



ATTI DEL CONVEGNO

“STATI GENERALI DELL'ECONOMIA (TERNI 2030)”

CENTRO MULTIMEDIALE, TERNI

7 novembre 2025

A cura di Andrea Margani, Funzionario della Direzione Sviluppo Economico - Commercio



3. INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

3.1 Video introduttivo e intervento dell'Assessore Cardinali

La seconda area tematica dell'incontro si è aperta con un video dedicato alla mobilità sostenibile e alla valorizzazione delle infrastrutture di collegamento, che ha illustrato le linee di sviluppo di una rete moderna e integrata per l'Umbria meridionale.

Il filmato ha presentato un ambizioso progetto di linea ferroviaria ad alta propensione turistica, destinata a collegare il territorio ternano con il tracciato Rieti–L'Aquila–Sulmona, attraverso la elettrificazione della linea e l'installazione di pannelli fotovoltaici lungo i binari.

L'obiettivo è creare una mobilità dolce e interconnessa, che unisca i principali punti di interesse della città e del comprensorio: dallo stadio e la Città dello Sport, al Santuario di San Valentino, alla Cascata delle Marmore, fino al Lago di Piediluco, mediante un treno panoramico con fermate dedicate e strutture di supporto per il turismo lento, come stazioni per la ricarica e il deposito di biciclette elettriche.

Il progetto prevede inoltre il ripristino delle stazioni cittadine dismesse e la messa in esercizio delle fermate minori, da San Gemini a Narni, oggi in stato di abbandono, per sviluppare una metropolitana di superficie al servizio di cittadini, studenti e turisti.

Questa infrastruttura, integrata con autobus elettrici e percorsi ciclopedonali, contribuirebbe in modo significativo a ridurre il traffico automobilistico e a migliorare la qualità dell'aria, restituendo centralità al trasporto pubblico e al turismo sostenibile.

Nel suo intervento introduttivo, l'assessore Cardinali ha evidenziato come il tema delle infrastrutture rappresenti oggi uno snodo decisivo per lo sviluppo dell'Umbria e per il futuro della città di Terni.

Ha ricordato che già nel 2014 la Regione aveva presentato un piano strategico per la mobilità volto a superare il cronico isolamento infrastrutturale del territorio, con azioni mirate sul raddoppio della linea Orte–Falconara, sul potenziamento dell'aeroporto di San Francesco d'Assisi, sulla riqualificazione della Ferrovia Centrale Umbra e sullo sviluppo delle reti stradali e ferroviarie.

Cardinali ha denunciato tuttavia la lentezza dei progressi e la mancanza di risposte concrete da parte degli enti gestori e della Regione, citando in particolare il caso dei 12 nuovi treni ETR 108, acquistati nel 2018 e mai entrati in servizio.

Si tratta di convogli capaci di raggiungere i 200 km/h e di ridurre a 40 minuti il collegamento con Roma — un cambiamento che, ha osservato l'Assessore, “modificherebbe radicalmente la vita del territorio”, con effetti positivi su industria, turismo e università.

L'Assessore ha sottolineato la necessità di un confronto diretto e costante con il Ministero delle Infrastrutture, RFI e Trenitalia, e di un maggiore coinvolgimento della Regione Umbria, affinché le istanze territoriali di Terni trovino adeguato ascolto e sostegno.

Ha inoltre proposto di avviare sin da subito il dibattito sul raddoppio della Roma–Orte, evidenziando che solo con una pianificazione di lungo periodo sarà possibile uscire dalla logica delle soluzioni tampone e affrontare alla radice l'isolamento del territorio.

In conclusione, Cardinali ha definito il potenziamento infrastrutturale come “la leva per la rinascita economica, turistica e sociale dell’Umbria meridionale”, e come strumento decisivo per contrastare il calo demografico e favorire l’insediamento di nuove famiglie e imprese.

3.2 Intervento del Prof. Fabio Santini – Università degli Studi di Perugia: le infrastrutture come leva economica e sociale

Nel suo intervento, il Prof. Fabio Santini, economista e docente dell’Università degli Studi di Perugia, ha analizzato il valore economico delle infrastrutture come fattore determinante per lo sviluppo territoriale, sottolineando al tempo stesso la necessità di un approccio sistemico per evitare effetti distorsivi.

Da pendolare tra Orte, Terni e Perugia, Santini ha voluto innanzitutto ricordare la concretezza del tema, vissuto quotidianamente da chi si muove tra i centri umbri. Dal punto di vista accademico – ha spiegato – numerosi studi internazionali e nazionali, compreso uno studio di Rete Ferroviaria Italiana in collaborazione con l’Università Bocconi, dimostrano che un collegamento rapido con le metropoli può generare benefici rilevanti per i territori: una maggiore fluidità nel mercato del lavoro, un migliore equilibrio tra vita professionale e privata, e persino ricadute positive sulle rendite immobiliari. Tuttavia, tali effetti non sono automatici: per produrre sviluppo è necessaria una visione sistemica che integri infrastrutture, servizi, formazione e qualità urbana.

In quest’ottica, ha osservato, Terni può beneficiare di un forte collegamento con Roma solo se si accompagna tale potenziamento con un progetto complessivo di rigenerazione urbana e di attrattività residenziale, universitaria e imprenditoriale.

Il Docente ha poi illustrato alcuni progetti di ricerca promossi dall’Università di Perugia sulla mobilità digitale sostenibile, tra cui un PRIN nazionale dedicato al modello Mobility as a Service (MaaS) — un paradigma che considera la mobilità non come possesso di un mezzo, ma come servizio integrato.

Attraverso piattaforme digitali, i cittadini possono pianificare uno spostamento combinando differenti mezzi (taxi, car sharing, bike sharing, treni o autobus) sulla base di variabili quali costo, emissioni di CO₂, tempo e consumo energetico personale. Esperienze avanzate in città europee come Berlino e Helsinki, ha spiegato Santini, dimostrano come tali modelli migliorino la qualità della vita urbana e incentivino comportamenti sostenibili.

Un altro tema centrale del suo intervento ha riguardato la logistica delle imprese, dove la sfida è ridurre i trasporti a vuoto e ottimizzare i flussi di ritorno attraverso piattaforme condivise di scambio e coordinamento, così da unire sostenibilità ambientale ed efficienza economica.

Con una metafora efficace, il Professore ha paragonato il sistema dei trasporti a un circuito idraulico: “Quando si attiva un flusso verso l’esterno – ha spiegato – bisogna evitare che l’acqua ristagni, ma favorire un’irrigazione costante anche all’interno del territorio.”

In altre parole, le infrastrutture devono sì collegare Terni al mondo, ma anche nutrire il tessuto locale con nuove opportunità di mobilità, innovazione e crescita economica.

L’Assessore Cardinali ha ringraziato Santini per l’intervento, anticipando che il tema del polo universitario ternano sarebbe stato ripreso nel panel successivo dedicato alla conoscenza e alla formazione.

3.3 Intervento di Erica Petralla – Presidente Associazione Pendolari: l’urgenza di investire nella mobilità reale

L’intervento di Erica Petralla, Presidente dell’Associazione Pendolari, ha portato sul palco la voce diretta di chi vive quotidianamente le difficoltà del sistema ferroviario umbro e, in particolare, del collegamento Terni–Roma.

Petralla ha ringraziato l’Amministrazione per l’attenzione dedicata al tema, ricordando come il problema dei pendolari non sia solo una questione di trasporto, ma un nodo sociale ed economico che incide sulla qualità della vita, sulla produttività e sulla coesione territoriale.

Ha sottolineato che i disagi attuali derivano da decenni di mancati investimenti infrastrutturali, i cui effetti si manifestano oggi in modo drammatico: ritardi cronici, soppressioni, materiale rotabile obsoleto e una generale assenza di volontà nel risolvere le criticità strutturali.

Con tono diretto, la portavoce del comitato ha denunciato la distanza crescente tra gli interessi di Trenitalia e le esigenze del servizio pubblico, evidenziando che, mentre il dibattito istituzionale parla di innovazione e sviluppo, “sui binari la situazione continua a peggiorare”.

Nel suo racconto, ha richiamato la sensazione diffusa tra i pendolari di essere sistematicamente penalizzati, tagliati fuori dai benefici delle linee ad alta velocità e da un modello di mobilità che sembra privilegiare solo le grandi direttrici.

Petralla ha ricordato che, secondo le ultime comunicazioni ricevute dall’assessorato comunale, Trenitalia avrebbe ridotto ulteriormente le disponibilità di convogli sulla direttissima, lasciando in servizio appena una decina di treni per l’Umbria. “La situazione è davvero grave”, ha affermato, aggiungendo con una metafora efficace:

“Costruiamola pure questa macchina da corsa, ma le dobbiamo mettere le ruote.”

Un invito, dunque, a trasformare i progetti in azioni concrete, partendo dalle esigenze reali dei cittadini che ogni giorno si spostano per lavoro o studio.

L’Assessore Cardinali, nel ringraziare la relatrice, ha condiviso le preoccupazioni espresse, ribadendo l’impegno del Comune nel mantenere aperto il dialogo con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per individuare soluzioni immediate e strutturali.

Ha altresì sottolineato la necessità di una scelta politica chiara e strategica, affinché il Centro Italia — e con esso Terni — non resti escluso dai grandi corridoi dell’alta velocità e possa finalmente godere di un sistema di mobilità moderno, efficiente e inclusivo.

3.4 Intervento di Michele Marinelli – Presidente Confapi Terni: infrastrutture, produttività e competitività del sistema locale

Il Presidente di Confapi Terni, Michele Marinelli, ha portato il punto di vista del tessuto imprenditoriale locale, sottolineando come il tema infrastrutturale non riguardi soltanto la mobilità delle persone ma anche, e soprattutto, la logistica delle merci e la competitività del sistema produttivo.

Marinelli ha espresso un sentito ringraziamento all’Assessore Cardinali per l’organizzazione degli Stati Generali dell’Economia, “un evento che come associazione — ha ricordato — chiedevamo da anni”,

riconoscendo nell'iniziativa un'occasione concreta di confronto e di programmazione condivisa tra pubblico e privato.

Nel suo intervento, il presidente ha delineato un quadro economico complesso per la città di Terni, “una città dalle grandi potenzialità ma in forte difficoltà”. Citando i dati della Banca d'Italia (giugno 2024), Marinelli ha ricordato che rispetto al 2007 il territorio ternano ha registrato una riduzione del 10% nel valore aggiunto, nonostante un tasso di occupazione del 68%, tra i più alti della regione.

A pesare è la diminuzione della produttività oraria del 6,7%, in controtendenza rispetto alla media nazionale, cresciuta nello stesso periodo di circa il 4%.

“Il nostro obiettivo deve essere quello di tornare a creare valore — ha sottolineato Marinelli — e per farlo servono infrastrutture adeguate, sia fisiche che digitali, insieme a competenze e capacità di stare sul mercato.”

Pur riconoscendo nel turismo una direttrice di sviluppo importante, Marinelli ha voluto ricordare che Terni resta un territorio a vocazione produttiva, industriale e manifatturiera, con eccellenze che operano a livello internazionale ma che spesso “non riescono a lavorare sul mercato locale per la carenza di infrastrutture e servizi efficienti”.

Le piccole e medie imprese — ha aggiunto — hanno imparato a essere resilienti e a reinventarsi, ma per poter crescere devono poter contare su un sistema logistico efficiente e su collegamenti moderni, in grado di garantire tempi e costi competitivi.

Marinelli ha quindi lanciato due proposte-provocazioni concrete:

- Il rilancio della Piastra logistica Terni–Narni, infrastruttura strategica rimasta incompiuta e che potrebbe diventare un nodo intermodale fondamentale per la movimentazione delle merci tra l'Umbria, il Lazio e l'Adriatico.
- Il completamento della direttrice Flaminia Terni–Spoleto, un'opera essenziale per l'accessibilità del territorio, oggi paradossalmente escluso dai principali assi viari nonostante la presenza di importanti realtà produttive.

A tale proposito, Marinelli ha ricordato che esistono investimenti già programmati per oltre 560 milioni di euro relativi alla galleria della Tre Valli fino a Firenzuola, ma che “Terni resta tagliata fuori da una connessione rapida e sicura con l'Adriatico”.

Ha richiamato un progetto del 2003 di Uniontrasporti, condiviso dalle Camere di Commercio di Terni e Perugia, che prevedeva un investimento di circa 160 milioni per completare il tratto mancante — un progetto, ha affermato, “che ancora oggi rimane una necessità prioritaria”.

L'Assessore Cardinali, riprendendo il tema, ha condiviso la riflessione di Marinelli, sottolineando la necessità di una programmazione infrastrutturale equa e collegiale a livello regionale.

“L'Umbria ha 850 mila abitanti — ha ricordato —, l'equivalente di una media città: servono scelte coordinate, non divisioni territoriali o lotte di campanile. Solo una visione unitaria può restituire equilibrio e sviluppo a tutto il territorio.”

Con queste parole, l'Assessore ha ribadito il senso degli Stati Generali: costruire insieme — istituzioni, imprese e cittadini — una strategia condivisa per lo sviluppo infrastrutturale e produttivo dell'Umbria meridionale.

3.5 Intervento di Paolo Grigioni – Dirigente della Direzione Trasporti Comune di Terni: mobilità integrata e sostenibile per una città interconnessa

Nel suo intervento, Paolo Grigioni, dirigente della Direzione Trasporti del Comune di Terni, ha illustrato in modo dettagliato la visione strategica con cui l'amministrazione sta lavorando al tema della mobilità sostenibile, collegando le infrastrutture di trasporto pubblico alla riqualificazione urbana e turistica del territorio.

Grigioni ha ricordato che la metropolitana di superficie lungo la linea ex Ferrovia Centrale Umbra è già prevista nel nuovo Piano Regionale dei Trasporti 2024–2034, uno strumento di programmazione decennale che — nel pieno rispetto degli obiettivi di sostenibilità ambientale e dei principi comunitari — individua Terni come nodo centrale della mobilità regionale.

Il piano prevede, in particolare, la realizzazione di tre nuove fermate ferroviarie cittadine:

- Città dello Sport, in connessione con l'area sportiva e lo stadio;
- San Valentino, in prossimità del polo religioso e culturale dedicato al Patrono;
- Marmore, a servizio della cascata e del futuro asse turistico Terni–Piediluco.

Queste fermate — ha spiegato il Dirigente — rappresentano un salto di qualità per la mobilità urbana e suburbana, permettendo di connettere le linee storiche (verso Roma, Rieti e la Centrale Umbra) e di sviluppare un modello di metropolitana leggera di superficie in grado di servire cittadini, pendolari e turisti.

Grigioni ha precisato che tali progetti non sono semplici aspirazioni locali, ma interventi formalmente inseriti nel piano regionale e quindi già riconosciuti come azioni programmatiche prioritarie. Tuttavia, per concretizzarli occorre superare una visione limitata dell'opera pubblica:

“Dobbiamo smettere di vedere le fermate come interventi a uso esclusivo dei residenti. È un approccio fallimentare, perché non garantisce la sostenibilità economica. Le opere devono essere integrate con il territorio, con i servizi e con le attività produttive e turistiche.”

Da questa impostazione deriva una nuova filosofia progettuale: ogni infrastruttura deve generare valore urbano diffuso, attrarre investimenti privati e creare connessioni funzionali tra mobilità, turismo e sviluppo economico.

Il dirigente ha quindi richiamato gli interventi più recenti realizzati dal Comune grazie ai fondi del Piano Nazionale della Mobilità Sostenibile e al PNRR, tra cui:

- il rinnovo del parco autobus, con l'introduzione di mezzi elettrici e a basso impatto ambientale;
- la realizzazione di infrastrutture per la ricarica elettrica e la mobilità integrata.

In particolare, Grigioni ha annunciato con soddisfazione il completamento della prima stazione di ricarica elettrica in Umbria, situata nei pressi della stazione ferroviaria di Terni. Finanziata con 6,5 milioni di euro

di fondi PNRR, l'opera — già collaudata — sarà operativa entro dicembre e consentirà l'avvio della circolazione dei primi autobus elettrici cittadini. La stazione, ha spiegato, è stata realizzata su un'area precedentemente degradata e bonificata, senza consumo di suolo, e dispone di dieci punti di ricarica espandibili grazie al potenziamento dell'infrastruttura elettrica.

“L'obiettivo — ha concluso — è partire dal nodo ferroviario per creare una rete connessa, dove si integrino autobus elettrici, piste ciclabili e mobilità dolce. Solo così la sostenibilità diventa concreta e non solo dichiarata.”

L'Assessore Cardinali, nel ringraziare il Dirigente, ha sottolineato che il passo successivo sarà ampliare la visione verso la mobilità leggera e integrata, includendo piste ciclopedonali, vie di pellegrinaggio come le Vie di Francesco, e la navigabilità dei fiumi Velino e Nera, fino al lago di Piediluco — elementi che, insieme alla qualità urbana e al marketing territoriale, renderanno Terni una città davvero connessa, vivibile e attrattiva.

3.6 Intervento di Miro Virili – Architetto, Presidente Dominio Collettivo di Piediluco: il progetto “Waterway” e la mobilità dolce tra Marmore e Piediluco

L'architetto Miro Virili, profondo conoscitore del territorio e presidente del Dominio Collettivo di Piediluco, ha presentato un articolato progetto infrastrutturale dal forte valore paesaggistico e ambientale, volto a ricucire il sistema naturalistico e turistico che unisce la Cascata delle Marmore, il lago di Piediluco e il territorio reatino, attraverso una rete integrata di mobilità dolce e sostenibile.

Virili ha precisato che il progetto, noto come “ascensore della Cascata delle Marmore”, non si configura come un impianto verticale, ma come una funicolare leggera destinata a collegare il Belvedere Inferiore con quello Superiore, concepita come infrastruttura intermodale di collegamento tra i percorsi pedonali, fluviali e ciclabili del territorio.

Realizzato in collaborazione con lo studio Marcangeli Junior s.r.l., l'architetto Junior Marcangeli e Alter Ambiente, il progetto nasce da una visione d'area vasta che riconosce nella Cascata un punto di cerniera naturale e culturale tra Umbria e Lazio, e nella città di Terni il centro del sistema ferroviario e territoriale.

L'intervento propone un collegamento continuo tra Marmore, Piediluco e Labro, integrando diversi sistemi di mobilità:

- una funicolare panoramica che collega i due Belvederi eliminando le barriere architettoniche;
- un collegamento fluvio-lacustre che permette la navigazione tra Marmore e Piediluco;
- la connessione con le ciclovie esistenti e la Via di Francesco, in un'unica rete paesaggistica.

Durante la presentazione sono state trasmesse delle slides illustrative che mostrano in modo suggestivo come la struttura, oltre a migliorare l'accessibilità turistica, recuperi le antiche condotte forzate della centrale di Terni, trasformandole in un percorso di mobilità dolce senza nuovi scavi né consumo di suolo.

La stazione di monte verrebbe collocata all'interno della vasca della vecchia centrale, rendendo l'intervento praticamente invisibile dal punto di vista paesaggistico.

Virili ha ricordato che il progetto ha superato la verifica preliminare di compatibilità ambientale, con il contributo di studi universitari che ne hanno attestato la sostenibilità e la riduzione delle emissioni di CO₂.

“Non si tratta di costruire qualcosa di nuovo — ha spiegato — ma di restaurare un bene culturale e restituirgli una funzione pubblica e turistica.”

Infine, il relatore ha collegato l’iniziativa al percorso spirituale e ambientale del Giubileo delle Acque 2025–2026, promosso in collaborazione con le comunità locali, le parrocchie e la Diocesi di Terni-Narni-Amelia. Nel corso di questo progetto, ha ricordato, è stata già sperimentata la navigazione fluviale tra Marmore e Piediluco, rievocando il tragitto compiuto da San Francesco lungo la “via dell’acqua” verso i santuari della Valle Santa reatina.

“L’idea del Waterway — ha concluso — nasce dal territorio e per il territorio: un modo per unire, valorizzare e rendere accessibili i luoghi dell’acqua attraverso una mobilità leggera, rispettosa e sostenibile.”