

Effetto crescita Tutte le strade portano a Roma

UMBERTO MANCINI

Il primo a parlarne è stato Plinio il Vecchio: «I Romani posero ogni cura in tre cose soprattutto, che furono dai Greci neglette, cioè nell'aprire le strade, nel costruire acquedotti e nel disporre nel sottosuolo le cloache». Parte da qui la centralità della Capitale, dall'immenso complesso di strade che rappresenta un'opera di straordinaria ingegneria con 100.000 chilometri di lustricato. Un tessuto che ha contribuito allo sviluppo della civiltà romana in tutto il mondo allora conosciuto. Ma ora, al di là del paragone che ci riporta alle origini, a che punto siamo? Roma, ovviamente resta centrale, ma c'è ancora molto da fare per stare al passo con i tempi, con la sfida della nuova mobilità. Lo chiedono i cittadini, lo chiede il settore industriale.

LA LINEA DELLO SVILUPPO

«Creare, mantenere in efficienza e ammodernare le infrastrutture – dice al *Messaggero* Angelo Camilli, presidente di Unindustria e vice presidente di Confindustria – fa parte di una strategia decisiva per l'organizzazione e la crescita solida e sostenibile delle aree metropolitane e

di regioni urbane moderne e competitive».

Per questo, aggiunge, insistiamo sulla necessità «a Roma e nel Lazio di intervenire sui deficit infrastrutturali dei nostri territori per aprire una nuova stagione di sviluppo». L'obiettivo è chiaro: rilanciare la centralità della Capitale nei flussi di persone e merci tra Nord e Sud, rafforzando al contempo il suo ruolo di piattaforma strategica nel cuore del Mediterraneo, con uno sguardo attento anche ai Balcani.

«Siamo soddisfatti – spiega Camilli – che alcune opere fondamentali che connotano in modo più veloce e sicuro l'area metropolitana abbiano registrato importanti passi in avanti come la Orte-Civitavecchia, la Cisterna-Valmontone e l'adeguamento della Salaria. Ma occorre dare garanzie sulla Roma-Latina e sulle trasversali a Sud della Regione in grado di valorizzare importanti insediamenti industriali come il potenziamento della Monti Lepini tra Latina e Frosinone e la Pedemontana di Formia.

Occorre migliorare – ma su questo punto industriali e cittadini spingono nella stessa direzione – la mobilità urbana, che necessita di opere rilevanti per la sostenibilità

e l'efficienza della mobilità. Tra queste, sottolinea Camilli, «sono prioritari gli attraversamenti sul Tevere, come il Ponte dei Congressi e il nuovo Ponte della Scafa».

La buona notizia, conclude, è che, dopo anni in cui Roma ha risentito di una riduzione di investimenti pubblici, ora la Città e la Regione stanno finalmente beneficiando di risorse economiche all'altezza delle sfide di competitività territoriale

+

che dobbiamo affrontare. «Occorre però rispettare con rigore la pianificazione degli interventi, senza variazioni che mortifichino le strategie di crescita. In questa logica è irrinunciabile la massima sinergia tra tutte le istituzioni che hanno competenze da esercitare e fondi da investire, dal Comune di Roma alla Regione Lazio fino al Governo. Solo così



Peso: 64%

potremo avere una Capitale più connessa, moderna e attrattiva capace di riscoprire l'orgoglio e la responsabilità della sua grandezza».

LO SCENARIO E GLI INVESTIMENTI

Sulla stessa linea Andrea Giuricin, tra i massimi esperti di trasporti in Italia. «A livello di infrastrutture stradali – osserva il docente della Bicocca – vi sono dei ritardi storici sia verso nord che verso sud: si pensi alla Tirrenica o alla Roma-Latina, le cui opere si discutono ormai da decenni». Il Lazio sconta meno chilometri di autostrade sulla popolazione (circa un 25% in meno rispetto alla media nazionale).

Anche per questo motivo, suggerisce, per quanto riguarda le autostrade o arterie di grande scorrimento, bisogna dire che vi sono ancora delle criticità e che sono

auspicabili dei nuovi investimenti. È vero comunque che per la Tirrenica sono stati stanziati 150 milioni di euro per migliorare l'infrastruttura che collega Roma verso Livorno, ma è altresì vero, teme Giuricin, «che i lavori potrebbero iniziare solo nel 2025 e con previsioni di costo molto superiori che quindi dovranno essere poi finanziate».

Ma dove bisogna accelerare? Giuricin ritiene che un'altra autostrada molto utile sarebbe la Roma-Latina (includendo anche la Cisterna-Valmontone), un progetto di cui si discute ormai da decenni. Un'opera, nella sua interezza, che avrebbe una lunghezza di oltre 100 chilometri e che potrebbe avere un impatto molto positivo non solo per Roma, ma anche per tutto il sud del Lazio. Anche in questo caso, il progetto è stato ripreso dal ministero delle Infrastruttu-

re e dei Trasporti, ma sarebbe importante riuscire a spingere anche gli attori privati a sviluppare questa infrastruttura.

Parlando invece di eccellenze, c'è da ricordare che l'aeroporto di Roma Fiumicino, che si è confermato migliore aeroporto europeo per il settimo anno consecutivo, potrebbe essere ulteriormente spinto in avanti. Puntando ancora di più sull'intermodalità. Proprio le Fs intendono fare importanti investimenti sulla rete e sulle interconnessioni, anche grazie ai fondi del Pnrr.

In questo quadro, migliorare la viabilità anche con il Porto di Roma è essenziale ai fini della competitività del sistema produttivo e non solo. L'ottima gestione del Porto di Civitavecchia, che ha visto oltre 3,3 milioni di croceristi, vale a dire quasi 700mila in più rispetto al 2019, il precedente record storico, può es-

sere ancora implementata. «Ma per farlo, per far compiere il definitivo salto di qualità all'intero sistema viario della Capitale, è importante – conclude Giuricin – riuscire ad attrarre investimenti privati che possano supportare sempre di più il settore pubblico».

Non farlo e accumulare ritardi, anche in vista del Giubileo ormai alle porte e delle prossime sfide, sarebbe imperdonabile. Basta ricollegarsi al passato, alla storia per proseguire il cammino di sviluppo che passa inevitabilmente per tutte le strade che portano a Roma.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Angelo Camilli (Confindustria): «Una strategia decisiva»
L'economista Andrea Giuricin: «Ma ci sono ritardi storici»

100.000 CHILOMETRI DI LASTRICATO
La centralità di Roma parte dall'immenso complesso di strade: un'opera straordinaria di ingegneria

LA PROPORZIONE
Il Lazio ha il 25% in meno di autostrade rispetto alla media



Peso: 64%