

La E45 in Umbria. Da tempo è al centro del dibattito la trasformazione in arteria a pedaggio dell'attuale superstrada Orte-Ravenna che attraversa da nord a sud la regione. Esiste un progetto preliminare ma sull'opportunità dell'operazione le valutazioni sono diverse

## Con l'autostrada maggiore attrattività



**Umbro Bernardini**  
CONFINDUSTRIA UMBRIA  
Presidente

**C**onfindustria Umbria considera di importanza strategica la realizzazione dell'autostrada Mestre-Civitavecchia, del cui tracciato entrerebbe a far parte la superstrada E45 Orte-Cesena. Per troppi anni l'Umbria, esclusa dal tracciato dell'Autostrada del Sole e dai principali percorsi ferroviari, ha sofferto di un isolamento che ha avuto ripercussioni sul suo sviluppo economico. La situazione della rete stradale regionale è ben evidenziata anche nei dati Istat, dai quali emerge che, sebbene l'Umbria possa disporre di una buona dotazione di strade comunali e statali, la rete autostradale è molto al di sotto del dato medio nazionale.

Questo gap ha avuto e continua ad avere delle ripercussioni importanti, influenzando in maniera determinante sia sulla qualità della vita dei cittadini, sia sulle decisioni di localizzazione delle imprese. In Umbria non esistono autostrade a tre corsie. L'unica autostrada che la attraversa è la A1, mentre l'unica arteria di grande comunicazione è rappresentata dalla E45. Con la sua trasformazione in autostrada si prospetta la possibilità di avere un'arteria di comunicazione importante che mette in collegamento l'Umbria con i due porti di Mestre e di Civitavecchia; che favorisce l'accesso alla regione, migliorando la capacità attrattiva del territorio con prevedibili effetti positivi anche per lo sviluppo del turismo e che migliora, con il cosiddetto Nodo di Perugia, la viabilità intorno al capoluogo, oggi giunta al limite del collasso e della sicurezza.

Non va dimenticato, inoltre, che la realizzazione di questa opera potrebbe giovare dell'apporto di capitali privati. Ciò significa che essa non graverebbe interamente sulle casse dello Stato italiano, a cui potremmo, quindi, continuare a richiedere, con pieno diritto, i mezzi per la realizzazione delle altre opere già in

programma ed altrettanto strategiche per lo sviluppo economico della Regione.

Ovviamente riteniamo essere condizione indispensabile l'esenzione dal pagamento del pedaggio per i cittadini residenti in Umbria e per le imprese, in particolare quelle di trasporto, che hanno in regione la loro sede operativa. Altrimenti queste si troverebbero a dover subire un aggravio di costi che ne comprometterebbe la competitività rispetto alla situazione attuale.

Naturalmente, consapevoli del fatto che la realizzazione del progetto richiederà tempi lunghi, riteniamo essenziale compiere nel frattempo lavori di manutenzione e di ripristino di condizioni di percorribilità in sicurezza della E45, arteria che sopporta ogni giorno un carico di traffico insostenibile. E, però, del tutto fuorviante il collegamento che più volte è stato fatto tra la realizzazione di questa opera e l'attuale stato di degrado della E45. In altre parole, la progettata realizzazione dell'autostrada non può in nessun modo giustificare ritardi nel porre rimedio al deterioramento della E45. Ovviamente, nella progettazione definitiva della nuova autostrada dovrà essere posta la massima cura per assicurare l'armonizzazione dell'opera con l'ambiente e il paesaggio.

Confindustria Umbria per prima sottolinea il valore, anche economico, che l'ambiente e la sua salvaguardia assumono per una regione come la nostra, che vuole e deve mettere meglio a frutto le preziose risorse ambientali, paesaggistiche, storiche,

“

**Il vantaggio  
Ci sarebbe  
un unico collegamento  
con i porti di Mestre  
e Civitavecchia**

culturali, di cui è dotata. Ma ciò non vuol dire restare fermi. Non c'è iniziativa di carattere industriale o infrastrutturale che non incorra nella censura delle associazioni ambientaliste o dei comitati che nascono di volta in volta per opporsi a questo o quel progetto. Il risultato di questo atteggiamento è che l'Umbria continua ad accumulare ritardi con il rischio di accentuare il divario - principalmente infrastrutturale - con le aree più sviluppate del Paese, vedendo contemporaneamente ostacolate attività di grande importanza per lo sviluppo economico della regione. Un conto è progettare iniziative eco-compatibili in modo da contemperare le esigenze di sviluppo con quelle della tutela ambientale, altra cosa è, però, pretendere che non si modifichi nulla, in nome di un ambientalismo radicale il cui risultato finale è l'impoverimento della comunità e del territorio.

Nonostante le contestazioni ed una prima bocciatura del Tar Lazio dello scorso anno, il 27 marzo l'Anas ha approvato il nuovo progetto preliminare del tratto Orte-Mestre della nuova autostrada, per un costo superiore ai 9 miliardi di euro dei quali 1,4 miliardi di soldi pubblici ed il resto con un project financing, con termine dei lavori, e quindi dei disagi, indicato ufficialmente in nove anni, mentre più realisticamente l'ingegner Spota dell'Anas lo ha indicato nel 2040.

Non c'è alcuna seria ragione per la quale l'Umbria dovrebbe volere un'autostrada a pagamento in trenta anni di lavori, piuttosto che una superstrada gratuita in pochi anni di vera manutenzione e messa a norma. Né si può sostenere che non ci sono i soldi per la manutenzione e la messa a norma, visto che l'Anas ha trovato ben 1,4 miliardi per l'autostrada. Inoltre, poiché

## Non serve cambiare, basta la manutenzione



**Urbano Barelli**  
ITALIA NOSTRA PERUGIA  
Presidente

La trasformazione della E45 in autostrada sarebbe necessaria all'Umbria per superare il suo storico isolamento e perché l'Umbria avrebbe un deficit di infrastrutture stradali. Già nell'aprile 2006, Italia Nostra ha contestato tali affermazioni con il convegno "Ideologia e prassi delle grandi opere: il caso della trasformazione della E45 in autostrada" organizzato a Perugia con la rivista il Mulino.

L'argomento dell'isolamento da superare è infatti del tutto inconsistente in quanto la E45 ha già le quattro corsie e necessiterebbe solo di una messa a norma e delle corsie di emergenza. Né, a giustificare la trasformazione possono essere le pessime condizioni attuali della F45, in quanto è a tutti evidente che a ciò si rimedia con la ordinaria manutenzione.

Non si può nemmeno dire che l'Umbria ha una carenza di strade. Secondo l'Istituto Tagliacarne, fatta cento l'Italia, l'Umbria registra una percentuale del 169,9% di dotazione stradale rispetto alla popolazione residente e del 176,4% rispetto al Prodotto interno lordo, mentre la Lombardia, vale a dire la regione più sviluppata d'Italia e tra le maggiori d'Europa, registra una percentuale di strade del 42,7% rispetto alla popolazione e del 33,7% rispetto al Pil.

l'usura della superstrada è in gran parte dovuta al transito dei mezzi pesanti, il pedaggio per i camion potrebbe essere una

soluzione per garantire entrate per la manutenzione e ridurre il traffico.

Tutto ciò, senza contare i danni che la costruzione dell'autostrada provocherebbe in termini di altro cemento, nuove cave per più di 2,5 milioni di metri cubi di materiale ed ulteriore consumo e distruzione di territorio e paesaggio (varianti al Verghereto, per le zone più urbanizzate e per raddrizzare il percorso e le pendenze).

Le priorità di infrastrutture per l'Umbria sono invece nel completamento della Fano-Grosseto e della Perugia-Ancona, e soprattutto nel serio potenziamento dei collegamenti ferroviari. Se tutto ciò è vero, perché ci si ostina da anni nel voler trasformare la E45 in autostrada? Non sembra ci sia altra spiegazione: i 9 miliardi di euro. L'equivalente di un finanziaria. Molto meno di quanto stanziato per la ricostruzione post terremoto in Abruzzo. Circa il doppio del costo previsto per il Ponte sullo Stretto di Messina.

Nonostante la bocciatura del Tribunale

“  
**Interventi opportuni  
I soldi previsti  
per la trasformazione  
potrebbero servire**

## <sup>1</sup> *alla messa in sicurezza*

amministrativo del Lazio, ad insistere nel progetto è sempre il gruppo di Vito Bonsignore (Gefip Holding sa, Mec srl, Ili Autostrade). Quel Vito Bonsignore, condannato a due anni di carcere per tangenti su appalti pubblici, coinvolto nello scandalo della scalata Antonveneta e Bnl, già parlamentare dell'Udc, ora europarlamentare del Pdl. C'è n'è quanto basta per pensar male.

Se a tutto ciò aggiungiamo la gravissima crisi economica mondiale e la necessità di uscirne con un diverso modello di sviluppo come sta cercando di fare Obama negli Stati Uniti, dovremmo seguire l'invito di fine anno del Presidente della Repubblica Giorgio Napolitano: «facciamo della crisi un'occasione perché l'Italia cresca come società basata sulla conoscenza, sulla valorizzazione del nostro patrimonio culturale e del nostro capitale umano». Non su nuove ed inutili autostrade.