

## NOTE PER LO SVILUPPO DELL'AREA TERNI-NARNI

---

L'area Terni-Narni già prima della crisi covid evidenziava dinamiche economiche preoccupanti tra le quali citiamo alcune emergenze:

- Emergenza demografica  
con particolare riferimento all'indice di vecchiaia molto elevato, flussi costanti di emigrazione verso l'estero e verso altri comuni italiani.
- Emergenza produzione/lavoro  
Contrazione rilevante del PIL nell'ultimo decennio
- Emergenza disagio sociale  
Incidenza morti per overdose e incidenza detenuti per reati connessi alla droga
- Emergenza modernizzazione delle aree urbane

Nel primo rapporto della Regione Umbria Smart city index (10/2018 basato su dati Ernst & Young) riguardo la diffusione nelle abitazioni della fibra per la connessione internet alla velocità più alta (FTTH) la città di Terni evidenzia un deludente 28,7% rispetto al 79,3% della città di Perugia. Mentre la classifica complessiva dell'EY smart city index assegna a Perugia un ottimo trentesimo posto su 109 e a Terni il sessantatreesimo posto.

Restano da valutare compiutamente e con dati consuntivi le dinamiche effettive indotte dalla crisi covid che si sono sovrapposte alle emergenze sopra descritte e soprattutto appare strategico coordinare gli interventi dell'Area di Crisi Complessa con gli interventi del PNRR peraltro in via di definizione operativa.

In questo senso ai soli fini di contribuire alla focalizzazione della situazione reale del territorio per integrare e proseguire gli strumenti di incentivo dell'ACC Terni-Narni, si illustrano alcune aree di intervento che evidenziano la necessità di coordinamento di cui sopra

### **PRIMA AREA DI INTERVENTO: INFRASTRUTTURE**

**COLLEGAMENTO DEI DUE PORTI** - Nel Centro Italia mancano i collegamenti est-ovest. Quello più ovvio e utile da realizzare è il collegamento veloce stradale e ferroviario per flussi importanti di persone e merci tra i due porti del Centro Italia Civitavecchia e Ancona. Il collegamento interessa direttamente l'area di crisi e ha un indubbio valore europeo, se si considera che aprirebbe al Mediterraneo occidentale e a Roma una nuova ed efficace direttrice con i Balcani e l'Est europeo e integrerebbe una fascia territoriale di grande valenza turistica e produttiva (industria crocieristica e cantieristica, poli chimici e siderurgici, snodi ferroviari, insediamenti di multinazionali e PMI operanti nell'alimentare, nei servizi digitali, nella ceramica, nel commercio). Tale collegamento di fatto oggi

ancora non esiste e probabilmente non esisterà nemmeno ad opera del Recovery plan. Infatti il **collegamento ferroviario**, che sarebbe essenziale anche ai fini della transizione ecologica, sconta l'arretratezza della linea Roma Ancona che è una linea in gran parte a binario singolo. Il perdurare di questa situazione di arretratezza del collegamento è incompatibile con risultati effettivi e concreti di rilancio dell'area Terni-Narni. Si attende il raddoppio all'interno del PNRR. In ogni caso continuerebbe a mancare del tutto il tratto Civitavecchia-Orte, nonostante le richieste delle categorie economiche e le raccolte di firme tra la popolazione dei territori interessati della regione Lazio.

Le cose non vanno meglio per il **collegamento stradale**: mentre la regione Lazio ha inserito nel PNRR il completamento del tratto Monte Romano -Civitavecchia, è del tutto dimenticato dalla regione Umbria il rifacimento necessario del tratto umbro Spoleto-Terni anche se per esso sussistono i requisiti della cantierabilità esistendo una progettazione operativa per iniziativa della Camera di Commercio di Terni. Si rischia l'assurdità di una direttrice viaria a 4 corsie strategica per l'Italia che collega i due porti, ma che viene costretta alla viabilità ordinaria (nelle condizioni in cui versa la Spoleto Terni) in una "strozzatura" di soli 30 chilometri.

**FERMATA TAV A ORTE** La fermata TAV a Orte conseguita recentemente migliora il livello di servizio dell'area di interesse, ma rischia di avere un impatto eccessivamente limitato senza il necessario potenziamento della linea Orte Falconara.

**POTENZIAMENTO DELL'AVIOSUPERFICIE** L'aviosuperficie di Terni di proprietà comunale se potenziata può costituire un nodo importante nel traffico merci del centro Italia e contribuire fortemente al rilancio dell'area Terni-Narni con possibilità di utile integrazione nel sistema aereo della capitale. Occorre potenziare la pista (i vincoli urbanistici allo scopo ci risultano già vigenti) e realizzare le connesse opere di servizio.

**COLLEGAMENTI DELLA PIATTAFORMA LOGISTICA.** La piattaforma logistica, di proprietà della Regione Umbria, è una infrastruttura attesa dal territorio perché potenzialmente in grado di dare un forte contributo al rilancio e alla vivibilità delle aree urbane di Terni e Narni. Finita la costruzione dell'edificio nel 2015 la struttura appare in stato di abbandono e attende da oltre cinque anni la sua entrata in funzione. Manca la realizzazione del collegamento con la rete ferroviaria e occorre progettare e realizzare un collegamento merci con l'Aviosuperficie che va a sua volta potenziata, al fine di generare cruciali sinergie e ricadute positive sul territorio.

**COMPLETAMENTO TERNI-RIETI (San Carlo)** – Si ricorda che il completamento della Terni Rieti per dare il previsto impatto positivo sui flussi dell'area est della città di Terni necessita anche del collegamento con la strada della romita (bretella di San Carlo)

## **SECONDA AREA DI INTERVENTO: DIGITALIZZAZIONE, INNOVAZIONE**

**BANDA LARGA** Naturalmente parlare di digitalizzazione presuppone la diffusione nell'intero territorio

in oggetto della banda larga. L'investimento è in corso, ma se si approfondiscono i tempi di completamento e il livello qualitativo effettivo di larga banda che viene progressivamente installata si evidenzia la necessità di investimenti di maggiore efficacia. Occorre seguire una priorità chiara 1) aree produttive, 2) aree urbane, 3) borghi, 4) aree rurali e imprimere una accelerazione in grado di superare in tempi brevi quelli che ormai sono veri e propri ostacoli allo sviluppo. Basta considerare che mentre l'area produttiva di Sabbioni (sempre nella fascia di continuum Terni-Narni) presenta una situazione complessivamente accettabile delle disponibilità di connessione, l'area produttiva di Maratta, certamente la più rilevante dell'Umbria meridionale evidenzia una situazione di particolare arretratezza: solo l'attraversamento sulla direttrice della Marattana nel brevissimo tratto di via Lessini dispone di collegamenti in fascia alta (oltre 100 mbps) e per tutti i restanti tratti sono disponibili al massimo collegamenti in fascia media (30-100 mbps), tutte le aree interne invece sono attualmente collegate in fascia bassa.

**DIGITALIZZAZIONE DEGLI ENTI LOCALI.** La digitalizzazione degli Enti locali mostra qualche isola di eccellenza, ma il panorama complessivo denota una notevole lontananza dall'integrazione digitale unitaria dei dati e dei processi che è richiesta alla burocrazia locale per andare al passo delle imprese e non costituire un ostacolo. Basta pensare che vaste aree del Comune di Terni, per esempio, non sono digitalizzate: rilascio delle autorizzazioni temporanee all'accesso alla Ztl, gli adempimenti del "fascicolo casa" indispensabile per accedere agli incentivi fiscali sull'abitazione (ecobonus e sisma bonus), ecc.

### **TERZA AREA DI INTERVENTO: RIVOLUZIONE VERDE E TRANSIZIONE ECOLOGICA**

**POLO SIDERURGICO.** Nell'ottica della transizione verde delle produzioni Terni è la frontiera più avanzata dove si deciderà se la coesistenza delle produzioni siderurgiche tradizionali in area urbana densamente abitata è compatibile o meno con i nuovi parametri ecologici. Manca un polo pubblico di eccellenza della ricerca applicata che dia valore ulteriore alle acciaierie, anche sul mercato degli investitori, occorre un programma di intervento che liberi l'ambiente dai metalli pesanti e risponda ai più alti standard europei di salute e vivibilità.

**BONIFICA AMBIENTALE DELL'INTERA CONCA TERNANA** e in particolare del SIN (sito di interesse nazionale) Terni Papigno inclusa la discarica di Villa Valle che concretizzi una filiera del disinquinamento nel territorio e abbia la rilevanza strategica di direttrice di sviluppo.

**INTERVENTI PER LA QUALITA' DELL'ARIA** Programmi di rilancio economico possono essere vanificati da impattanti e reiterati provvedimenti di ostacolo alle attività produttive e alle attività civili dovute allo sfioramento dei parametri di inquinamento da PM10. Occorre un programma ampio e in tempi brevi di riqualificazione energetica, anche mediante interventi di trasformazione delle caldaie condominiali di grandi dimensioni delle aree più inquinate e di tutti gli impianti di riscaldamento degli uffici pubblici, oltre a interventi di riduzione degli impatti ambientali delle produzioni e in

misura minore del traffico.

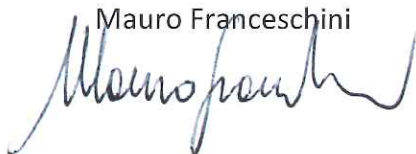
## CONCLUSIONI

Gli incentivi alle attività d'impresa posti in essere nel quadro dell'Area di Crisi Complessa Terni-Narni stanno evidenziando buoni risultati, anche tenendo conto delle perturbazioni, soprattutto per quanto riguarda gli aspetti occupazionali, introdotte dalle dinamiche della crisi covid. A quanto ci risulta sia gli interventi maggiori (L. 181) che quelli rivolti alle PMI stanno determinando l'introduzione di innovazioni diffuse del modello impresa 4.0 dalle quali si attende un innalzamento complessivo della competitività. Appare strategico proseguire con questa azione di incentivazione.

Si evidenzia però un progressivo scollamento tra l'innovazione delle manifatture, che stanno rispondendo positivamente, e l'innovazione indispensabile dei servizi alla produzione, da quelli più tradizionali, (manutenzioni), a quelli più innovativi. E' possibile anche valorizzare maggiormente in un'ottica di rilancio territoriale il ruolo dell'artigianato produttivo e dei servizi. Appare anche opportuno, soprattutto ai fini occupazionali predisporre strumenti di intervento mirati al sostegno del terziario in generale e del commercio, che hanno particolarmente risentito della crisi covid e se non si evidenzieranno recuperi sostenuti rischiano di introdurre disarmonie e criticità nell'economia territoriale.

In conclusione non possiamo non esprimere il disappunto per il mancato confronto con le scriventi Associazioni, che ci impedisce di fornire un contributo più ragionato, approfondito e informato da dati oggettivi, rispetto a queste poche e sbrigative note. Chiediamo i motivi di questa innovazione in senso negativo della prassi seguita finora.

Confartigianato Imprese Terni  
Il Presidente  
Mauro Franceschini



CNA Umbria  
Il Presidente  
Renato Cesca

