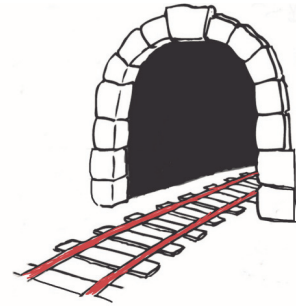




Giuseppe Coco

Nel 2005 nasceva l'alta velocità ferroviaria. La prima linea ad essere inaugurata fu la Roma-Napoli. Chi scrive ebbe la fortuna di essere presente a quell'evento, fu emozionante. Da quel momento germogliava un nuovo modo di viaggiare in Italia, una sorta di anno zero. I concetti di *rapidità di spostamento* e di *rispetto dell'ambiente* assunsero un altro significato. Oggi raggiungere in treno da Milano, Roma, Napoli città come Venezia, Verona, Brescia, Trento è diventato facile, per certi aspetti anche divertente. E questo, per giunta, non è privo di risvolti positivi per lo sviluppo socio-economico. Tutto bello, ma in questo scenario l'Umbria come si va a collocare? Proviamo a vedere.



La regione è attraversata da oltre 370 Km di tratte Rfi (Rete Ferroviaria Italiana) e da circa 147 km di linea Fcu (Ferrovia Centrale Umbra) che, al momento, è in gran parte chiusa.

Scandagliando più da vicino il quadro, sappiamo che la linea Foligno-Assisi-Perugia-Terontola è lunga circa 82 Km ed è caratterizzata dal fatto di essere a singolo binario, il che significa che non c'è da aspettarsi miracoli in termini di potenziamento dei flussi. E volendo fare una considerazione di tipo più inferenziale, non è secondario notare che la fetta più grande della popolazione umbra vive proprio nell'orbita di questa tratta. Per onestà intellettuale bisogna dire, fin da subito, che siamo sicuramente di fronte a un gap che, alla lunga, nella competizione tra territori che cercano di migliorare la loro capacità attrattiva, potrà penalizzare la regione. La Toscana, ad esempio, per scongiurare chiaramente anche questo tipo di potenziali rischi, è stata protagonista

negli ultimi anni di un grosso impegno volto ad ampliare il più possibile le tratte a binario doppio al posto di quelle a binario singolo. Spostandoci verso Sud, sappiamo che la Orte-Falconara, una delle più importanti trasversali della linea italiana, entro non molto sarà operativa interamente a doppio binario. I vantaggi che ne deriveranno - in termini di opportunità - non saranno pochi per le città, i paesi, i borghi, che si trovano lungo l'asse Foligno-Terni.

In merito alla direttissima Roma-Firenze, infrastruttura strategica per l'intero Paese, si può affermare che l'Umbria ne è solo "accarezzata", ovviamente per ragioni geografiche, e i comuni che ne beneficiano direttamente (Attigliano, Alviano, Orvieto, Fabro, Ficulle, Castiglione del Lago) o indirettamente non sono molti. Nella sostanza parliamo di un bacino di utenza non grossissimo. Per completezza, parallela al tratto umbro della direttissima c'è anche l'alta velocità, ma è noto a tutti che per usufruirne direttamente - sottolineo direttamente - bisogna accedervi o dal Lazio o dalla Toscana.

Il cerchio del presente sintetico quadro si completa con qualche accenno alla Fcu. La linea che affianca in molti tratti la superstrada E45 e che al momento è in gran parte chiusa, come già dicevamo all'inizio. Quando tornerà ad essere nuovamente operativa per intero verrà gestita da *Rete Ferroviaria Italiana*. Le sorti di questa infrastruttura meritano di essere osservate con grande interesse. Il suo tracciato potrebbe consentire collegamenti più veloci per Roma rispetto a quanto non si possa fare oggi con l'attuale rete Rfi.

In coda allo scenario appena tracciato, due lapalissiane considerazioni. Uno. La regione paga un gap che arriva dal passato, ma qualche segnale di inversione di tendenza c'è: una Fcu in prospettiva (stando a quanto sembra) ben inserita nella rete ferroviaria italiana, nonché il completamento del raddoppio di binario sulla Foligno-Terni, sono passi in avanti di un certo rilievo per migliorare le connessioni dell'Umbria dentro e fuori i suoi confini. Due. Sarebbe strategico per tutta l'Umbria se, più prima che poi, venisse affrontato il grosso punto debole del suo sistema ferroviario, rappresentato dal binario singolo della Foligno-Assisi-Perugia-Terontola.

Murakami osserva che *"le ferrovie sono qualcosa di sorprendentemente silenzioso quando non ci passa sopra il treno"*.

16 Gennaio 2019