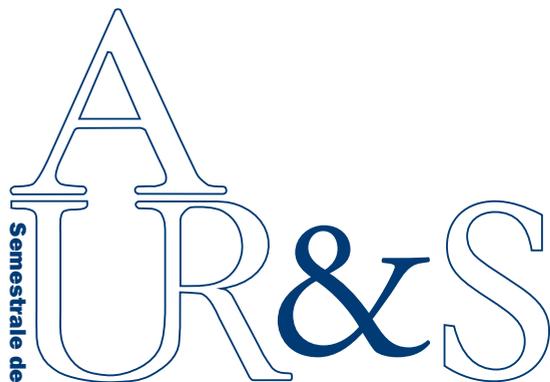


AR&S

Semestrale dell'Agenzia Umbria Ricerche

L'Umbria
che verrà
Proposte,
progetti,
prospettive

20•2020



L'Umbria che verrà
Proposte, progetti, prospettive

20•2020

AUR&S

Semestrale Scientifico
dell'Agenzia Umbria Ricerche

COMITATO DI DIREZIONE

Alessandro Campi
Commissario straordinario AUR

Elisabetta Tondini
Responsabile di ricerca AUR

Mauro Casavecchia
Responsabile di ricerca AUR

DIRETTORE RESPONSABILE

Giuseppe Coco
Agenzia Umbria Ricerche

REDAZIONE

Emanuele Pettini
Agenzia Umbria Ricerche

Enza Galluzzo
Agenzia Umbria Ricerche

Fabrizio Lena
Agenzia Umbria Ricerche

Nicoletta Moretti - *segreteria di redazione*
Agenzia Umbria Ricerche
n.moretti@aur-umbria.it
075.5045808

© **Agenzia Umbria Ricerche**
Perugia - Tutti i diritti riservati, 2020
*L'utilizzo, anche parziale, è consentito
a condizione che venga citata la fonte*

*Registrazione del tribunale di Perugia
n. 13/2009 R.P. del 31.03.2009
Stampa: Centro Stampa - Regione Umbria
Impaginazione: Fabrizio Lena*

Gli scritti pubblicati nella presente rivista
impegnano esclusivamente i rispettivi autori

Nella valutazione degli articoli proposti,
la rivista segue la procedura *one-side blind*

AUR&S è presente nel Catalogo italiano dei
periodici (ACNP), in ESSPER, in Google Scholar

ISSN 2039-9448
Edizione fuori commercio

Finito di stampare nel mese di dicembre 2020

Introduzione

L'Umbria che (forse) verrà <i>Alessandro Campi</i>	7
---	---

L'Umbria che verrà. Proposte, progetti, prospettive

E=mc ² , la formula della bellezza <i>Paolo Belardi</i>	15
Umbria, nuova California <i>Carlo Andrea Bollino</i>	21
Umbria, baricentro della terra di mezzo <i>Giuseppe Caforio</i>	27
Per politiche più efficaci serve valutare <i>Mauro Casavecchia</i>	33
Il nodo della produttività <i>Giuseppe Castellini</i>	39
Treni veloci in cerca di binari <i>Giuseppe Coco</i>	45
La Fondazione come soggetto promotore di comunità e di innovazione <i>Cristina Colaiacovo</i>	51
Opportunità e rischi della gestione dei fondi straordinari per una regione in declino <i>Giuseppe Croce</i>	61
In viaggio per l'Umbria <i>Marco Damiani</i>	67
Nuove istituzioni culturali di prossimità, una sfida per l'Umbria <i>Linda Di Pietro</i>	73
L'Umbria è ancora un cuore verde? <i>Luca Ferrucci</i>	79
L'importanza della comunicazione e del fare sistema <i>Mario Filippi Coccetta</i>	93
La leva delle donne nell'Umbria del futuro <i>Enza Galluzzo</i>	99
Idee per l'Umbria <i>Francesco Gatti</i>	105
La centralità delle donne per la crescita dell'Umbria <i>Caterina Grechi</i>	111
Incontro e sviluppo di culture: perché aprire l'Umbria al mondo <i>Chiara Moroni</i>	119
Conoscere l'Umbria <i>Bruno Petronilli</i>	127

La centralità dei borghi per lo sviluppo <i>Laura Radi</i>	133
Turismo, musei e territori: una ripartenza possibile <i>Ruggero Ranieri</i>	139
Nuove rappresentazioni per un nuovo regionalismo. L'Umbria e la sua armatura urbana <i>Ambrogio Santambrogio - Mariano Sartore</i>	145
Sviluppumbria: fulcro del rilancio economico del territorio <i>Michela Sciurpa</i>	161
Una risposta di sistema per la ripresa dell'Umbria <i>Roberto Segatori</i>	171
Il paradigma Castelluccio <i>Giuseppe Severini</i>	177
L'attrattività dell'Umbria parte dai giovani <i>Elisabetta Tondini</i>	191
Il futuro è già qui <i>Marco Tonelli</i>	199



Giuseppe Coco¹

Nelle aree dell'Italia non toccate dall'alta velocità ferroviaria negli ultimi anni si è sviluppata la retorica dei treni veloci a prescindere da tutto. E per tutto si intende quelle infrastrutture in grado di far viaggiare i treni più moderni e performanti ad una velocità compresa tra i 250 km/h e i 300 km/h.

Frotte di sindaci, di assessori comunali, di consiglieri regionali e provinciali, di politici della prima e della seconda ora, tutti a chiedere i Frecciarossa oppure gli Italo.

Tanti leoni da tastiera pronti a puntare il dito contro quei "birichini" nascosti chissà dove che negano l'avanzata di questi vettori ovunque ci sia un binario.

Una retorica che vive dell'illusione che basta un treno evoluto per cambiare le sorti di un territorio. Una retorica, però, miope - e anche molto - in quanto non riesce a vedere che sotto un treno ci sono binari e traversine e questi non sono tutti uguali tra loro. Il fatto da non trascurare è che i binari e le traversine che assecondano tracciati tortuosi, pieni di curve strette, di pendenze ragguardevoli ed ancorati su massicciate sulle quali non si può andare oggettivamente troppo veloci, non consentono miracoli e non c'è treno evoluto che può sovvertire le leggi della fisica, della meccanica, della termodinamica. Inoltre, se per giunta siamo in presenza di un solo binario, lo scenario si complica così tanto da far sì che finanche un treno da 300 km/h possa impiegare più tempo di uno da 180 km/h per compiere la stessa tratta. Un esempio. Stando all'orario ufficiale di Trenitalia riferito al 14 settembre 2020 l'ETR 500 che collega Perugia a Firenze ci mette 91 minuti con una sola fermata (Arezzo), mentre l'Intercity che parte un'oretta dopo ce ne impiega 88 di minuti, con due fermate (Terontola-Cortona e Arezzo).

¹ Agenzia Umbria Ricerche, sociologo economico.

Tre minuti che potrebbero sembrare un dettaglio da nulla ma è nei dettagli che si annida il diavolo.

Servizi e Fermate		Servizi e Fermate	
9300	14/09/2020	580	14/09/2020
05:30	1 h 31 min	07:01	
Perugia		Perugia	08:06
		Firenze S. M. Novella	
Perugia		Perugia	
Partenza	05:30	Partenza	06:38
Arezzo		Terontola-Cortona	
Arrivo	06:23	Arrivo	07:08
Partenza	06:25	Partenza	07:10
Firenze S. M. Novella		Arezzo	
Arrivo	07:01	Arrivo	07:30
		Partenza	07:32
		Firenze S. M. Novella	
		Arrivo	08:06

L'esempio appena riportato ci dice anche un'altra cosa, ovvero che l'Umbria degli ultimi 20 anni ha partecipato anch'essa, con i suoi politici, alla retorica dei treni veloci. Certo, laicamente non possiamo negare che la politica - di destra o di sinistra che sia - viva di consenso e per provare ad ottenerlo a volte è più facile convincere un gestore ad attivare una nuova corsa con un treno dalle grandi performance che viaggia "represso" piuttosto che ammodernare le infrastrutture per la qual cosa ci vuole tempo (e il tempo non è quasi mai un amico dei politici e delle loro azioni).

Sta di fatto che il quadro infrastrutturale umbro del 2020 è tutt'altro che adeguato al terzo millennio. Le linee a binario unico RFI (Rete Ferroviaria italiana) si estendono per 193 Km, mentre quelle FCU (Ferrovia Centrale Umbra) per circa 150 Km. Stiamo parlando, grosso modo, di un totale di 340 km.

Nello specifico da Terontola-Cortona (Toscana) a Foligno, passando ovviamente per Perugia, Bastia Umbra, Assisi, ecc., la tratta è tutta a binario unico e si estende per circa 82 Km.

Spostandoci sulla trasversale Orte (Lazio) - Falconara (Marche), linea di rilevanza nazionale, notiamo che il tratto umbro da Fossato di Vico a Foligno è caratterizzato dal singolo binario, quello tra Campello e Spoleto dal doppio binario in costruzione (la cui conclusione dei lavori, iniziati nel 2001, è prevista per il 2021), quello tra Spoleto e Terni dal binario singolo.

La FCU è interamente a binario unico. Inoltre, questione non secondaria, è operativa (a velocità ridotta) solo da Città di Castello a Ponte San Giovanni. Da Perugia Ponte San Giovanni a Terni è chiusa al transito dei treni dal 12 settembre 2017.

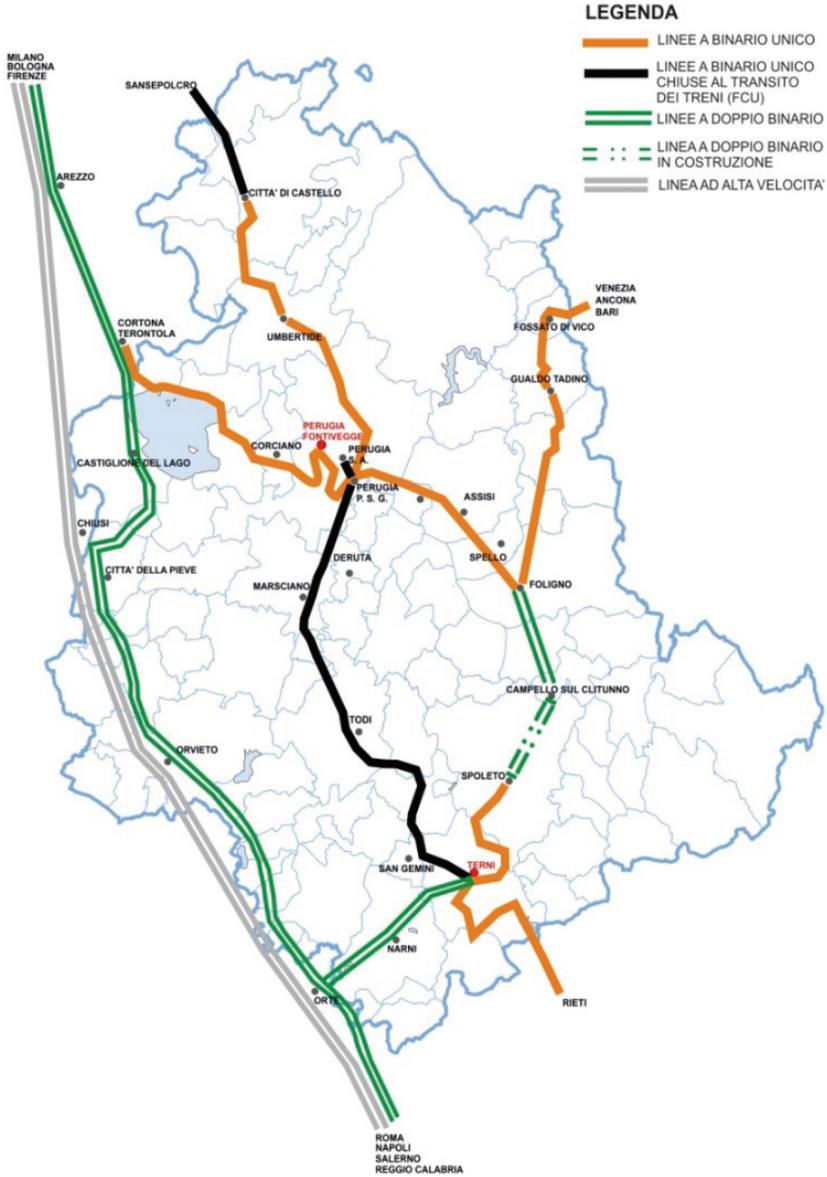
La regione è attraversata anche da 183 km di linee a doppio binario che in sé non sarebbero poca cosa. Ma - come si evince dalla cartina - molti di questi chilometri si trovano sulla direttissima Roma-Firenze, infrastruttura strategica per il Paese che però nella sostanza coinvolge un bacino di utenza umbra ridotto.

Una problematica con cui fare i conti è che nell'area centrale della regione, dove si addensa la maggior parte della popolazione e delle attività economiche, sono presenti tanti chilometri di infrastruttura ferroviaria non proprio al passo con i tempi. In particolare, ai tanti chilometri di binari unici, vanno aggiunti i numerosi passaggi a livello a sfioro e le non poche curve che obbligano i treni ad andare a basse velocità.

La questione da non trascurare sull'altare della retorica politica è che certe infrastrutture, che nel Novecento potevano anche avere un loro perché, finiscono nel terzo millennio con l'alimentare solo economie lente destinate a diventare marginali e quindi residuali.

La cartina che segue si configura come un vero e proprio pannello esplicativo che ricostruisce il quadro. Dove ci sono due linee affiancate siamo in presenza di doppi binari, altrimenti di uno solo.

Le linee ferroviarie dell'Umbria



Cartina elaborata da Emanuele Pettini, informatico AUR.

Nota: L'Alta Velocità Salerno-Milano bypassa la regione ed in pratica non produce effetti significativi sul territorio.

Il punto è che le ferrovie sono fondamentali per la connessione materiale delle società contemporanee e per l'Umbria questo, al netto delle dispute sui possibili tracciati ottimali delle singole tratte, va tradotto nella urgenza di realizzare in un arco di tempo ragionevole e non biblico le opere elencate di seguito:

A) Alta Velocità di Rete nel tratto umbro della Orte-Falconara

B) Raddoppio selettivo della Foligno-Terontola Cortona

C) Recupero ed ammodernamento della ex FCU

Il concetto di velocità degli spostamenti è vitale per qualsiasi regione che voglia avere un futuro economico, culturale e relazionale attivo. La contemporaneità ci impone di essere collegati agli altri e in modo veloce. Da questo non si scappa e con questo bisogna fare i conti. Il rischio da evitare è che l'Umbria continui ad essere un luogo raggiungibile a fatica. Il pericolo da scongiurare è configurarsi come un sistema introflesso.

La regione eredita un *gap* che arriva dal passato. Ma non si vive di solo passato e la sfida delle sfide che attende oggi l'attuale classe politica è sicuramente riuscire a reperire i fondi necessari all'ammodernamento infrastrutturale della regione.

Per via delle note vicende connesse al Covid si stanno immettendo nel sistema Paese molte risorse. Il punto è riuscire ad intercettare quelle necessarie per costruire, nella fattispecie, un sistema ferroviario in grado di avere velocità di percorrenza media non troppo lontane dai 200 km/h. Nell'ipotesi che non si riuscisse a reperire i fondi necessari per operare questo ammodernamento è chiaro che sarà difficile invertire la rotta verso il declino ormai intrapreso da tanti anni.

Chiudo con un dubbio, ricordando Salinger: *“Dove vanno le anatre quando il lago gela?”*