

SOMMARIO • La ferrovia in Umbria • Viaggiare coi treni umbri • Conclusioni: guardandosi intorno

Dai giardini Carducci, la terrazza del centro di Perugia, è possibile scorgere le due ferrovie umbre. Il paesaggio, davvero suggestivo da quel punto della città, mi fa venire in mente il libro “Campagne Umbre” del Desplanques quando - con un linguaggio candido, semplice - descriveva così la regione:

[...] formata soprattutto da alte terre e bacini chiusi, è per natura poco adatta agli scambi, che al contrario fecero la fortuna di Genova, Pisa e Venezia; ma, anche se priva d'uno sbocco al mare, è relativamente vicina a Roma e Firenze, due focolai di civiltà di cui subì l'influsso. Verso est e nord-est non mancano del tutto relazioni con le Marche e con la Romagna, ma le comunicazioni restano difficili. A sud-est sono gli Abruzzi, costituenti una vera e propria barriera; è qui, dopotutto, che comincia il Mezzogiorno. Poco aperta all'esterno, la regione umbra gravita sulle sue pianure interne. La Valle di Spoleto, o Valle Umbra, si estende da Perugia a Spoleto per oltre 40 chilometri di lunghezza e 5-10 di larghezza. Questo bacino si raccorda con la valle del Tevere, ove manda le sue acque; ma il fiume lo abbandona, preferendo un altro bacino più stretto. Dal punto in cui lascia l'Appennino toscano, presso San Sepolcro, fino a Todi il Tevere dà origine ad una lunga serie di pianure più o meno ampie, per oltre 100 chilometri di lunghezza. Tali pianure formano, con quella di Spoleto, un unico bacino, certamente complesso, ma indivisibile: è la parte vitale della regione umbra. Le acque, il verde, le colture intensive e la popolazione numerosa ne fanno una piccola Lombardia sperduta nell'Italia Centrale; subito va all'occhio la ricchezza dei contrasti che la sua presenza suscita nel cuore degli Appennini. [Campagne umbre, p.7]

Lasciando da parte le suggestioni letterarie, lo scopo del presente articolo è riflettere sul rapporto tra ferrovia umbra ed umbri, nonché sulle relative connessioni che la strada ferrata oggi offre.

¹ Direttore responsabile AUR&S.

La ferrovia in Umbria

La rete umbra è composta da linee RFI e da una linea regionale ovvero la FCU (Ferrovia Centrale Umbra), che nel momento in cui sto scrivendo è chiusa per una importante riqualificazione.

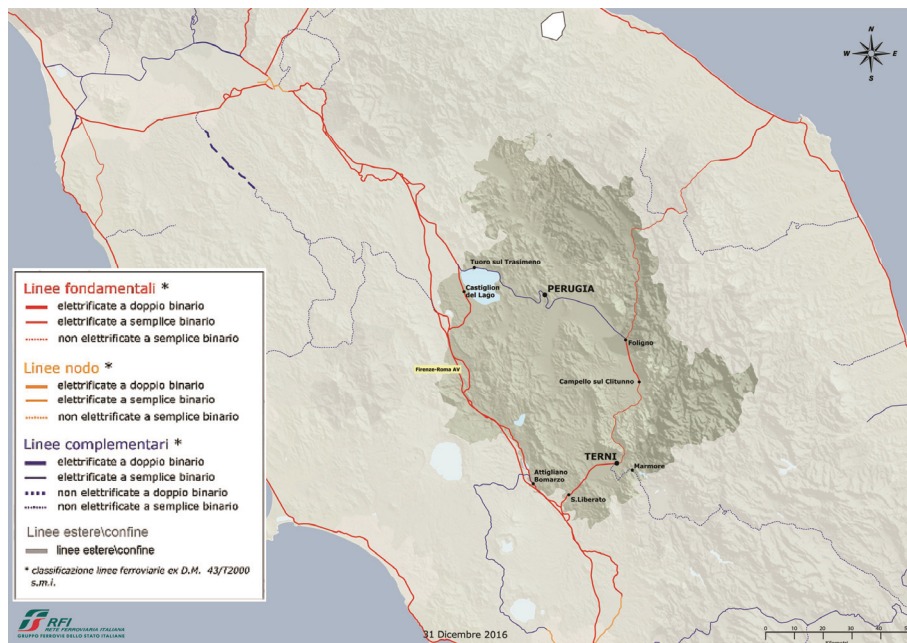
Tab. 1 - Reti ferroviarie umbre

<i>Linee a doppio binario</i> RFI	183 Km
<i>Linee a semplice binario</i> RFI	193 Km
<i>Linee a semplice binario</i> FCU	147 Km

Fonte: www.rfi.it (dic. 2017) - AUR, Rapporto Economico e Sociale 2016-17

Dalla tabella 1 si evince che l'Umbria è attraversata da diversi Km di linea ferroviaria a doppio binario che, però, nota dolente, si trovano prevalentemente sulla direttrice Roma-Firenze (v. cartina 1) e la qual cosa equivale a dire che i comuni umbri che ne traggono direttamente benefici non sono molti (v. tab. 2).

Cartina 1 - RFI, infrastruttura ferroviaria in Umbria



Fonte: www.rfi.it (feb. 2018).

Tab. 2 - Comuni umbri serviti dalla rete ferroviaria Roma-Firenze

Comuni	Popolazione
Attigliano	1.976
Alviano	1.456
Orvieto	20.594
Fabro-Ficulle	2.822
Castiglione del lago	15.498
Totale	42.346

Fonte: Istat, 2017

La fetta più grande degli umbri vive in prossimità della linea Foligno-Terontola, lunga circa 82 Km, che è a binario singolo. Le sue interconnessioni sono Foligno (Orte-Falconara), Perugia Ponte San Giovanni (FCU, Sansepolcro-Terni), Terontola-Cortona (Firenze-Roma). È quasi superfluo dire che un solo binario non consente grossi flussi ferroviari e quindi sarebbe auspicabile, quanto meno, un raddoppio selettivo della tratta.

La Orte-Falconara, una delle più importanti trasversali della linea italiana, nel giro di qualche anno sarà interamente a doppio binario con tutti i vantaggi che ne deriveranno in termini di opportunità di rafforzamento dell'offerta ferroviaria per le città toccate da questa infrastruttura. Per quanto riguarda lo stato dell'arte in Umbria, nel momento in cui si scrive, dal sito dell'ITALFERR (società del gruppo FS) si apprende che, in merito ai 9,8 Km mancanti tra Spoleto e Campello - di cui più o meno 6,3 km di raddoppio in affiancamento alla sede ferroviaria esistente e circa 3,5 km in galleria artificiale - "sono in corso i lavori per il completamento delle opere civili, la realizzazione dell'armamento degli impianti di trazione elettrica, di luce e forza motrice e di telecomunicazioni".

La FCU è la linea regionale umbra che affianca sostanzialmente la superstrada E45; attualmente è chiusa per lavori e quando sarà nuovamente operativa verrà gestita da *Rete Ferroviaria Italiana* e quindi tutto lascia ben sperare in una sua piena integrazione con la linea nazionale. Questa ferrovia, visto il suo tracciato, potrebbe consentire l'attivazione a regime di collegamenti più veloci sull'asse Perugia-Roma rispetto all'attuale rete RFI.

Per un quadro più completo del sistema ferroviario umbro può tornare utile fare il punto anche delle principali stazioni (tabb. 3 e 4) che, con i giusti incentivi, potrebbero diventare - ove non lo siano - luoghi economicamente dinamici e attrattivi.

Tab. 3 - Principali stazioni RFI in Umbria

Provincia	Stazioni
<i>Perugia</i>	Assisi, Baiano di Spoleto, Bastia, Campello sul Clitunno, Castiglione del Lago, Ellera-Corciano, Foligno, Fossato di Vico-Gubbio, Gaifana, Gualdo Tadino, Magione, Nocera Umbra, Passignano sul Trasimeno, Perugia (Centrale, Capitini, Ponte San Giovanni, Silvestrini, Università), Spello, Spoleto, Trevi, Tuoro sul Trasimeno
<i>Terni</i>	Allerona-CastelViscardo, Alviano, Attigliano-Bomarzo, Fabro-Ficulle, Marmore, Narni-Amelia, Nera Montoro, Orvieto, Terni

Fonte: Sito web RFI

Tab. 4 - Principali stazioni FCU (Terni - Sansepolcro [AR])

Provincia	Stazioni
<i>Perugia</i>	Città di Castello, Deruta, Fratta Todina, Massa Martana, Monte Castello di Vibio, Marsciano, Perugia, San Giustino, Sansepolcro (Provincia di Arezzo), Todi, Umbertide
<i>Terni</i>	Acquasparta, Montecastrilli, San Gemini, Terni

Fonte: AUR, Rapp. Ec. e Soc. 2016-17

Capire le dotazioni infrastrutturali che possiede una regione è molto importante in quanto ci consente di cogliere al meglio quale può essere la connessione, a prescindere dalla direzione di causalità, tra sviluppo e sistema dei trasporti. Tondini scrive:

[...] laddove si ritenga che la struttura economico-industriale di una regione determini la domanda di infrastrutture di trasporto, questa sarà inevitabilmente influenzata dalle specifiche esigenze del sentiero di sviluppo perseguito; viceversa, qualora si ritiene che la variabile indipendente sia la configurazione del sistema di trasporto, allora l'infrastruttura esistente finisce per incidere sul profilo economico di un territorio, portandolo a svilupparsi specializzandosi in settori che richiedono l'uso meno intensivo del tipo di trasporto la cui modalità risulti scarsamente presente sul territorio in questione (Tondini, 2006).

Viaggiare coi treni umbri

A queste latitudini non sono pochi quelli convinti che viaggiare coi treni umbri non sia il massimo del piacere. Tra le lamentele più diffuse troviamo che sono “lenti” e/o “poco frequenti”.

Ma sarà davvero reale questa convinzione alquanto diffusa o è solo frutto di una percezione sbagliata?

Un tentativo semplice per cercare di comprendere come stanno realmente le cose si può fare mettendo in piedi una simulazione di viaggio.

Avvalendosi dell'orario di Trenitalia disponibile sul sito web andiamo a verificare le opportunità di collegamento previste tra Perugia e Roma in un giorno lavorativo nella fascia oraria 6:00/9:59 (v. tabb. 5 e 6).

Tab. 5 - Trenitalia - Perugia-Roma Termini

Perugia	Roma Termini	Cambi	Durata
h. 06:40	h. 08:58	-	h. 02:18
h. 06:56	h. 09:40	1	h. 02:44
h. 08:02	h. 10:20	1	h. 02:18
h. 08:20	h. 11:35	2	h. 03:15
h. 09:53	h. 12:35	1	h. 02:43

Fonte: sito web ufficiale Trenitalia (08-02-2018)

Tab. 6 - Trenitalia - Roma Termini-Perugia

Roma Termini	Perugia	Cambi	Durata
h. 06:03	h. 09:14	1	h. 03:11
h. 06:53	h. 09:50	1	h. 02:57
h. 07:28	h. 10:19	1	h. 02:51
h. 07:58	h. 10:28	-	h. 02:30
h. 09:30	h. 12:22	1	h. 02:52

Fonte: sito web ufficiale Trenitalia (08-02-2018)

Dalla tabella 5 si evince che la corsa più *fast* (quella delle 6:40 senza cambi) per andare a Roma impiega 2 ore e 18 minuti e che, ad esempio, se non si riesce a prendere il treno delle 6:56 bisogna aspettare fino alle 8:02 per poter salire sul successivo, ovvero 66 minuti tra l'uno e l'altro.

Per arrivare a Perugia da Roma (Tab. 6) il treno più veloce impiega 2 ore e 30 minuti. Inoltre, se non si riesce a prendere la corsa delle 7:58, bisogna aspettare fino alle 9:30 per la successiva, ovvero tra l'una e l'altra c'è un intervallo di 92 minuti (sic!).

Da questa semplice simulazione (tabb. 5 e 6) cosa si evince? I treni umbri sono davvero lenti e/o poco frequenti o è tutto frutto di convinzioni non pienamente aderenti alla realtà?

Mettiamola così, se si osserva l'orario di Trenitalia non è difficile pensare che Roma anziché Firenze non siano proprio inserite in un flusso continuo e veloce di treni da e per l'Umbria.

Quanto appena detto, però, si tira dietro un'altra riflessione e cioè: cosa è cambiato negli ultimi 10 anni in termini di tempi minimi di percorrenza se si parte da Perugia o da Terni per andare, ad esempio, in un giorno lavorativo in città come Firenze, Ancona, Terontola, ecc. (v. tab. 7).

Tab. 7 - Tempi minimi di percorrenza in treno da Perugia e Terni verso sei destinazioni in un giorno lavorativo (2008-2018)

Partenza	Arrivo	Febbraio 2008	Febbraio 2018	Var. 2008-18
Perugia	Roma	2h e 11 minuti	2h e 18 minuti	+7 minuti
Perugia	Firenze	1h e 38 minuti	1h e 21 minuti	-17 minuti
Perugia	Ancona	2h e 29 minuti	2h e 35 minuti	+6 minuti
Perugia	Orvieto	1h e 37 minuti	1h e 40 minuti	+3 minuti
Terni	Perugia	1h e 11 minuti	1h e 19 minuti	+8 minuti
Terni	Terontola	1h e 53 minuti	1h e 50 minuti	-3 minuti

Fonte: Orario ferroviario Trenitalia 2008 e 2018

La prima cosa che salta agli occhi è che, rispetto a 10 anni fa, tra Perugia e Firenze il tempo minimo di percorrenza è migliorato di 17 minuti (effetto Frecciarossa) passando da 98 ad 81. Ma, per quanto riguarda le restanti tratte prese come esempio siamo di fronte ad una situazione dove i collegamenti fanno registrare minutaggi grosso modo invariati.

Come *benchmark*, il periodo di dieci anni usato nella tabella 7, se da un lato può risultare limitato, dall'altro sottende informazioni importanti, da non sottovalutare, visto che viviamo in un'epoca dove la velocità segna il passo per il futuro.

Conclusioni: guardandosi intorno

Dal 2005, l'anno in cui venne inaugurata la prima tratta dell'alta velocità tra Roma e Napoli nel nostro Paese, di fatto è nato un nuovo modo di viaggiare che ha esaltato all'ennesima potenza i concetti di *rapidità di spostamento* e di *rispetto dell'ambiente*. Le caratteristiche principali di questa

nuova infrastruttura sono date da un tracciato con pendenze ridotte e curve con particolari traiettorie. Questo in termini di esperienza d'uso, ad esempio, ha significato percorrere i 515 Km che dividono Milano da Roma in 175 minuti a fronte dei 270 di prima; per i 79 Km di distanza tra Bologna e Firenze ce la si cava con 22 minuti anziché con i 59 di un tempo. *Performance* veramente notevoli.

Ma lo scenario delle infrastrutture ferroviarie che si stanno rinnovando non finisce qua in quanto, a fianco dell'alta velocità, in varie zone d'Italia sta prendendo forma, anno dopo anno, pezzo dopo pezzo, l'alta capacità. A questo proposito, l'esempio per eccellenza è rappresentato dalla costruenda Napoli-Bari, che ridurrà drasticamente i tempi di percorrenza tra i due capoluoghi di Regione portandoli da quattro a due ore.

Per noi viaggiatori, non esperti di infrastrutture, il volto di questa *rivoluzione* è rappresentato in buona sostanza dai vari treni veloci su cui saliamo e da cui scendiamo quotidianamente. Qualcuno potremmo dire più bello e qualcun altro meno, qualcuno più lungo e qualcun altro più corto, qualcuno più veloce (il Frecciarossa 1000 può arrivare a 400 km/h) e qualcun altro meno. Di sicuro macchine evolute che ormai corrono su molti dei binari italiani, Umbria compresa visto che Perugia è servita da febbraio 2018 da un Frecciarossa che, però, è giusto dirselo, fino a Firenze - dove intercetta la linea ad alta velocità - non riesce a sfoggiare appieno le sue doti corsaiole.

In conclusione, guardandosi intorno e provando a fare un piccolo punto sullo stato dell'arte odierno dei trasporti ferroviari umbri, non è sbagliato dire che sul presente pesano sicuramente tre fattori: 1) la chiusura per lavori della FCU; 2) la tratta a doppio binario ancora in costruzione tra Spoleto e Campello sulla Orte-Falconara; 3) il binario singolo che caratterizza la Foligno-Terontola.

L'Umbria paga un *gap* infrastrutturale che arriva dal passato anche se rispetto ad esso qualche segnale di inversione di tendenza esiste: una FCU ben inserita, come sembra prospettarsi, nella rete ferroviaria italiana, il completamento del doppio binario della Orte-Falconara e la sperimentazione del Frecciarossa da Perugia sono sicuramente passi in avanti per migliorare le connessioni tra Umbria e resto d'Italia.

A questo punto, non saprei per quale *bias* cognitivo, il pensiero mi corre al libro "Castelli di Rabbia" (A. Baricco) dove uno dei

protagonisti, il signor Rail, voleva costruire una ferrovia nella convinzione che,

Di per sé il treno non sarebbe stata gran cosa, non era poi che una macchina [...] questo però è geniale: quella macchina non produceva forza, ma qualcosa di concettualmente ancora sfumato, qualcosa che non c'era: velocità.

Quattro binari sono meglio di due; due sono meglio di uno; uno è meglio di niente. Su un muro di un cavalcavia ferroviario qualche giorno fa ho letto: *la realtà ha una coerenza, illogica ma effettiva.*

Riferimenti bibliografici

Baricco A.

2012 *Castelli di rabbia*, Feltrinelli, universale economica.

Desplanques H.

1975 *Campagne Umbre*, trad. Alberto Melelli, tipografia Guerra, Perugia.

Coco G.

2017 *Le certezze e i nuovi universi della narrazione umbra*, in AUR&S 14, semestrale dell'Agencia Umbria Ricerche, Perugia, pp. 31-36.

2017 *Le regioni tra spesa dello Stato ed evoluzioni*, in AUR&S 14, semestrale dell'Agencia Umbria Ricerche, Perugia, pp. 109-116.

2017 *Isolamento e qualità dell'Umbria: due interviste a Raffaele Rossi*, in AUR&S 13, semestrale dell'Agencia Umbria Ricerche, Perugia, pp. 213-218.

2017 *Le regioni in altalena*, in AUR&S 13, semestrale dell'Agencia Umbria Ricerche, Perugia, pp. 113-128.

2016 "Il futuro delle Regioni tra metamorfosi e identità", in *L'Umbria tra Toscana e Marche*, Aur Rapporti, Perugia, pp. 419-440.

De Cenzo S.

2006 "Le ferrovie in Umbria dall'epoca pontificia al fascismo" in *Umbria Contemporanea*, n. 6, pp. 35-44.

Rossi R.

2003 "L'unità umbra" in *Umbria Contemporanea*, n. 1, pp. 9-18.

2006 “Dall’isolamento all’integrazione: strade, ferrovie, sviluppo, ambiente, in *Umbria Contemporanea*, n. 6, pp. 5-9.

Storelli M.

2016 “Territori e infrastrutture viarie”, in *L’Umbria tra Toscana e Marche*, Aur Rapporti, Perugia, pp. 97-138.

Tondini E.

2006 “Infrastrutture e sviluppo: un legame ancora da esplorare” in *Umbria Contemporanea*, n. 6, pp. 19-34.

Sitografia

www.fsitaliane.it

www.italferr.it

www.istat.it

www.napolibari.it

www.ntvspa.it

www.rfi.it

www.trenitalia.com

www.wikipedia.it