 Corridoio V Est

La realtà di fatto policentrica e micro-organizzativa del Nordest può se non reinterpretata e pianificata secondo un paradigma progettuale più ampio, costituire un elemento di conflitto strutturale con la logica macro-organizzativa della piattaforma. In particolare, in Veneto ci sono dubbi sul tracciato dell'AV/AC dal Garda al Tagliamento, in FVG non c'è consenso generalizzato sull'AV per i passeggeri per i costi economici ed ambientali.

Piattaforma A5 Sud Orientale

A livello regionale vi è incapacità ad allargare lo sguardo agli scenari transnazionali. Il corridoio VIII ha i porti di Bari e Brindisi come terminali italiani a livello di programmazione europea e nazionale ma, nei fatti, nella programmazione trasportistica regionale vi è la tendenza a considerare il solo porto di Bari quale terminale del corridoio VIII. Vi è sempre, dunque, una sorta di "Baricentrismo". La Regione Puglia, infatti, invece di confermare le 28 priorità dei progetti presenti in legge Obiettivo, (tra cui anche gli hub interportuali di Brindisi e Taranto), ha puntato tutto sull'unica priorità del "nodo ferroviario di Bari" su cui saranno concentrati tutti i fondi regionali 2007-2013. Bari è l'unico Polo terminale dell'alta velocità/capacità ferroviaria. Il porto di Brindisi è considerato quasi esclusivamente come porto energetico e il porto di Taranto come HUB a servizio prevalente del terminalista Evergreen (T.C.T.). Tale scelta è vista con preoccupazione soprattutto nel Salento.

Piattaforma A6 Tirrenico Ionica

Il Quadro Strategico Territoriale Regionale della Calabria (DSTR) condivide le visioni comunitarie e nazionali pur segnalando la necessità di riequilibrare il territorio e ritagliarsi un ruolo nel Mediterraneo. Il DSTR persegue tre linee di priorità strategica: rafforzare l'asse tirrenico, ancorandosi fortemente alla piattaforma transnazionale siculo-calabrese; connettere il capoluogo regionale all'asse portante della piattaforma tirrenica; cercare forme di integrazione sovraregionale per l'alto versante ionico. Nel QSR viene assunto il modello di sviluppo policentrico e l'approccio territoriale espresso in sede comunitaria e nazionale e la visione guida assegna rilevanza sia alla parte terminale della piattaforma transnazionale che al ruolo dell'asse Reggio Calabria-Gioia Tauro. Una certa divergenza emerge circa la realizzazione del ponte sullo Stretto che non è considerata opera prioritaria negli scenari di sviluppo e assetto (Bozza del QTR, bozza del PTCP di Reggio Calabria).

In Sicilia, il Quadro Strategico Regionale, enfatizza le opportunità legate alla creazione dell'area di libero scambio nel bacino del Mediterraneo e rimarca il ruolo che la regione potrebbe svolgere di piattaforma logistica per l'ottimizzazione dei flussi di scambio e movimentazione delle merci. Il sistema portuale siciliano e il necessario sistema logistico ad esso asservito sono proposti come nodi strategici per la rete di trasporto transeuropea che comprende le autostrade del mare da Ovest a Est e verso i Paesi del Medio Oriente e viceversa, da Nord a Sud e verso i Paesi Terzi del Nord Africa e viceversa.

Piattaforma B1 Asse dell'Arno e B2 Romagnola

Le Regioni Toscana ed Emilia Romagna hanno elaborato una proposta congiunta diversa dalle piattaforme proposte dal Ministero per le due Regioni

Piattaforma B3 Asse trasversale Lazio-Umbria-Marche

Nel Lazio, i ritardi nei processi di pianificazione rendono difficile il costituirsi di un quadro coerente di obiettivi definiti per cui non è rilevabile un esplicito livello di consenso/dissenso. Ne consegue una conflittualità esasperata caso per caso, intervento per intervento che in qualche modo allontanano ancora di più la possibilità che si realizzi un quadro definito di coerenze.

In Umbria è possibile riscontrare un pieno consenso sugli obiettivi attuali, in quanto la formazione del DSR (Documento Strategico Regionale) e del DST (Disegno Strategico Territoriale) rappresentano l'evoluzione del percorso tracciato dal Patto per lo Sviluppo dell'Umbria che si configura come la cornice strategica e unitaria di tutti gli atti di programmazione regionale, rappresentando quindi uno degli strumenti fondamentali per la creazione delle necessarie convergenze, integrazioni e sinergie finalizzate alla costruzione del "sistema Umbria".

Nelle Marche vi è consenso poiché contestualmente alla stesura del QSN, anche la Regione Marche ha provveduto alla stesura del DSR (Documento Strategico Regionale) e DST (Disegno Strategico Territoriale). In entrambi si ritrovano alcune indicazioni prioritarie nella costruzione degli scenari strategici.

Piattaforma B4 Asse trasversale Napoli-Bari

Nei documenti di pianificazione territoriale regionale non si rintraccia l'idea della piattaforma territoriale. Nell'ambito dei documenti dell'Assessorato ai trasporti è più forte l'idea del Corridoio V nord-Sud che non della piattaforma B4.

Le amministrazioni locali desiderano essere parte attiva nella individuazione delle infrastrutture sul territorio, nella speranza di poter ottenere, attraverso una loro opportuna collocazione, vantaggi in termini di sviluppo locale.

Rispetto alle previsioni europee e nazionali, in particolare, si sviluppa negli enti locali una sorta di resistenza che esprime forme di preoccupazione o rifiuto per uno stravolgimento che le previsioni europee e nazionali potrebbero provocare rispetto allo stato dei luoghi o alle dinamiche in atto previste dal basso.

Forme di resistenza possono derivare, inoltre, anche dalla esigenza di difendere o riaffermare il ruolo istituzionale delle istituzioni locali come soggetti responsabili del governo del territorio in un'ottica di sussidiarietà.

Piattaforma C1 Appennino Centrale

Per quanto riguarda l'Abruzzo gli obiettivi nazionali, proposti nell'ambito delle Piattaforme Strategiche, corrispondono a quelli regionali. Infatti i documenti strategici regionali, tra i quali le "Proiezioni Territoriali per le Città" e la "Piattaforma Strategica Abruzzo" studiate appositamente per il Quadro Strategico Nazionale, hanno individuato i cosiddetti "Progetti di Territorio" sposando la logica delle piattaforme e individuando assi di sviluppo. Le previsioni, in linea con quelle nazionali, riguardano due temi infrastrutturali. Il primo longitudinale, riguarda l'asse Terni-Rieti-L'Aquila.

Il tema latitudinale riguarda invece il potenziamento del collegamento stradale e ferroviario tra l'Adriatico e il Tirreno (Pescara – L'Aquila – Roma), proprio della Piattaforma Strategica C2 Asse trasversale Lazio-Abruzzo. Per la piattaforma interregionale C1 il Disegno Strategico Territoriale della Regione Umbria non indica forti relazioni.

Piattaforma C2 trasversale Lazio Abruzzo

Per quanto riguarda l'Abruzzo gli obiettivi nazionali, proposti nell'ambito delle Piattaforme Strategiche, corrispondono a quelli regionali. Infatti i documenti strategici regionali, tra i quali le "Proiezioni Territoriali per le Città" e la "Piattaforma Strategica Abruzzo" studiate appositamente per il Quadro Strategico Nazionale, hanno individuato i cosiddetti "Progetti di Territorio" sposando la logica delle piattaforme e individuando assi di sviluppo. Le previsioni, in linea con quelle nazionali, riguardano due temi infrastrutturali. Il primo longitudinale, riguarda l'asse Terni-Rieti-L'Aquila.

Il tema latitudinale riguarda invece il potenziamento del collegamento stradale e ferroviario tra l'Adriatico e il Tirreno (Pescara – L'Aquila – Roma), proprio della Piattaforma Strategica C2 Asse trasversale Lazio-Abruzzo.

Piattaforma C3 Direttrice Basentana

Ciò che emerge è la mancanza di un progetto complessivo per l'infrastrutturazione del territorio, che un tempo veniva individuata all'interno del piano regionale dei Trasporti, che faceva da guida alla programmazione degli interventi e degli investimenti nel settore soprattutto della viabilità e dell'infrastrutturazione ferroviaria.

L'ultimo aggiornamento del piano regionale della Basilicata risale all'anno 2003.

Piattaforma C4 Sicilia Occidentale

Le piattaforme propongono per la prima volta nella pianificazione dei trasporti regionale una visione policentrica nazionale che potenzia ed esalta il ruolo centrale (soltanto) di alcune delle sue fasce territoriali forti (alla scala europea dovremmo definirle meno deboli di quelle interne nell'isola), ma la politica nazionale che ha prodotto tale visione ha dovuto confrontarsi con una massa critica consistente di interventi la cui logica di piano e di programma era ed è ancora, assai diversa. Per questi motivi, con buona approssimazione, l'ipotesi della PTS occidentale, fatta

salva la continuità formale tra livello di indicazione centrale e declinazione progettuale provinciale, comunale e settoriale (piano strategico provinciale e waterfront a Palermo), non ha incontrato né attenzioni di consenso né conflitti veri e propri, ma sostanzialmente una certa indifferenza. La Regione ha commissionato uno studio commissionato (RS, 2007) che di fatto pone interrogativi all'impostazione territoriale sottesa a quella centrale di individuazione delle piattaforme strategiche. In esso si evidenzia come la naturale, quasi storica, tendenza delle politiche dei trasporti nell'isola tende a creare ammagliamenti sull'intero territorio regionale. Il che significa che dal punto di vista dei corridoi le aree della piattaforma occidentale ne restano sostanzialmente indifferenti poiché, guardando all'elenco ed alla tipologia delle opere e degli interventi, pare essersi appannata la visione del corridoio meridiano che era fortemente integrata, multisettoriale e multiobiettivo nelle intenzioni. La considerazione del rapporto vivificante tra corridoi e territori intesi come complesso di risorse, così come era stata precisata nell'iniziativa SISTEMA, è rimasta pressoché sconosciuta alle amministrazioni locali e intesa come assunto teorico da quella regionale. La prevalenza delle attenzioni politiche si è concentrata sull'efficacia della spesa. E' prevalsa una logica di qualificazione puntuale di poli ritenuti cardinali e non di area, di tessuti o contesti/ambienti insediativi. Gli obiettivi di selezionare territori nelle funzioni integrate di accessibilità verso l'esterno della regione sono rimasti disattesi rispetto alla tendenza, in atto prevalente, di dotare l'intera regione di livelli sia pur minimi di accessibilità. La procedura della VAS per il programma Porti e Stazioni del MIT ha consentito di avviare processi di consultazione della cittadinanza che sono innovativi per la realizzazione di grandi opere pubbliche a Palermo.

Piattaforma C5 Sardegna Meridionale

Non vi è attenzione da parte dei policy maker regionali

Piattaforma C6 Sardegna Settentrionale

Cfr. C5

4.6.2 Consenso a livello locale

Piattaforma A1 - Corridoio V Ovest

Per quanto riguarda il Piemonte a livello locale il dissenso riguarda in modo particolare la realizzazione di ulteriori grandi infrastrutture di comunicazione in Val di Susa. In particolare riguardo al collegamento Torino-Lione si sono avuti aspri conflitti e momenti di fortissima tensione. L'opposizione locale parla di un'opera altamente impattante e non necessaria, ritenendo che per i prossimi anni su questa direttrice siano sufficienti gli interventi di ammodernamento già in fase di esecuzione o già approvati e allo studio per il miglioramento del transito treni merci e che vadano adottate misure per migliorare l'utilizzo delle infrastrutture ferroviarie esistenti per il trasporto delle persone e delle merci.

Per quanto riguarda la Liguria il dissenso riguarda la nuova linea ferroviaria Genova-Milano (terzo valico). Il progetto è ritenuto dagli ambientalisti molto impattante, e troppo costoso. In alternativa si propone di investire su altre opere del quadrante

Atteggiamento favorevole delle Municipalità di Torino e Genova che vedono delle opportunità nella piattaforma territoriale. I rapporti con gli enti locali beneficiari dei finanziamenti (in particolare i Comuni di Genova, Cuneo, Savona, Imperia), individuati come contesti bersaglio, sono quelli più intensi in quanto principali soggetti attuatori dei programmi ministeriali.

In particolare nell'ambito di S.I.S.Te.M.A. si è rafforzato il partenariato tra gli enti locali di Cuneo e Savona per rendere questi due comuni parte integrante del corridoio dei "Due Mari".

Piattaforma A2 - Corridoio dei due Mari

Si registra una forte attenzione da parte dei principali Comuni interessati alle opere, meno da parte delle Province, ma la percezione a livello locale delle potenzialità dell'intera piattaforma è minima (tranne per Genova e Novara). Le aree di dissenso riguardano principalmente gli aspetti di impatto ambientale derivanti dalla realizzazione delle diverse opere, soprattutto per quanto riguarda il valico appenninico dei Giovi. Qui il dissenso, più che interessare gli attori istituzionali regionali o gli stakeholders principali (es.: Camere di Commercio, Associazioni industriali) riguarda la mobilitazione dal basso che si è da anni creata intorno alla realizzazione dell'opera. In questo, come anche in altre parti del tracciato, la sollecitazione che viene da questi movimenti è di considerare anche le opzioni riguardanti il potenziamento e l'ammodernamento delle linee già esistenti. Per il progetto della Gronda autostradale del nodo genovese è stata attivata una procedura di debat public. I rapporti con gli enti locali beneficiari dei finanziamenti (in particolare i Comuni di Genova, la Provincia di Varese, i Comuni di Novara e Busto Arsizio),

individuati come contesti bersaglio, sono quelli più intensi in quanto principali soggetti attuatori dei programmi ministeriali.

Piattaforma A3 Asse Ti.Bre.

In generale emerge una diffusa consapevolezza del ruolo dei grandi assi infrastrutturali europei, mentre non altrettanto appare per il tema delle Piattaforme. Per quanto concerne gli interventi, i territori lungo la valle dell'Adige evidenziano resistenze ad alcune soluzioni progettuali, intervenendo nella fase di concertazione in corso che, nel caso della Provincia di Trento, ha luogo mediante presentazioni ed incontri con le amministrazioni locali, aperti al pubblico, oltre che mediante la procedura di VIA. In generale, il consenso avviene sulla base di un progetto che sposta in galleria il nuovo tracciato ferroviario e colloca al di fuori della stretta valle dell'Adige i nodi di interscambio. A Bolzano il progetto di ridisegno dell' "areale ferroviario" è in discussione da tempo, mentre a Trento la recente proposta di realizzazione di una nuova stazione, che modificherebbe significativamente l'assetto urbano, non è stata ancora discussa in modo approfondito.

Nel quadro del ridisegno dei sistemi di trasporto, l'area veronese si propone come snodo tra l'asse transalpino e quello pedeaipino. La disponibilità di ampi spazi nell'area veronese – non reperibili a nord – consente di trovare soluzioni tecnicamente adeguate e socialmente accettate.

L'opposizione in generale procede dalla considerazione della inutilità della realizzazione della nuova linea del Brennero in ragione del sottoutilizzo di quella attuale e delle errate previsioni della crescita dei flussi di traffico.

Si rilevano inoltre i danni ambientali in numerosi tratti del tracciato previsto.

Maggiore consenso pare avere la proposta di collegamento autostradale Parma-Nogarole-Rocca.

Piattaforma A4 Corridoio V Est

In Veneto solo le città capoluogo, le province e le associazioni industriali esprimono opzioni e opinioni sulla questione delle piattaforme mentre diversi Comuni della Bassa friulana (una ventina circa) hanno partecipato alla "concertazione" di un nuovo tracciato alternativo a quello proposto da RFI.

In Veneto, infatti, l'assenza di un progetto preliminare AV/AC non ha consentito di aprire un reale dibattito con le amministrazioni locali. In particolare - Vicenza rivendica una stazione in galleria coincidente con quella della linea storica e l'aeroporto di Tessera si candida, d'intesa con RFI, ad ospitare una stazione passante.

In FVG, a livello locale c'è consenso tra i Comuni interessati sulla individuazione di un tracciato per la nuova ferrovia ad Alta Capacità. Non c'è consenso né sull'Alta Velocità né sul tracciato di nuova realizzazione che è stato proposto nel progetto preliminare.

La forte, radicata e tradizionale mentalità del policentrismo localista veneto impedisce un approccio unitario ad un tema di scala superiore come la organizzazione di un investimento di corridoio europeo che richiede una concentrazione delle risorse là dove la domanda di mercato è più forte. Il timore che un polo possa avvantaggiarsi sugli altri crea una paralisi decisionale che allontana gli investimenti nazionali. La risposta di sistema è così affidata tutta al soddisfacimento del fabbisogno arretrato di sviluppo stradale che raccoglie largo consenso ma rinvia ogni idea innovativa di sistema NE. In FVG c'è il timore che il corridoio possa esercitare un "effetto tunnel" senza rilasciare ricadute rilevanti se non sul porto di Trieste. Non è condiviso il passaggio per il Carso e per Trieste.

Piattaforma A5 Sud Orientale

Le scelte regionali di concentrare le risorse sul nodo ferroviario di Bari, unitamente all'alta velocità/capacità della linea ferroviaria Bari-Napoli prevista come collegamento tra Corridoio VIII e Corridoio I, fanno temere, al Salento di rimanere tagliato fuori dai flussi dei due Corridoi Europei.

Piattaforma A6 Tirrenico Ionica

In Calabria vi è una certa convergenza circa le prospettive di sviluppo che la piattaforma dovrebbe indurre nei territori locali ed in tale senso sembrano andare le azioni previste nei documenti approvati di recente come i Piani Strategici delle città capoluogo e il Piano Strategico del PIT 19-Piana di Gioia Tauro . E' pur vero che nei documenti cui si è fatto cenno non si riscontra un preciso e diretto riferimento agli obiettivi della piattaforma, ma un maggiore interesse verso la centralizzazione di quest'ambito nel bacino del Mediterraneo. La questione su cui si riscontra un certo dissenso, ancorché non generale, è quella relativa al Ponte sullo Stretto. Nella bozza del QTR/P viene esplicitamente dichiarato "Il ponte dello Stretto non costituisce affatto una priorità regionale. Per contro si assume come priorità assoluta la riqualificazione del sistema infrastrutturale esistente e la sua integrazione funzionale" .

In Sicilia, a livello locale e sovralocale è forte la convergenza con le strategie delineate dalla piattaforma territoriale, sulle cui previsioni gli strumenti di pianificazione territoriale e dei trasporti, impostano le loro strategie e i loro obiettivi di sviluppo.

Emerge, a tratti, un'eccessiva enfasi in merito alle possibilità di riequilibrio infrastrutturale e di sviluppo economico generalizzato che il sistema dei corridoi e delle piattaforme transfrontaliere dovrebbe innescare.

Piattaforma B1 Asse dell'Arno e B2 Romagnola

Nonostante vi sia una ormai diffusa consapevolezza dell'importanza che riveste un'adeguata dotazione infrastrutturale per la competitività di un territorio, si riscontra in alcuni casi una conoscenza un po' parziale ed approssimativa della materia trattata, soprattutto per quanto riguarda le possibili ricadute che la programmazione e la pianificazione europea di grandi infrastrutture può avere sui territori locali.

Piattaforma B3 Asse trasversale Lazio-Umbria-Marche

Per il Lazio, anche a livello locale, vale quanto detto al punto precedente.

In Umbria a livello locale si è raggiunto un sostanziale consenso, anche in relazione al nuovo processo innescato dal Disegno Strategico Territoriale. Per i Comuni che si sono dotati di un Piano Strategico, come Perugia e Foligno, il tema dell'aggancio ad un sistema infrastrutturale di livello nazionale è ricorrente e di rilevante importanza.

Nelle Marche vi è consenso anche a livello locale, anche se secondo una modalità "top-down". Si è raggiunto, infatti, un sostanziale consenso soprattutto per i Comuni in cui è ricaduta la Programmazione strategica prevista dal MIT, ovvero Fabriano scelto per la redazione del Piano Strategico; Jesi per Programmi sperimentali / S.I.S.Te.M.A ; Ancona per la pianificazione strategica denominata Porti&Stazioni. In tutti questi Piani e Programmi diviene fondamentale e indispensabile il disegno strategico di collocazione del sistema locale, in tutte le sue accezioni (economico-produttiva, socio-culturale, infrastrutturale) rispetto ad un sistema di livello sovra locale e nazionale.

Piattaforma B4 Asse trasversale Napoli-Bari

A livello locale si percepisce maggiormente l'idea dei Corridoi europei che quella delle piattaforme territoriali.

Le amministrazioni locali desiderano essere parte attiva nella individuazione delle infrastrutture sul territorio, nella speranza di poter ottenere, attraverso una loro opportuna collocazione, vantaggi in termini di sviluppo locale.

Rispetto alle previsioni europee e nazionali, in particolare, si sviluppa negli enti locali una sorta di *resistenza* che esprime forme di preoccupazione o rifiuto per uno stravolgimento che le previsioni europee o nazionali potrebbero provocare rispetto allo stato dei luoghi o alle dinamiche in atto previste dal basso.

Forme di resistenza possono derivare, inoltre, anche dall'esigenza di difendere o riaffermare il ruolo istituzionale delle istituzioni locali come soggetti responsabili del governo del territorio in un'ottica di sussidiarietà.

Piattaforma C1 Appennino Centrale

La Regione Abruzzo si compone per lo più di piccoli comuni (1000-2000 abitanti) che fanno fatica a partecipare e condividere le scelte strategiche europee, nazionali e regionali. Spesso non sono a conoscenza delle grandi tematiche di sviluppo, come quelle infrastrutturali e del loro ruolo in queste. D'altro canto, le grandi amministrazioni oggi stanno affrontando la predisposizione di Piani Strategici attraverso i quali cercano la corrispondenza tra i loro obiettivi e quelli alla grande scala, sebbene, dai documenti prodotti risulti ancora difficoltoso l'approccio al Quadro Strategico Nazionale e quindi al tema delle Piattaforme Strategiche. Per quanto attiene alla Regione Umbria, il collegamento Terni-Rieti rientra fra le previsioni connesse allo sviluppo dell'economia locale per la porzione sud del territorio umbro, dove si è raggiunto un sostanziale consenso, anche in relazione al nuovo processo innescato da Disegno Strategico Territoriale.

Piattaforma C2 trasversale Lazio Abruzzo

La Regione Abruzzo si compone per lo più di piccoli comuni (1000-2000 abitanti) che fanno fatica a partecipare e condividere le scelte strategiche europee, nazionali e regionali. Spesso non sono a conoscenza delle grandi tematiche di sviluppo, come quelle infrastrutturali e del loro ruolo in queste. D'altro canto, le grandi amministrazioni oggi stanno affrontando la predisposizione di Piani Strategici attraverso i quali cercano la corrispondenza tra i loro obiettivi e quelli alla grande scala, sebbene, dai documenti prodotti risulti ancora difficoltoso l'approccio al Quadro Strategico Nazionale e quindi al tema delle Piattaforme Strategiche.

Piattaforma C3 Direttrice Basentana

Da un'indagine di Unioncamere Basilicata emerge che i livelli di soddisfazione più bassi sono stati mediamente espressi dai soggetti economici interessati che (piccole e medie imprese) che si trovano, non di rado, a dover operare in aree in cui l'accessibilità è molto limitata. Le imprese medio-grandi, invece, sono tendenzialmente più ottimiste in quanto si concentrano in prevalenza nelle più importanti aree industriali della regione che sono maggiormente servite, in termini di collegamenti. Particolarmente critico, tuttavia, l'atteggiamento delle imprese più dinamiche (ad esempio quelle export-oriented), che necessitano più delle altre di una logistica atta a consentire una maggior rapidità di movimentazione delle merci per poter essere portate in tempi brevi sui mercati extralocali.

Piattaforma C4 Sicilia Occidentale

Il dissenso si registra per motivi di impatto negli ambienti naturali: in particolare per la nuova arteria di collegamento tra la costa e Corleone insieme alla (difficilmente risolvibile) questione della nuova portualità nelle isole minori.

Piattaforma C5 Sardegna Meridionale

A livello locale non si conoscono le piattaforme se non i Comuni beneficiari dei Programmi innovativi ministeriali

Piattaforma C6 Sardegna Settentrionale

Cfr.5

4.7 Attuazione

4.7.1 Livello di attuazione delle opere

Piattaforma A1 - Corridoio V Ovest

La linea Torino-Lione, stralciata dalla Legge obiettivo, è sottoposta ad un processo di consultazione attraverso l'Osservatorio. Per il Terzo Valico il Cipe ha approvato il progetto definitivo e nel 2009 sono state assegnate le risorse per il tratto Genova Milano.

Piattaforma A2 - Corridoio dei due Mari

Sono in corso le seguenti opere: Variante di Gozzano, potenziamento del nodo di Genova, adeguamento del traffico merci delle linee Domodossola-Genova Milano-Chiasso. Per il Terzo valico è stato approvato il progetto definitivo

Piattaforma A3 Asse Ti.Bre.

L'attuazione riguarda da un lato il potenziamento dell'asse del Brennero, per il quale sono in corso sia interventi progettuali che esplorazioni tecniche per il tunnel del Brennero, che operazioni di individuazione del sistema di finanziamento.

I tratti padano e appenninico sono interessati dalle iniziative delle società autostradali, in parte in competizione. La proposta più matura riguarda il prolungamento della A15 verso Mantova nord.

Piattaforma A4 Corridoio V Est

Piattaforma A5 Sud Orientale

L'Autorità di Gestione del PON reti e mobilità 2007-2013 ha finanziato il Nodo di Bari ed in particolare l'interramento della tratta S.Spirito-Palese a Nord e l'interramento della tratta Bari Centrale- Bari-S. Giorgio a sud. Si tratta, per Bari, di un progetto di "Riqualificazione Urbana", a discapito della Logistica pugliese e della Stessa Piattaforma Strategica, mentre sarebbe stato più utile, in un'ottica globale, investire sulla logistica e l'intermodalità policentrica dei 3 principali porti della Puglia.

La piastra logistica di Taranto, di cui alla delibera CIPE 74/2003, è in via di definizione ed entro il 2009 è previsto l'inizio dei lavori.

L'hub interportuale di Brindisi non è stato attuato

Piattaforma A6 Tirrenico Ionica

Il principale nodo problematico è il completamento dell'ammodernamento della A3.

Per quanto riguarda la Rete delle Ferrovie Italiane sono da completare nel breve termine (Fonte RFI gennaio 2009): il raddoppio della tratta Catania O. – Catania Centrale e la linea Palermo-Messina: raddoppio tratte Messina-Patti (ultimi 8 km) e Fiumetorto-Ogliastro. Sono progetti a più lungo termine: il quadruplicamento Salerno-Battipaglia e potenziamento Battipaglia-Reggio Calabria (variante Ogliastro-Sapri) da avviare entro il 2012 (DPEF 2008-2012 e Legge Obiettivo 2001); la Linea Messina-Catania: raddoppio tratta Giampileri-Fiumefreddo e il nuovo collegamento Palermo-Catania.

Per i lavori relativi al porto di Gioia Tauro, l'autorità portuale ha approvato il Piano Operativo Triennale 2008–2010, che prevede il rafforzamento e il completamento delle opere delle già avviate, relative al port required, al port related e alla sicurezza e governance.

Piattaforma B1 Asse dell'Arno e B2 Romagnola

Piattaforma B3 Asse trasversale Lazio-Umbria-Marche

In riferimento alla PTS B3, gli interventi di rilevanza interregionale programmati dalla Regione Umbria presentano un livello di attuazione alquanto articolato.

In particolare, per le infrastrutture stradali, risultano finanziati e in avanzato stato di realizzazione i vari stralci funzionali del Quadrilatero Marche-Umbria, mentre attendono di essere finanziati:

- l'adeguamento della E45 per il corridoio autostradale Mestre-Civitavecchia ed il relativo nodo di Perugia, funzionale al rafforzamento della connessione tra la rete infrastrutturale toscana e il Quadrilatero Marche-Umbria;
- la strada delle Tre Valli Spoleto-Acquasparta (nuova realizzazione);
- l'asse viario E78 Fano-Grosseto (adeguamento/riqualificazione), che sarà realizzato dall'ANAS in project financing a seguito di un accordo fra le Regioni Toscana, Umbria e Marche.

Totalmente finanziate, in Umbria, risultano invece le piastre logistiche di Terni, Foligno e Città di Castello, per le quali sono in corso le gare per l'aggiudicazione del progetto esecutivo e dei lavori.

Le infrastrutture ferroviarie vedono, ad oggi, il finanziamento delle opere previste per la Orte-Falconara, con in corso il raddoppio della tratta Spoleto-Campello ed il progetto definitivo in fase di validazione FS per la tratta Terni-Spoleto, nonché opere in corso per la velocizzazione della Foligno-Terontola, in vista dell'aggancio all'Alta Velocità.

Piattaforma B4 Asse trasversale Napoli-Bari

La piattaforma logistica integrata ed unitaria è costituita principalmente da interventi che riguardano la metropolitana regionale di Napoli, l'Alta Capacità Napoli-Bari, il prolungamento dell'altra velocità fino a Battipaglia, l'aeroporto di Grazzanise, il grande "raccordo anulare" della Campania con il collegamento stradale A1 (Capua)-Villa Literno-Grazzanise, il completamento della variante alla Domiziana, il raddoppio della Telesina e della statale 268 del Vesuvio, il collegamento Lioni-Grottaminarda, il completamento dell'adeguamento a 3 corsie con nuovi svincoli dell'A3 Napoli-Pompei-Salerno e Salerno-Reggio Calabria, il potenziamento dei porti e degli interporti e dei relativi collegamenti alla rete. Tali interventi non presentano lo stesso livello di avanzamento per tutte le infrastrutture che andranno completate nei prossimi anni. In particolare, risultano in ritardo l'Alta Capacità Napoli - Bari, l'aeroporto di Grazzanise e gli interventi su alcuni grandi assi viari come il raddoppio della Telesina, la variante della Domiziana e il collegamento Lioni - Grottaminarda. Fra gli interventi più significativi, oltre al completamento dell'Alta velocità, si sta ultimando il completamento del Sistema di metropolitana regionale (di cui fa parte la nuova linea dell'Alifana S. Maria Capua Vetere-Aversa-Napoli) e la realizzazione dei sistemi aeroportuale (con Napoli/Capodichino, Salerno/Pontecagnano e Grazzanise) e interportuale (con gli impianti di Nola, Battipaglia e Marcanise/Maddaloni).

Piattaforma C1 Appennino Centrale

Per quanto attiene alle infrastrutture stradali nel territorio umbro, va anzitutto segnalato il finanziamento conseguito per la Terni-Rieti (nuova realizzazione), le cui opere sono attualmente in corso per due stralci funzionali. Recentemente l'Anas ha illustrato le soluzioni progettuali studiate dall'impresa appaltatrice, che è anche progettista esecutiva dell'opera, per la risoluzione della problematica relativa al sottoattraversamento del fiume Velino. In particolare è stata approfondita l'ipotesi, che prevede il passaggio al di sopra del fiume tramite viadotto. Tale ipotesi dovrà essere preventivamente approvata dalla Direzione Generale dell'Anas ed essere successivamente sottoposta alle procedure previste dalla normativa vigente. I tempi di esecuzione stimati sono in ogni caso compatibili con i tempi di realizzazione dell'ultimo lotto in territorio laziale, attualmente in fase di progettazione che, fino al suo completamento, non consentirebbe comunque la transitabilità del tratto finale della direttrice.

In merito alla Regione Lazio, la "Dorsale Appenninica" nel tratto Terni-Rieti tuttora non si collega con Terni e difetta del tratto centrale Rieti-Grotti di circa 15 km.; inoltre la "Trasversale Nord" (Civitavecchia-Viterbo-Orte-Terni) risulta realizzata per meno dei 2/3.

Le opere previste nell'ambito del Quadrilatero Marche-Umbria vedono l'apertura dei cantieri a fine 2009 per la Foligno-Civitanova ed il completamento in corso della SS3 Flaminia e della Perugia-Ancona.

Riguardo alla SS17 "Appulo Sannitica", gli interventi di adeguamento previsti nella Legge Obiettivo sono attualmente in fase esecutiva.

Per la piastra logistica di Terni è in corso la gara per l'aggiudicazione del progetto esecutivo e dei lavori, mentre per la ferrovia Terni-L'Aquila-Sulmona si segnala che nel novembre 2009 è stato firmato il contratto di servizio tra Regione Abruzzo e Trenitalia, al fine di sollecitare gli interventi strutturali della rete ferroviaria sulla base dei finanziamenti stanziati dal Decreto Abruzzo.

Piattaforma C2 trasversale Lazio Abruzzo

Piattaforma C3 Direttrice Basentana

Piattaforma C4 Sicilia Occidentale

Allo stato attuale si registra una buona dotazione di previsioni e di studi per la risoluzione delle modalità di connessione dei flussi trasportistici terrestri provenienti da est la cui attuazione è limitata alla fase di cantiere del ferrato (Termini Imerese-Cefalù) e soprattutto i diversi cantieri del Passante ferroviario urbano. Con quest'ultima opera, che interessa varie parti centrali della città, si sta potenziando il sistema di offerta di trasporto pubblico della metropolitana di superficie che è tangente a monte il bordo del centro torico (collegando l'aeroporto di Punta Raisi con la Stazione centrale servendo sia la zona ospedaliera che la cittadella universitaria). Sono stati avviati anche alcuni cantieri per la realizzazione del tram nella parte orientale della città (zona Brancaccio) che da qualche mese ospita un nuovo grande centro commerciale adiacente al più grande nucleo dell'Area di Sviluppo Industriale di Palermo.

Per il programma Porti e Stazioni (Programma innovativo di ambito urbano ATI2 Lolli-Notrbarolo) la fase di attuazione riguarda l'avvio della procedura VAS (iter procedurale dettato dagli articoli da 13 a 18 del D.Lgs. 152/06 3 ss.mm. e ii.).

Piattaforma C5 Sardegna Meridionale

Piattaforma C6 Sardegna Settentrionale

4.7.2 Procedure

Piattaforma A1 - Corridoio V Ovest

Per quanto riguarda la linea Torino-Lione, a seguito della fase di accesa conflittualità, che ha visto radicalizzarsi le posizioni dei favorevoli e dei contrari, nel 2006 l'opera è stata stralciata dalla Legge Obiettivo ed è stata avviata un'attività di concertazione imperniata sulla creazione di un organismo tecnico, l'Osservatorio della Torino-Lione, che risponde ad un Tavolo Istituzionale presso Palazzo Chigi.

Piattaforma A2 - Corridoio dei due Mari

Le procedure fanno riferimento alla cosiddetta Legge Obiettivo e agli Accordi di programma Stato – Regioni. Con il decreto legge n. 112 è stata abrogata la revoca dei contratti di concessione TAV stipulati con i general contractor per la realizzazione delle linee AV/AC Milano-Genova che aveva causato un periodo di stallo procedurale. Rimane, tuttavia, da affrontare il tema dell'elevato costo delle nuove linee AV/AC e delle modalità di finanziamento che, gravando totalmente sulle casse dello Stato, ne stanno mettendo in discussione la realizzabilità. Inoltre, il decreto legge "anti crisi" ripropone la figura del Commissario straordinario, con il compito di monitorare e vigilare sui tempi di tutte le fasi di realizzazione degli investimenti. Per superare gli empassi dovuti ai ricorsi al TAR - che spesso hanno fin qui bloccato le gare di appalto - si prevede che, se vi è stata una illegittimità, chi vince una gara non può essere rimosso e il ricorrente ha diritto solo al risarcimento dei danni.

Piattaforma A3 Asse Ti.Bre.

Il progetto preliminare di raddoppio della linea tra Verona e il Brennero è stato sottoposto a procedure di valutazione di impatto ambientale e alle approvazioni urbanistiche delle Province di Bolzano (con prescrizioni), di Trento (negativa) e della Regione Veneto (con prescrizioni) tra il 2003 e il 2004. La procedura è stata conclusa da parte del Ministero dell'Ambiente con prescrizioni. In provincia di Trento è stato concordato un nuovo tracciato in sinistra orografica in corrispondenza della città di Trento. La progettazione è ora in fase conclusiva e sono in corso – inizio 2010 – procedure di V.I.A. con momenti di consultazione pubblica.

In particolare, le azioni di cooperazione appaiono ben sviluppate lungo il corridoio del Brennero (formazione di comunità di lavoro, creazione di soggetti economici, attivazione di progetti europei), mentre carenti – o assenti – in relazione all'Asse Ti.Bre. per quanto riguarda i collegamenti ferroviari e il potenziamento dell'attraversamento dell'Appennino.

Piattaforma A4 Corridoio V Est

In Veneto non sono state attivate procedure implementative; in FVG sono stati avviati solo "tavoli" di carattere più politico che istituzionale, per mettere a fuoco un tracciato condiviso tra Regione e Comuni. L'approccio alla questione implementativa, sia in Veneto che in FVG, sembra far riferimento ai meccanismi della Legge obiettivo

(commissariamenti, accordi stato-regione, semplificazioni delle fasi valutative e limitazioni all'intervento critico degli Enti locali).

Piattaforma A5 Sud Orientale

Le procedure attuative sono quelle della Legge Quadro e degli Accordi di Programma Quadro. Per la formazione dell'Autorità del Levante, l'assessore Regionale ai Trasporti è intervenuto direttamente anche presso i comuni di Monopoli e Barletta per la costituzione dell'Autorità del Levante, e sono stati sottoscritti dei Protocolli d'intesa. Nessun impegno diretto della Regione (ma neanche dell'Autorità Portuale di Brindisi) si è avuto per costituire l'Autorità Portuale del Salento, con i comuni di Otranto e Gallipoli.

Le Conferenze di Copianificazione pur istituite, non sono state utilizzate. E' stato costituito l'osservatorio dei porti pugliesi con regia regionale presso l'assessorato dei trasporti.

Piattaforma A6 Tirrenico Ionica

Le procedure attuative sono quelle della Legge Quadro e degli Accordi di Programma Quadro. Nell'ambito dei processi di pianificazione territoriale regionale calabrese sono stati attivati tavoli di concertazione interistituzionale.

Piattaforma B1 Asse dell'Arno e B2 Romagna

Piattaforma B3 Asse trasversale Lazio-Umbria-Marche

Nel Lazio le procedure attuative sono quelle della Conferenza di Pianificazione (L.R. 38/99) e dell'Accordo di Programma (ex art. 27 della L. 142/90). In Umbria il DST prevede lo sviluppo di un insieme di "progetti strategici territoriali", strategici nelle finalità e nelle procedure, e integrati nei contenuti. Nel loro insieme i Progetti costituiscono l'Agenda territoriale regionale strategica.

Piattaforma B4 Asse trasversale Napoli-Bari

Il Ministro delle Infrastrutture, On. Antonio Di Pietro, ha sottoscritto il 28 febbraio 2007 con i vertici della Regione Puglia l'accordo preliminare per l'assegnazione delle risorse finanziarie inerenti il Quadro Strategico Nazionale 2007-2013 per la programmazione e l'utilizzo dei fondi strutturali comunitari, per un totale di circa 1.4 milioni di euro. Queste sono risorse aggiuntive, che vanno a sommarsi ai fondi stanziati in Finanziaria, a quelli previsti in Legge Obiettivo, ai piani pluriennali Anas e Rfi e ai fondi della Regione. I fondi sono stati ripartiti tra opere viarie, ferroviarie e sistemi urbani, portuali e aeroportuali e coprono interventi in tutte le Province della Puglia. Tra le opere più importanti vanno ricordati il nodo ferroviario di Bari, le ferrovie del Sud-Est e i porti di Taranto e Brindisi.

Analogamente in Campania il Ministro delle Infrastrutture ha firmato il 28 febbraio 2007 con il Presidente della giunta della Regione l'accordo preliminare per l'assegnazione delle risorse finanziarie inerenti il Quadro Strategico Nazionale 2007-2013 per la programmazione e l'utilizzo dei fondi strutturali comunitari di competenza del Ministero, per un totale di 1.728 milioni di euro (di cui 813 milioni del Pon e 915 milioni del Fas) destinati alla realizzazione di 10 importanti opere infrastrutturali.

Piattaforma C1 Appennino Centrale

La realizzazione delle azioni previste nei programmi sperimentali del MIIT ha dato luogo a procedure che utilizzano le Conferenze di Servizi e gli Accordi di Programma.

Piattaforma C2 trasversale Lazio Abruzzo

La realizzazione delle azioni previste nei programmi sperimentali del MIIT ha dato luogo a procedure che utilizzano le Conferenze di Servizi e gli Accordi di Programma.

Piattaforma C3 Direttrice Basentana

Il Programma Grandi Opere da un punto di vista regionale è stato attuato attraverso il sistema di accordi che va sotto la definizione di Intese Generali Quadro della Legge Obiettivo e relativi aggiornamenti (giugno 2009).

Piattaforma C4 Sicilia Occidentale

Si sono svolte Conferenze di Servizi nell'ambito di rapporti, ruoli ed obiettivi definiti in Accordi di programma. Per il Programma Porti e Stazioni è stato avviato il processo di trasformazione dei sistemi di mobilità e accessibilità con una intesa operativa tra il Comune di Palermo, R.F.I e Autorità Portuale di Palermo, espressa nel Protocollo di avvio del Programma Innovativo "Porti & Stazioni" e in successivi accordi per l'attuazione del Piano attuativo.

Piattaforma C5 Sardegna Meridionale

Per il Programma Porti e stazioni sono state implementate delle Conferenze di Servizi

Piattaforma C6 Sardegna Settentrionale

Per il Programma Porti e stazioni sono state implementate delle Conferenze di Servizi

4.7.3 Difficoltà riscontrate

Piattaforma A1 - Corridoio V Ovest

Piattaforma A2 - Corridoio dei due Mari

Le criticità maggiori sono di natura economico-finanziaria e riguardano il Terzo valico.

Piattaforma A3 Asse Ti.Bre.

Le politiche di spatial planning connesse alle reti di trasporti si concentrano, come detto, sul Corridoio I, mentre il tema della connessione con l'area tirrenica, che qualifica la Piattaforma A3, non si è ancora affermato nel dibattito e nelle iniziative. La parte meridionale della piattaforma presenta difficoltà connesse alla attivazione di un collegamento al di fuori degli assi storici. Tali difficoltà sono state evidenziate anche dai documenti ministeriali.

L'impegno progettuale e attuativo si concentra sulla parte atesina del collegamento ma si confronta con la scarsità di finanziamenti e con la complessità del collegamento, che comporta grandi opere d'ingegneria, ad iniziare dal tunnel del Brennero.

Piattaforma A4 Corridoio V Est

Il ritardo di progettazione e di investimenti con cui il progetto AV/AC procede a NE rischia di declassare la priorità acquisita dal Progetto prioritario TEN N6 nel 2004 in sede comunitaria (avvio degli investimenti entro il 2010 – conclusione delle opere entro il 2020). In questa prospettiva verrebbe persa la transnazionalità e diverrebbe concreto il rischio che altri assi concorrenti di altri paesi acquisissero rilievo e finanziamenti aumentando la capacità competitiva dei rispettivi territori.

Piattaforma A5 Sud Orientale

Le criticità maggiori riguardano l'incoerenza nella programmazione della Regione e dell'Autorità Portuale di Brindisi per cui l'attuazione di alcune opere è stata arrestata una volta che sono arrivate alla fase realizzativa. Di fondo si registra, a livello regionale, una sorta di incapacità ad allargare lo sguardo agli scenari transnazionali, rimanendo "intrappolati" nella dimensione locale.

Piattaforma A6 Tirrenico Ionica

Uno dei nodi critici è rappresentato dalla presenza della criminalità organizzata e dalle conseguenti infiltrazioni nei cantieri. Ciò ha determinato ritardi sia nelle opere relative all'ammodernamento dell'A3 che nelle opere di potenziamento dell'hub portuale di Gioia Tauro.

Piattaforma B1 Asse dell'Arno e B2 Romagna

In Toscana, a livello locale, è emerso, da qualche anno, un approccio alle questioni territoriali che basa le sue considerazioni soprattutto sul concetto di Area Vasta e non più solo ed esclusivamente di aree amministrative. Quello che ancora manca è il passo successivo e cioè la capacità di costruire degli strumenti e delle strutture di governo del territorio che riescano a superare in qualche modo i confini amministrativi, per poter mettere in atto politiche di intervento che possano avere una vera e fattiva ricaduta a livello di Area Vasta.

Piattaforma B3 Asse trasversale Lazio-Umbria-Marche

La questione più significativa riguarda il mancato coinvolgimento nella previsione della piattaforma dell'area metropolitana di Roma che la legge n. 42 del 2009 (federalismo fiscale) rafforzato con i poteri di "Roma Capitale", per il momento devoluti al Comune. Della costituzione della città metropolitana di Roma sono responsabili, assieme, il Comune e la Provincia. Ne deriva una notevole semplificazione rispetto alle problematiche relative ai problemi di carattere istituzionale nella costruzione della realtà metropolitana di Roma e si pone quindi con forza la necessità che la programmazione/pianificazione a tutti i livelli tenga conto di questa realtà.

Piattaforma B4 Asse trasversale Napoli-Bari

La questione più significativa nelle procedure riguarda la mancanza di coordinamento fra progetti (di matrice nazionale ed europea/regionale) e pianificazione urbanistica di livello locale. E' nota la scarsa qualità dei progetti e la lentezza nella realizzazione delle opere infrastrutturali nelle regioni interessate dalla piattaforma. In particolare

delle lungaggini e difficoltà di realizzazione delle opere infrastrutturali vi è nella piattaforma B4 un caso emblematico: quello dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria iniziato dopo undici anni dalla sua previsione (1986) ed in corso di attuazione.

Piattaforma C1 Appennino Centrale

Pur non riscontrandosi criticità insormontabili nell'attuazione della PTS C1, la stessa risente dei fattori di disomogeneità strutturale e programmatica delle regioni interessate, nonché dei problemi connessi al raggiungimento del necessario equilibrio fra sviluppo economico e tutela dei contesti ambientali di pregio, come illustrato nella scheda sintetica della piattaforma.

Piattaforma C2 trasversale Lazio Abruzzo

Piattaforma C3 Direttrice Basentana

Difficilmente una "piattaforma", sebbene di secondo livello, così come concepita dal Ministero, può coincidere con un piano regionale o sub-regionale tradizionale. Dunque occorre trasferire ai piani i contenuti essenziali della piattaforma. Oppure pensare ad una diversa pianificazione regionale od interregionale. Inoltre si registrano problemi per l'assenza di previsioni finanziarie nazionali (CIPE) destinate agli investimenti per la realizzazione della Direttrice Basentana.

Piattaforma C4 Sicilia Occidentale

Le problematiche principali registrate in ordine alla difficoltà di realizzare le previsioni della programmazione della mobilità, siano esse legate o meno alla visione delle piattaforme strategiche, e che hanno determinato l'estenuante blocco delle attività di realizzazione concreta delle grandi opere infrastrutturali (che solo di recente sembrano essere sulla via dell'attivazione e prevalentemente nel capoluogo regionale) riguardano gli aspetti della VIA e soprattutto della VAS. Ciò a causa dei citati problemi: a) di confusione ed incertezza normativa soprattutto per parte regolamentare, b) di iper-settorializzazione dipartimentale delle competenze, c) di insufficiente livello di conoscenza unificata e codificata dei dati ambientali nel territorio regionale, d) per la sostanziale indisponibilità pubblica dei dati di conoscenza ambientale, e) per il sottodimensionamento delle risorse finanziarie dell'Assessorato Territorio e Ambiente, f) per il ritardo nella costruzione del Sistema Informativo Territoriale Regionale, (ecc.).

Piattaforma C5 Sardegna Meridionale

Piattaforma C6 Sardegna Settentrionale