

Fabrizio Romozzi Architetto, Specializzato in sviluppo di sistemi complessi ed infrastrutturali con modelli di partenariato pubblico privato (PPP); valorizzazione delle risorse naturali e valutazioni di impatto ambientale (V.I.A.); restauro e conservazione patrimonio esistente. Dal 2003 al 2016 ha ricoperto il ruolo di Direttore Generale della Quadrilatero Marche Umbria S.p.A., e Responsabile del Piano Area Vasta (PAV). Dal 1988 ad oggi ha realizzato importanti progetti sviluppati nei territori delle Marche, dell'Umbria, della Basilicata e del Trentino Alto Adige, tra cui il "Sistema Campiglio 2000", e la "Cittadella dello Sport". Attualmente è membro del Comitato di Indirizzo della Fondazione Cassa di Risparmio di Jesi. È Presidente della Commissione di Collaudo autostrada A31 Valdastico – Tratto Vicenza – Rovigo, Impresa Serenissima Costruzioni S.P.A.

Maurizio Verdenelli Giornalista professionista e saggista, ha lavorato per "La Nazione", "Corriere della Sera" e "Il Messaggero". Ha diretto redazioni in Umbria, Abruzzo e Marche. È stato inviato speciale per i Grandi Eventi dell'Italia Centrale. È uno dei fondatori dell'Ordine regionale dei giornalisti dell'Umbria. Tra le sue pubblicazioni: La leggenda del Santo petroliere, 2012; Enrico Mattei, il futuro tradito, 2016) Ha seguito le vicende legate a tre ricostruzioni post sisma (Valnerina, 1979; Umbria-Marche 1997; Centritalia 2016). A tal proposito ha pubblicato "Il ragazzo e l'altopiano" (2014) e "Una tragedia dimenticata" (2017). Ha insegnato Storia del Giornalismo nelle scuole medie superiori. Ha fatto parte della Commissione Magistrati/Giornalisti presso la Corte d'Appello di Roma chiamata a giudicare sugli atti degli Ordini regionali. Si è battuto per la liberazione di colleghi nel mondo detenuti per reati d'opinione, contribuendo in alcuni casi alla loro liberazione, ricevendo l'apprezzamento del governo spagnolo.



9 788885 622272

€ 25,00

“L'ingegno è vedere possibilità dove gli altri non ne vedono”

Enrico Mattei

Fabrizio Romozzi

Maurizio Verdenelli

LA STRADA DEI SOGNI

F. Romozzi M. Verdenelli

LA STRADA DEI SOGNI

eurilink

Eurilink University Press

La civiltà e lo sviluppo passano anche per i collegamenti. Lo sapevano bene, in particolare, i Romani, che hanno disegnato l'Italia con le grandi vie Consolari: la via Appia, che parte da Roma in direzione Sud, l'Aurelia che si protende verso Nord-Ovest lungo il Tirreno, Flaminia e Salaria, che a forbice si indirizzano verso l'Adriatico, la prima più a Nord, la seconda – nata per il trasporto del sale, da cui prende il nome – legge mente inclinata verso Sud. Tracciati geniali, studiati con cura dai tecnici dell'epoca per consentire ai cittadini e alle merci di raggiungere ogni lato della Penisola. Grandiose opere pubbliche per quei tempi. Opere che, al pari degli acquedotti e dei porti, sono state alla base della crescita e del consolidamento della potenza di Roma. Ma se all'epoca dei consoli erano a tutti gli effetti grandi e moderne infrastrutture, oggi risultano più che altro disagiati e spesso pericolosi percorsi, decisamente sproporzionati al ruolo che devono svolgere per la società e per l'economia.

La crescita delle aziende, nel nostro paese, trova alcuni dei più insormontabili ostacoli proprio nelle limitazioni alla viabilità, in alcune aree a livelli ormai di saturazione e causa di costanti ritardi nella movimentazione delle persone e delle merci, con tutte le relative disconomie che ciò comporta. È facile, dunque, immaginare quale slancio potrebbe ricevere l'economia locale da una rete infrastrutturale moderna, un processo di crescita non facile, ma tuttavia indispensabile.

In questo contesto viene a collocarsi il progetto Quadrilatero. Una società, nata con il preciso e unico obiettivo di realizzare un nuovo percorso viario fra Marche e Umbria, risolvendo così il gap infrastrutturale che da oltre trent'anni limita la competitività di due fra le più dinamiche regioni italiane. Quadrilatero è, oggi, una realtà, ma non solo: è un modello destinato a rimanere nella storia delle infrastrutture italiane. Non semplicemente un asse viario per collegare trasversalmente il Paese, non solo un trait d'union fra città, aree industriali, porti e interporti. All'origine, alla radice stessa di Quadrilatero c'è, innanzi tutto, la volontà di evitare che si disperda l'enorme potenziale economico di due regioni sfruttando appieno la potenzialità di un territorio sul quale vivono e milioni di persone, e operano centinaia di realtà produttive.