

Le considerazioni suesposte permettono di individuare almeno tre macro-obiettivi che costituiscono possibili linee d'azione tra loro strettamente integrate e interagenti.

La prima linea d'azione riguarda lo sviluppo delle capacità trasportistiche e logistiche dell'armatura infrastrutturale del territorio nazionale, che passa necessariamente attraverso il potenziamento e la messa a sistema:

- a. delle grandi direttrici strategiche e dei relativi nodi di rango internazionale, di fatto identificabili:
 - nei corridoi terrestri transeuropei che interessano il territorio italiano: il corridoio 5 est-ovest, il corridoio 1 nord-sud, ulteriormente ricalcato dall'asse Ti.Bre. (Tirreno-Brennero) e dall'asse "dei due mari" Genova-Rotterdam, il corridoio 8 che, sebbene tocchi solo marginalmente il territorio italiano, è parte strategica, per il tramite dell'asse adriatico, delle trasversali peninsulari italiane e degli hub portuali italiani adriatici e tirrenici, del sistema di connessione delle regioni balcaniche con i Paesi dell'Europa centro-occidentale;
 - nelle autostrade del mare, rispetto alle quali il Governo italiano intende farsi promotore della valorizzazione degli hub portuali ad alta valenza logistica, operando, ai fini del loro potenziamento, sulla messa a sistema della portualità preesistente;
 - negli hub aeroportuali di Fiumicino e Malpensa, ulteriormente rafforzati da strutture aeroportuali di secondo livello, in corso di rafforzamento e specializzazione sull'intero territorio nazionale.
- b. degli assi e dei corridoi di rilevanza nazionale e "transfrontaliera", con particolare attenzione ai corridoi tirrenico e adriatico ed alle loro diramazioni, alle trasversali peninsulari ed al potenziamento delle connessioni con l'Italia insulare.

La seconda linea d'azione comporta che il processo di costruzione dei corridoi transeuropei sia accompagnato da un presidio istituzionale condiviso, che il Ministero è impegnato a promuovere, stimolare, coordinare, per garantire che i corridoi siano costantemente

interpretati e “utilizzati” non già come meri fasci infrastrutturali ma come occasione per porre in essere cooperazioni strategiche tra politiche urbane e territoriali; come occasione di organizzazione e riorganizzazione di sistemi territoriali e di costruzione di reti di città.

Questa interpretazione delle grandi dorsali europee è una esigenza ineludibile dell'Italia, ma è anche un problema che appartiene a tutti i Paesi dell'Unione dei venticinque e, per primi, ai Paesi economicamente più forti; perché se nella prassi non prevarrà tale interpretazione, i grandi sistemi infrastrutturali si tramuteranno in fattore di debolezza, di accentuazione degli squilibri, in negazione della coesione: perché i corridoi, i fasci infrastrutturali porteranno fatalmente alla marginalizzazione finanche delle città e dei territori dei Paesi più performativi, se collocati in una posizione di secondo livello rispetto al fascio infrastrutturale.

Il grande programma di infrastrutturazione del territorio dell'Unione impone dunque una contestuale accelerazione attuativa delle linee di sviluppo definite dallo Schema di Sviluppo dello Spazio Europeo; di quello sviluppo policentrico, attestato soprattutto sulle città medie, chiamate a fare massa critica per accrescere, in modo coeso e sinergico, la propria competitività e la propria attrattività, rivisitando e riposizionando le proprie strategie di sviluppo e, quindi, riorganizzando il proprio territorio per appropriarsi dei benefici derivabili dai grandi sistemi infrastrutturali.

Una politica di sviluppo del territorio improntata sulla valorizzazione delle infrastrutture come opere territoriali consente di progettare e mettere a disposizione l'armatura territoriale come strumento di sostegno allo sviluppo della complementarietà, della sinergia, della cooperazione tra città, alla costruzione di strategie di sistema che superino spinte autoreferenziali per riorganizzare i territori, le reti, i servizi in una logica di complementarietà e perseguire in tal modo posizioni di eccellenza competitiva.

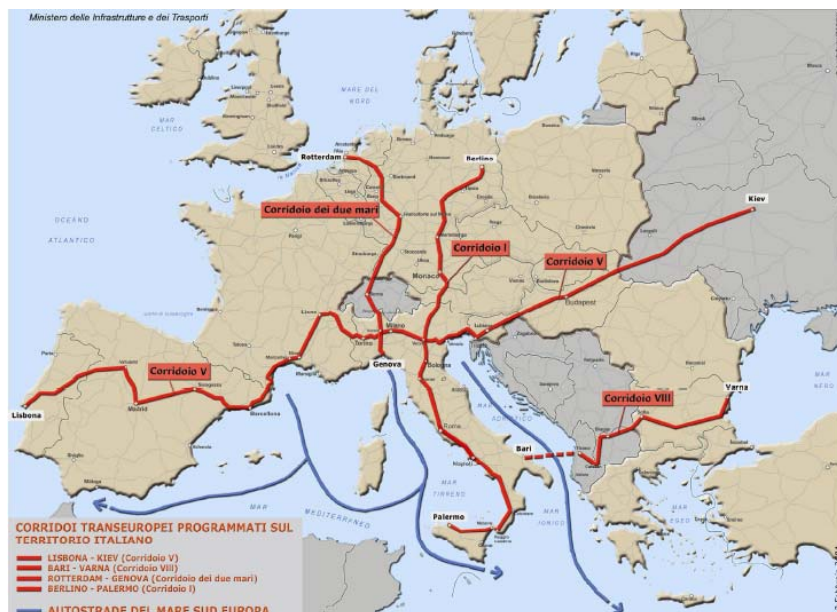
La terza linea d'azione delle politiche di sviluppo del territorio nazionale può essere definita come una specifica e orientata declinazione delle due precedenti, che ne costituiscono le pre-condizioni necessarie, ed è specificamente volta ad abbattere le attuali debolezze e i futuri ulteriori rischi derivanti dalla posizione e dalla conformazione geografiche del territorio italiano all'interno del bacino

del Mediterraneo, per coglierne e valorizzarne – di contro - le opportunità, nell'interesse dell'intero territorio dell'Unione. Si tratta in altri termini di valorizzare le potenzialità dei territori peninsulari e insulari del Mezzogiorno italiano come piattaforma strategica, come testa di ponte dell'Unione verso il Sud del Mediterraneo, a sua volta avamposto dei Paesi del sud del mondo.

Si tratta, in altri e più precisi termini, di orientare, potenziare e accelerare il processo di sviluppo territoriale delle regioni meridionali italiane – e segnatamente di quelle del versante ionico-tirrenico – perché le stesse divengano, in nome e per conto dell'intera Europa, strumento e luogo di esportazione di opportunità di sviluppo oltre i confini del territorio europeo, verso i Paesi nord-africani, dando concreta attuazione allo spirito della nuova Costituzione europea.

Ad esempio, nell'ambito della politica di connettività e prossimità dell'Unione Europea e dell'Area MEDA, l'attivazione di un corridoio mediterraneo intermodale est-ovest sorregge una idea guida che ne prospetta le funzioni di redistributore di flussi, di attivatore di nuove reti e di potenziatore di sistemi locali, contribuendo ad una più generale “ricentralizzazione” del Mediterraneo in un'ottica di riequilibrio competitivo del sistema integrato euro-mediterraneo. L'attivazione di tale “Corridoio Meridiano”, funge da “dispositivo territoriale” in grado di alimentare la creazione di una armatura euro-mediterranea di riqualificazione delle risorse, di sviluppo delle accessibilità e delle economie e di promozione delle eccellenze, nel quadro della redazione di un Piano Strategico per il Mediterraneo capace di agire, nella fase di phasing out che caratterizzerà la programmazione dei Fondi Strutturali 2007-2013, per la definizione di politiche di convergenza verso obiettivi di sviluppo comuni dell'area MEDA fondati sull'uso equilibrato e competitivo delle risorse locali.

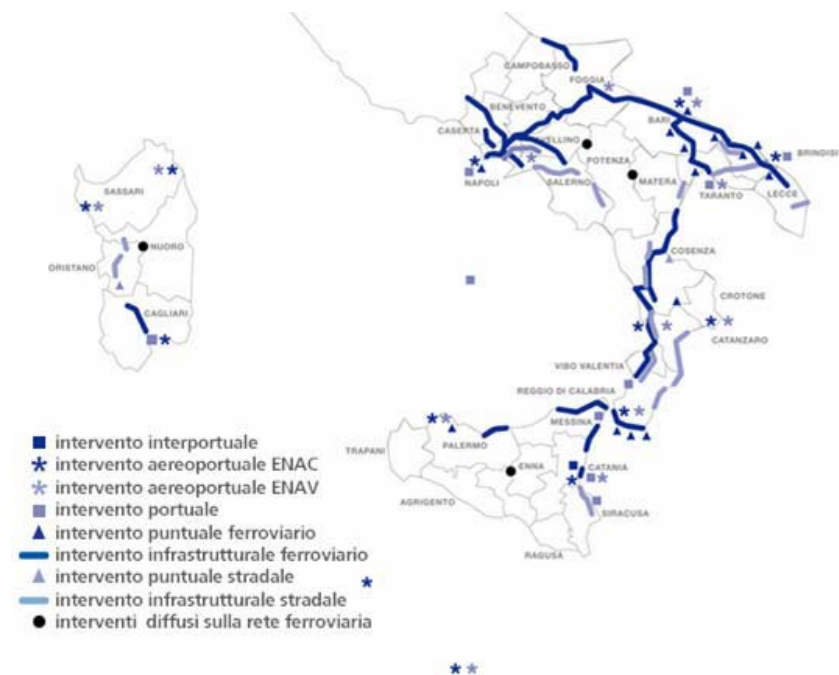
I corridoi transeuropei programmati sul territorio italiano



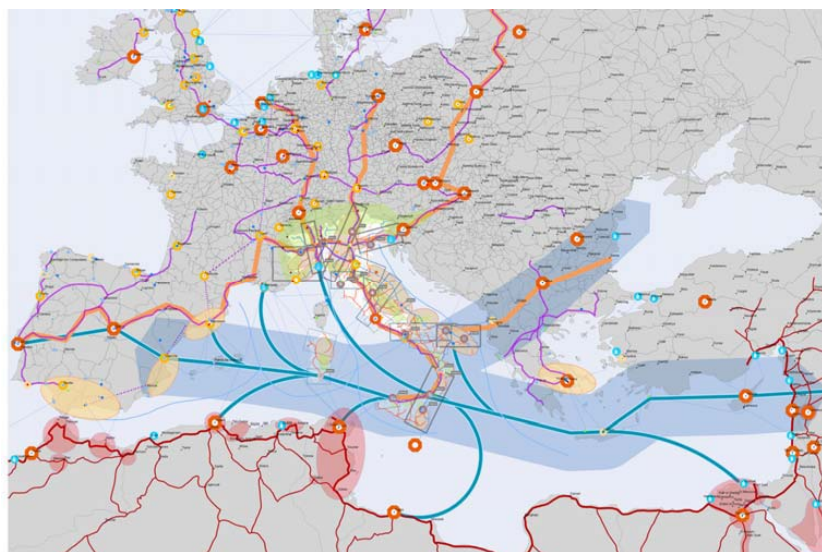
La rete TEN



Il PON Trasporti



Il Corridoio Meridiano



3.1 Visioni del territorio nazionale: *Piattaforme territoriali strategiche e Territori snodo*

La riflessione avviata dal Ministero delle Infrastrutture sui temi dell'azione e sui luoghi di concentrazione di questa nella prossima programmazione ha portato all'individuazione di *parti del territorio nazionale*, dove è ipotizzabile si possano *concentrare le funzioni di eccellenza* dell'economia della conoscenza e dell'innovazione. Sono le *piattaforme territoriali*, considerate come parti del Paese capaci di raggiungere i più alti livelli di competitività e di eccellenza nell'offerta territoriale e nella produzione di ricchezza.

L'evidenziazione dei tracciati dei Corridoi transeuropei e delle Autostrade del Mare, le rappresentazioni degli ambiti di intervento del PON Trasporti, così come delle reti di INTERREG e le analisi tematiche prodotte da ESPON hanno costituito i riferimenti iniziali nell'individuazione delle piattaforme. A questa prima identificazione hanno anche concorso i risultati e le riflessioni sui programmi operativi sperimentali promossi dal Ministero. Ulteriori contributi derivano dalla mappatura dei distretti produttivi in Italia e da un'analisi quantitativa sui fattori di competitività e di attrattività.

Infine, contributi importanti sono attesi dalle proiezioni territoriali in corso di elaborazione presso le Regioni, di cui si dà un primo e sommario conto in appendice al presente capitolo.

È importante notare come vi sia stato un sostanziale rispecchiamento tra le indicazioni provenienti dalle Regioni e le contemporanee elaborazioni prodotte dal Ministero. In numerose occasioni di confronto e di dialogo, tuttora in corso, è andata progressivamente definendosi un'immagine condivisa del territorio italiano, entro la quale acquisiscono valenze ulteriori e si integrano in maniera più stringente anche le indicazioni provenienti dalle programmazioni di settore oltre che dai grandi quadri programmatici elaborati a livello europeo e nazionale, quali, ad esempio, le reti Ten e il Programma per le infrastrutture strategiche.

Si è configurata in questo modo un'articolazione delle piattaforme su tre livelli:

- le *Piattaforme transnazionali*, attestate sui corridoi transeuropei, che rappresentano gli spazi di saldatura dell'Italia al sistema europeo;
- le *Piattaforme nazionali*, individuate sulle trasversali Tirreno-Adriatico, che rappresentano gli spazi di rafforzamento delle connessioni tra Corridoi transeuropei, nodi portuali ed armatura territoriale di livello nazionale;
- le *Piattaforme interregionali*, che integrano e completano le piattaforme nazionali, a sostegno dello sviluppo policentrico per il riequilibrio territoriale.

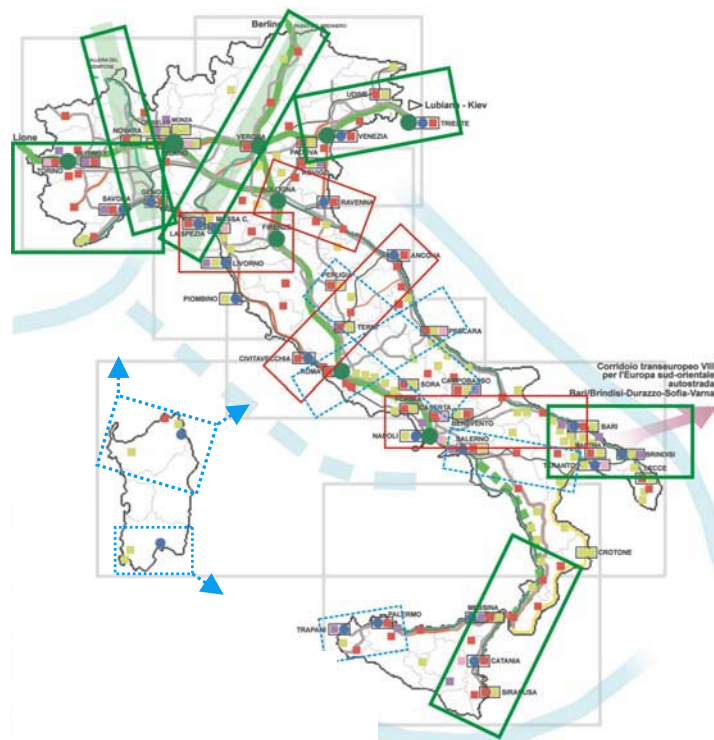


Fig. 1 - Il quadro completo delle Piattaforme territoriali individuate come ipotesi di lavoro. In verde sono segnate le Piattaforme transnazionali, in rosso quelle nazionali, in azzurro quelle transregionali.

Piattaforme territoriali strategiche transnazionali	PT1	Corridoio V - Ovest
	PT2	Corridoio dei Due Mari
	PT3	Asse Ti.Bre
	PT4	Corridoio V - Est
	PT5	Piattaforma sud-orientale
	PT6	Piattaforma tirrenico-ionica
Piattaforme territoriali strategiche nazionali	PN1	Asse dell'Arno
	PN2	Piattaforma romagnola
	PN3	Asse trasversale Lazio-Umbria-Marche
	PN4	Asse trasversale Napoli-Bari
Piattaforme territoriali strategiche interregionali	PI1	Appennino centrale
	PI2	Asse trasversale Lazio-Abruzzo
	PI3	Direttrice basentana
	PI4	Sicilia occidentale
	PI5	Sardegna meridionale
	PI6	Sardegna settentrionale

Le politiche di sviluppo del territorio italiano, a sostegno delle quali il Ministero delle infrastrutture è da tempo impegnato, possono essere anche viste come una prima ipotesi di lavoro in ordine sia alla identificazione delle “linee fondamentali di assetto del territorio nazionale”, quadro di riferimento territoriale delle politiche nazionali e transnazionali, sia rispetto ai criteri di organicità di visione e di coerenza di scelta su cui impostare le proprie scelte di programmazione.

Dopo molti anni, appare così possibile dare forza ed integrare in un coerente disegno di sviluppo territoriale alla scala nazionale le specifiche misure di intervento relative alle reti, alle infrastrutture, alla logistica, alle città.

Nella prospettiva elaborata dal Ministero, lo spazio fisico è riletto come esito dell'incontro-scontro tra *i territori-area* sedimentati localmente e *i territori-snodo* espressione dei flussi multilivello che connettono materialmente e immaterialmente le diverse località, dove *ciascun polo si definisce come punto di incrocio e di commutazione di reti multiple, nodo di densità dentro una gigantesca intersezione di flussi*.

All'interno delle *Piattaforme territoriali strategiche*, i *Territori-snodo* rappresentano, in particolare, quelle realtà che più di altre hanno la capacità di fungere da commutatori tra i grandi flussi europei e internazionali e i territori locali. Per loro natura sono i luoghi maggiormente predisposti a fungere da “ambienti innovatori” suscettibili di riverberare all'intorno gli impulsi al cambiamento delle strutture produttive e sociali esistenti. Proprio questi territori-snodo, insieme alla rete delle città medie che hanno il compito di favorire la coesione tra traiettorie di sviluppo a diverse velocità, appaiono la trama portante degli assetti del territorio nazionale.

Appare evidente che questi *territori-snodo* sono come le “chiodature”, i cardini delle aree del Paese che più di altre sono in grado di produrre effetti di sistema sull'innalzamento complessivo della capacità del Paese di produrre crescita e sviluppo.

Nella nostra visione, su questi territori-snodo dovrebbe convergere il massimo sforzo di mobilitazione e di integrazione degli investimenti. Non solo collegamenti aerei, marittimi, ferroviari e stradali completati con le relative attrezzature della logistica, ma anche reti digitali a

banda larga integrate con i centri di eccellenza della ricerca scientifica e tecnologica che rappresentano le nuove fabbriche dell'epoca postmoderna; poi reti finanziarie e culturali.

Nell'immagine di figura 2, che rappresenta l'attuale impalcatura territoriale del Paese, sono indicate le principali direttrici di attraversamento e penetrazione, e i territori che attualmente svolgono funzioni di snodo, per i quali, occorre sottolinearlo, la funzione di commutazione dei flussi assume caso per caso "pesi" e declinazioni specifiche.

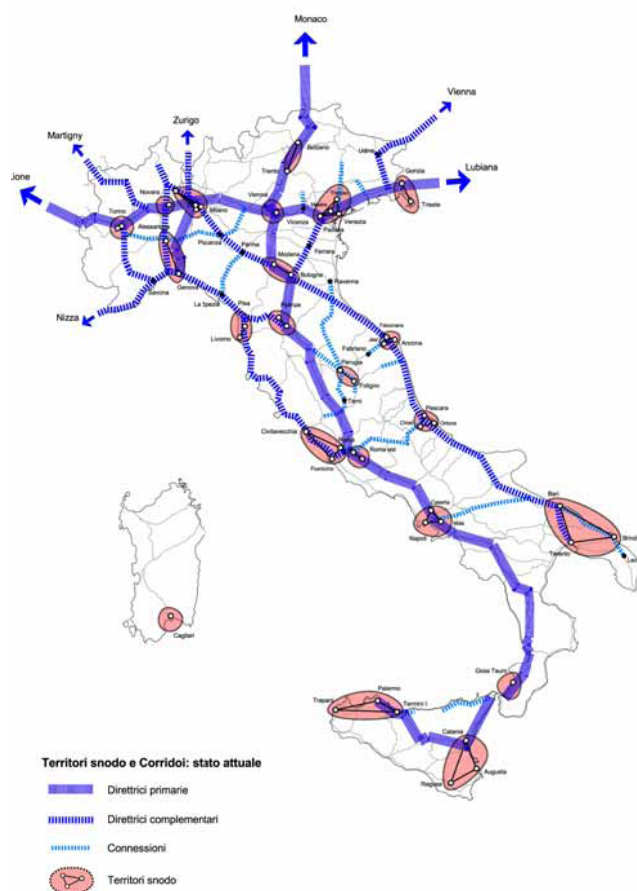


Fig. 2 – I “Territori- snodo”: stato attuale

TS1. Catania-Siracusa-Ragusa	TS13. Bologna-Modena
TS2. Termini Imerese-Palermo-Trapani	TS14. Genova-Alessandria
TS3. Gioia Tauro	TS15. Torino-Orbassano
TS4. Bari-Brindisi-Taranto-Lecce	TS16. Novara
TS5. Napoli-Caserta-Nola	TS17. Grande Milano: Milano-Rogoredo-Rho Pero
TS6. Roma Est	TS18. Brescia
TS7. Roma Fiumicino-Civitavecchia	TS19. Verona
TS8. Chieti-Pescara-Ortona	TS20. Bolzano-Trento
TS9. Ancona-Falconara-Jesi	TS21. Venezia-Padova-Treviso
TS10. Perugia-Foligno	TS22. Trieste-Gorizia
TS11. Pisa-Livorno	TS23. Cagliari
TS12. Firenze-Prato-Pistoia	

Nella ipotesi di implementazione al 2020 dei corridoi, è presumibile che si verificheranno forme di complementarietà più mature e motivate tra territori snodo contermini o quanto meno prossimi (es: caso di Milano e Novara), che porteranno a intrecciare coalizioni all'interno di ambiti più estesi già oggi identificati come “piattaforme”.

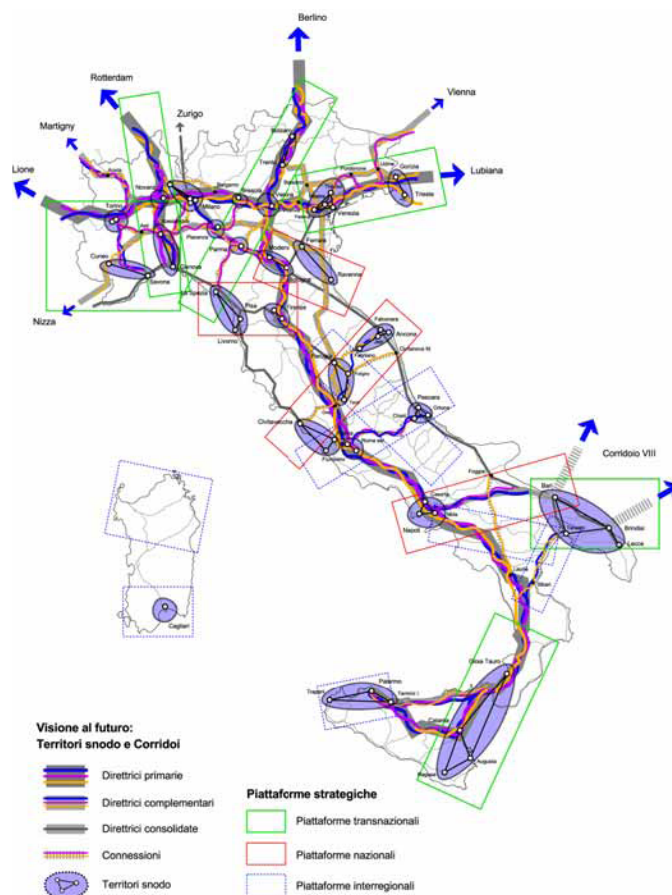


Fig. 8 – I “Territori-snodo”: visione al futuro

Appendice al § 3.1**QUADRO RIEPILOGATIVO DELLE PRIME INDICAZIONI
IN MERITO ALLE PRIORITA' INFRASTRUTTURALI
INDIVIDUATE DALLE REGIONI**

(Aggiornato al 30.6.2006)

I quadri che seguono restituiscono le proposte, fornite dalle Regioni su richiesta del Ministero, di interventi in parte ricompresi nelle Intese Generali ed in parte individuano nuovi interventi che integrano la dotazione infrastrutturale di ciascuna regione.

I suddetti interventi necessitano di una verifica con le Regioni per apprezzarne sia la fattibilità tecnico-finanziaria che lo stato di avanzamento delle progettazioni. A tal fine sono stati già programmati specifici incontri tra Regioni e Ministero.

La definizione degli interventi sarà comunque effettuata previa consultazione della Conferenza Stato-Regioni.

A) LIGURIA

Corridoi ferroviari	Corridoi autostradali, viabilità di rilievo sovraregionale	Infrastrutture puntuali: porti, aeroporti, interporti	NODI URBANI
Nuova linea Genova-Milano con realizzazione del III valico	La Spezia-Parma-Verona (Ti.Bre)	Polo logistico unitario costituito da Genova-Voltri e Savona-Vado	Genova: nuova connessione tra Voltri e l'A12 (GE-SP-LI)
Linea La Spezia-Parma-Verona (Ti.Bre)	Ammodernamento della Aurelia bis	Polo La Spezia	Rifacimento della discesa sulla città della Genova-Serravalle
Linea Genova-Ventimiglia	bretella autostradale A7 (Genova-Serravalle-Milano) – A12 (Genova-La Spezia-Livorno), prevista come by-pass del nodo di Genova,		Genova, realizzazione della bretella di collegamento tra la Genova-Serravalle e la A12

B) PIEMONTE

Corridoi ferroviari	Corridoi autostradali, viabilità di rilievo sovraregionale	Infrastrutture puntuali: porti, aeroporti, interporti,	Nodi urbani
Completamento linea ac/av Milano-Torino	Completamento autostrada Asti-Cuneo e sviluppo dei collegamenti verso la Francia attraverso il nuovo traforo del Tenda	Sistema logistico nord-ovest: completamento centri intermodali e potenziamento piattaforme Novara, Alessandria, Orbassano	Torino, metropolitane
Linea ac/av Torino-Lione		Nuova piattaforma logistica di Cuneo	Torino, nodo ferroviario e stazione av Porta Nuova
Nuova linea av/ac Genova-Milano e collegamento Novara-Sempione			

C) VALLE D'AOSTA

Corridoi ferroviari	Corridoi autostradali, viabilità di rilievo sovraregionale	Infrastrutture puntuali: porti, aeroporti, interporti	Nodi urbani
Realizzazione linea ferroviaria av/ac Aosta-Martigny	Raddoppio tunnel stradale Monte Bianco	Potenziamento aeroporto di Aosta (Saint-Cristophe)	
Adeguamento e miglioramento collegamento ferroviario Aosta-Torino			

D) LOMBARDIA

Corridoi ferroviari	Corridoi autostradali, viabilità di rilievo sovregionale	Infrastrutture puntuali: porti, aeroporti, interporti	Nodi urbani
Tratta lombarda linea ac Milano-Torino	Sistema viabilistico Pedemontano	Accessibilità ferroviaria e stradale hub di Malpensa	Area milanese, completamento del sistema di accessibilità al nuovo polo fieristico
Tratta lombarda linea ac Milano-Verona	Direttissima Milano-Brescia	Sviluppo del sistema aeroportuale lombardo: potenziamento e la specializzazione di Malpensa (hub) e degli scali di Linate (city airport), Orio al Serio (collegamenti low cost nazionali ed internazionali e courier) e Montichiari (collegamenti regionali, voli charter e cargo lungo raggio).	Area milanese, infrastrutture di gronda per l'aggiramento del nodo di Milano
Tratta lombarda Linea ac Milano-Bologna.	Potenziamento asse Est-Ovest autostradale: Bre.Be.Mi; quarta corsia A4 Milano-Bergamo	Realizzazione della rete regionale dei poli intermodali: pieno funzionamento dei terminal esistenti (Segrate e Gallarate,) e realizzazione degli impianti di Bergamo Montello, di Mortara	Area milanese, tangenziale est esterna di Milano
Collegamenti ferroviari di corridoio Nord-Sud: Genova-Novara-Sempione-Basilea	Potenziamento a tre corsie della A9, da Linate a Como		Monza, metropolitana
Collegamenti ferroviari di corridoio Nord-Sud: Milano-Chiasso-Gottardo-Zurigo			Brescia, metropolitana e tangenziale sud

E) P.A. BOLZANO

Corridoi ferroviari	Corridoi autostradali, viabilità di rilievo sovregionale	Infrastrutture puntuali: porti, aeroporti, interporti	Nodi urbani
Asse ferroviario del Brennero: realizzazione del Tunnel di base e raddoppio della linea di accesso sud (Bronzolo Bolzano Nord (Prato Isarco) Bolzano Nord (Prato Isarco) – Ponte Gardena, Ponte Gardena – Fortezza	Riqualificazione A22 con nuovi caselli, barriere, nuovi tracciati		Bolzano, nuova stazione ferroviaria
(nel breve) Potenziamento linea del Brennero mediante completamento del segnalamento e controllo centralizzato del traffico			

F) P.A. TRENTO

Corridoi ferroviari	Corridoi autostradali, viabilità di rilievo sovregionale	Infrastrutture puntuali: porti, aeroporti, interporti	Nodi urbani
Raddoppio della linea di accesso sud al Brennero	Ammodernamento e integrazioni delle strade statali		

G) VENETO

Corridoi ferroviari	Corridoi autostradali, viabilità di rilievo sovregionale	Infrastrutture puntuali: porti, aeroporti, interporti	Nodi urbani
Tratta veneta asse ferroviario av/ac Milano-Venezia-Trieste	Corridoio Mestre-Civitavecchia: nuova Romea E55	Porto di Venezia: allacci plurimodali	Venezia, passante di Mestre (Dolo-Quarto d'Altino)
Potenziamento della tratta Verona-Bologna	Completamento ultima sezione (40 km) della autostrada A31 Trento-Vicenza	Aeroporto di Venezia: collegamenti ferroviari	Realizzazione Servizio Ferroviario Metropolitano Regionale, incluse linee urbane Padova e Venezia
	Ampliamento autostrada A4 con terza corsia da Quarto d'Altino a Villesse	Aeroporto di Verona: collegamenti ferroviari	Venezia, metropolitana sublagunare Tessera-Venezia
	completamento Pedemontana Veneta, Vicenza-Treviso	Riorganizzazione nodo ferroviario di Mestre	