



L'ULTIMO VIAGGIO DEL TRENO DI PIO
IX FRA PASSATO E FUTURO

VELLETRI 21 SETTEMBRE 2019

VELLETRI OGGI;
SISTEMA
INFRASTRUTTURALE
E REALTA'
ECONOMICA



Pio IX e le ferrovie

- Gli ultimi anni dello Stato Pontificio, sotto la guida del grande Pio IX, videro un progresso incredibile nelle istituzioni sociali e nelle opere pubbliche, fra cui il progetto di una grande rete ferroviaria che avrebbe richiesto ardue imprese e che fu iniziata e portata a termine dal governo papale in gran parte e – dopo la conquista italiana – terminata dallo Stato italiano.
- La ferrovia rappresentava in quegli anni una grande speranza di progresso e di miglioramento della vita sociale ed economica. La prima era stata costruita in Inghilterra nel 1830.

Fino al 1846 sedette sul sacro soglio papa Gregorio XVI, che diffidava di questa novità; il suo computista generale, cav. Angelo Galli, elencava nel 1846 cinque obiezioni sollevate dai Conservatori di allora:

- La ferrovia accresce il pauperismo
- è di danno ai commercianti
- compromette la sicurezza degli Stati
- compromette la sicurezza interna
- facilita il contrabbando e l'introduzione di merci estere.

FERROVIA ROMA VELLETRI



Al tempo della sua costruzione era la prima tratta del progetto di collegamento tra Roma e Napoli (via Ceprano, stazione di confine con il Regno delle Due Sicilie).



Nel 1892 fu attivata un'importante variante fra Ciampino e Segni, tuttora utilizzata dalla Ferrovia Roma-Napoli (via Cassino). La Roma-Velletri venne perciò declassata a linea complementare di prima categoria e alla fine dello stesso anno accorpata alla nuova linea per Terracina.



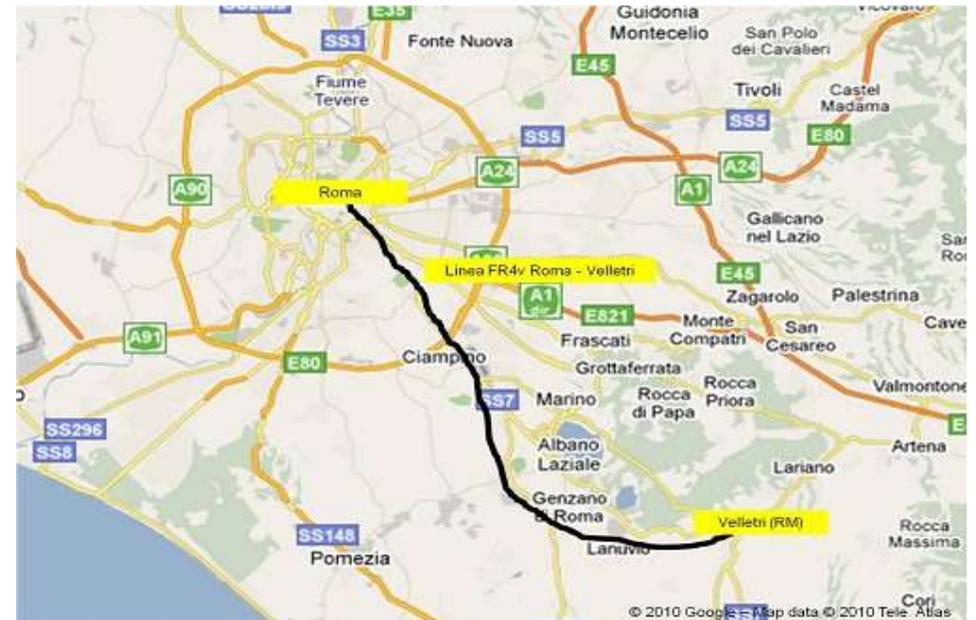
Verso la metà degli anni sessanta, con la crescente concorrenza del traffico su gomma, la città di Velletri si vide privare del collegamento con Segni e con Terracina, ma il colpo di grazia doveva ancora arrivare: la totale scomparsa del traffico merci alla fine degli anni settanta, che riduce le attività della stazione veliterna al solo trasporto passeggeri dell'unico ramo rimasto attivo, quello verso Roma.

Velletri: da snodo ferroviario verso est – sudest a capolinea

1862: linea Roma-Ceprano via Velletri

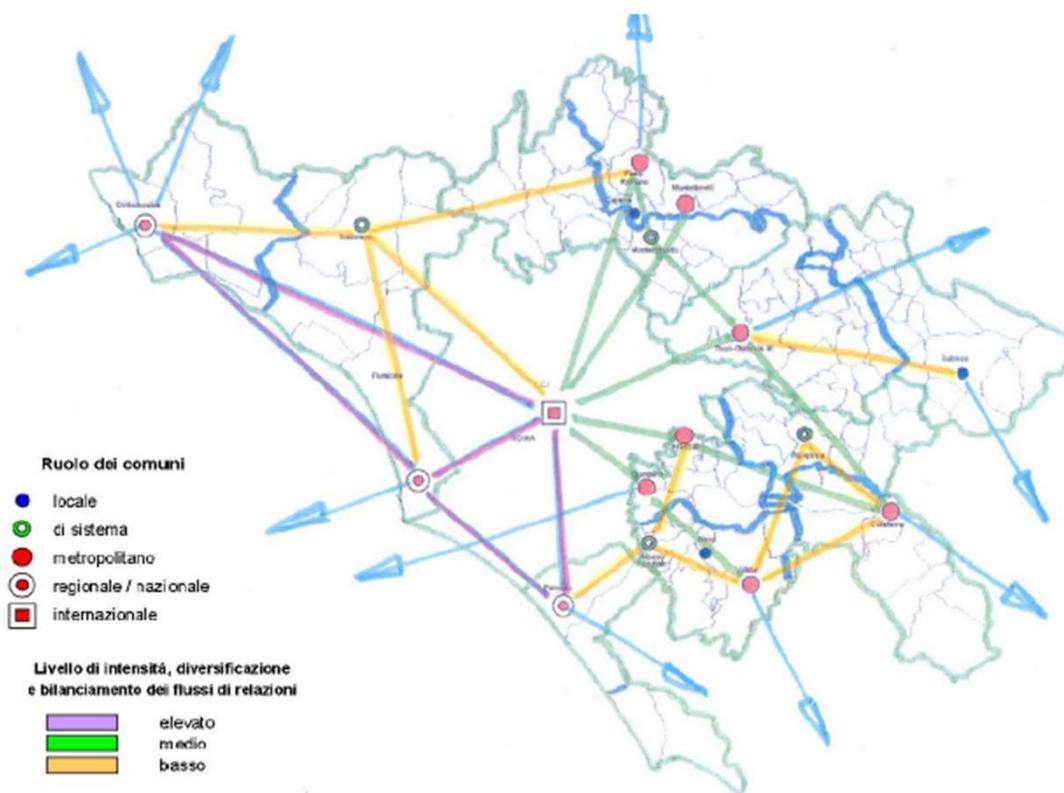


2019: linea Roma - Velletri



Rete relazionale provincia di Roma al 2015

fonte: rapporto territorio PTPG



«Deve sottolinearsi come l'espansione urbana, e dunque demografica, sul territorio provinciale sia avvenuta attraverso una crescita al tempo stesso centrifuga e centripeta che, negli anni, ha portato il centro di Roma a espandersi verso l'esterno e le aree urbane provinciali a crescere in direzione della capitale, fino alla saldatura urbana tra l'estrema periferia di Roma e i territori dei comuni che compongono la prima cintura metropolitana»

Relazione Commissione Parlamentare sulle periferie - 2017

Condizione economica attuale del sistema territoriale veliterno, tramite il metodo dell'analisi dell'offerta e della domanda di funzioni produttive

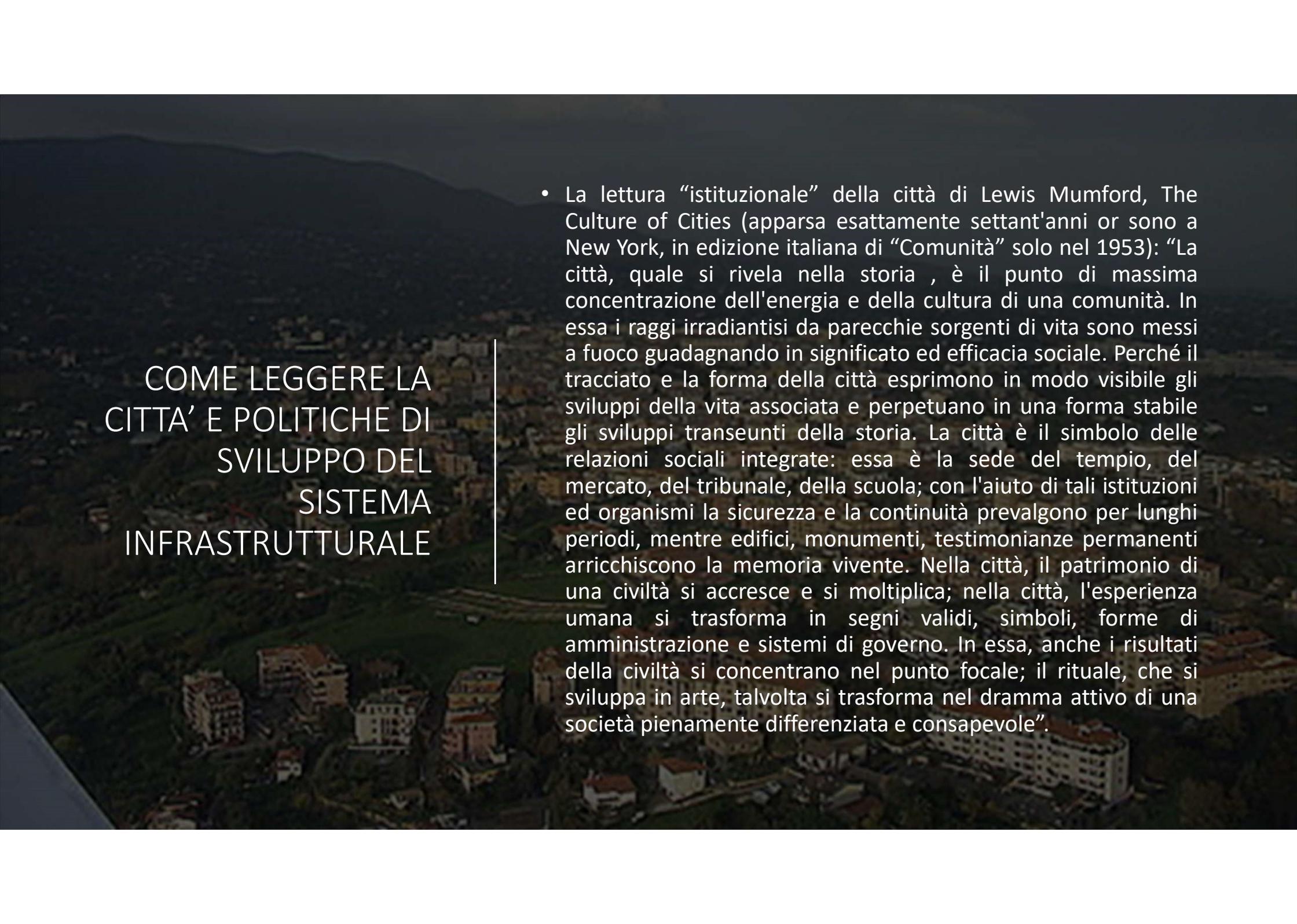
OBIETTIVO: MISURAZIONE CONDIZIONE DI EQUILIBRIO/DISEQUILIBRIO PRODUTTIVO DI UN TERRITORIO

- funzioni di mantenimento: comprendono i servizi al consumo, la formazione (eccetto l'università), la sanità;
- funzioni di produzione: comprendono l'agricoltura e la trasformazione agricola; l'industria innovativa, di processo e tradizionale; le costruzioni;
- funzioni di distribuzione: comprendono i servizi alla distribuzione; le stazioni e centri merci, i trasporti di merci e passeggeri;
- funzioni amministrative: comprendono la pubblica amministrazione e la giustizia;
- funzioni strategiche: comprendono la direzionalità, la ricerca, l'università, la cultura e il tempo libero, la salute, i servizi alla produzione, servizi per l'ambiente e il turismo

Il sistema di Velletri è formato da quattro subsistemi: quelli di Velletri, Colleferro, Frascati e Palestrina, tutti e quattro presentano uno squilibrio negativo tra offerta e domanda locale di funzioni. **Nel panorama locale emergono alcuni punti di forza: la produzione agricola, che supera la domanda locale nel subsistema di Velletri e in quello di Palestrina (+60% e +50% rispettivamente);** le attività di ricerca, particolarmente forti nel subsistema di Frascati (+625%) ed infine i servizi per l'ambiente, nei quali il subsistema di Colleferro presenta un'offerta che supera la domanda locale del 412% (è noto che i servizi per l'ambiente offerti da Colleferro si rivolgono anche ad alcuni comuni della provincia di Frosinone). **Concentrazioni di offerta di interesse locale (cioè di sistema) si rilevano anche nei servizi sanitari e nell'amministrazione della giustizia (nel subsistema di Velletri) nonché nei servizi scolastici e nelle produzioni industriali di processo (nel subsistema di Colleferro).**

RISULTATO DELL'ANALISI

- Il comune di Velletri si caratterizza per il ruolo di centro metropolitano per l'offerta di funzioni di mantenimento e amministrative.
- Il sistema di Velletri, nel corso degli anni, ha più o meno conservato le stesse posizioni nel complesso dell'offerta di funzioni. Dati leggermente positivi si rilevano per la gestione delle infrastrutture di trasporto; per il trasporto passeggeri e per i servizi alla distribuzione, nonché per l'amministrazione della giustizia e per i servizi ambientali. Dati negativi riguardano soprattutto le produzioni industriali innovative, le attività di ricerca, i servizi culturali e turistici.
- Sono due i sistemi locali che trainano l'economia provinciale: il sistema di Roma, con un'offerta che supera del 68% la domanda locale; e il sistema di Civitavecchia, nel quale l'eccedenza sfiora il 115% della domanda locale. Gli altri sistemi presentano un disequilibrio tra offerta e domanda di funzioni; il che significa che "dipendono" dai due sistemi forti della provincia e dal resto del mondo.



COME LEGGERE LA
CITTA' E POLITICHE DI
SVILUPPO DEL
SISTEMA
INFRASTRUTTURALE

- La lettura “istituzionale” della città di Lewis Mumford, *The Culture of Cities* (apparsa esattamente settant'anni or sono a New York, in edizione italiana di “Comunità” solo nel 1953): “La città, quale si rivela nella storia , è il punto di massima concentrazione dell'energia e della cultura di una comunità. In essa i raggi irradianti da parecchie sorgenti di vita sono messi a fuoco guadagnando in significato ed efficacia sociale. Perché il tracciato e la forma della città esprimono in modo visibile gli sviluppi della vita associata e perpetuano in una forma stabile gli sviluppi transeunti della storia. La città è il simbolo delle relazioni sociali integrate: essa è la sede del tempio, del mercato, del tribunale, della scuola; con l'aiuto di tali istituzioni ed organismi la sicurezza e la continuità prevalgono per lunghi periodi, mentre edifici, monumenti, testimonianze permanenti arricchiscono la memoria vivente. Nella città, il patrimonio di una civiltà si accresce e si moltiplica; nella città, l'esperienza umana si trasforma in segni validi, simboli, forme di amministrazione e sistemi di governo. In essa, anche i risultati della civiltà si concentrano nel punto focale; il rituale, che si sviluppa in arte, talvolta si trasforma nel dramma attivo di una società pienamente differenziata e consapevole”.

Le infrastrutture di mobilità e trasporto rappresentano un volano fondamentale di sviluppo socio-economico locale. A loro volta, le variabili socio-economiche impattano – o dovrebbero farlo – sul dimensionamento delle reti e dei servizi di mobilità e trasporto. Ciò vale per qualsiasi territorio e Velletri non fa eccezione. Si tratta di assunti difficilmente contestabili, suggeriti dal buon senso e comprovati da diverse indagini.

Più complessa è piuttosto l'identificazione di quali siano nello specifico gli investimenti prioritari - a livello di infrastrutture - che un territorio necessita per rilanciarsi e per farlo in consonanza rispetto alla natura del proprio tessuto economico-imprenditoriale.

OBIETTIVI E STRATEGIE DELLA POLITICA INFRASTRUTTURALE DEL PAESE

- la centralità della pianificazione strategica;
- la valutazione ex-ante delle opere

Con il documento “Connettere l’Italia” (Allegato Infrastrutture al DEF 2016), il MIT ha avviato un processo di riforma della pianificazione e della programmazione delle infrastrutture in Italia, partendo dalla definizione degli obiettivi, delle strategie e delle linee d’Azione per proseguire nelle riforme strutturali del settore, e realizzare le politiche necessarie per l’implementazione della Visione del Sistema dei Trasporti e delle Infrastrutture al 2030.

CONCEZIONE SERVENTE DELL'INFRASTRUTTURA

- Il nuovo approccio alla politica infrastrutturale del MIT pone al centro dell'azione di governo i fabbisogni dei cittadini e delle imprese, e promuove le infrastrutture come strumento per soddisfare la domanda di mobilità di passeggeri e merci (evitando strozzature di capacità e "colli di bottiglia") e per connettere le aree del Paese (in particolare le città, i poli industriali e i luoghi di maggiore interesse turistico) attraverso interventi utili allo sviluppo economico e proporzionati ai bisogni



SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS



Concetto di RESILIENZA per lo sviluppo dei sistemi locali

- Il concetto di “resilienza” negli ultimi anni è divenuto un riferimento fondamentale per orientare l’innovazione nel campo delle politiche e delle strategie di sviluppo sostenibile del territorio. Le istituzioni e le organizzazioni sociali impegnate nella tutela, gestione e cura dell’ambiente e intenzionate a promuovere progetti di rigenerazione e sviluppo territoriale e urbano, si trovano tuttavia a fronteggiare un concetto complesso e dalle implicazioni non ancora del tutto chiare

RESILIENZA URBANA

È la capacità di individui, comunità, istituzioni, imprese, e sistemi all'interno di una città

a sopravvivere, **adattarsi** e **crescere** a prescindere da quali stress cronici e shock acuti subiscano.



4 DIMENSIONI

- Salute e benessere
- Economia e società
- Infrastrutture e ambiente
- Leadership e strategia





CONCLUDENDO....

La mancanza di progettualità nelle infrastrutture si riverbera non solo sulla legalità e sull'economia del Paese ma anche sulla sicurezza e la qualità del territorio e sulla bellezza del paesaggio italiano.

La politica, è cosa e professione alta e nobile se capace di mantenere una distanza critica da interessi e obiettivi di breve momento.

Lo stesso peraltro deve valere anche per l'accademia e le istituzioni tecnico scientifiche che troppo spesso, per compiacere alla politica, rinunciano a esercitare autonomamente e quindi anche credibilmente, il loro ruolo critico, conoscitivo e propositivo.

Associazione VELLETRI 2030