

UMBRIA RICERCHE

Semestrale dell'Agenzia Umbria Ricerche

L'UMBRIA IN PROSPETTIVA FUTURA

Proposte, riflessioni, analisi

1
2021

Geografie immaginarie



Diego Zurlì

Architetto ed esperto di urbanistica

Il più noto geografo italiano - Franco Farinelli - ha affermato che l'atto su cui si è fondata la conoscenza dell'occidente e che ne ha garantito per lungo tempo la supremazia sul resto del mondo, è consistito nella riduzione della terra ad una carta geografica. La geografia, infatti, ci induce a pensare che la mappa sia la copia della terra laddove è vero l'esatto contrario e cioè che è proprio la terra, per la nostra cultura, ad aver assunto la forma di una mappa. Per comprendere la portata di tale assunto, basti pensare ai grandi assi stradali o a quelli ferroviari che seguono tracciati rettilinei anche se, come è risaputo, la linea retta non esiste in natura. Con l'avvento della globalizzazione, spazio e tempo si sono drasticamente ridotti grazie al progresso dei mezzi di comunicazione e perfino azzerati con l'avvento delle tecnologie digitali. La mediazione della rappresentazione cartografica ha perciò assunto sempre meno significato; il nord, il sud, est o l'ovest non corrispondono più a direzioni stabili e, pertanto, occorrerà sempre più fare i conti con la terra per quello che è sempre stata: un globo - appunto - dove non esiste un centro e non si stabiliscono più relazioni fisse tra una parte e l'altra. Ciononostante, alla ricerca di nuovi paradigmi per interpretare la realtà prefigurando il futuro che ci aspetta, mi sono chiesto come potrebbe essere rappresentata l'Umbria in una mappa ideale che contenga alcune scelte in materia di infrastrutture: un disegno immaginario che contenga alcune opzioni fondamentali in grado di favorire una nuova stagione di sviluppo per arrestare il declino a cui, osservando i principali indicatori, la regione sembra ormai avviata e da cui trarre qualche utile spunto di riflessione in una fase oltremodo incerta e al tempo stesso decisiva da cui potrà dipendere il destino delle prossime generazioni.

Città e territori in transizione

Le nostre esistenze e quelle delle comunità di tutto il mondo stanno vivendo trasformazioni che ne segneranno in modo indelebile il futuro a causa dell'emergenza sanitaria che ha interessato l'umanità nell'ultimo anno e mezzo. Molti convengono sul fatto che le infrastrutture giocheranno un ruolo non marginale per ritrovare la via della ripresa anche se ammettono che molti dei cambiamenti più incisivi saranno immateriali e non osservabili per mezzo della comune rappresentazione cartografica. Una delle parole d'ordine che ricorre con maggiore frequenza nel dibattito circa il modello insediativo che verrà è '*dispersione*': la spinta alla diluizione della presenza umana e al distanziamento dei corpi imposta dal rischio della pandemia - secondo alcuni - sembra in grado di mettere in discussione l'idea stessa di città - entità in perenne transizione e caratterizzata dalla compresenza di funzioni e dalla alta densità di spazi e culture - la quale ha proprio nella concentrazione di funzioni, spazi e persone, la ricetta del suo millenario successo. Non è facile prefigurare con quali trasformazioni avremo a che fare: viaggeremo di meno ma aumenterà - come è già notevolmente aumentata - la circolazione delle merci e delle informazioni attraverso la rete; cambieranno almeno in parte - come in effetti sono in parte cambiati - il modo di lavorare e di studiare grazie all'avvento delle tecnologie digitali. Il concetto stesso dell'abitare la città, gli spazi e i luoghi pubblici e privati, andranno ripensati per rispondere non solo alle esigenze di distanziamento quanto - come ha osservato Massimiliano Fuksas - per '*ricomporre i tre spazi del vivere quotidiano che l'Illuminismo e la Rivoluzione Industriale hanno scisso: il luogo dove si abita, quello dove si lavora e quello dove si svolge il tempo libero unendo le tre funzioni, in una sorta di Nuovo Umanesimo*'.

In ogni caso, non si tratterà di riproporre nostalgicamente paradigmi e stili di vita del passato quasi a voler riportare indietro nel tempo le lancette dell'orologio, ma di mettere in campo una vera e propria discontinuità culturale in grado di innescare profondi processi di innovazione sulla spinta dei cambiamenti imposti dalla convivenza con i rischi da pandemia. Ed allora, per quanto riguarda l'Umbria, ci piace immaginare che ciò che ieri ha rappresentato un limite domani potrà forse generare nuove opportunità. La regione come è noto, non ha città di grandi dimensioni e il suo relativo isolamento - storicamente uno dei suoi

maggiori punti di debolezza - potrà forse trasformarsi in un punto di forza. Occorre pertanto domandarsi se e in quali forme la sua struttura policentrica caratterizzata da una bassa densità abitativa, con le sue città di piccola e media dimensione, possa rappresentare uno dei suoi migliori asset in un futuro imperniato su una concezione insediativa maggiormente caratterizzata in senso dispersivo. Non si tratta semplicemente, come qualcuno ingenuamente sostiene, di tornare ad una vita bucolica nei borghi e o nelle campagne ma di riscoprire la dimensione territoriale ridisegnando, assieme agli spazi urbani, anche le reti dei principali servizi come quelli sanitari o della mobilità, riorganizzando tempi e forme del lavoro (comune, collettivo, di prossimità, nelle periferie) insieme a tutto ciò che può rendere una piccola città maggiormente attrattiva: attualizzando, come ha teorizzato un attento osservatore come Aldo Bonomi, un modello - quello del Rinascimento italiano - improntato da nuove e sempre più stringenti relazioni tra città e territorio in chiave '*Smart-Land*'. Pur sapendo che tutto ciò potrà non bastare in assenza di una massa critica di funzioni avanzate da concentrare nei centri maggiori e di un livello adeguato di infrastrutturazione, condizione questa necessaria per far sì che un sistema regionale possa competere a livello nazionale o europeo; dove le città più grandi con le loro eccellenze (centri di ricerca, università, servizi avanzati ecc.) debbano svolgere un ruolo insostituibile ed essere in grado di attrarre talenti, ma quelle più piccole possano esprimere le loro potenzialità in termini di qualità della vita, relazioni umane e coesione sociale. In sintesi, come ha teorizzato il grande architetto olandese Rem Koolhaas in un recente libro e in una mostra di grande successo dal titolo profetico '*Countryside, The Future*', le grandi città resteranno fondamentali, ma il futuro dipenderà sempre più da come sapremo rivalutare le periferie e il territorio per generare nuove opportunità in un ottica di sviluppo sostenibile.

Ancorarsi al nord per arrestare 'l'avanzata del deserto'

Nel tentativo di abbozzare idealmente la mia mappa immaginaria, ho raccolto un interessante spunto di riflessione nelle argomentazioni del sociologo Luca Diotallevi circa la '*Questione dell'Italia Centrale*'. Nel porsi le domande su quale sarà il confine meridionale dell'Unione Europea che ripartirà dopo l'emergenza

sanitaria e se questo nuovo inizio riguarderà o meno l'intero paese, lo studioso prospetta alcuni scenari di natura '*geo-politica*' che ripropongono la '*questione meridionale*' e con essa quella che interessa anche l'area del centro-Italia che si sta pericolosamente allargando della quale l'Umbria costituisce il margine superiore. Rimanere ancorati al nord, per l'Italia Centrale e per l'Umbria in particolare - a giudizio dei più autorevoli osservatori - costituirà probabilmente la principale sfida per il futuro. Similmente a quanto a suo tempo suggerito dal Disegno Strategico Territoriale (DST) finito prematuramente in un cassetto, relativamente al tema dei collegamenti indispensabili ad evitare '*l'avanzata del deserto*' cui la regione rischia di essere destinata, lo studio traccia simbolicamente sulla carta una sorta di gigantesca X. Il primo asse - quello del ferro - è adagiato sulla linea ferroviaria Orte - Civitavecchia che collega Ancona con Roma passando per Terni e Foligno; il secondo - quello della gomma parzialmente incompiuto - che poggia sull'asse stradale E45-A1 che collega Firenze a Pescara via Arezzo-Terni-Rieti. Tralasciando per il momento quest'ultimo asse e con esso il tema della viabilità stradale su cui - occorre riconoscerlo - sono stati compiuti notevoli passi in avanti negli ultimi anni, è proprio l'assetto del sistema della mobilità ferroviaria che, in assenza di novità, desta le maggiori preoccupazioni. Come è noto, l'Alta Velocità ha rappresentato la più grande innovazione nel sistema dei trasporti dopo le autostrade realizzate negli anni '60. Gli effetti più importanti registrati sono innanzitutto quelli *interni* al sistema dei trasporti, ma anche quelli *esterni* prodotti sul sistema economico, sull'uso del territorio oltreché sul sistema ambientale. Si tratta di effetti straordinariamente positivi (in termini di miglioramento dell'accessibilità, di incremento di valore e di attrattività per taluni mercati quali quello turistico, immobiliare, imprenditoriale, ecc., di riduzione dell'inquinamento, dell'incidentalità stradale, ecc.) a cui corrispondono pochi o punti effetti di segno negativo. Una ricerca condotta da Ennio Cascetta dell'Università Federico II° di Napoli ha calcolato che, nei 10 anni di esercizio, l'alta velocità ha contribuito ad aumentare del 6% il PIL dell'Italia anche se in modo non omogeneo in tutto il paese, variando lo stesso in funzione della distanza e dei tempi di accesso alla rete AV. Ad esempio, nelle regioni in cui il PIL del 2008 è maggiore del PIL medio nazionale, per le province dotate di stazione AV è aumentato nel 2018 del 10% ma si riduce al 3% per le province distanti più di 2 ore dalla

stessa. Si tratta di dati che dovrebbero indurre qualche preoccupazione pensando alla condizione di sostanziale ‘Treno-Zero’ in cui si trova una regione come l’Umbria. Con l’introduzione nel 2017 dell’Alta Velocità di Rete (AVR), che consiste nell’upgrade dell’infrastruttura per raggiungere velocità fino a 200 km/h ma che interesserà la sola direttrice Orte-Falconara, si corregge il modello del sistema AV-AC, inizialmente fondato su una rete dedicata con relazioni non-stop tra aree metropolitane, facendola assomigliare al modello tedesco - piuttosto che a quello francese - che utilizza le normali linee ferroviarie opportunamente rimodernate dove viaggiano treni passeggeri e merci. In attesa di capire l’effettiva consistenza degli interventi previsti, si deve convenire sul fatto che si tratta di una notevole opportunità la quale, in capo ad alcuni anni, migliorerà in modo apprezzabile i collegamenti verso sud e garantirà l’accesso alla rete AV-AC propriamente detta nonché il collegamento con il corridoio adriatico anch’esso riclassificato in AVR. Il PNRR proposto dal Governo assegna indubbiamente una assoluta centralità al tema dell’estensione della rete AV e del suo accesso a favore di aree finora non servite ma, per la nostra regione, emergono nel contempo scenari assai poco rassicuranti relativamente ai collegamenti con il nord. Il più vicino punto di accesso alla rete AV avviene infatti nel nodo di Firenze, con un tempo minimo di percorrenza - partendo ad esempio da Perugia - di oltre due ore/due ore e mezza (ad eccezione dell’unico servizio giornaliero effettuato con il Frecciarossa che impiega circa un ora e quaranta). Tale condizione è destinata peraltro a peggiorare drasticamente con l’entrata in funzione della nuova stazione di Firenze-Belfiore in costruzione dove, analogamente a quanto sta accadendo in tutti i principali centri urbani, verranno progressivamente dirottati i treni AV. Cosicché un malcapitato viaggiatore proveniente da Perugia o Foligno che avesse la necessità di usufruire di un servizio AV, oltre a sopportare un viaggio di oltre due ore e mezzo sulla linea storica per raggiungere S.M. Novella, subirebbe almeno una doppia rottura di carico - cioè cambiare due volte vettore - per poter accedere al servizio stesso presso la nuova stazione. Lo scenario muterebbe di poco anche ipotizzando massicci interventi di velocizzazione sulla Foligno-Terontola che tuttavia non sono peraltro all’ordine del giorno. Si tratta di uno scenario a dir poco inquietante che ci allontanerebbe forse per sempre dal nord Italia e dal resto dell’Europa. Soluzioni diverse per collegarsi al

nord del paese, in aggiunta al cosiddetto ‘servizio universale’ gestito da Trenitalia, sono in teoria possibili istituendo nuovi servizi - sul modello del Frecciarossa Perugia-Milano - che transitando sulle linee storiche, intercettino la rete AV in qualche nodo intermedio ma comporterebbero dei costi difficilmente sostenibili per compensare tramite corrispettivi i mancati introiti ricavabili dal mercato. Occorre peraltro aver ben chiaro che, avendo la linea AV raggiunto la sua massima saturazione e che non è possibile ottenere nuove tracce, il gestore della rete tenderà a sospendere ulteriori ampliamenti del servizio dell’alta velocità e ad evitare l’uso promiscuo della stessa per eliminare ogni perturbazione che, già adesso, è fonte di ritardi inaccettabili per i servizi a mercato. La conseguenza più probabile sarà quella che le due offerte di servizio - quella dei treni sulla rete AV e quella sulle linea storica - saranno sempre più separate in quanto i servizi non a mercato effettuati con i regionali verranno definitivamente confinati nella seconda. Tutto ciò contribuirà ad approfondire la frattura tra chi riuscirà ad accedere alla rete AV e chi non potrà farlo accentuando gli squilibri, non solo in termini di offerta ferroviaria ma, per quanto si è già detto anche in termini economici, tra le diverse parti del paese. Se queste infauste previsioni risultassero fondate, l’Umbria sarebbe pertanto destinata a rimanere una regione a ‘Treno-Zero’ quantomeno relativamente ai collegamenti in direzione nord che sono quelli di cui avremmo più bisogno. Negli anni scorsi suscitò un certo interesse la proposta di realizzare una fermata in linea lungo la linea AV che lambisce la regione dove non occorrerebbe istituire nuovi servizi perché già transitano giornalmente circa 200 treni AV oltre numerosi regionali veloci. Fu anche redatto un primo studio di fattibilità promosso dalle Regioni Umbria e Toscana con la partecipazione di Trenitalia e RFI che mise a confronto diverse ipotesi localizzative su cui, purtroppo, non fu raggiunta un intesa. Tale studio, a carattere assolutamente preliminare in quanto elaborato in assenza di apposite indagini sulla domanda soddisfatta e potenziale, aveva tuttavia calcolato in oltre un milione di abitanti la popolazione che troverebbe conveniente arrivare in treno per dirigersi sia verso nord sia verso sud con servizi AV e in circa due milioni quella in auto privata per una delle ipotesi prese in esame. Si tratta di dati molto interessanti che meriterebbero adeguata considerazione tenuto conto del modesto impatto che, analogamente a quanto accaduto per la stazione Mediopadana, una

nuova fermata in linea determinerebbe sull'incremento dei tempi di percorrenza delle tracce AV. La scarsa convinzione con cui le principali istituzioni sembrano appoggiare questa iniziativa ci induce tuttavia a ritenere che, salvo sorprese, la nostra mappa geografica è destinata a rimanere priva di un accesso diretto alla rete AV - raggiungibile in meno di un' ora - perdendo la più grande occasione per superare almeno in parte il '*railway divide*' che affligge l'Umbria dai tempi in cui fu esclusa dal passaggio delle principali reti ferroviarie.

Concludendo, la nostra mappa immaginaria, almeno in apparenza, non sarà molto diversa da quella che conosciamo. Ma gran parte delle trasformazioni, invisibili sulla carta, saranno a dir poco sconvolgenti perché ormai nessuna rappresentazione cartografica - come ha brillantemente osservato Farinelli - è più in grado di rispecchiare il meccanismo di funzionamento del mondo globalizzato. Ecco perché, nell'intravedere finalmente la via d'uscita dall'emergenza sanitaria, occorrerà iniziare ad interrogarsi seriamente su quanto si potrà concretamente mettere in atto per ancorare l'Umbria al nord del paese riprendendo la strada dello sviluppo. Che ci piaccia o meno, le trasformazioni che vivremo, qui ed altrove, imporranno sfide difficili e coraggiose dalle quali dipenderà il nostro futuro: perché come è stato da molti sottolineato, non siamo ancora alla fine del mondo ma, certamente, alla fine di un mondo che subirà cambiamenti dei quali, per il momento, non riusciamo a cogliere pienamente la portata.