

**Comitato scientifico**

Angelo Bitti

Luciano Capuccelli

Giuseppe Coco

Franco Giustinelli

Guido Maraspin

Paolo Montesperelli

Giulio Cesare Proietti

Raffaele Rossi

Stefano Patriarca

Tullio Seppilli

Elisabetta Tondini

Marco Venanzi

**Redazione**

Raffaele Rossi  
*Direttore*

Franco Giustinelli  
*Condirettore*

Guido Maraspin  
*Direttore responsabile*

Giuseppe Coco

Elisabetta Tondini

Emanuele Pettini  
*Segreteria di redazione*

Fabrizio Lena  
*Assistente di redazione*

**Amministrazione**

Gianfranco Pinchi

## **Umbria Contemporanea**

sede legale Associazione  
Piazza Piccinino, 10 - 06122 Perugia  
www.umbriacontemporanea.it  
segreteria di redazione della Rivista  
tel. 328.2486499 - fax 178.2275257  
redazione@umbriacontemporanea.it

## **Umbria Contemporanea**

rivista semestrale  
prezzo € 15,00  
(arretrati € 16,00)

### *Abbonamenti annuali*

per privati  
- ordinario € 25,00  
- sostenitore € 50,00  
per enti o società  
- ordinario € 50,00  
- sostenitore € 100,00

Per abbonarsi o acquistare le riviste arretrate  
rivolgersi a  
*abbonamenti@umbriacontemporanea.it*  
o versare l'importo su  
c/c postale n. 36186427  
intestato a CRACE

Gli abbonamenti decorrono dal gennaio di ciascun anno.  
Chi si abbona durante l'anno riceve i numeri arretrati  
dell'anno di sottoscrizione dell'abbonamento.  
La rivista è in vendita nelle principali librerie umbre  
e nelle maggiori edicole.

Editore CRACE  
Via Baldeschi, 2 - 06123 Perugia  
Tel. 075.5728095  
Registrazione Tribunale di Perugia  
n. 29/2003

Finito di stampare  
nel mese di giugno 2006  
presso Stabilimento Tipografico "Pliniana"  
Selci Lama (PG)

## INDICE

### RIPENSARE L'UMBRIA: isolamento, integrazione, infrastrutture

Dall'isolamento all'integrazione: strade, ferrovie, sviluppo, ambiente <i>Raffaele Rossi</i> .....	5
Immagini dell'Umbria <i>Sandra Camicia</i> .....	11
Infrastrutture e sviluppo: un legame ancora da esplorare <i>Elisabetta Tondini</i> .....	19
Le ferrovie in Umbria dall'epoca pontificia al fascismo <i>Stefano De Cenzo</i> .....	35
La ferrovia Spoleto-Norcia: una storia esemplare <i>Luciano Giacchè</i> .....	45
I progetti nell'Umbria di oggi: interviste a Lamberto Bottini, Oliviero Dottorini e Vannio Brozzi a cura di <i>Guido Maraspin</i> .....	53

### NOTE E RICERCHE

Lavoratori in bilico <i>Giuseppe Coco</i> .....	61
Dal sistema economico ai processi ecologici <i>Nicola Chiarappa - Giovanni Mastino</i> .....	67
Un dibattito sulla "psichiatria rinnovata" in Umbria: le ragioni storiche e i compiti attuali <i>Elisabetta Rossi</i> .....	73

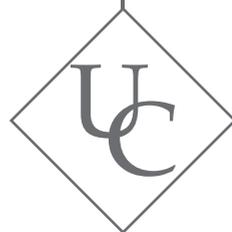
### CITTÀ E LUOGHI

Raccontare la città... Amelia <i>Igea Frezza Federici</i> .....	97
Amelia 1996-2006: dieci anni di scelte <i>Fabrizio Bellini</i> .....	101
Le "Utopie Concrete": "il dono" di Alex Langer a Città di Castello <i>Giuseppe Pannacci</i> .....	111
La Strada del Vino e dell'Arte: un'esperienza tra cultura e territorio <i>Stefano Fodra</i> .....	121
I centri storici minori: un valore per il futuro <i>Marcello Archetti</i> .....	129

### OSSERVATORIO

Per una nuova socialità e per una rivoluzione non violenta <i>Luciano Capuccelli</i> .....	135
Alcune riflessioni sulle recenti vicende dell'acciaio magnetico ternano <i>Enrico Gibellieri</i> .....	140
Il XIII Congresso Internazionale dell'Archeologia Industriale <i>Franco Giustinelli</i> .....	143

I cattolici nell'Italia democratica. Storia e memoria <i>Mario Tosti</i> .....	145
Tra equilibrismi e palude <i>Raffaele Rossi</i> .....	151
Prime prove di dialogo <i>Nicola Molè</i> .....	155
Il riformismo, Ruggero Grieco e l'Umbria <i>Mario Liberti</i> .....	159
<b>LETTURE</b>	
Economia e società nella storia dell'Italia centrale <i>Franco Amatori</i> .....	161
La Ferrovia Centrale Umbra <i>Angelo Bitti</i> .....	163
La filosofia è una cosa penserosa <i>Dino Renato Nardelli</i> .....	165
Il difficile cammino verso la democrazia <i>Emanuele Pettini</i> .....	166
<b>CARTE D'ARCHIVIO</b>	
Relazione e resoconto dell'Azienda Automobilistica per l'esercizio 1905.....	168
Per la costituzione d'una società d'impresе automobilistiche nell'Umbria (studi e progetti, 1906).....	170
<b>ARCHIVIO DELLA MEMORIA</b>	
Il mio ventesimo compleanno <i>Pompeo Cagini</i> .....	172



# Dall'isolamento all'integrazione: strade, ferrovie, sviluppo, ambiente

Raffaele Rossi

Presidente di "Umbria Contemporanea"

L'organizzazione della vita sociale nello spazio ha fatto sempre riferimento a due elementi fondamentali: movimento e stanziamento. Come scrive Arnaldo Bagnasco richiamando Fernand Braudel

le città si nutrono di movimento [...] le strade alimentano, spiegano le città, o almeno ne spiegano le funzioni, i compiti e i meccanismi di base [...]. La strada, insieme realtà fisica e metafora potente, non congiunge solo città fra loro, ma sviluppa e regola un movimento interno<sup>1</sup>.

È una citazione che consente di sottolineare l'importanza delle vie di comunicazione nel rapporto città-strade come "aspetto di una stessa realtà"<sup>2</sup>.

Tuttavia i due elementi debbono essere in equilibrio in modo che le strade siano funzionali alla città come istituzione sociale, all'ambiente naturale, cioè alle esigenze di vita delle popolazioni. Conviene ancora ricordare che le città sono gli uomini, che "*il commercio crea le strade; ma le strade non bastano a creare il commercio*" per dire che le strade di per sé non sono sufficienti a fare ricchezza se non c'è la virtù creativa delle comunità urbane<sup>3</sup>. Il discorso vale anche per le ferrovie. È da capire in quale misura le strade e le ferrovie siano state in Umbria fattore di localizzazione di industrie e di sviluppo.

Una verità da non dimenticare anche riflettendo sulla storia della regione. Sarebbe di grande interesse lo studio del sistema viario nella prospettiva storica in relazione con il territorio, con i processi di organizzazione sociale dello spazio e di urbanizzazione. Tuttavia, dovendo ora stabilire il limite del nostro discorso alle vicende contemporanee, si può proporre un esempio significativo degli anni

<sup>1</sup> F. Braudel, *Civiltà e imperi del Mediterraneo nell'età di Filippo II*, Einaudi, Torino 1983.

<sup>2</sup> A. Bagnasco, *Tracce di comunità. V. La città come società locale*, Il mulino, Bologna 1999.

<sup>3</sup> C. Cattaneo, *Ricerche nel progetto di una strada di treno da Milano a Venezia*, in *Annali universali di statistica, economia pubblica, storia, viaggi e commercio*, XLVIII, giugno 1836, ora in *Opere scelte*, volume I, Einaudi, Torino 1972.

sessanta del secolo scorso, quando la denuncia dell'isolamento dell'Umbria ha costituito il motivo ricorrente per invocare la realizzazione di una moderna rete stradale e ferroviaria, capace di fare uscire la regione da un'antica arretratezza. Il dubbio che strade e autostrade funzionassero non solo come fattori di sviluppo, ma anche, almeno per una parte della società regionale, da mito e da succedaneo delle necessarie riforme, si presenta qualora si rifletta sulla vicenda relativa alla costruzione dell'autostrada del Sole. Erano gli anni dell'acuto scontro sociale sul problema della mezzadria, delle lotte operaie e cittadine contro le pesanti smobilitazioni nell'industria, quando grande parte delle forze sociali e politiche si unirono nella forte manifestazione di uno sciopero regionale per contrapporre al tracciato ufficiale la Variante umbro-sabina. Essa prevedeva l'attraversamento nord-sud dell'Umbria. Orvieto era logicamente contraria, mentre Terni, più saggiamente, prendeva le distanze preferendo avanzare la proposta per una rapida realizzazione di un collegamento con l'autostrada ad Orte. C'è anche da riflettere sulla logica perversa, come diceva Giuseppe De Rita

di una regione da *attraversare* (...) con flussi di tipo verticale e senza trama orizzontale" con il pericolo di un sistema chiuso "senza rapporti di interdipendenza con le altre regioni e con i grandi assi di sviluppo territoriale italiano"<sup>4</sup>.

Non era la prima volta che sui problemi delle infrastrutture viarie e ferroviarie le città umbre manifestavano le antiche vocazioni alle divisioni e non sarebbe stata nemmeno l'ultima. Per fortuna, in quella fase storica l'Umbria seppe però unirsi sul problema decisivo del regionalismo e della programmazione economica. Qui interessa dire che già allora si presentava una diversa valutazione nell'intendere il problema autostradale, dai più considerato obbligato segno di modernità, tanto più efficace quanto più toccava le maggiori città della regione. Oggi gli studiosi del problema si interrogano senza convincenti e risolutivi riscontri sulla correlazione tra dotazione di infrastrutture e sviluppo economico. Non è certo che siano le infrastrutture a produrre sviluppo o che sia vero l'inverso, cioè che il grado di sviluppo consenta una estensione delle infrastrutture.

Credo che occorra una valutazione critica del passato, sia perché non si può parlare di isolamento nei termini di allora, sia perché è più diffusa la convinzione di dover combinare le infrastrutture con la difesa dell'ambiente: esso costituisce una risorsa, non solo da proclamare ma anche da tutelare.

La natura non è un serbatoio illimitato da cui attingere risorse; la distruzione e lo spreco delle risorse naturali e dell'ambiente non ripagano mai la collettività, nei tempi lunghi, né in termini economici, né in termini sociali<sup>5</sup>.

Non dimentichiamo che negli ultimi decenni sono diminuiti in modo

<sup>4</sup> G. De Rita, *Le relazioni verso le aree esterne, orizzonti essenziali per lo sviluppo dell'Umbria*, in *Un Piano nel cassetto*, Centro Studi "E. Vanoni", 1992.

<sup>5</sup> E. Tiezzi, *Tempi storici tempi biologici*, Garzanti, Milano 1984.

notevole i suoli agricoli, quelli a pascolo e a bosco, mentre al loro posto sono nati quartieri, centri commerciali, capannoni, strade, superstrade, bretelle, parcheggi, ecc.

Senza una visione d'insieme dei problemi e una programmazione dello sviluppo territoriale, potremo avere tante strade (forse più strade che ferrovie), mentre l'intera regione può anche essere condannata ad una condizione di nuova marginalità. Lo scritto di Nicola Chiarappa e Giovanni Mastino affronta, nel contesto di una riflessione sul tema dell'ambiente in Umbria e delle sue criticità, anche la questione della mobilità e dei trasporti. Si pone in modo nuovo il rapporto tra economia, tecnologia, ecologia affinché l'economia serva agli uomini e non gli uomini all'economia. E "non è un gioco di parole", dice Giorgio Ruffolo<sup>6</sup>.

Le strade e le ferrovie da sole non bastano, e sono comunque necessarie per sviluppare le attività umane ed è certo che moderni collegamenti dell' Umbria con le Marche, il Lazio e la Toscana dovrebbero avere una particolare attenzione. Se le strade spiegano la città, preoccupiamoci anche dei percorsi interni alla regione, nonché alle città, nel divario tra strade e realtà urbane frammentate: a fronte del forte pendolarismo, sembra riproporsi con urgenza la necessità di nuovi e moderni sistemi pubblici di trasporto.

E ricordiamoci del sistema viario minore, conservato lungo i secoli e oggi in parte cancellato o a rischio di scomparsa. Segnalo, a questo proposito, l'iniziativa dell'Ecomuseo del Fiume e della Torre, che ha riproposto e quindi recuperato all'uso il tracciato delle lavandaie tra Pretola e Perugia, la ricerca delle tracce della "via perduta" del Chiugi<sup>7</sup>, il libro *In cammino tra Tevere e Trasimeno. 30 itinerari nei paesaggi della memoria*<sup>8</sup>, preziosa guida per conoscere e tutelare l'ambiente: iniziative che ci fanno riflettere sulla modernità. Essa è stata attenta più alla morfologia fisica che a quella sociale. Ci ha giustamente dato un sistema viario con strade rettilinee da percorrere in velocità nella indifferenza dei luoghi attraversati e però ci ha fatto dimenticare che abbiamo un patrimonio, frutto della scienza dell'abitare dei secoli passati, in cui la strada era coerente con l'ambiente naturale in una forte identificazione tra l'uomo e il suo spazio di vita.

Dopo queste considerazioni potrà risultare chiaro perché abbiamo voluto far precedere agli scritti sulla storia delle ferrovie quelli di Sandra Camicia e di Elisabetta Tondini, cioè di studiosi di pianificazione urbanistica e di economia, che pongono il fondamento sul quale costruire le ipotesi di ulteriore sviluppo delle infrastrutture per il trasporto dell'Umbria nei suoi rapporti interni e con le regioni contermini. Insomma riproponiamo in questo numero della rivista la questione del destino di una regione sempre in bilico tra sviluppo e declino, in cui il pericolo del declino si ripresenta qualora la regione, dinanzi ai processi di mondializzazione e all'esaurir-

<sup>6</sup> G. Ruffolo, *Lo specchio del diavolo. La storia dell'economia dal Paradiso terrestre all'inferno della finanza*, Einaudi, Torino 2006

<sup>7</sup> R. Zuccherini, "Camminare fa bene alla democrazia", a. IV, n. 4.

<sup>8</sup> L. Montagnoli - G. Romani, *In cammino tra Tevere e Trasimeno*, Alieno editrice, Perugia 2005.

si di congiunture favorevoli, rimanga chiusa in se stessa. L'idea è quella di perseguire l'obiettivo, ambizioso, difficile e però necessario, della complementarità nell'area più ampia dell'Italia di mezzo.

C'è ormai una storia di incontri, convegni e analisi, indicati nel numero 4 della rivista, ripropostasi nel maggio scorso al convegno di Foligno, promosso dalla rivista marchigiana "Proposte e ricerche" e dall'ICSIM. In questo stesso numero pubblichiamo la recensione di Franco Amatori del volume contenente gli atti. Il convegno ha riguardato il rapporto Umbria - Marche esaminando analogie e differenze e comunque avanzando l'ipotesi di una integrazione che può funzionare come ponte sia verso la Romagna e l'Abruzzo che verso La Toscana e il Lazio.

È in questo quadro che ha senso non una vaga rivendicazione per uscire dall'isolamento, ma un progetto complessivo che risponda al ruolo di apertura e di crocevia di una regione, in cui le storiche gravitazioni esterne sono più forti dei confini amministrativi. In ragione di questo intento si ritiene utile ripercorrere la storia delle più importanti infrastrutture ferroviarie mettendo a confronto passato e presente, i progetti realizzati e quelli falliti, come risulta dai lavori di Stefano De Cenzo e di Luciano Giacchè, ricordando i contrapposti localismi, il rapporto non sempre virtuoso della strada e della ferrovia con lo sviluppo delle aree attraversate. Un contributo alla conoscenza della storia del trasporto ferroviario in Umbria è quello di Angelo Bitti, che nella rubrica "Lecture" segnala il volume di Cornoldi e Severi sulla Ferrovia Centrale Umbra.

La società regionale si trova oggi davanti a progetti di strade e autostrade e ad una nuova questione ferroviaria. È in atto un confronto e una vivace discussione. Un recente convegno, tenutosi a Città di Castello, ha discusso in questa ottica delle reti stradali e ferroviarie quale può essere "il modello di sviluppo per l'Umbria"<sup>9</sup>. Non ci si può sottrarre alle esigenze nazionali ed europee senza però piegarsi acriticamente alla "ideologia delle grandi opere". La sezione di Perugia di "Italia Nostra" ha recentemente promosso un confronto sulle grandi opere che interessano la regione: trasformazione della E-45 in autostrada, Nodo di Perugia. Quadrilatero Umbria-Marche<sup>10</sup>. Questa parte della rubrica dedicata all'attualità si avvale delle opinioni di amministratori della Regione: l'assessore all'ambiente e ai programmi per lo sviluppo sostenibile Lamberto Bottini, il consigliere del Gruppo dei Verdi Oliviero Dottorini. L'intervista all'amministratore della Centrale Umbra Vannio Brozzi sottolinea l'importanza di una ferrovia che può rispondere alle necessità di migliori collegamenti interni ed esterni alla regione.

Per rimanere in argomento, il tema viario si ripresenta nella rubrica "Carte d'Archivio" con due interessanti documenti del 1906 relativi alla costruzione di società automobilistiche a Spoleto e a Perugia. Erano passati appena cinque

<sup>9</sup> *Quelle grandi e piccole opere che si mangiano l'Umbria*, in "l'altrapagina", n. 2, febbraio 2006.

<sup>10</sup> *Ideologia e prassi delle grandi opere*, in "il Mulino", 1/2006.

anni dalla pratica realizzazione in Italia dell'auto con il motore a scoppio e in Umbria arrivavano i segni della modernità. L'alternativa era ancora tra passato e futuro, tra la diligenza e l'automobile. Nel referendum promosso a Spoleto per la linea Spoleto-Norcia vinceva "l'antico servizio a cavalli", ma i novatori facevano intravedere anche la possibilità di "un servizio ferroviario, di tram a vapore od elettrico, o di automobili a motore elettrico, con o senza filo aereo".



# Immagini dell'Umbria

Sandra Camicia

Urbanista - Università degli Studi di Perugia

Rivisitando le immagini dell'Umbria delineatesi nel corso del novecento nell'ambito degli studi economico-sociali e territoriali, ci si rende conto di come queste si siano avvicinate lungo due assi interpretativi principali: l'unitarietà/eterogeneità e l'autonomia/dipendenza dello spazio regionale.

Storicamente, l'immagine di una regione unitaria si è associata alle caratteristiche dell'*Umbria agricola*: per tutta la prima metà del novecento, il paesaggio naturale e l'organizzazione sociale del lavoro nelle campagne, basato sulla mezzadria, appaiono il collante di uno spazio che si evolve con ritmi lenti, secondo equilibri antichi, dove i segni della tradizione e le permanenze di lunga durata hanno fortemente conformato sia lo spazio fisico che quello sociale.

L'immagine di una *regione eterogenea* e dai confini incerti, storicamente divisa e gravitante su territori esterni, deriva, invece, dalla rappresentazione di *realità urbane* economico-sociali e culturali distinte, che per quanto distribuite secondo un modello territoriale *policentrico*, apparivano all'inizio del secolo poco interconnesse, scarsamente interrelate e comunicanti. Situazioni territoriali che stavano dando luogo ad alterni dualismi economici, tra area perugina e area ternana, o che si andavano frammentando nel dopoguerra generando forti squilibri tra aree marginali (interne e montane) e aree centrali e di pianura.

Analogamente, le immagini dell'Umbria avvicinandosi fino agli anni '70 del novecento, si sono variamente definite in riferimento alle relazioni della regione con territori e realtà esterni ad essa: l'area ternana, con la sua storica dipendenza da circuiti decisionali, finanziari ed economici di livello nazionale legati al grande capitale industriale; l'Umbria della piccola e media industria, "terra-appendice" dello sviluppo periferico-diffuso propagatosi da aree contermini; l'Umbria delle grandi infrastrutture di collegamento, territorio di "cerniera" tra nord del paese e centro-sud, o tra Tirreno e Adriatico, come viene proposta nel modello programmatico nazionale delle direttrici del riequilibrio territoriale prefigurato alla fine degli anni sessanta ("Progetto '80, Proiezioni Territoriali", 1969). Infine, l'Umbria grande contenitore di emer-

genze e valori storico-artistici e ambientali, possibile “*area di riserva per il tempo libero*” al servizio delle grandi concentrazioni metropolitane vicine, nel quadro di una riorganizzazione urbanistica di scala sovragregionale (“Un primo schema di sviluppo economico e regionale al lungo termine per l’Italia”, 1966).

Successivamente, a partire dagli anni ottanta del novecento, l’immagine che pervade diffusamente le proposte analitiche e programmatiche, è quella dell’Umbria “*città-regione*” (Piano Urbanistico Territoriale, 1983; Piano regionale di sviluppo, 1982-85; Piano regionale dei trasporti 1989).

Sullo sfondo di una generale attenuazione dei processi migratori e di esodo, nonché di una tendenziale stabilizzazione del quadro demografico complessivo, al problema degli squilibri che aveva pervaso la riflessione e gli studi territoriali degli anni settanta, tende a sostituirsi, con un richiamo evidente ai caratteri storici originari della regione, il tema del policentrismo: di un territorio cioè sul quale si distribuiscono in modo omogeneo funzioni e attività, e che di conseguenza assicura condizioni di urbanità diffuse, costi di mobilità accettabili, intensità elevate di spostamenti ma di breve raggio e prive di linee di forza emergenti, bacini del mercato del lavoro di ampiezza limitata; nel complesso, quindi, un modello di organizzazione territoriale che avrebbe consentito standard di vita relativamente elevati.

Questa ipotesi in qualche misura avvalorava l’idea di una regione che, nonostante le rilevanti modificazioni in atto nella realtà territoriale, sembra essere riuscita a contemperare “senza fratture” gli elementi della tradizione, delle bellezze naturali e artistiche, con il cambiamento e la modernizzazione sociale. In realtà, il modello della *città-regione*, oscilla tra la rappresentazione di una realtà di fatto e la condizione di presupposto del territorio umbro ad un modello programmatico futuro.

Ma ben presto, il modello della “*città-regione*”, assunto a fondamento delle politiche regionali degli anni ’80, entra in crisi.

L’obiettivo programmatico di garantire a tutti i cittadini umbri la possibilità di accedere entro tempi di spostamento accettabili ad un insieme di servizi qualificati (sanitari, culturali e sociali), nonché ai luoghi di lavoro, non sembra raggiunto, soprattutto a causa dei modesti investimenti nel trasporto pubblico ferroviario. Allo stesso tempo, si prende diffusamente atto della mancata diffusione a livello comprensoriale di molti servizi, soprattutto quelli culturali e sanitari, a fronte, invece, di una concentrazione funzionale dettata da necessità organizzative e tecniche. Per di più, le aree marginali sembrano aver rafforzato, a meno di alcune poche eccezioni, la loro marginalità, e quelle forti e centrali avere ancor di più affermato primati incontestabili per quantità di popolazione residente e di attività produttive, oltre che in termini di qualità della vita per dotazione di servizi e condizioni di accessibilità.

Del resto, la possibilità di un’elevata connessione interna affidata ad un’infrastruttura di collegamento di tipo metropolitano, stenta ad essere messa in pratica e non sempre viene perseguita in modo coerente; procede lentamente il potenziamento di tronchi importanti della viabilità interurbana (come ad

esempio parte della strada statale Flaminia), non decolla l'adeguamento della linea ferroviaria Foligno-Terontola; si avvia l'adeguamento della ferrovia centrale umbra al traffico suburbano di Terni e Perugia, ma sembra declinare l'ipotesi di un suo ruolo come struttura portante a scala dell'intera regione. Peraltro, il confronto tra le principali ipotesi programmatiche delineatesi dagli anni sessanta in poi e i processi di trasformazione verificatisi, fa emergere uno scarto piuttosto rilevante. Innanzi tutto, non si è attuata la prevista formazione di un sistema metropolitano-regionale umbro a forte integrazione tra l'area perugina e quella ternana. Inoltre, i fenomeni di de-industrializzazione che hanno investito l'intera regione negli anni ottanta sembrano aver assunto modalità e forza non uniformi nel territorio regionale e nella struttura produttiva. Invece, aree escluse dall'ipotesi programmatica di sviluppo metropolitano (come l'Alta Valle del Tevere), registrano in quegli anni dinamiche più intense grazie al vivace sviluppo industriale a carattere diffuso.

L'emergere di fenomeni di concentrazione funzionale, il mancato miglioramento dell'efficienza della rete dei trasporti locali di scala regionale, assieme alla crescente gravitazione dell'Umbria verso contesti extraregionali, evidenziano una realtà territoriale che avrebbe piuttosto indebolito la preesistente condizione di equilibrio o, quanto meno, riassetato il modello policentrico di partenza.

E' necessario dunque avanzare una nuova ipotesi di lettura del modello insediativo ed economico regionale.

L'occasione si presenta con la redazione del nuovo piano urbanistico regionale (PUT), nella seconda metà degli anni novanta.

In questo contesto, il sistema insediativo umbro viene scomposto in varie reti di dipendenza gerarchica o di complementarità funzionale, evidenziando fenomeni di massima polarizzazione attorno a Perugia e Terni e gerarchie gravitazionali minori incentrate su Foligno, Spoleto, Orvieto e Città di Castello. A queste si associano relazioni di complementarità funzionale a scala locale tra centri minori (tra Todi e Marsciano, tra Gubbio e Gualdo, tra Narni e Amelia e tra alcuni centri della valle umbra) o sistemi di dipendenza gerarchica tra centri umbri e centri extraregionali. Su questa maglia diffusa di relazioni a breve raggio si sovrappone infine una dorsale longitudinale connotata in senso funzionale per quanto concerne il direzionale pubblico e privato, e in genere i servizi di rango più elevato, dispiegandosi lungo le aree di maggiore accessibilità e massima crescita demografica residenziale e produttiva (Regione dell'Umbria, "Lineamenti per il Piano Urbanistico Territoriale" - PUT, 1995).

A questa rappresentazione della struttura funzionale dei centri umbri, si affianca una prima disamina del sistema morfologico-insediativo. Viene infatti segnalato l'emergere di quattro configurazioni principali: la direttrice di piana congiungente Magione-Perugia con la valle umbra e Spoleto, segnata dalla presenza di importanti assi viari e nodi infrastrutturali di livello regionale; la conca ternana, dove ha avuto luogo un addensamento edilizio poggiato sui

vertici del triangolo Terni-Narni-Sangemini e su vari consolidamenti lineari, sullo sfondo di una fittissima disseminazione edilizia collinare; la direttrice Città di Castello-San Giustino-San Sepolcro, di valenza interregionale e a forte connotazione produttiva e artigianale; infine, il sistema degli scali lungo l'autostrada da Città della Pieve a Orte passando per Orvieto, segnato dalle principali direttrici di comunicazione nazionale e caratterizzato da centri storici collinari e da insediamenti vallivi a ridosso degli scali.

Sul piano economico-sociale, il piano regionale restituisce l'idea di un territorio afflitto da problemi di degrado sociale e di crisi economica che ne minacciano l'integrità e allo stesso tempo accentuano il divario rispetto agli altri contesti dell'Italia centrale (Regione dell'Umbria "Piano Urbanistico Territoriale - PUT", Relazione, 2000).

Alle dinamiche di lungo periodo di invecchiamento della popolazione, particolarmente forti nella provincia ternana, e di rarefazione demografica nelle aree marginali e nei centri minori, si associano altri fenomeni preoccupanti di segno negativo: la presenza significativa di fasce di disoccupazione, soprattutto intellettuale; una notevole polarizzazione della popolazione in base al reddito, che distingue l'Umbria dalle altre regioni dell'Italia centrale; chiari segnali di disagio sociale che sembra toccare giovani e soprattutto anziani. La crescita del fenomeno criminale nelle sue molteplici forme e l'irruzione di bisogni largamente insoddisfatti espressi dalle ondate di immigrazione extracomunitaria intervengono ad aggravare il quadro delle patologie che attanagliano la società regionale; patologie che si sono accresciute nonostante la ricca dotazione di strutture del welfare (servizi per le tossicodipendenze, residenze per gli anziani, asili-nido).

La situazione regionale non appare meno drammatica sotto il profilo economico, soprattutto per ciò che concerne il quadro evolutivo della grande e media impresa, in via di forte ridimensionamento nel ternano, cui si affianca una modesta vivacità della microimprenditorialità manifatturiera che ha caratterizzato la ripresa economica e sociale del perugino negli anni '70. Anche l'artigianato, una componente vitale e proiettata verso l'innovazione tecnologica, viene rappresentato come una realtà incapace di monitorare gli orientamenti del mercato e di percepire le tendenze della domanda; mentre, per altri versi, il processo generale e significativo di terziarizzazione ormai da tempo registrabile nella regione, in linea con le altre regioni del Centro-Italia, esprime un potenziale innovativo debole e una geografia territoriale ancora ampiamente da indagare e interpretare.

Non contribuisce a migliorare il giudizio sull'economia umbra l'analisi del settore agricolo, che con la sua struttura dualistica (divisa tra le imprese professionali e quelle non professionali diffuse nelle aree marginali), continua a perdere occupazione e investimenti.

In definitiva, la fragilità del sistema economico-sociale regionale appare strettamente dipendente oltre che dal "ritardo" strutturale dell'impresa umbra, da un modello insediativo, storicamente basato sul policentrismo, che non ha saputo garantire e sviluppare una sufficiente integrazione tra le sue parti

costitutive, soprattutto a causa dell'inefficienza e criticità delle infrastrutture dei trasporti e della rete della mobilità.

Una regione, dunque, che non ha attuato il modello programmatico della *città-regione* sul quale aveva tentato di fondare le politiche regionali degli anni '80, e che con il suo secondo piano territoriale intende affidare all'immagine della "*rete di città*" la prospettiva di un modello superiore di organizzazione e funzionamento della società locale, basato sulle infrastrutture immateriali.

Il piano territoriale ci offre inoltre la rappresentazione di una realtà ricca di risorse ambientali, paesaggistiche e naturalistiche che, per quanto soggette a fenomeni di alterazione o colpite da eventi disastrosi (come il terremoto), vengono ritenute sostanzialmente integre, e pertanto capaci di rinsaldare l'unità e rivalutare l'identità dell'*Umbria verde* sulla scia del nuovo paradigma ecologico e sulla base dei valori della «biodiversità». Alla nuova metafora della "*bio-regione*", viene perciò affidato il compito di rilanciare l'Umbria nei circuiti economici e finanziari globali, salvaguardando allo stesso tempo l'immagine turistica della regione pesantemente indebolita dagli eventi sismici e difendendo un primato di *regione verde* che sembra minacciato dalla maggiore visibilità e dinamismo delle regioni contermini.

Ma entrambe queste immagini (la "*rete di città*" e la "*bioregione*") appaiono troppo astratte e non riescono a dar conto delle forme e dei processi insediativi in atto, della varietà di situazioni economico-sociali di riferimento, della trama minuta e differenziata con cui si dispiegano i processi di urbanizzazione, nonché delle regole e dei principi insediativi ai quali questi variamente si associano nel territorio regionale. Un territorio che, ad uno sguardo dall'alto, si presenta con una trama insediativa disegnata dalle due principali aste di fondovalle (la valle longitudinale del Tevere e la valle Umbra), dove il fascio infrastrutturale principale è divenuto la matrice di uno sviluppo «nodo-lineare». Questa trama principale si sovrappone e interferisce con varie strutture urbane a raggiera: nell'area di Terni, Foligno e Perugia, nel cuore della regione, dove si verifica l'intersezione tra il grande telaio e il sistema radiale urbano a maggiore densità. Qui, un fenomeno esteso di conurbazione, eterogenea dal punto di vista morfologico e tipologico, interessa soprattutto la periferia sud-occidentale e ha inglobato nuclei minori preesistenti, alterando la riconoscibilità delle matrici storiche, e ha dato vita a brani di "strade mercato", con localizzazioni episodiche e frammentate, in gran parte esito di fenomeni di traboccamento dall'area perugina e di deconcentrazione a breve raggio nella periferia metropolitana di attrezzature land-extensive.

A nord di Foligno, separato da questa trama principale, si allunga un altro asse di sviluppo insediativo longitudinale più esile, poggiato sulla statale Flaminia: una formazione edilizia lineare e discontinua, che si ispessisce in corrispondenza dei centri principali, anche per effetto di agglomerazioni industriali e commerciali sorte a ridosso della strada e dei segni lasciati dall'ultimo terremoto: estese aree attrezzate per i campi containers, ora in gran parte smantellate, spazi vuoti destinati all'emergenza.

All'asta insediativa poggiata sulla Flaminia tende invece a ricongiungersi

l'urbanizzazione nastriforme che solca la conca eugubina. A sud del cuore della regione, dopo Todi, invece, la continuità insediativa si interrompe prima che il fascio infrastrutturale sfoci, attraversando un sistema di basse colline, nella conca ternana: qui l'urbanizzazione si poggia su una «costellazione» di tre centri gerarchicamente connessi al polo urbano di Terni. A ovest della regione, si snoda un anello insediativo attorno al lago, interessato da un processo crescente di urbanizzazione residenziale turistica che sta modificando sensibilmente la porzione settentrionale del litorale e delle colline prospicienti.

Sullo sfondo di questa trama insediativa, c'è il reticolo minuto dell'edificazione sparsa, un fenomeno non omogeneo per intensità e natura che avvolge, come un alone, il telaio principale. Si infittisce soprattutto dove la piana agricola si estende in larghezza e lungo il disegno regolare dei tracciati di bonifica della pianura bassa, in quanto esito di sviluppi recenti che hanno densificato un tessuto preesistente di matrice storica, legato alla casa rurale mezzadrile. Si ritrova sulle verdi pendici collinari periurbane, in corrispondenza dei centri maggiori, dove si è verificato un fenomeno di "risalita" della residenza unifamiliare, attratta dal clima più favorevole, dalla maggiore tranquillità, ma anche dalla possibilità di godere di vedute panoramiche e suggestive sui centri antichi.

Diversi e complessi sono stati i fattori che hanno generato questo fenomeno, che ha comportato spese di infrastrutturazione crescenti, rischi di alterazione delle relazioni ecologiche e ambientali, e una profonda alterazione del paesaggio regionale, senza che la strumentazione urbanistica sia stata in grado di frenarne la crescita (in molti casi l'ha solo consentita), creando convenienze e sistemi di opportunità alternativi.

In corrispondenza dei poli urbani maggiori, sono stati i differenziali dei costi urbani a contribuire alla deconcentrazione residenziale in forme diffuse. In altre realtà, sui processi di urbanizzazione sparsa hanno influito la possibilità di mantenimento della dislocazione originaria e la vicinanza tra la casa e la fabbrica. Molto spesso, le preesistenze edilizie (la fitta rete di pievi, castelli, case coloniche) hanno costituito il substrato dell'urbanizzazione recente, consentendo una densificazione minuta ed endogena di un territorio rurale già in parte antropizzato, dotato di risorse infrastrutturali (una rete fitta di percorsi) che ne hanno consentito e agevolato la trasformazione.

Ma nel corso degli ultimi anni, il modello di sviluppo residenziale a bassa densità, basato sulla "casa isolata su lotto" e della palazzina plurifamiliare, che negli anni '60 e '70 ha investito la regione, si affianca a un processo di riconcentrazione residenziale nelle zone periurbane, anche con interventi di carattere pubblico e con tipologie intensive che ha interessato la periferia dei centri maggiori, saturando spazi liberi (a Foligno), sviluppando conurbazioni lineari (a Terni), creando nuovi fronti urbani (a Perugia). A questo fenomeno si è aggiunta un'espansione a forma di *sella* degli insediamenti lungo i crinali che si sviluppano in senso longitudinale e un'urbanizzazione semi-estensiva a nastro incastonata lungo le più basse pendici collinari esposte a sud.

Complessivamente, alla luce dei fenomeni insediativi recenti, prende corpo l'idea di una regione che per un verso ha attenuato le dinamiche di dispersione insediativi a carattere isolato; dall'altro, ha sviluppato processi di riconcentrazione periurbana o di urbanizzazione nastriforme (nell'ambito di sottomercati immobiliari gestiti da operatori edilizi non occasionali), producendo discontinuità morfologiche o fratture ambientali (e percettive), geometrie eterogenee oppure dense trame lineari non strutturate che, se soggette ad una progressiva saturazione, potrebbero incidere negativamente sulle interazioni di natura ecologica e sui modi d'uso dei sistemi infrastrutturali.

Non meno articolati e importanti sono i processi di modificazione in atto nel patrimonio edilizio storico. Negli insediamenti di antica formazione, che così diffusamente caratterizzano il paesaggio umbro sia di pianura che di collina, persistono fenomeni di sostituzione funzionale dello stock residenziale o di notevole sottoutilizzo fino al totale abbandono. Con un'articolazione molto varia, ritroviamo situazioni caratterizzate da una composizione degli abitanti orientata verso fasce sociali medio-alte, con fenomeni di riuso del patrimonio edilizio storico a fini di residenza temporanea, ristrutturato in funzione di esigenze talvolta estranee al contesto; assieme a situazioni in cui emerge un netto invecchiamento e grave indebolimento della struttura socio-occupazionale. Ciò avviene soprattutto nella montagna appenninica, dove, peraltro, la recente attività di ricostruzione post terremoto ha modificato il paesaggio di molti piccoli e medi nuclei antichi.

In questa cornice, nuove gerarchie stanno prendendo corpo nel territorio regionale.

Innanzitutto, a scala regionale, l'intensificazione dei fenomeni insediativi di concentrazione lineare lungo gli assi portanti della viabilità, sia pure in una realtà di limitate estensioni e di relativa vicinanza tra i centri urbani; la polarizzazione su Perugia di nuove infrastrutture e di attrezzature commerciali, in assenza però di una chiara evoluzione verso i servizi terziari realmente innovativi, capace di impedire il rischio di esclusione-dipendenza dalle reti economico-finanziarie ed informative esterne; i segnali di ripresa in senso innovativo dell'economia ternana, che convivono con nuovi fenomeni di dipendenza dall'area romana; l'indebolimento della struttura produttiva dell'area del Trasimeno, il cui mercato del lavoro sembra accentuare la gravitazione sull'area perugina; i territori di margine o situati a cavallo del confine regionale che hanno sviluppato interdipendenze con le regioni contermini configurando situazioni più spesso di dipendenza che di complementarità funzionale (con un divario crescente in termini di servizi alle imprese), indebolendo altresì la coesione interna alla regione.

A ciò si aggiunge la crescente congestione di alcuni nodi e archi viari, principalmente in corrispondenza del capoluogo, che modifica le condizioni e i livelli di accessibilità dello spazio regionale.

Per contro, gran parte dei progetti infrastrutturali in programma tenderanno a svolgere in misura crescente un ruolo di sostegno del traffico di attraversamento (anche di quello merci), con interferenze negative con la

mobilità locale generata e attratta negli ambiti interessati da queste arterie, e un bilancio ambientale fortemente negativo sui territori attraversati. L'Umbria, più che regione *cerniera*, con funzioni strategiche di saldatura strutturale tra nord e area romana (come previsto nel Progetto '80), rischia di divenire sempre più canale di collegamento, se alle politiche di carattere strettamente infrastrutturale non si accompagnano strategie di innovazione nell'economia e nel campo dei servizi.

Complessivamente, ciò che traspare da una lettura dei fenomeni in atto è la visione di un territorio che rischia di alterare profondamente le relazioni ambientali, una regione in bilico tra policentrismo e debolezza della coesione interna, una realtà incerta tra l'esigenza di un'infrastrutturazione diffusa e omogenea e la necessità di individuare le azioni e gli interventi strutturali e strategici.

---

# Infrastrutture e sviluppo: un legame ancora da esplorare

*Elisabetta Tondini*

Economista - Agenzia Umbria Ricerche (AUR)

Dire che le infrastrutture rappresentano un fattore dello sviluppo implica riconoscere una correlazione positiva tra livello e tasso di sviluppo di un sistema locale e entità ed efficienza della sua dotazione infrastrutturale o, meglio, che un potenziamento di quest'ultima variabile possa avere effetti propulsivi sulla crescita economica del territorio coinvolto, attivando processi di accumulazione del capitale benefici ai fini dello *sviluppo*.

Il tema, oggetto di numerose trattazioni, è ad oggi ampiamente dibattuto e se la sperimentazione di metodi alternativi o l'affinamento di quelli già sperimentati per valutare la presenza e la portata delle infrastrutture in un contesto locale sono operazioni ancora in pieno svolgimento lo si deve principalmente a due ordini di motivi: la difficoltà di pervenire ad un criterio univoco e sufficientemente esaustivo di quantificazione, da un lato, la rilevanza (da sempre percepita, più volte dimostrata) del ruolo che questa particolare tipologia di capitale pubblico riveste per la crescita e lo sviluppo economico, dall'altro.

Dalla letteratura disponibile emerge che il concetto di infrastrutture rinvia a un ginepraio di questioni e problemi non compiutamente risolti. A partire dall'aspetto definitorio<sup>1</sup>, strettamente collegato a quello teorico, il quale rimanda all'approccio metodologico che stima la consistenza della variabile infrastrutturale, nonché ai modelli econometrici che ne valutano le implicazioni e le ricadute sullo sviluppo.

Il problema definitorio parte dal concetto stesso di infrastrutture, che ha su-

◆  
<sup>1</sup> Circa il tentativo di fare ordine intorno alla definizione di infrastruttura, si rinvia a S. Sacchi - E. Tondini, *Le infrastrutture*, in "Verso il sistema. Autonomie, relazioni, risorse per una nuova coesione. 3° Rapporto IRRES sulla situazione economica, sociale, territoriale dell'Umbria", IRRES, Regione dell'Umbria, Perugia, 2000, pp. 85-137. Un esempio su tutti, che mette a nudo il grado di divergenza sull'argomento, è una definizione di fine anni novanta che, tra le caratteristiche proprie delle infrastrutture, non prevede più l'attributo tradizionalmente più usato e condiviso, cioè la natura "pubblica" di questa tipologia di bene (cfr. Netherland School for Transport, Infrastructure and Logistics, 1999, Progetto TUDELFT, Rotterdam).

bito un'evoluzione nel tempo e, pur in presenza di una convenzionale classificazione tipologica intorno alla quale è stato costruito un certo consenso, si può dire che ancora non esiste una definizione univoca di tale grandezza. Quanto alla misurazione, si ravvisano due approcci concettualmente diversi: quello della dotazione fisica del capitale pubblico (che perviene alla sintesi di set di indicatori di consistenza delle opere pubbliche)<sup>2</sup>, e quello dello stock in valore monetario degli investimenti effettuati (è la tecnica del cosiddetto *inventario permanente*)<sup>3</sup>. A sua volta, ciascuno dei due filoni si connota per metodologie differenti che hanno subito affinamenti nel tempo (tanto da rendere poco ortodosso un confronto diacronico), per cui non ci si deve meravigliare quando, nel verificare l'indice di dotazione infrastrutturale di una regione, ci si trova di fronte a valori talvolta molto diversi a seconda della fonte presa a riferimento<sup>4</sup>.

Tralasciando in questa sede la questione definitoria e gli aspetti metodologici ad essa connessi, e volendo partire da una convinzione ampiamente condivisa, non si rischia di apparire imprudenti affermando che le infrastrutture costituiscono un requisito determinante per la crescita e lo sviluppo di un'area. La letteratura economica degli anni trenta, di matrice Keynesiana, aveva suggellato l'importanza degli investimenti in infrastrutture per la loro capacità di innescare effetti moltiplicatori dal lato della domanda e creare le pre-condizioni per la crescita di un paese. Scuola di pensiero che ha evidentemente condizionato le scelte di politica economica di un lungo periodo della storia italiana, basata sul presupposto che investimenti in infrastrutture (soprattutto le grandi opere stradali) potessero rappresentare la leva per il decollo di certe aree più arretrate.

Ma, come è noto, l'abuso di una cura, soprattutto laddove non si verificano le reali necessità per una sua applicazione o, ancor peggio, quando non si trovino le condizioni favorevoli per attecchire, può essere vano o addirittura controproducente, eppure non per questo sarebbe corretto negare l'efficacia teorica delle sue potenzialità terapeutiche. Seguendo questo ragionamento, non deve sorprenderci la variabilità dei risultati prodotti dai numerosi studi finalizzati a misurare gli effetti degli investimenti pubblici e, dunque, della



<sup>2</sup> In Italia, questo filone è stato ampiamente esplorato dagli studi di Confindustria e, soprattutto, dell'Istituto Tagliacarne.

<sup>3</sup> Si veda, al riguardo, Picci (1995), Bonaglia e Picci (2000), Picci (2001), Bracalente - Di Palma - Mazziotta (2005).

<sup>4</sup> Anche all'interno dello stesso criterio che quantifica lo stock fisico, si ravvisano approcci metodologici differenti: quello della dotazione di capitale pubblico (che a sua volta deve essere opportunamente normalizzata, con la superficie o la popolazione servita o con entrambe le variabili), quello dell'assorbimento infrastrutturale che, spostando l'attenzione sul versante dell'utilizzo, introduce elementi connessi al livello qualitativo dello stock e del servizio connesso; se a ciò si aggiunge la necessità di dover sintetizzare le singole grandezze stimate (e differenti possono essere le procedure di aggregazione adottate) è facile incorrere nel rischio di avere a che fare con numeri spesso divergenti che esprimono, ciascuno a proprio modo, l'entità di una medesima variabile.

dotazione infrastrutturale<sup>5</sup>. Dai tentativi di stimare l'impatto di un aumento di capitale pubblico sul livello di produzione e di attribuire tali effetti ai diversi tipi di infrastruttura, sono emersi inequivocabilmente esiti differenziati a seconda dell'area geografica considerata, del periodo analizzato, dell'approccio di indagine impiegato.

Il problema di analisi quantitativa parte ancora più a monte. Per esplorarlo occorre tornare al concetto di fondo, quello che attribuisce alla dotazione locale di infrastrutture la capacità di intervenire a definire le condizioni di contesto, i costi di transazione e le economie esterne di un sistema economico. Tale dotazione si pone in un rapporto di complementarietà rispetto sia al capitale privato sia anche al capitale sociale, forgiando insieme la struttura competitiva di un luogo. La influenza sul livello di attività produttiva di una efficiente rete per la mobilità o per la erogazione di servizi strategici (strade, ferrovie, acquedotti, energia, etc.) si esplica nella sua capacità di alimentare la produttività del sistema con effetti positivi sull'attività economica e sul reddito regionale (Asmundo, 2005).

Tuttavia, il contributo indiretto – fornito dall'investimento pubblico – all'incremento di produttività del settore privato, dal punto di vista dell'attrazione/creazione di nuovi insediamenti imprenditoriali, di nuova occupazione e di avanzamento tecnologico, risulta di difficile quantificazione. La difficoltà di stimare gli effetti indotti dalle infrastrutture per il miglioramento delle condizioni ambientali, ovvero della competitività di un'area, dipende in larga misura dalle variabili di contesto (caratteristiche produttive, sociali, stadio di sviluppo economico raggiunto) del territorio in cui gli investimenti vengono effettuati. Secondo recenti studi

il capitale pubblico eserciterebbe rispetto al capitale privato una funzione di complementarietà, ma non tanto nel senso della sinergia quanto piuttosto della pura e semplice addizionalità, verificabile in termini statistici (Asmundo, 2005).

In questo senso, sembrerebbe messa in discussione la capacità delle infrastrutture di generare i presupposti di una crescita autopropulsiva. E ciò perché, a esplicitare le potenzialità insite negli ampliamenti di capitale pubblico, intervengono in modo decisivo le caratteristiche del substrato, del contesto dove si attuano interventi di ampliamento della base infrastrutturale. Questa consapevolezza è stata alimentata dal proficuo filone di pensiero sullo sviluppo locale che ha teorizzato l'importanza di un ambiente favorevole per promuovere e far attecchire la localizzazione delle imprese e dunque la crescita della produzione e della occupazione. E l'ambiente è fatto dalle risorse endogene, locali, connesse al capitale umano, al capitale sociale, all'innovazione tecnologica, i nuovi fattori di competitività di un territorio.

<sup>5</sup> Uno degli studi più recenti (dicembre 2005) è stato realizzato da Marrocu - Paci - Pigliaru, e si intitola *Gli effetti del capitale pubblico sulla produttività delle regioni italiane* (dicembre 2005).

Relativamente alla esplicitazione dei meccanismi che regolano il rapporto infrastrutture e sviluppo sono stati compiuti numerosi tentativi e sono state intraprese differenti strade analitiche che hanno condotto a conclusioni talora non sempre convergenti.

Ma la vera questione che continua ad incuriosire gli studiosi e che richiede risposte consolidate che soddisfino le esigenze conoscitive per indirizzare le scelte dei *policy makers* è relativa alla difficile individuazione del legame funzionale tra livello di sviluppo e dotazione infrastrutturale e, in particolare, del rapporto di causalità: un'appropriate dotazione condiziona positivamente lo sviluppo ma, da sola, non lo determina. Infatti, un certo grado di associazione tra livello di sviluppo e disponibilità infrastrutturale si accompagna spesso a situazioni in cui una offerta di infrastrutture relativamente soddisfacente risulta di fatto poco funzionale al decollo o alla crescita di un'area, laddove questa presenti colli di bottiglia che rendono vana la dotazione disponibile. Al contrario, si possono avere casi ove si riescono a realizzare e mantenere elevati livelli di attività economica pur in presenza di penalizzazioni riconducibili, almeno in apparenza, a sottodotazioni infrastrutturali (è il caso, ad esempio, di molte province del nord-est d'Italia, come rilevato da Unioncamere-Tagliacarne, 2001). E ciò si evince dalla constatazione (suffragata da analisi empiriche) per la quale l'impatto delle infrastrutture sembra dipendere proprio dal livello di sviluppo raggiunto di un territorio, che a sua volta influisce in maniera determinante sul livello e la qualità di domanda infrastrutturale. Questa considerazione lascia sottendere dunque una sorta di circolo virtuoso tra grado di sviluppo, stock di capitale pubblico, effetti di quest'ultimo sulla crescita. In sintesi, anche il decisore politico più accorto deve essere consapevole che gli effetti (e quindi l'efficienza) di una certa spesa finalizzata ad incrementare lo stock infrastrutturale, finalizzata a sua volta per attivare processi di accumulazione del capitale privato, dipendono da molte variabili esogene: la conformazione oromorfologica, la densità demografica, la strutturazione dei costi di costruzione dell'opera pubblica, il livello gerarchico territoriale della decisione dell'intervento (Mazziotta *et al.*, 2005), ma anche la specializzazione produttiva territoriale, i tempi di realizzazione dell'opera, il momento dell'intervento, la qualità dell'opera realizzata, la qualità gestionale e manutentiva e, prima di tutto, la calibratura dell'intervento e la sua effettiva opportunità rispetto alle reali esigenze espresse dal territorio.

Da un recente studio finalizzato ad indagare l'efficienza della spesa in infrastrutture nelle regioni italiane, attraverso il confronto tra lo stock di capitale pubblico impiegato in opere pubbliche e la dotazione fisica di infrastrutture, sono emersi differenziali territoriali anche molto consistenti relativi alla capacità di trasformare le risorse finanziarie in opere finite (Picci, 2001)<sup>6</sup>. In particolare, il Sud Italia

<sup>6</sup> L'interpretazione dei risultati per il confronto geografico, ottenuta comparando le due misure (la dotazione fisica presente sul territorio e la spesa sostenuta per opere pubbliche), va tuttavia effettuata con cautela, e si riporta al riguardo una considerazione dello stesso autore "Per un verso, gli indici di infrastrutturazione pesano allo stesso modo per opere pubbliche analoghe – per esempio, km di

risulta essere caratterizzato da un'efficienza di conversione notevolmente inferiore rispetto al centro e soprattutto al nord, esplicitata dalla presenza di indici che misurano il capitale presente e indici che stimano la spesa sostenuta, rispettivamente, molto al di sotto e molto al di sopra della media italiana. Tali difformità rivelano che vi sono poche infrastrutture relativamente a quanto è stato speso nel tempo. E difatti, a causa della inefficienza della spesa, la produttività marginale del capitale pubblico nel mezzogiorno risulta più bassa che altrove (Picci, 1999)<sup>7</sup>. In questo contesto, come si colloca l'Umbria?

A fronte di una dotazione infrastrutturale superiore del 9% rispetto a quella media italiana (in particolare, il 13% in più per la provincia di Perugia e il 4,6% in meno per la provincia di Terni)<sup>8</sup>, la regione si caratterizza per un livello di spesa sostenuta per opere pubbliche molto più basso di 100 (l'indice dell'Inventario Permanente è pari a 57,7 per l'Umbria nel complesso, a 45,0 per la provincia di Perugia e a 74,3 per quella di Terni). Con questi dati, l'Umbria si posiziona al secondo posto per grado di efficacia di trasformazione della spesa sostenuta in capitale fisico, con un rapporto dotazione infrastrutturale / spesa sostenuta pari a 1,90 (il Trentino è primo, con 1,94 e la Calabria all'ultimo posto, con 0,40).

E il merito dell'Umbria viene premiato con la prima posizione dopo che la misura proposta è stata opportunamente corretta (ovvero depurata dagli effetti della configurazione orografica del territorio e del livello di congestione demografica): dopo questa operazione, la regione si pone con un indice pari a 1,77 (il più alto della classifica italiana), sottendendo la presenza di un 77% di infrastrutture in più di quante ve ne sarebbero state se, per la loro costruzione, fosse stata adottata la prassi media nazionale. All'ultimo posto si pone questa volta la Campania, con un indice pari a 0,21.

Per avere la percezione del ruolo economico, in Umbria, del capitale pubblico (in termini di entità finanziaria) speso per realizzare opere infrastrutturali, può essere utile riportare gli esiti di uno studio molto recente (Marrocu - Paci - Pigliaru, 2005), finalizzato a stimare la spesa pubblica, secondo il metodo dell'inventario

ferrovia – a prescindere dalla loro collocazione. Nei fatti, la costruzione di un equal tratto di ferrovia tipicamente ha un costo assai inferiore se realizzato in una zona rurale piuttosto che in un'area cittadina a causa, per esempio, del diverso costo degli espropri. Del resto, un dato tratto di ferrovia ha un effetto economico diverso a seconda che rappresenti il semplice prolungamento di una rete, o che costituisca invece il completamento di una rete o il congiungimento di due reti prima distinte. Per questo motivo, è del tutto possibile che al margine di una decisione razionale di investimento pubblico si trovino, contemporaneamente, opere simili ma con costi di realizzazione molto diversi tra loro”, Picci, 2001, pp. 8-9.

<sup>7</sup> Uno studio ancora più recente (dicembre 2005) ha confermato il ruolo positivo per la determinazione del livello di produzione svolto dalla spesa in *c*/capitale effettuata del settore pubblico allargato, tuttavia l'impatto del capitale pubblico nelle regioni del sud Italia è molto minore.

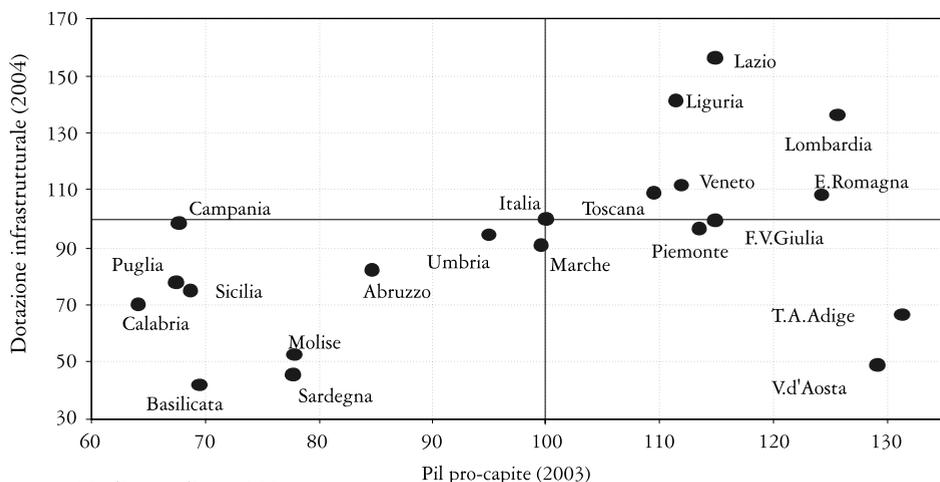
<sup>8</sup> Questo indice è di fonte Di Palma - Mazziotta (2002), si riferisce all'anno 1997, ed è tratto dalle tabelle 4 e 3 da Picci, 2001. A testimonianza di quanto detto in precedenza, per lo stesso anno gli studi Unioncamere - Tagliacarne stimano per l'Umbria una complessiva sottodotazione infrastrutturale rispetto alla media nazionale (81,8 contro 100,0). Sempre con valori inferiori a 100, ma con graduatorie

permanente, relativamente al periodo 1996-2002. La ripartizione di detto capitale per tipologie di opere mostra una netta prevalenza delle infrastrutture economiche (il 59% in Umbria contro il 62,8% medio nazionale); la ripartizione per livello di governo amplifica, nella regione, la prevalenza delle amministrazioni locali che già caratterizza il panorama nazionale (36,8% in Umbria, 30,9% in Italia), una analoga presenza dell'amministrazione centrale (di circa il 29%), una minore rilevanza delle amministrazioni regionali (18,7% in Umbria e 19,6% nel Paese). Complessivamente, l'Umbria si connota per una incidenza del capitale pubblico sul capitale totale superiore alla media italiana (29,6% contro 24,8%) e, fatto 100 il rapporto costruito per l'Italia, il valore del capitale pubblico per abitante e per addetto sono, nella regione, rispettivamente, di 15 e di 12 punti superiori a quello italiano.

Dopo questa digressione utile a descrivere alcuni caratteri del capitale pubblico in termini di capacità di conversione in stock fisico e di incidenza sul capitale totale, è opportuno tornare al legame sviluppo - dotazione infrastrutturale.

Di fatto, dati alla mano, è possibile riscontrare una certa correlazione tra grado di sviluppo economico e livello di infrastrutturazione media, come dimostrato dal grafico 1, che riporta il posizionamento delle regioni italiane in base al Pil pro-capite e all'indice di dotazione totale <sup>9</sup>.

**Grafico 1 – IL POSIZIONAMENTO DELLE REGIONI ITALIANE TRA INFRASTRUTTURE E LIVELLO DI SVILUPPO**



Numeri indice, Italia = 100

Fonte: nostre elaborazioni su dati Istituto "G. Tagliacarne" e ISTAT.

<sup>9</sup> L'indice di dotazione totale costruito dal Tagliacarne utilizzato per la costruzione del grafico 1 considera sia le infrastrutture economiche – al netto dei porti – sia quelle sociali, opportunamente depurato dagli effetti della popolazione e della superficie dell'area di riferimento. Si è scelto di considerare l'indice al netto delle infrastrutture portuali in ragione della distorsione che questa categoria può portare nella valutazione complessiva, essendo legata alla connotazione geografica del territorio.

In effetti, il primo sottoquadrante in alto a destra accoglie molte delle regioni più sviluppate e che si connotano per una dotazione infrastrutturale superiore a 100; il terzo sottoquadrante, che accomuna Umbria e Marche alle regioni del sud Italia, si caratterizza invece per valori di entrambi gli indici inferiori a 100.

In questo quadro emergono alcune anomalie: si veda il caso delle due regioni (Trentino Alto Adige e Valle d'Aosta) presenti con valori di PIL pro-capite molto superiori al dato medio nazionale ma con dotazioni infrastrutturali molto al di sotto di 100, e una regione (la Campania) che si configura con un indice prossimo a quello italiano ma un livello di sviluppo ancora lontano dalla media del paese. Spingendo il dettaglio territoriale a livello di provincia, è possibile tuttavia constatare come l'area della sotto-dotazione infrastrutturale accolga, oltre alle aree caratterizzate da un grado di sviluppo più basso, anche territori con alti livelli di PIL pro-capite, prevalentemente concentrati nell'area nord est d'Italia. Sarebbe quasi che

il sistema infrastrutturale non abbia contribuito a fornire un decisivo sostegno ai processi di crescita imprenditoriale, mentre, al contrario, una volta conseguiti elevati standard, le carenze infrastrutturali potrebbero rappresentare un vincolo all'ulteriore crescita (IRES, 1999).

In linea generale, nel cercare una correlazione tra livello di sviluppo e dotazione infrastrutturale, la presenza di alcune situazioni anomale puntuali e di altre, più generalizzate, che suggeriscono interpretazioni come quella appena riportata, non smentiscono l'idea che fa dell'inadeguatezza infrastrutturale una delle determinanti dei differenziali di sviluppo tra le regioni.

Quanto all'Umbria, la persistente indicazione di una sottodotazione infrastrutturale (stimata dal Tagliacarne pari a 94,3 nel 2004 – considerando il valore totale al netto dei porti – e a 90,3 relativamente alle sole infrastrutture economiche, comprensive questa volta della dotazione portuale), ha manifestato negli anni un ridimensionamento<sup>10</sup>. L'Umbria sale dunque nella graduatoria delle regioni italiane soprattutto grazie alla impennata che ha subito la componente ferroviaria: questa, già (sorprendentemente) superiore alla media nazionale (nel 2001 l'indice era pari a 153), ha manifestato un evidente incremento negli ultimi anni soprattutto per il decisivo contributo delle linee Eurostar in arrivo e in partenza che ha la qualità complessiva del servizio (soprattutto nella provincia di Terni) (cfr. tab. 1)<sup>11</sup>.

<sup>10</sup> Il confronto temporale degli indici di dotazione, anche stimati da una medesima fonte, va effettuato con cautela, perché l'introduzione di procedure di affinamento nella stima delle grandezze prese a riferimento e di nuovi parametri inclusi nella stima per la costruzione dell'indice complessivo rende disomogeneo il dato riferito a anni diversi.

<sup>11</sup> L'indice di dotazione di cui si parla è un numero complesso, sintesi di numerose informazioni delle quali l'estensione della rete (relativizzata rispetto alla superficie e alla popolazione) è solo una componente: incidono, in questo calcolo, anche le modifiche in contesti geografici vicini, che riducono il bacino di servizio, e l'istituzione o l'incremento di particolari servizi.

Tabella 1 – INDICE DI DOTAZIONE DI RETI VIARIE

	Rete stradale	Rete ferroviaria	numeri indice (Italia =100)	
			Porti (e bacini di utenza)	Aeroporti (e bacini di utenza)
Umbria	83,2	231,8	17,6	80,3
Perugia	60,1	218,1	9,4	68,7
Terni	151,5	272,1	41,7	114,5

Fonte: Istituto "G. Tagliacarne", anno 2004.

Quest'ultima evidenza offre lo spunto per aprire una riflessione su una particolare tipologia di infrastrutture, cioè le reti per la mobilità e i trasporti.

Sull'effettivo ruolo delle infrastrutture di trasporto nello sviluppo economico regionale, molto è stato teorizzato, mentre minore rilievo hanno avuto le verifiche empiriche dirette (non sono numerosi, almeno in Italia, gli studi riguardanti specificamente l'impatto delle reti di trasporto sullo sviluppo regionale)<sup>12</sup>; nel complesso, il terreno ancora oggi non risulta di agevole comprensione, in quanto lastricato da considerazioni anche contrastanti riguardo il nesso tra reti di trasporto e sviluppo. È stato detto che "l'interazione fra trasporti e sviluppo è fenomeno di non facile decifrabilità" per cui, nel considerare gli effetti di una pianificazione degli interventi infrastrutturali, si ritiene che "le scale di analisi ed i contesti locali d'area debbano assumere rilievo decisivo nella formazione delle decisioni" (Podestà, in *Rapporto 1996*, cit.).

Esiste una convergenza teorica che riconosce una stretta connessione tra sviluppo e sistema di trasporti, indipendentemente dalla direzione di causalità. Infatti, 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 la 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.

Le esternalità positive per l'attrattività di un sistema locale prodotte dalle reti di trasporto, nel momento in cui intervengono a migliorare il grado di accessibilità dell'area, sono ravvisabili da almeno due punti di vista. Quello economico-produttivo, per cui le reti di trasporto si configurano come un vero e proprio fattore di competitività territoriale in quanto sviluppano nell'area utilità, non presenti altrove, che si traducono in minori costi per l'imprenditore; con ciò, decidono le opportunità localizzative delle imprese e, più in generale, intervengono quale determinante per impostare azioni di marketing territoriale. Da

<sup>12</sup> Per una ricognizione degli studi sul tema si rinvia al Centro studi Federtrasporti, *Ricerca economica e trasporto: la prospettiva dell'analisi in Italia. Rapporto 1996*, "L'analisi dell'impatto delle infrastrutture di trasporto sullo sviluppo economico nei contributi italiani".

una dotazione di reti per il trasporto che agevoli la mobilità entro l'area e dell'area con l'esterno si intravedono le condizioni per attivare un circuito virtuoso di sviluppo di un luogo: un'area facilmente raggiungibile attrae iniziative imprenditoriali, che richiamano risorse umane qualificate, le quali si spostano tanto più facilmente quanto più agevole è la raggiungibilità di quel territorio e che, oltre ad innalzarne il livello qualitativo solo per il fatto di gravitare su di esso, possono altresì generare altre iniziative imprenditoriali e culturali di qualità.

Ed ecco che affiora la strategicità dei collegamenti da un punto di vista, potremmo dire, socio-culturale: il concetto di attrattività di un territorio rinvia, secondo questo approccio, alla *interconnessione* interna e alla *interazione* con l'esterno in termini di organizzazione sociale dello spazio, coinvolgendo i sistemi delle famiglie e delle risorse umane, che segnano il territorio con i propri insediamenti alla stessa stregua dei segni tracciati dal reticolo di strade interne e dai grandi assi viari, le linee di percorrenza che mettono in comunicazione uomini e luoghi, e intorno ad esse si sedimentano antropizzazione, storia e cultura.

Un'agevole mobilità costituisce dunque un fattore di sviluppo economico e sociale rilevante.

È indiscutibilmente ancora attuale la opportunità di localizzare le aree produttive in prossimità di strade e nodi viari importanti (un tempo molto lontano le grandi civiltà si concentravano lungo i fiumi o sul mare, potendo contare su vie di comunicazione naturali, strategiche per la sopravvivenza e la espansione). Da un punto di vista dinamico, la evoluzione del sistema produttivo impone una consistente crescita di domanda di reti per la mobilità. E in una realtà sempre più aperta e sempre più mobile la possibilità di spostarsi agevolmente da parte di persone e merci diventa un elemento di competitività strategico. Le trasformazioni indotte dal processo di globalizzazione hanno aumentato la tendenza a decentrare e a delocalizzare da parte delle imprese e hanno sviluppato al contempo la diffusione di nuove professioni che richiedono spostamenti sempre più frequenti. La stessa crescita economica (sintetizzabile attraverso il maggiore reddito disponibile) genera un incremento graduale e costante delle percorrenze medie di mobilità di tipo sistematico e, più in generale, di una maggiore mobilità da parte delle persone.

In un'ottica che riconosce un legame causale tra sviluppo economico e infrastrutture, il caso "reti di trasporto" spicca per complessità di analisi, per la mole di interdipendenze e interazioni con il territorio che tale tipologia sottende. La teoria economica tradizionale ci parla di una relazione causale circolare e cumulativa tra sviluppo locale e incremento della rete di trasporto: lo sviluppo implica maggiore attrattività dell'area verso le attività imprenditoriali e verso le residenze, le quali intensificano la domanda di trasporto e la costruzione di nuove reti che a loro volta implementano la domanda indotta e l'attrattività del luogo. La validità di questa legge va tuttavia relativizzata, poiché gli effetti e le opportunità legate allo sviluppo di reti di trasporto in un territorio sono la risultante della interazione di legami molto complessi che rinviano alla natura dei fattori di contesto: le caratteristiche

fisiche e morfologiche, l'uso e il valore del suolo, la sua specializzazione funzionale, le risorse (paesaggio, cultura, etc.), gli attori, i tempi e le modalità di attuazione, etc.

Sul complesso sistema di feed back che l'incremento della rete per la mobilità attiva sul contesto di riferimento, è stato detto che

Le modifiche dell'offerta di trasporto inducono [...] variazioni d'accessibilità di zona, che possono modificare le convenienze localizzative di famiglie, attività commerciali e di servizi. Nel lungo periodo, ciò induce una redistribuzione degli insediamenti residenziali e produttivi, ovvero un diverso assetto dell'uso del suolo urbano, che ha [a sua volta] effetti sulla domanda di mobilità (Cascetta, Coppola, Papola, 2002).

In linea generale è comunque dimostrato che gli effetti positivi derivanti dalla crescita di reti di trasporto si fanno sentire in modo particolare

nelle aree periferiche, di declino strutturale, o di recente urbanizzazione o ancora non consolidate, rispetto a quelle centrali, con una più solida struttura delle attività e delle residenze. L'introduzione di una nuova linea di trasporto può in questo caso costituire una opportunità importante di qualificazione o di riqualificazione urbana e innescare meccanismi sinergici di valorizzazione delle risorse, dell'imprenditoria locale e del patrimonio residenziale attraverso effetti "acceleratori" più volte descritti dalla letteratura<sup>13</sup>.

Sulla questione non vi è comunque una concordanza di opinioni, e sono diversi gli studiosi che hanno argomentato un drastico ridimensionamento della importanza delle reti di trasporto in termini di convenienza economica.

C'è chi ha affermato, ad esempio, che

i costi di trasporto hanno un ruolo decrescente per le imprese, e ciò è senz'altro vero nel passato recente, ma sarà vero anche nel prossimo futuro [...]. Per il trasporto merci inoltre vi sono forti indizi che fanno ritenere ancora più rilevanti i dubbi sull'impatto economico anche delle infrastrutture "utili", cioè tali da abbassare i costi di trasporto (Ponti, in Rapporto 1996, cit.).

Inoltre,

Infrastrutture di trasporto in contesti non congestionati, che quindi modifichino in modo marginale i costi di trasporto nei paesi sviluppati (dove la congestione è il costo dominante), non hanno impatti apprezzabili.

E quindi, avvertendo il lettore di non confondere i costi di trasporto con i costi logistici, l'autore richiama una suggestiva immagine di Porter che, nell'elencare gli elementi strategici per lo sviluppo di aree industriali "vincenti",

◆  
<sup>13</sup> F. Carter (a cura di), *Il progetto di strade, una rassegna di esperienze*. Cosenza-Roma: Pellegrini, 1993 (scritti di V. Erba, G. Di Giampietro, N. Ventura, L. Guerrini, F. Karrer, V. Podestà, M. Mugelli, S. Chieffi, G. Campos Venuti, P. Vitilio, P. Gelmini, E. Porcu, M. Vittoriani, P. Gabellino, G. Imbevi, F. Goy, A. Kipar).

pare citi soltanto due volte il termine “trasporti” mentre, termini come formazione, istruzione ecc., siano stati menzionati circa centocinquanta volte<sup>14</sup>.

In maniera altrettanto problematica, in questo contesto, si pongono le teorizzazioni di Krugman verso cui sembrano convergere esiti modellistici di una ricerca della Commissione Europea, secondo i quali l’abbassamento dei costi di trasporto favorisca le aree forti in relazione a quelle deboli, concentrando lo sviluppo là dove è già avviato. Conclusioni che contrastano clamorosamente con le politiche che tendono a favorire i collegamenti tra aree forti ed aree deboli con l’obiettivo di agevolare queste ultime.

Tuttavia, l’opinione dominante rimane quella che attribuisce all’isolamento e alla scarsa accessibilità di un territorio una strozzatura per lo sviluppo. È la convinzione che ha ispirato le più recenti politiche europee: da quando, nel 1992, il Trattato di Maastricht ha ufficialmente riconosciuto al settore trasporti un ruolo importante per l’integrazione economica e sociale dell’Europa, sono seguiti documenti ufficiali che hanno ribadito la strategicità della rete infrastrutturale per la mobilità non solo per la crescita globale della competitività del sistema produttivo europeo ma anche per il raggiungimento degli obiettivi di coesione economica, sociale e di riequilibrio territoriale. La linea europea diventa ancora più esplicita quando fissa tra gli obiettivi fondamentali delle sue politiche il potenziamento dei collegamenti con le aree periferiche e più lontane per favorirne l’accessibilità, per combattere l’isolamento economico e sociale e prevenire e frenare in tal modo la concentrazione di ricchezza e popolazione.

In un contesto del genere, l’Umbria si inserisce a pieno titolo in quanto proprio l’isolamento attribuito alla carenza di infrastrutture per la mobilità è stato da sempre considerato un vincolo, anche pesante, alla sua crescita. Anche di recente, nei documenti di programmazione regionale, la denuncia di un gap delle infrastrutture viarie e di trasporto primeggia tra le urgenze da affrontare in quanto ritenuto uno dei principali motivi sia degli squilibri strutturali sia delle complessive difficoltà a tenere il passo dello sviluppo espresso da altre regioni. Non a caso, dunque, già dal primo Documento Annuale di Programmazione (DAP 2001-2003), la questione delle “infrastrutture per la mobilità e servizi di trasporto” veniva posta quale prima delle tre aree prioritarie di intervento; ancora nel documento successivo (DAP 2002-2004), continuando a segnalarla quale principale priorità di intervento, si specificava la necessità di operare per ridurre

il deficit infrastrutturale nei collegamenti stradali con i principali assi nazionali ed in particolare con le direttrici trasversali, [gli] inadeguati collegamenti ferroviari con la rete nazionale, i percorsi ferroviari a valenza regionale a lungo tempo di percorrenza e [migliorare un] sistema aeroportuale regionale non adeguatamente sviluppato.

<sup>14</sup> Lo stesso autore riferisce che, nello stesso filone interpretativo che ridimensiona l’importanza dei costi di trasporto in un’economia, si collocano recenti studi europei (DGXV, A.T. Kearney) e italiani (Economia Pubblica).

Inoltre, si diceva che la costruzione di un ambiente più favorevole allo sviluppo economico e al potenziamento delle condizioni di competitività doveva passare necessariamente “per il superamento dei problemi di collegamento alla rete viaria nazionale e per la velocizzazione dei tempi di percorrenza delle rete ferroviaria”. Ad oggi, la *governance* regionale, nel ridefinire il quadro aggiornato delle criticità quale riferimento per avviare la seconda stagione del Patto per lo sviluppo e l'innovazione dell'Umbria, si trova di fronte a una situazione infrastrutturale migliorata rispetto a qualche anno fa, seppure ancora piuttosto fluida considerando lo stato dell'arte del corposo pacchetto di programmi infrastrutturali elaborati secondo la “Legge obiettivo”, i piani ANAS e RFI e di potenziamento della rete viaria e ferroviaria regionale<sup>15</sup>.

Alcuni interventi stanno per essere avviati, altri, già approvati e finanziati, sono in corso di progettazione, altri sono ancora all'esame del CIPE in attesa di finanziamento, altri aspettano ancora una definizione progettuale (DAP 2006-2008). Dunque, poiché “significativi ed importanti sono stati i risultati raggiunti in termini di incremento e ammodernamento delle infrastrutture di trasporto per il superamento dell'emarginazione finora sofferta dall'Umbria” (cfr. documento interno di lavoro per riunione Comitato di Indirizzo e Sorveglianza del Patto, 6 marzo 2006), si ritiene che i “numerosi interventi a valenza strategica assentiti e finanziati nel programma di grandi opere, da attuare” possano costituire uno dei punti di forza dell'Umbria nel prossimo futuro. Con ciò e nonostante ciò, lo “Sviluppo e qualificazione della rete stradale, ferroviaria, aeroportuale” continua ad essere individuato dall'ultimo DAP quale primo obiettivo strategico per il 2006-2008. Dunque, da un punto di vista di scelte strategiche, l'Umbria sta da anni lavorando per superare la sua perifericità rispetto ad un contesto europeo che pone il superamento dell'isolamento tra le condizioni principali per lo sviluppo e la coesione. Nello stesso contesto europeo la regione si colloca con un grado di accessibilità piuttosto modesto, almeno secondo quanto emerge da un recente studio<sup>16</sup> sulla geografia economica dell'Europa che ha

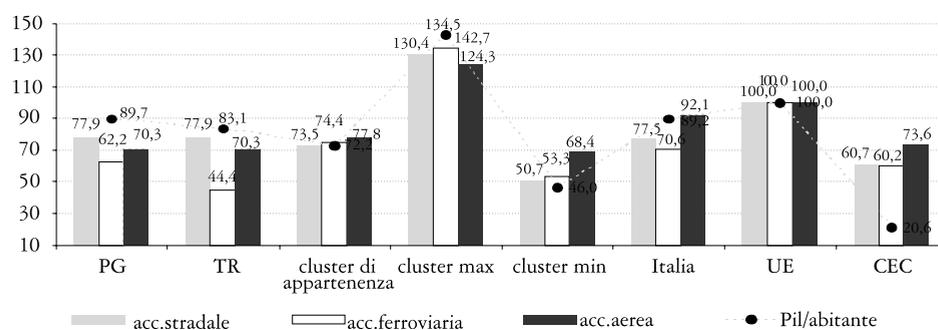
<sup>15</sup> In realtà anche l'Umbria soffre del ritardo, riscontrabile nell'intero paese, collegato all'enorme distanza tra l'annuncio di nuove infrastrutture e la loro realizzazione (cfr. Rapporto sulle infrastrutture in Italia realizzato dall'Ance). Il problema italiano è connesso all'assoluta mancanza di una “cultura del risultato, che ponga il fattore tempo in cima alla scala delle priorità amministrative. Impiegare anni e anni per progettare e approvare un'opera infrastrutturale appare inaccettabile, soprattutto se, come emerge dal monitoraggio contenuto nel Rapporto sulle infrastrutture in Italia, al tempo trascorso non corrisponde un'adeguata qualità progettuale. C'è assoluto bisogno di uno scatto di efficienza da parte dei soggetti incaricati della gestione del nostro territorio e di tutto il sistema amministrativo italiano nelle sue diverse articolazioni, dove il profilo della responsabilità deve riguardare le competenze e i risultati della gestione amministrativa [...]. Le norme possono sempre essere migliorate, ma deve essere chiaro a tutti che anche la migliore legislazione possibile è destinata al fallimento se la gestione amministrativa che ne consegue non è orientata all'efficienza e alla responsabilità del risultato” (C. De Albertis, 2005).

<sup>16</sup> Cfr. Unioncamere - Prometeia, *La geografia economica dell'Europa. Il posizionamento delle province italiane*, Franco Angeli, 2004.

effettuato un'analisi territoriale attraverso (anche) l'utilizzo di un apposito indice di accessibilità. A differenza degli indici di infrastrutturazione tradizionali, basati sulle caratteristiche della dotazione delle reti esistenti, quest'ultimo indicatore, stimando la quantità di popolazione che può essere raggiunta in un periodo di tempo unitario, partendo dal centro di ogni provincia e utilizzando alternativamente le varie modalità di trasporto, offre un apprezzamento del grado di connessione di un luogo con l'esterno e, di converso, il suo isolamento rispetto a ciascuna modalità di collegamento viario<sup>17</sup>.

Secondo questa chiave di lettura, ponendo uguale a 100 il valore medio riscontrabile a livello europeo, le province umbre soffrono di una penalizzazione del 22% in termini di accessibilità stradale, di circa il 30% in termini di accessibilità aerea ma soprattutto risultano decisamente periferiche in termini di accessibilità ferroviaria (i cui indici sono pari a 62,2 e 44,4 rispettivamente per Perugia e Terni; graf. 2).

**Grafico 2 - ACCESSIBILITÀ DELLE PROVINCE UMBRE RISPETTO AL CONTESTO EUROPEO**



Note: CEC sta per Paesi dell'Europa Centro orientale che, al 2003, l'anno di riferimento di queste stime, erano candidati ad entrare nella UE.

*Cluster di appartenenza* = aggregato di province europee cui fanno parte le due province umbre.

*Cluster max* e *Cluster min* = tipologie che accolgono, rispettivamente, le province più sviluppate e quelle più arretrate d'Europa.

Fonte: elaborazioni su dati Unioncamere, Prometeia.

<sup>17</sup> La metodologia in questione si rileva particolarmente idonea nel caso in cui si vogliano effettuare simulazioni di quali effetti si ottengono in termini di accessibilità delle singole province con la modifica delle reti di trasporto (anche in termini di riduzione dei tempi di percorrenza); ed infatti è stata utilizzata per valutare gli impatti conseguenti alla realizzazione dei progetti europei previsti entro il 2016 finalizzati a ridurre l'isolamento delle aree più periferiche d'Europa, con effetti significativi anche su molte province italiane.

Secondo il criterio di accessibilità/perifericità elaborato in sede comunitaria per le analisi di geografia economica, dunque, le province umbre, insieme alla media italiana, rientrerebbero tra le aree europee che avrebbero bisogno di sviluppare la propria connettività con l'esterno. Ancora una volta, il confronto tra grado di accessibilità e livello di PIL pro-capite fa intravedere una certa correlazione tra grado di infrastrutturazione e livello di sviluppo di un'area.

Non si può chiudere questa riflessione senza menzionare la questione dell'impatto che le opere infrastrutturali, soprattutto le reti dei trasporti, hanno sull'ambiente.

Nella valutazione degli effetti e delle opportunità di realizzare un certo investimento pubblico, l'elemento sostenibilità si intromette pesantemente in uno scenario di valutazione già di per sé assai complesso. Per di più, gli interessi in gioco contribuiscono a offuscare gli esiti (quando non la realizzazione stessa) di studi relativi alla valutazione degli impatti sui sistemi naturali connessi alla realizzazione di opere infrastrutturali; come se ciò non bastasse, l'aspetto legato alle diseconomie ambientali rischia di essere infarcito da facile demagogia: si è tutti coscienti dell'estrema attualità (e i recenti fatti italiani lo ricordano) della questione legata all'impatto ambientale delle grandi opere per stare al passo con l'Europa e l'esasperazione dei toni con cui si sta portando all'attenzione di tutti l'istanza ambientalista mal cela una inevitabile strumentalizzazione dell'argomento.

Il problema è molto complicato, i risvolti sono molteplici e le tentazioni di piegare esiti empirici da una parte piuttosto che da un'altra sono molto forti; certamente

su questi aspetti è da auspicare un'integrazione disciplinare tra analisi economico-finanziarie ed ambientali, integrazione ancora molto incerta ed arretrata, anche per note gelosie accademiche tra le discipline coinvolte (Ponti, 1996).

Il concetto della valutazione ambientale delle grandi opere civili rinvia inevitabilmente, e di nuovo, all'origine del problema, cioè alla sostenibilità economica e finanziaria di queste grandi opere infrastrutturali. E su questo aspetto si inserisce a pieno titolo una sferzante considerazione di un economista che attribuisce la carenza infrastrutturale dell'Italia non all'ammontare della spesa complessiva né alla sua distribuzione sul territorio, piuttosto "all'incapacità della pubblica amministrazione di tradurre quella spesa in opere pubbliche adeguate, per costi, tempi di realizzazione e bisogni del Paese" (Picci, 2002). Il giudizio è molto forte, ma rinvia a una verità di fondo, che qui si vuole richiamare: una maggiore attenzione all'ambiente ha origine prima di tutto e soprattutto da una più oculata politica infrastrutturale che, nel momento stesso in cui si preoccupa di migliorare le condizioni per accelerare lo sviluppo di un'area, dovrebbe anche vagliare attentamente i presupposti e le opportunità che, in quella stessa area, motivano un incremento di spesa per opere pubbliche.

## Riferimenti bibliografici

Asmundo, A.

2005 *Infrastrutture e sviluppo locale*, working paper, sintesi dell'intervento al seminario, 12 gennaio.

Bracalente, B. - Di Palma, M. - Mazziotta, C.

2005 *Investimenti, capitale pubblico e dotazione fisica di infrastrutture nelle regioni italiane*, atti del convegno "Federalismo, equità, sviluppo. I risultati delle politiche pubbliche analizzati e misurati dai Conti Pubblici Territoriali", Università degli Studi "Roma Tre", Roma, 6 dicembre.

Cabodi, C. - Ferlaino, F.

1999 *Le reti di trasporto in Piemonte. Infrastrutture e scenari di sviluppo nel contesto macroregionale*, in Quaderni di ricerca IRES, 88.

Cascetta, E. - Coppola, P. - Papola, A.

2002 *Infrastrutture servizi di trasporto e sviluppo sostenibile*, Università degli studi di Napoli "Federico II", Dipartimento di Ingegneria dei Trasporti, in "Quaderni del Dipartimento di Ingegneria dei Trasporti", 11/2002.

Centro Studi Federtrasporto

1996 *Ricerca economica e trasporto: la prospettiva dell'analisi in Italia. Rapporto 1996*, SIPI, Roma.

De Albertis, C.

2005 *Opere buone per evitare il declino*, in lavoce.info (23 maggio).

CIDEL - Istituto "G. Tagliacarne"

2004 *Indicatori delle dotazioni infrastrutturali per regione e per provincia* (materiale aggiornato all'anno 2004).

Istituto "G. Tagliacarne" - Unioncamere

2001 *La dotazione di infrastrutture nelle province italiane 1997-2000*, working paper diffuso on-line.

Marrocu, E. - Paci, R. - Pigliare, F.

2005 *Gli effetti del capitale pubblico sulla produttività delle regioni italiane*, CRENoS - Centro Ricerche Economiche Nord Sud - Università degli Studi di Cagliari, working paper.

Picci, L.

2002 *Fare le infrastrutture*, in lavoce.info, 14 ottobre.

2001 *Le infrastrutture in Italia. Le differenze territoriali e l'efficienza della spesa* in "L'Italia nella Competizione Globale - Regole per il Mercato", a cura di M. Baldassarri, G. Galli, G. Piga, Edizioni Il Sole 24 Ore, Milano.

Regione Umbria, Servizio Programmazione strategica generale e controllo strategico

anni vari *Documento annuale di programmazione della Regione Umbria.*

2006 *Documento interno di lavoro predisposto per la riunione del Comitato di indirizzo e sorveglianza del Patto.*

Sacchi, S. - Tondini, E.

2000 *Le infrastrutture*, in IRRES, *Verso il sistema. Autonomie, relazioni, risorse per una nuova coesione. 3° Rapporto IRRES sulla situazione economica, sociale, territoriale dell'Umbria*, IRRES- Regione dell'Umbria, Perugia, pp. 85-137.

Unioncamere - Prometeia

2004 *La geografia economica dell'Europa. Il posizionamento delle province italiane*, FrancoAngeli, Milano.

# Le ferrovie in Umbria dall'epoca pontificia al fascismo

*Stefano De Cenzo*

Storico

1.

La vicenda ferroviaria si aprì in Umbria, come nel resto dello Stato Pontificio, nel 1846 allorché Pio IX, istituendo una commissione consultiva per le strade ferrate, la pose all'ordine del giorno. Il nuovo papa volle, infatti, da subito segnare una discontinuità rispetto al suo predecessore che si era opposto con fermezza all'introduzione del nuovo mezzo di trasporto arrivando a giudicarlo demoniaco. All'interno di una più generale volontà di rinnovamento, che caratterizzò i primi due anni di pontificato, la scelta in favore del treno appariva in realtà obbligata, se si voleva in qualche modo rivitalizzare l'asfittica economia pontificia. L'obiettivo, peraltro ambizioso, in vista della futura apertura del canale di Suez, era quello di sfruttare al meglio la posizione centrale del territorio pontificio, facendone il crocevia obbligato dei traffici commerciali tra il nord Europa, il Mediterraneo e l'Oriente in un sistema di trasporti integrato ferrovia-mare. Naturalmente l'attenzione si concentrò sull'asse Ancona-Roma-Civitavecchia<sup>1</sup>.

In questo quadro i territori che allora facevano parte della Legazione dell'Umbria entravano in gioco solo come possibili vie di transito e non è casuale che, fin dal primo pronunciamento ufficiale del Governo pontificio in merito alle strade ferrate più importanti da realizzare, fu proprio Foligno, in virtù di una riconosciuta funzione di crocevia, ad essere indicata come punto imprescindibile per il passaggio dell'Ancona-Roma. Ci vollero dieci anni per giungere alla definizione dell'intero tracciato, un arco di tempo durante il quale numerose ipotesi alternative, sostenute dalle diverse municipalità, si fronteggiarono; tuttavia nessuna opzione, neppure quella più riluttante al riconoscimento della centralità folignate, giunse mai ad ipotizzare l'esclusione della città dal percorso della ferrovia.

È indubbio, però, che l'apertura governativa alle strade ferrate, pur se limitata,

<sup>1</sup> Per un bilancio complessivo della vicenda ferroviaria pontificia si veda P. Negri, *Le ferrovie nello Stato Pontificio (1844-1870)*, in "Archivio economico dell'unificazione italiana", serie I, vol. XVI, fasc. 2, ILTE, Torino 1967.

innesco a livello periferico una serie di reazioni a catena e il primo manifestarsi di quel "municipalismo ferroviario" che rimarrà costante anche in futuro. Lo dimostra il fatto che buona parte dei territori esterni alla direttrice in questione non si limitarono ad osservare in disparte ma, al contrario, cercarono in tutti i modi di beneficiare del mutato clima avanzando proprie rivendicazioni.

In primo luogo si mosse Perugia, forte anche del riconoscimento dato all'interno della prima ipotesi di rete italiana, quella formulata dal nobile piemontese Carlo Ilarione Petitti che l'aveva definita

uno fra i luoghi più importanti dello Stato Pontificio, situata pressoché al centro della penisola, e per conseguenza a portata di concentrare in sé gli interessi di un vasto territorio<sup>2</sup>.

Alla ricerca di un ruolo egemonico, che di lì a poco la Curia Romana le avrebbe riconosciuto, almeno sul piano politico-amministrativo, ponendola al vertice della Legazione dell'Umbria<sup>3</sup>, la città si adoperò in tutti i modi per promuovere una linea di collegamento con la Toscana e per far sì che il punto di confluenza di questa con l'Ancona-Roma le fosse il più possibile vicino.

Chi meglio di ogni altro si fece interprete di questa battaglia fu il perugino Coriolano Monti, tecnico di rilievo nazionale ma anche politico e amministratore, che nel 1848 ipotizzava l'incontro delle due linee a Torgiano. Da Firenze il treno vi sarebbe giunto via Arezzo, Foiano della Chiana, Castiglion del Lago; da Ancona lungo la valle del Potenza, il valico di Fossato, la Valtopina sino a Foligno per poi risalire la Valle Umbra. A Roma si sarebbe scesi seguendo il corso del Tevere sino a Todi, quindi abbandonandolo per toccare Acquasparta, San Gemini, Terni, Narni e riprenderlo ad Orte. Spoleto sarebbe stata tagliata fuori<sup>4</sup>. Il disegno era destinato a restare sulla carta e tuttavia, pur all'interno di una visione partigiana, non si può non riconoscere a Monti il fatto che seppe individuare subito i rischi di marginalità corsi da gran parte dei territori umbri, in modo particolare dal perugino, se, come poi avvenne, il collegamento con la Toscana si fosse fatto lungo la Valdichiana e l'Orvietano. Proprio da Orvieto, infatti, si era nel frattempo sviluppata un'analoga campagna per promuovere una strada ferrata, denominata Pia Cassia, che come prolungamento della prossima a realizzarsi Firenze-Siena si dirigesse a Roma via Chiusi, Città della Pieve, Orvieto, Viterbo, Vetralla<sup>5</sup>.

D'altronde gli stessi fermenti, peraltro con maggiore intensità, si registravano nel

<sup>2</sup> C. I. Petitti, *Delle strade ferrate italiane e del migliore ordinamento di esse*, Tipografia e Libreria Elvetica, Capolago 1845, pp. 350-351.

<sup>3</sup> R. Volpi, *Le regioni ritrovabili. Centralizzazione e regionalizzazione dello Stato Pontificio*, Il Mulino, Bologna 1983, pp. 306 e sgg.

<sup>4</sup> C. Monti, *Dell'andamento più conveniente sotto l'aspetto tecnico-statistico ed economico della ferrata vertebrale nell'Umbria e nelle Marche*, Bartelli, Perugia 1848.

<sup>5</sup> P. Bocci, *Progetto per la costruzione di una strada ferrata a doppie guide che partendo da Roma, o da Civitavecchia per Viterbo, ed Orvieto vada a terminare ai confini toscani, sotto Città della Pieve, con la deonominazione di Pia Cassia*, Sperandio Pompei, Orvieto 1847.

Granducato, che già dal 1838 aveva avviato una politica ferroviaria che l'avrebbe portato a dotarsi di una vera e propria rete alla vigilia dell'Unità. Qui la contrapposizione era tra senesi e aretini, entrambi desiderosi di aggiudicarsi il collegamento con Roma<sup>6</sup>. La Curia Romana, tuttavia, restò insensibile a queste sollecitazioni, confermando le priorità già fissate nel 1846. A tutto il 1860 gli unici tronchi realizzati erano quello da Roma a Civitavecchia e quello da Roma a Frascati, per un totale di 101 km. I cantieri della Roma-Ancona procedevano a rilento anche per la crisi finanziaria in cui versava la società concessionaria<sup>7</sup>.

## 2.

Il primo quindicennio post-unitario, caratterizzato dai governi della Destra storica, vide lo Stato italiano impegnato a dotarsi di una rete ferroviaria nazionale. Lo sforzo, condotto senza rinunciare ai principi del liberismo, fu notevole: dai circa 2.200 km del 1860, si passò, infatti, agli oltre 8.000 km del 1876. Al termine di questo periodo l'Umbria risultò attraversata, in diversa misura, da tre linee – la Roma-Ancona, la Terontola-Foligno e la Firenze-Roma – per un totale di circa 300 km, non pochi in rapporto alla modesta estensione del territorio ed al contenuto carico demografico<sup>8</sup>. La ferrovia ritenuta strategica dal papa, al punto da averla denominata *Pio Centrale*, fu inaugurata il 29 aprile 1866, a seguito dell'apertura dell'ultimo tronco da Foligno ad Ancona. Tuttavia il dato più interessante è quello che riguarda il duplice collegamento tra Roma e la Toscana, soprattutto se si tiene conto delle resistenze che tale idea aveva incontrato, in epoca pre-unitaria, negli ambienti pontifici. Opposta fu invece, da subito, l'intenzione del neo Stato italiano, lo dimostra il fatto che nei soli tre mesi e mezzo del suo mandato di commissario generale straordinario Gioacchino Napoleone Pepoli, oltre a istituire l'unica Provincia dell'Umbria, che accorpava i territori delle ex Delegazioni pontificie di Perugia, Spoleto, Orvieto e Rieti, trovò il tempo per dare il via libera allo studio di due strade ferrate che servissero allo scopo: la prima via Arezzo e Perugia, sino a Foligno; la seconda via Chiusi e Orvieto, sino ad Orte<sup>9</sup>.

<sup>6</sup> Sulle ferrovie in Toscana prima dell'Unità si veda A. Giuntini, *Leopoldo e il treno. Le ferrovie nel granducato di Toscana. 1824-1861*, ESI, Napoli 1991.

<sup>7</sup> P. Negri, *Le ferrovie nello Stato Pontificio* cit., pp. 11 e sgg.

<sup>8</sup> Per seguire le tappe della costruzione della rete ferroviaria italiana cfr. A. Mioni, *Le trasformazioni territoriali in Italia nella prima età industriale*, Marsilio, Padova 1976; L. Bortolotti, *Viabilità e sistemi infrastrutturali*, in *Storia d'Italia*, Annali 8, *Insedimenti e territorio*, a cura di C. De Seta, Einaudi, Torino 1985, pp. 287-366 e A. Giuntini, *Nascita, sviluppo e tracollo della rete infrastrutturale*, in *Storia d'Italia*, Annali 15, *L'industria*, a cura di F. Amatori, D. Bigazzi, R. Riannetti e L. Segreto, Einaudi, Torino 1999, pp. 551-616.

<sup>9</sup> Cfr. Decreto 29 ottobre 1860, Serie n. 79, in "Atti ufficiali pubblicati dal marchese Gioacchino Napoleone Pepoli deputato al Parlamento nazionale, Regio Commissario Generale straordinario per le provincie dell'Umbria", vol. I, Stamperia Reale, Firenze 1861, pp. 305-306; Decreto 5 novembre 1860, Serie n. 96, in "Atti ufficiali" cit., vol. II, pp. 467-468; Decreto 11 dicembre 1860, Serie n. 96, in "Atti ufficiali" cit., vol. II, pp. 467-468.

La scelta di Pepoli prefigurava già la futura marginalità ferroviaria dell'Umbria, di Perugia in particolare, ma pochi sembrarono accorgersene, tanto che i mesi seguenti furono caratterizzati, piuttosto, dallo scontro che oppose il capoluogo ai centri dell'Alta valle del Tevere in merito al tracciato della cosiddetta ferrovia "aretina".

Le ipotesi che si fronteggiavano erano relative al tratto dal confine con la Toscana all'imbocco della valle Umbra: l'amministrazione comunale di Perugia avrebbe voluto far passare il treno lungo la parte orientale del lago Trasimeno, in modo da avere la propria stazione a Fontivegge; l'alternativa, sostenuta con forza da una cordata guidata dal comune di Umbertide, prevedeva, invece, il passaggio lungo le valli di Pierle e del Tevere, il che avrebbe significato collocare lo scalo perugino a Ponte San Giovanni. La scelta non si presentava semplice, tanto che il governo l'affidò ad una speciale commissione di parlamentari e tecnici. Alla fine prevalsero le ragioni di ordine politico, peraltro chiaramente espresse dai prefetti allora in carica: la città di Perugia per assolvere in pieno la funzione di capoluogo provinciale "doveva" avere la ferrovia<sup>10</sup>.

La Terontola-Foligno venne aperta al traffico il 19 dicembre 1866 e per circa dieci anni rappresentò l'unico collegamento ferroviario tra Firenze e Roma, alimentando l'illusione dei perugini di avere finalmente raggiunto una centralità non solo amministrativa.

Negli stessi anni, tuttavia, come paventato con lungimiranza da Monti, la posa dei binari procedeva anche lungo la Valdichiana e l'Orvietano (ad Orvieto sono alla fine del 1865; l'ultimo tratto sino ad Orte verrà inaugurato il 10 marzo 1874), rafforzando le tendenze scissionistiche del circondario di Orvieto che premeva per aggregarsi alla Provincia di Siena. È a questo punto che l'amministrazione provinciale umbra fu costretta ad affrontare direttamente, per la prima volta, il tema ferroviario, ponendosi il problema della realizzazione di un raccordo tra le due strade ferrate che servisse, in qualche modo, a limitare i danni. La vicenda, il cui esito assumerà i caratteri del paradosso, può essere distinta in due fasi. Sino al 1870 la Provincia dell'Umbria riuscì in qualche modo a mantenere un ruolo di primo piano all'interno di un dibattito che, pur coinvolgendo, ovviamente, anche i toscani, manteneva un carattere regionale: nel 1865, con il duplice obiettivo di penetrare nel mercato della Valdichiana e di rendere più agevole il collegamento tra Orvieto e il capoluogo, fece progettare dai propri tecnici un tronco da Magione a Chiusi giungendo persino a chiederne al governo la concessione. Tutto si risolse, però, in un nulla di fatto anche perché una soluzione del genere non incontrava certo il favore dei comuni di Arezzo e Cortona. Dopo la presa di Roma, la questione del raccordo assunse inevitabilmente una dimensione nazionale: bisognava rendere più diretto il collegamento tra Firenze e la nuova capitale del regno anche dalla via aretina. Le ipotesi si moltiplicarono proporzionalmente agli interessi in gioco – signifi-

<sup>10</sup> *Alcuni documenti sulle ferrovie Aretina nei pressi di Perugia*, Martini e Boncompagni, Perugia 1863.

cativo è in proposito l'ingresso nella vicenda dello stesso comune di Firenze – e gli umbri furono costretti a giocare di rimessa. Il massimo che riuscirono ad ottenere fu che la bretella non si realizzasse più a nord di Terontola: non fu un gran risultato, tenendo conto che in questo modo si trasformava la Terontola-Foligno in una linea di interesse esclusivamente locale e si ricacciava Perugia nella marginalità, ma paradossale fu il fatto che la stessa amministrazione provinciale, titolare della concessione governativa, dovette impegnarsi direttamente per la realizzazione della bretella Terontola-Chiusi che venne inaugurata il 15 novembre 1875 dopo averne affidato l'esercizio alla Società delle Strade Ferrate Romane<sup>11</sup>.

### 3.

La fase di costruzione delle principali direttrici ferroviarie si chiuse, quindi, in Umbria delineando un nuovo equilibrio tra i diversi centri urbani. Perugia e Foligno furono indubbiamente penalizzate: il capoluogo venne, di fatto, tagliato fuori, mentre il secondo dovette abbandonare definitivamente quella funzione di nodo ferroviario di primaria importanza attraverso cui intendeva recuperare una centralità di lungo periodo e costruire un'ipotesi di sviluppo economico. Al contrario Orvieto e Terni risultavano rafforzate: la prima, posta pressoché al centro della Firenze-Roma, era sempre più attratta da gravitazioni esterne; la seconda, dove aveva avuto inizio la trasformazione urbana conseguente al mutato assetto produttivo, poteva usufruire, via Orte, di più agevoli collegamenti con la Toscana. Ancora completamente privi di strade ferrate, invece, quei territori, come l'eugubino e l'Alta e Media valle del Tevere, che pure sin dall'inizio si erano mobilitati per cercare di ottenere il beneficio sperato.

In Italia gli anni della Sinistra storica, salita al potere proprio in seguito ad uno scontro parlamentare sul tema della nazionalizzazione delle ferrovie, sono caratterizzati dalla realizzazione della cosiddetta rete complementare – si passa da circa 8.000 km a fine 1876 a 12.000 km nel 1885 – e dalla semplificazione della gestione privata. Proprio la volontà governativa di infittire la rete con linee secondarie innesca, ancora più che in passato, il “municipalismo ferroviario” di cui si fanno “magistralmente” interpreti le élite locali. L'Umbria non ne è immune, anche se la mole di ipotesi e progetti prodotta si concretizzerà in due sole linee: la Terni-Rieti-L'Aquila, inaugurata il 28 ottobre 1883, e l'Arezzo-Fossato di Vico, a scartamento ridotto, aperta al traffico il 16 agosto 1886.

La prima, in verità, parte da molto lontano, all'interno di una mobilitazione territoriale più ampia che aveva coinvolto, innanzi tutto, i comuni di Rieti e L'Aquila. Già nel 1865, infatti, all'interno della legge 2279/1865 sul “riordino e ampliamento delle strade ferrate”, il governo aveva previsto la costruzione di una trasversale, la Pescara-Sulmona-L'Aquila-Rieti e una longitudinale, la Terni-

<sup>11</sup> Sulla Terontola-Chiusi si veda S. De Cenzo, *La centralità mancata. La questione ferroviaria in Umbria (1845-1927)*, CRACE, Perugia 2004, pp. 55-73.

Rieti-Avezzano-Ceprano, considerate di primaria importanza. Ben presto, tuttavia, le attese avevano lasciato il campo alla delusione e se la prima, pur tra mille ritardi e difficoltà, era andata avanti – il 10 maggio 1875 veniva inaugurato il tratto da Pescara a L'Aquila – la seconda, ormai fatalmente declassata in seguito all'annessione del Lazio, era stata inevitabilmente accantonata. Solo la tenacia di aquilani e reatini aveva, quindi, consentito di giungere, nel 1879, al riconoscimento della Terni-Rieti-L'Aquila come linea di prima categoria da costruirsi a completo carico dello Stato<sup>12</sup>.

Diverso è il discorso relativo all'Arezzo-Fossato di Vico, classico esempio di linea complementare voluta "dal basso". Se anche in questo caso non mancano legami con il passato – l'aspirazione dell'Eugubino e dell'Alta valle del Tevere di dotarsi di una strada ferrata longitudinale si era già manifestata all'indomani dell'Unità – tuttavia l'intera vicenda si caratterizza per la rapidità con cui le élite locali seppero sfruttare al meglio l'opportunità concessa dalla legge 5002/1879 "sulle ferrovie complementari" che, per la prima volta, chiamava gli enti locali a partecipare al finanziamento delle linee minori. Nel giro di pochi mesi si passò dalla costituzione del comitato promotore all'approvazione del progetto da parte del Ministero dei lavori pubblici e, infine, alla costituzione del consorzio che avrebbe dovuto richiedere la concessione governativa e individuare una società privata per la costruzione e l'esercizio della linea. Soltanto quest'ultimo ostacolo si rivelò un po' più ostico da superare, ma ad ogni modo ciò non impedì che la linea venisse realizzata ed aperta al traffico, il 16 agosto 1886, entro il limite temporale prestabilito<sup>13</sup>.

In questi stessi anni, tuttavia, prese corpo l'idea di una ferrovia di ben più ampio respiro che ancora oggi, periodicamente, torna a suscitare interesse: si tratta della cosiddetta arteria adriatico-tiberina, in pratica la Roma-Venezia, la cui paternità, almeno per la parte umbra, può essere attribuita a Coriolano Monti. In realtà l'ingegnere perugino aveva sollevato la questione già nel 1872, sottolineando come fosse necessario rendere diretto il collegamento tra la nuova capitale d'Italia e il Veneto, in particolare al fine di potenziare il valico del Brennero<sup>14</sup>, ma fu soprattutto a partire dall'estate del 1877, allorché il governo istituì una commissione tecnica incaricata di individuare il percorso più idoneo per una transappenninica intermedia tra la Bologna-Firenze e l'Ancona-Roma, che si sviluppò una forte mobilitazione che coinvolse numerose amministrazioni locali umbre, toscane, romagnole e venete. Gli sforzi furono vani, perché la commissione scelse la Firenze-Faenza, né la battaglia fu sempre condotta con la necessaria compattezza e chiarezza, ma, ad ogni modo, ciò servì alle classi diri-

<sup>12</sup> Su questa linea e, più in generale, sulle ferrovie in Sabina si veda R. Lorenzetti, *Strade di ferro e territori isolati. La questione ferroviaria in un'area dell'Italia centrale (1846-1960)*, Angeli, Milano 1986.

<sup>13</sup> Sull'Arezzo-Fossato cfr. M. Garzi-P. Muscolino, *La ferrovia dell'Appennino Centrale. Linea Arezzo-Fossato*, Calosci, Cortona 1981.

<sup>14</sup> C. Monti, *Sistema delle strade ferrate italiane e delle comunicazioni con Roma*, Bartoli, Roma 1872.

genti umbre ad acquisire una maggiore consapevolezza circa la necessità di affrontare il problema del deficit ferroviario in una chiave non meramente campanilistica<sup>15</sup>.

#### 4.

Tale consapevolezza crebbe durante l'età Crispina, caratterizzata in Italia dall'ulteriore infittirsi della rete complementare. A partire dalla metà del 1885, preso atto che neppure la legge 3048 del 27 aprile, che semplificava ulteriormente la gestione privata delle ferrovie italiane affidandola a due sole compagnie, l'Adriatica e la Mediterranea, prevedeva per l'Umbria nuove costruzioni, gli amministratori avviarono una riflessione profonda sull'assetto delle comunicazioni ferroviarie nell'intero territorio provinciale. Da un lato si trattava di aprirsi all'esterno, soprattutto in chiave economica, e a questo sarebbe potuta servire una grande arteria come l'adriatico-tiberina, dall'altro lato, però, c'era anche la necessità di dare maggiore compattezza all'intera provincia, valorizzando il ruolo del capoluogo. È in questo quadro che prese corpo l'idea della Centrale Umbra, una linea in grado di mettere in comunicazione il nord agricolo e il sud industrializzato dell'Umbria passando per Perugia. Fu Eugenio Faina, proprietario terriero illuminato, a chiarire con nettezza quale avrebbe dovuto essere il ruolo della strada ferrata: restituire

una provincia al capoluogo, un capoluogo alla provincia, e permettere che l'Umbria cessi una volta dall'essere una semplice espressione geografica, per tornare ad essere un tutto omogeneo<sup>16</sup>.

Non tutto, però, era facile come sembrava, anche perché l'Alta valle del Tevere e il Ternano, da sempre attratti da gravitazioni esterne, stentavano a riconoscere l'utilità di una simile operazione. Si aggiunga, poi, che il localismo era lungi dall'essere stato sconfitto, come dimostrano, tra l'altro, il sorgere di una contrapposizione tra Orvieto e Terni, che si disputavano il terminale sud della linea, e, soprattutto, la pervicacia con cui l'amministrazione comunale di Perugia premeva per avere la propria stazione all'interno delle mura cittadine, tanto da insistere affinché il collegamento con Umbertide si facesse, anziché lungo il Tevere, attraverso la più tortuosa via del Pantano, anche a costo di adottare lo scartamento ridotto. Ovviamente il cammino verso la formazione di un unico consorzio che richiedesse la concessione governativa fu notevolmente rallentato e soltanto alla fine del secolo, quando l'incarico di ricomporre l'intero puzzle di progetti e varianti esistenti venne affidato all'ingegnere del genio militare Claudio Cherubini, si poté giungere al tanto

<sup>15</sup> *Ferrovia Adriatico-Tiberina. Congresso tenuto in Perugia il 10 giugno 1884*, Boncompagni, Perugia, 1884.

<sup>16</sup> E. Faina, *La ferrovia Umbertide-Perugia-Todi-Terni. Considerazioni*, Tosini, Orvieto 1885, p. 17.

sospirato accordo ed alla costituzione del consorzio per la linea Umbertide-Ponte San Giovanni-Todi-Terni con allacciamento a Perugia<sup>17</sup>.

Se il tema della Centrale Umbra fu senza dubbio preponderante, all'interno della riflessione sul deficit ferroviario provinciale trovarono posto anche altre rivendicazioni, assai più caratterizzate territorialmente. Tra queste quella di una ferrovia umbro-marchigiana da costruire lungo le valli del Chienti e del Nera, detta appunto Chiento-Nerina. Si trattava di un'ipotesi non nuova, perché già avanzata in epoca pontificia come possibile tracciato della Roma-Ancona, scartata tuttavia perché troppo eccentrica rispetto all'Umbria. La possibilità di averla come linea secondaria aveva ridato forza ai territori interessati, che guidati dalle amministrazioni provinciali di Ancona e Macerata, si erano mobilitati arrivando anche alla stesura del progetto. Tuttavia proprio la Provincia umbra, preoccupata per la concorrenza con l'Ancona-Roma, aveva fatto mancare il suo sostegno, suggerendo, nel contempo, ai comuni umbri della Valnerina di pensare, piuttosto, ad una più semplice ferrovia locale facente capo a Terni. La battaglia riprese vigore alla fine del secolo con la costituzione di un comitato che riuniva, sempre attorno alla Provincia di Macerata, i comuni di Tolentino, Camerino, Visso, Cascia, Norcia, Spoleto e Terni, ma anche questa volta l'amministrazione provinciale umbra si chiamò fuori<sup>18</sup>.

Come si è visto l'esigenza di collegamento lungo la Valnerina era sentita allo stesso modo tanto dai ternani quanto dagli spoletini, potenzialmente in concorrenza tra loro. Proprio il fallimento della Chiento-Nerina spinse i primi a trovare una soluzione parziale nella realizzazione di una tramvia elettrica extraurbana fino a Ferentillo che lasciasse intatta la prospettiva di una prosecuzione verso l'Adriatico. D'altronde la scelta della tramvia come surrogato del treno si era ormai imposta, a partire dalla metà degli anni settanta, nelle zone più sviluppate del paese (Piemonte, Lombardia, Emilia), fornendo ottime risposte alla mobilità locale di merci e persone.

L'operazione andò a buon fine grazie all'intervento di una delle industrie più importanti del territorio, la SICCAG, interessata a collegare il proprio stabilimento di Collestatte con la stazione ferroviaria cittadina, che promosse la costituzione della società che avrebbe esercitato la linea e fornito l'energia elettrica necessaria. Il tratto sino a Collestatte venne inaugurato il 14 dicembre 1901, mentre per la prosecuzione sino a Ferentillo si dovette aspettare il 1909<sup>19</sup>.

<sup>17</sup> C. Cherubini, *Relazione sullo stato della questione ferroviaria nella provincia dell'Umbria e sul progetto della linea Umbertide-Ponte San Giovanni-Todi-Terni con allacciamento a Perugia*, Guerra, Perugia, 1899.

<sup>18</sup> Cfr. L. Laurenti Forti, *Per la linea ferroviaria Terni-Visso-Tolentino-Macerata-Ancona*, Tipografia dell'Unione Liberale, Terni 1886 e *Per la Chiento-Nerina*, in "L'Unione Liberale", a. XVII, n. 42, Terni, 17/18 ottobre 1896.

<sup>19</sup> Cfr. A. Cioci, *La tramvia Terni-Ferentillo*, Kronion, Bastia Umbra, 1988.

## 5.

Se si eccettuano alcuni elementi tutto sommato marginali, come la brevissima parentesi della Ellera-Tavernelle (1953-60)<sup>20</sup>, il prolungamento della Umbertide-Terni sino a San Sepolcro (1956)<sup>21</sup> e la realizzazione della direttissima Firenze-Roma (1976-1990)<sup>22</sup>, si può ragionevolmente sostenere che le costruzioni ferroviarie in Umbria terminarono il 1 novembre 1926 con l'apertura al traffico della ferrovia a scartamento ridotto Spoleto-Norcia. In precedenza, con l'Italia già in guerra, il 12 luglio 1915, era stata finalmente inaugurata la Centrale Umbra, tranne che per la diramazione da Ponte San Giovanni a Perugia Sant'Anna aperta solo il 19 febbraio 1920.

Anche Spoleto riuscì quindi a collegarsi con l'alta Valnerina e il Nursino. Dopo una fallimentare esperienza con autobus a vapore – i pirobus – tale da determinare una vera e propria crisi amministrativa, la nuova giunta comunale, guidata dal socialista Domenico Arcangeli, seppe inserirsi abilmente all'interno di una rivendicazione per una trasversale da Ascoli a Roma, reclamando una diramazione da Arquata del Tronto per Norcia e Spoleto, in virtù del fatto che il Piceno e la montagna spoletina costituivano “un unico deserto ferroviario”<sup>23</sup>. Il cammino non fu spedito, anche per i ritardi imposti dalla guerra, ma alla fine, nonostante l'accantonamento della Ascoli-Roma, la piccola ferrovia di montagna, un vero gioiello della tecnica, vide la luce.

Comunque, al di là delle realizzazioni, l'età giolittiana e i primi anni del fascismo sono da ricordare perchè, proprio a partire dalla riflessione avviata alla metà degli anni ottanta sul ritardo dello sviluppo infrastrutturale, giunse a maturazione una coscienza regionale che, seppure non in grado di spazzare via il tradizionale localismo, poneva, quantomeno, le premesse per il suo superamento ponendosi il problema di un modello di sviluppo umbro.

A partire dalla battaglia per l'estensione all'Umbria della legislazione speciale per il Mezzogiorno, del 1906, per giungere all'esperienza editoriale della “Rivista economica dell'Umbria”, organo ufficiale della Camera di Commercio, passando attraverso l'esperienza della *Pro Umbria*, gli esponenti più illuminati della classe dirigente umbra sostennero con chiarezza che soltanto attraverso un più adeguato sistema di collegamenti ferroviari interni e, soprattutto, verso l'esterno, l'Umbria sarebbe riuscita a modernizzarsi e a tra-

<sup>20</sup> Cfr. A. Cioci, *Due ferrovie, una storia. Terontola-Foligno, Ellera-Tavernelle*, Kronion, Bastia Umbra, 1988.

<sup>21</sup> Cfr. L. Micucci, *Ferrovia Centrale Umbra*, Coplart, Perugia 1977 e M. Garzi, *La ferrovia Sansepolcro-Umbertide-Perugia-Terni*, Calosci, Cortona 1979.

<sup>22</sup> Cfr. A. Giuntini, *Il paese che si muove. Le ferrovie in Italia fra '800 e '900*, Angeli, Milano 200, pp. 101-102.

<sup>23</sup> Archivio di Stato di Spoleto, *Archivio Storico del Comune di Spoleto, Carteggio comunale*, tit. 10.6.2, 1912, nota circolare a stampa del sindaco Domenico Arcangeli del 28 dicembre 1903.

sformarsi in una regione industriale al passo coi tempi<sup>24</sup>. È in questo quadro che, accanto al risorgere di ipotesi mai del tutto abbandonate (Adriatico-Tiberina), ne emersero di nuove, come quella di una linea umbro-maremmana che da Foligno, punto di confluenza sull'Ancona-Roma, via Todi e Orvieto, giungesse ad Orbetello, dando vita ad una trasversale tra i due mari di assoluto valore strategico ed economico. Il fascismo, come è noto, la pensava diversamente: il nascente regionalismo venne soffocato, anche grazie allo smembramento della provincia unica<sup>25</sup>, e il problema ferroviario umbro fu dichiarato, di conseguenza, risolto<sup>26</sup>.

<sup>24</sup> Cfr. in proposito *Per l'agitazione a favore dell'Umbria, delle Marche e del Lazio. Raccolta degli atti*, Artigianelli, Foligno 1906; D. Arcangeli, *Il programma della "Pro-Umbria"*, in "Rivista Umbra", I, 4/5, luglio-agosto 1910; Camera di Commercio e Industria dell'Umbria. Foligno, *Per lo sviluppo industriale dell'Umbria nel dopoguerra. Studio generale e relazioni*, Campitelli, Foligno 1918; C. Faina, *L'Umbria ed il suo sviluppo industriale. Studio economico-statistico*, Il solco, Città di Castello 1922; M. Pettirossi, "Rivista economica dell'Umbria". *Politiche e forze economiche regionali tra primo dopoguerra e fascismo in una rivista. Studio bibliografico*, Università degli Studi di Perugia, Facoltà di lettere e filosofia, tesi di laurea, a.a. 1987-88.

<sup>25</sup> Nel 1923 il circondario di Rieti venne aggregato alla Provincia di Roma e nel 1927 venne istituita la provincia di Terni costituita, salvo alcune lievi modificazioni, dai territori dei circondari di Orvieto e Terni. Si veda in proposito M.R. Porcaro, *Una storia di province: dalla Provincia dell'Umbria a quelle di Perugia e Terni*, in "Proposte e ricerche", XVI, 30, inverno-primavera 1993, pp. 127-146.

<sup>26</sup> Cfr. G. Majoni, *Il problema ferroviario nell'Umbria*, in "Rivista economica dell'Umbria", XXXIX, 3, marzo 1927, pp. 68 e sgg.

# La ferrovia Spoleto-Norcia: una storia esemplare

*Luciano Giacchè*

Antropologo

Sulla Ferrovia Spoleto-Norcia si è addensata ormai una nutrita letteratura che ne racconta le vicende ed è in preparazione un'opera assai impegnativa, promossa dalla Soprintendenza Archivistica per l'Umbria in occasione dell'ottantesimo anniversario dell'inaugurazione del servizio ferroviario, che ne ripercorre il suo travagliato cammino nel tempo: l'ideazione del collegamento, la realizzazione dell'opera, la chiusura del servizio, lo smantellamento della linea, fino ai progetti di recupero e all'intervento di ripristino del tracciato.

Ci sono tanti modi di raccontare l'anomalia di una ferrovia "alpina" in un ambiente appenninico. Un inserto teutonico rimarcato dai nomi stessi degli ingegneri impegnati nella sua realizzazione: Giacomo Sutter, titolare della impresa costruttrice la Società Subalpina di Imprese Ferroviarie; Erwin Thomann, che ha redatto il progetto esecutivo; Paolo Basler, che è stato direttore della ferrovia dopo averne diretto i lavori, assieme ai componenti dell'ufficio tecnico Emilio Hoffman, Paolo Kradolfer e Guatiber Scharrer. Un elenco in cui a buon titolo può essere inserito, per l'azione esercitata a sostegno dell'opera, anche il deputato di Spoleto Carlo Schanzer, di origini austriache.

Se si vuole raccontarne la storia in modo da comprendere gli eventi, allora la sequenza temporale che si ricava dalla neutra descrizione degli avvenimenti assume una diversa titolazione: un lungo concepimento, una nascita travagliata, una vita stentata, una morte annunciata, una fine repentina, un'estenuante altalena fra il pericolo di una definitiva rimozione e la speranza di una resurrezione.

Le vicende della "Spoleto-Norcia" possono essere raccontate anche come una storia di sfide che hanno per protagonisti una città, Spoleto, e un territorio, la Valnerina. La sfida alla legge fisica di gravitazione naturale che portava la montagna a scendere lungo la valle del fiume in direzione di Terni e di Roma, e che Spoleto ha voluto violare per continuare ad esercitare la sua funzione di polo culturale e amministrativo.

La sfida della modernità contrapponendo prima il pirobus alla carrozza a cavalli e poi la ferrovia in sede propria da Spoleto a Norcia alla tranvia su strada da Terni a Visso. La sfida di realizzare un collegamento trasversale in un paese attraversato da longitudinali. E, infine, una sfida tutta ancora da giocare nel ripensare

il tracciato della “Spoleto-Norcia” come asse portante di un turismo responsabile nella logica di uno sviluppo economicamente sostenibile e ambientalmente compatibile.

Questa stessa storia si può raccontare ancora in altra forma, attraverso l'intreccio delle vicende della ferrovia con quelle di un personaggio come Domenico Arcangeli, esponente di spicco della società spoletina a cavallo del XX secolo, indomito protagonista di una modernizzazione incompiuta, di cui la “Spoleto-Norcia” costituisce un caso esemplare.

Le diverse versioni che questa infrastruttura ha assunto nel tempo, dal 1863 (ferrovia Spoleto-Ferentillo, ferrovia Spoleto-Piedipaterno, servizio automobilistico Spoleto-Norcia, ferrovia Spoleto-Ascoli, ferrovia Spoleto-Norcia-Arquata, ferrovia Spoleto-Norcia-Grisciano, ferrovia Spoleto-Norcia-Piediripa) fino alla sua inaugurazione nel 1926 come “ferrovia Spoleto-Norcia”, corrispondono in qualche modo all'inquieto e tormentato percorso di Domenico Arcangeli, lucido campione di un progetto innovatore che lo ha spinto a tentare tutte le possibili esperienze, da liberale a fervente socialista fino alla delusa adesione al fascismo, abbandonando di volta in volta amici e compagni di strada, nel generoso tentativo di realizzare, anche con l'incoerenza dei suoi comportamenti, il coerente disegno di trasformare in azione politica il “soffio potente della modernità”.

Il primo atto formale che sancisce questo rapporto è costituito dalla delibera del Consiglio comunale di Spoleto del 18 novembre 1891 con cui venne approvata la *Proposta della compilazione di un progetto di strada ferrata a sezione ridotta fra Spoleto e Piedipaterno* presentata dal liberale Arcangeli, in qualità di assessore ai lavori pubblici.

La proposta era maturata il 26 giugno del 1891 nel corso di un sopralluogo, compiuto dallo stesso Arcangeli assieme all'avvocato Ferretti e agli ingegneri Stocchi e Fittaioli, sul tratto della strada Nursina fra Spoleto e Piedipaterno

per concretare qualche idea esatta sulle modificazioni necessarie alla strada stessa” in modo “da vincere la concorrenza della strada Valnerina di prossima apertura, e che potrebbe distrarre grandissima parte del movimento attuale verso Terni con finale iattura per la città nostra.

La ricognizione era servita ad accertare che per migliorare le caratteristiche e le condizioni della strada non erano sufficienti piccoli interventi, ma occorreva un radicale rifacimento del tracciato che

evidentemente si deve concepire in tali condizioni da poter essere percorsa almeno da un tram a vapore giacché si tratta di risolvere questo problema: far sì che il movimento di viaggiatori e di merci da, e per la montagna, anche se diretto e proveniente da Roma, abbia maggior vantaggio di tempo e di comodità a prendere o lasciare la ferrovia alla Stazione di Spoleto che a quella di Terni, ovvero ad approvvigionarsi sulla piazza di Spoleto, anziché su quella di Terni.

Per poter ospitare una tramvia bisognava, infatti, costruire una strada completamente nuova quanto a caratteristiche geometrico-funzionali (larghezza della

carreggiata, pendenze e raggi di curvatura), solo che il tram, rimanendo sostanzialmente inalterata la distanza, di circa 20 chilometri, pari a un tempo di percorrenza di almeno 2 ore,

non potrebbe probabilmente resistere alla concorrenza di un altro che se ne impiantasse per Terni, giacché questo con due ore, date le migliori condizioni delle pendenze, potrebbe essere a Terni, e tutti preferirebbero prendere la ferrovia la', con economia di un'ora buona per Roma, anziché a Spoleto.

L'enorme spesa che l'Amministrazione provinciale avrebbe dovuto sostenere per l'ammodernamento della strada ("non inferiore alle sette o ottocentomila lire, senza contarvi l'armamento ed impianto della linea tranviaria che pure sarebbe enorme") non avrebbe prodotto alcun beneficio per cui Arcangeli sottoponeva al Consiglio la proposta, riconoscendone la primogenitura ad Adolfo Ferretti, di "costruire una strada ferrata a sezione ridotta indipendente dall'attuale carrabile per congiungere Spoleto a Piedipaterno [...] di non più che 12 chilometri".

Il costo dell'opera, valutato di poco superiore alle 500 mila lire, avrebbe potuto essere addossato per metà al Governo "con far dichiarare la ferrovia complementare di terza categoria", mentre la Provincia, "non spendendo più un soldo nelle correzioni della carrozzabile attuale che verrebbe lasciata qual'è", poteva devolvere alla costruzione della ferrovia il contributo destinato alla strada.

Al resto avrebbe dovuto provvedere il Comune di Spoleto con proprie risorse, "chiedendo solo un qualche sussidio che sarebbe ben piccolo ai paesi più prossimi della Valle di Narco", senza coinvolgere nessun'altra città "giacché se ci s'ingolfa in un grave problema di viabilità generale potremmo avere contro chi sa quante gelosie e lotte e bastoni fra le ruote", mentre non si doveva perdere tempo per risolvere una questione vitale per il futuro di Spoleto che Arcangeli riassumeva in un lapidario giudizio: "o noi conserviamo le comunicazioni e il commercio con la montagna, o siamo condannati a morire".

Al termine della discussione venne approvato all'unanimità un ordine del giorno con cui il Consiglio, plaudendo alla presa iniziativa, incaricava

la Giunta di fare eseguire gli studi necessari per una ferrovia a scartamento ridotto da Spoleto a Piedipaterno, con raccomandazione, qualora la spesa non sia eccessiva, che il progetto comprenda anche lo studio per la costruzione di una ferrovia a scartamento ordinario, onde potere, anche nel caso opportuno, scegliere fra l'uno e l'altro progetto.

Per la verità, l'idea di un collegamento ferroviario fra Spoleto e la Valle del Nera era già stata proposta nel 1863 dal Comune di Rieti che, pur impegnato nella realizzazione della Ferrovia del Salto (la Terni-Rieti-Antrdoco-L'Aquila-Sulmona, che sarà inaugurata il 28 ottobre 1883), preferiva sostituire il tratto per Terni, reso problematico dal difficile passaggio di Marmore, con una forchetta che intercettasse la Roma-Ancona in direzione sud a Passo Corese e in direzione nord a Spoleto, attraverso la bassa Valnerina. Le due Amministrazioni si divisero i compiti e il Comune di Spoleto affidò all'ingegnere provinciale

Filippo Bandini il progetto del tratto Spoleto-Ferentillo che prevedeva la realizzazione di una galleria sotto Forca di Cerro. Furono richiesti i buoni uffici del senatore perugino Nicola Danzetta per sostenere il progetto presso la Commissione parlamentare, che istruiva il disegno di legge sull'ampliamento e riordinamento delle strade ferrate, ma la linea non fu inserita in quelle approvate e finanziate con la legge del 14 maggio 1865 e il Comune non riuscì neppure a recuperare il progetto.

Sfumata questa occasione, la Giunta municipale di Spoleto si orientò successivamente (1885) in direzione di una trasversale Ascoli-Norcia-Spoleto-Todi-Viterbo, che non raccolse però il consenso degli ascolani, impegnati a promuovere una ferrovia in direzione di Roma che ricalcava l'antica Salaria.

Intanto si riaffacciava l'ipotesi di una linea ferroviaria per collegare Roma e Ancona attraverso le valli del Chienti e del Nera, denominata per questo "Chiento-Nerina", il cui primo progetto era stato redatto da Girolamo e Venanzio Caporioni di Ussita nel 1846. Si trattava di un tracciato alternativo a quello poi realizzato per Terni-Spoleto-Foligno-Fabriano e inaugurato il 29 aprile 1866. Ciononostante i sostenitori della "Chiento-Nerina" non si arresero e continuarono per oltre 40 anni a riproporre il progetto di una ferrovia a scartamento ridotto per Civitanova-Macerata-Tolentino-Visso-Terni. In particolare, l'idea fu rilanciata in un pubblico convegno tenutosi a Terni il 1 luglio 1883, con una larga partecipazione delle istituzioni interessate, e nel 1885 fu redatto uno studio di massima dall'ingegner Tombolini, capo dell'Ufficio tecnico provinciale di Macerata.

Lo stesso Comune di Norcia, che fin dal 1861 aveva incaricato l'ingegnere Sabbatino Stocchi di una "Esplorazione dell'andamento più conveniente per una ferrovia che dalla foce del Tronto giungesse sino a Terni", aveva fatto proprio (1886) lo studio redatto da Lauro Laurenti-Forti "Per la linea ferroviaria Terni-Visso-Tolentino-Macerata-Ancona".

Per non correre il rischio di perdere i rapporti con la montagna, che con la "Chiento-Nerina" avrebbe gravitato su Terni, il Comune di Spoleto costituì (1887) un'apposita commissione per valutare la miglior soluzione per collegare la città con la ferrovia progettata lungo la valle del Nera, prevedendo anche l'ipotesi che potesse essere "deviata nei pressi di Piedipaterno, e portata nella valle di Spoleto, per essere unita alla linea per Roma", evitando la dispendiosa costruzione del tratto Piedipaterno-Terni. Della commissione faceva parte anche Adolfo Ferretti che, in occasione del citato sopralluogo del giugno 1891, ripropose l'idea del collegamento ferroviario fra Spoleto e la Valle del Nera, prontamente accettata da Domenico Arcangeli.

Quest'ultimo, per dare concretezza all'ipotesi ferroviaria prese l'iniziativa di contattare, anticipando la deliberazione del Consiglio, l'ingegnere spoletino Giovanni Bezzi, considerato uno specialista in materia per aver lavorato alla ferrovia mineraria fra Spoleto e Morgnano, attivata nel 1889, in grado quindi di presentare un progetto esecutivo, "in tale forma da dovere essere approvato dal Consiglio superiore dei Lavori pubblici". Nel disegno di Arcangeli doveva trattarsi di un intervento di rapida attuazione e di costi contenuti capace di

intercettare a Piedipaterno i flussi di persone e di merci da e per la montagna dirottandoli su Spoleto, nella consapevolezza che la disagiata carrozzabile per Forca di Cerro non aveva alcuna possibilità di competere con la nuova strada della Valnerina e, soprattutto, con la progettata ferrovia "Chiento-Nerina".

Proprio per questo motivo la scelta si era orientata verso la soluzione di una ferrovia a scartamento ridotto e con trazione a vapore per ridurre anche i costi di gestione.

La predisposizione del progetto si rivelò molto più impegnativa del previsto anche perché si rese necessario rilevare con precisione tutto il territorio interessato, per l'impossibilità di utilizzare la nuova cartografia militare curata dall'Istituto topografico di Firenze, dato che, come amaramente Arcangeli annotava, "disgraziatamente in questo, come in tutto il resto, l'Umbria taciturna e sempre tranquilla è lasciata per ultimo dal Governo".

Il progetto consegnato da Bezzi il 30 giugno 1897 non ottenne l'approvazione del Consiglio Superiore dei lavori pubblici, per nulla impressionato dall'accuratezza degli elaborati tecnici, ma preoccupato invece dal costo di impianto previsto in 2.700.000 lire, lievitate a fino a 3 milioni in seguito alle modifiche richieste dallo stesso Consiglio Superiore, una cifra sei volte superiore a quella che Arcangeli aveva ipotizzato.

Il Comune di Spoleto, rimasto solo dopo che l'Amministrazione provinciale aveva negato (1898) un proprio sussidio, fu pertanto costretto ad accantonare l'iniziativa.

Si cercò allora di puntare sul collegamento viario, anche se la Provincia, sollecitata a migliorare la strada Nursina da un ordine del giorno del Comune di Spoleto presentato da Arcangeli, aveva risposto (1899) di non avere fondi disponibili. Il Comune pensò quindi di provvedere in proprio ricorrendo all'uso di moderni autoveicoli.

La scelta cadde sui "pirobus" della società francese De Dion Bouton alimentati da una caldaia a vapore che potevano trasportare 30 quintali di carico, pari a 20 persone, ad una velocità media di oltre 20 km/h. Nella prova su strada, effettuata il 2 ottobre 1901, il "pirobus" raggiunse Norcia in poco più di tre ore, la metà del tempo che impiegavano le carrozze a cavalli. Il Municipio provvide prontamente all'attivazione del collegamento contraendo un mutuo di 100.000 lire per l'acquisto di tre vetture e per la gestione diretta del servizio, inaugurato il 12 ottobre 1902.

L'iniziale entusiasmo per la modernità del mezzo, impiegato a quel tempo solo a Voghera, dove il 29 maggio 1901 era stato inaugurato il servizio tra Rivanazzano e Varzi, svanì rapidamente a fronte degli elevati costi di esercizio che diventarono insopportabili per le finanze comunali.

Nel giugno del 1903, con la vittoria dei partiti "popolari", il socialista Domenico Arcangeli venne eletto sindaco di Spoleto e fu costretto ad affrontare le crescenti difficoltà del servizio automobilistico, la cui critica condizione fu imputata dagli avversari del partito monarchico proprio alla sua amministrazione. Il referendum popolare indetto il 4 giugno 1905 sul quesito "Deve continuarsi l'attuale servizio Automobilistico Spoleto-Norcia?" espresse 415 voti per il *no* e

solo 34 per il *si*. Nonostante il risultato, l'Amministrazione Arcangeli decise di proseguire il servizio spiegando le ragioni di questa scelta in un opuscolo a stampa sulla *Relazione e Resoconto sull'Azienda Automobilistica per l'esercizio 1905*, con un eloquente sottotitolo: "Soluzione della questione Automobilistica".

L'analisi attenta e scrupolosa della natura e delle condizioni del servizio automobilistico e la lucida disamina della concorrenza del servizio di vetture a cavalli della Società Nursina costituisce un ritratto magistrale dei rapporti fra Spoleto e la Montagna e, nell'augurio "che frattanto la ferrovia liberi in modo definitivo dall'isolamento le industrie popolazioni della Montagna, e da una continua preoccupazione la Città nostra", viene ampiamente argomentata la scelta di affidare il servizio in concessione ad una società, la "Impresa Trasporti per la Montagna", creata (1906) dalla Società Nursina Trasporti con la partecipazione di imprenditori di Spoleto e di Norcia, rimasta in attività fino al 1955.

Se il collegamento con la montagna era giustamente ritenuto da Arcangeli di vitale importanza per Spoleto, altrettanto radicata era la convinzione che questo rapporto doveva inserirsi in una più ampia direttrice trasversale, che doveva essere concretata prima sul terreno delle relazioni e delle alleanze con le amministrazioni dei territori interessati, per esser poi realizzata sul terreno fisico.

Arcangeli, nella nuova veste di sindaco di Spoleto, partecipò attivamente a tutte le iniziative che a quel tempo si muovevano secondo questa logica. In particolare, intervenne alla costituzione del Comitato interregionale (novembre 1903) promosso dal Comune e dalla Provincia di Ascoli a sostegno della ferrovia Ascoli-Antrodoco, proponendo un collegamento ferroviario fra il Piceno e la Montagna spoletina, che costituivano a suo dire "un unico deserto ferroviario", che andava colmato con una diramazione della linea in progetto che da Arquata raggiungesse Norcia e Spoleto. L'unanime approvazione del Comitato di Ascoli incoraggiò Arcangeli a convocare a Spoleto il 9 gennaio 1904 un'adunanza dei sindaci della Montagna per unirsi in consorzio e richiedere al Ministro dei Lavori pubblici la nomina di un ingegnere a cui affidare lo studio della linea Spoleto-Norcia-Arquata, autorizzazione che fu concessa dal ministro Tedesco con decreto del 22 luglio 1904 con cui si incaricava Carlo Carosso, ingegnere capo del genio Civile di Spoleto, della redazione del progetto. Il 24 gennaio 1905 l'affidamento veniva perfezionato con la stipula della convenzione fra il progettista ed i sindaci di Spoleto e Norcia, quali rappresentanti del Consorzio.

Non pago di questo risultato, Arcangeli partecipò al Comizio organizzato il 17 settembre 1905 al Teatro Piermarini di Foligno dal "Comitato per la Ferrovia Trasversale Foligno-Todi-Orvieto-Talamone", per offrire incondizionato sostegno a quest'opera, ricordando che era allo studio un'altra trasversale Spoleto-Norcia-Arquata-Ascoli, che unita a quella presentata al Comizio avrebbe potuto finalmente dar corpo a quella "Ferrovia intemarina Ancona-Talamone", vagheggiata dal sindaco di Foligno nel suo indirizzo di saluto ai partecipanti.

L'insistente richiamo a dotare un territorio, morfologicamente modellato per linee longitudinali, dell'artificio di attraversamenti trasversali rispondeva per Arcangeli alla necessità di correggere

coi mezzi meccanici che si dà la scienza [...] il mancamento che ci diè la natura, per cui le catene dei monti, correndo parallele ai mari, e spesse, e alte, ci separano gli uni dagli altri, benché distanti pochi chilometri tra noi [...] . Questa disgrazia orografica, corografica, che ci fa essere lontani e pochi, mentre siamo vicini e tanti, questa disgrazia per cui nessuno ci è tanto lontano quanto i nostri vicini [...] vogliamo che cessi, in virtù dei mezzi meccanici moderni.

L'altra sottesa aspirazione era quella di assicurare un efficiente collegamento con i porti dell'Adriatico e del Tirreno all'unica regione peninsulare non bagnata dal mare.

Ancora una volta l'esito che sembrava a portata di mano diventava inafferrabile.

Al progetto della ferrovia Spoleto-Norcia-Grisciano, redatto dall'ingegnere Carosso, consegnato con oltre due anni di ritardo e sottoposto all'esame del Ministero dei Lavori pubblici nel maggio del 1909, si contrapponeva la soluzione della tramvia Terni-Visso che il 9 settembre 1909 aveva raggiunto Ferentillo e che un "Comitato romano per la tramvia elettrica Terni-Visso-Norcia-Cascia" proponeva di completare con diramazioni verso i due principali centri della Valnerina.

La scelta fra le due alternative, in cui si rinnovava lo scontro fra Spoleto e Terni, mentre Norcia si dichiarava equidistante, fu rimessa al Consiglio Superiore dei Lavori pubblici che, pur esprimendo un giudizio favorevole per la tramvia Terni-Visso, decretò preferibile (1911) la soluzione della Ferrovia Spoleto-Norcia-Grisciano. In rapida sequenza fu approvato il progetto Carosso (1911), decurtato però nell'ultimo tratto che terminava a Piediripa, fu approvata (31 agosto 1912) la convenzione per la costruzione e l'esercizio della ferrovia tra il Consorzio dei comuni di Spoleto e Norcia e la Società Subalpina di Imprese Ferroviarie e, finalmente, il 6 ottobre 1912 fu firmato il Decreto reale di concessione che divideva la ferrovia in due tronchi, Spoleto-Borgo Cerreto e Borgo Cerreto-Piediripa, con l'amputazione definitiva dell'auspicato collegamento con il Piceno. La trasversale propugnata con energia da Domenico Arcangeli, che nel frattempo si era dimesso (1909) da Sindaco riversando le sue energie nell'iniziativa regionalistica della "Associazione Pro Umbria", fu declassata a collegamento locale soffocandone le prospettive di sviluppo.



# I progetti nell'Umbria di oggi: interviste a Lamberto Bottini, Oliviero Dottorini e Vannio Brozzi

*a cura di Guido Maraspin*

Giornalista

## Intervista a Lamberto Bottini

*Assessore all'Ambiente della Regione Umbria*

*Umbria Contemporanea:* In tema di infrastrutture, dal punto di vista dello sviluppo delle relazioni e delle vie di comunicazione, anche terrestri, tra l'Umbria e il resto d'Italia (viabilità, linee ferroviarie ecc.), quali sono secondo Lei quelle più urgenti da realizzare, in una scala di priorità? In particolare, parlando di collegamenti stradali, ve ne sono alcuni che sono stati già finanziati, almeno in parte. Altri dove i lavori sono in fase avanzata di realizzazione, alcuni sono ancora in fase di progetto. Su quali bisogna puntare con maggiore forza a Suo giudizio?

*Bottini:* Il problema viario che riguarda la nostra Regione è un problema annoso, affrontato con decisione nella legislatura precedente, con l'obiettivo di risolvere un nodo cruciale per lo sviluppo ed aiutare la nostra regione a mantenere il proprio ruolo nello scenario della competizione globale.

È evidente che dal punto di vista viario i collegamenti con l'Adriatico sono quanto mai significativi. A partire naturalmente, da questo punto di vista, dal completamento della E78, ovvero la Grosseto-Fano, pensata per mettere in comunicazione mar Tirreno e mare Adriatico, per quanto riguarda la parte settentrionale della nostra Regione. Così come ritengo fondamentale il completamento della Perugia-Ancona.

Altrettanto importante il collegamento della bassa Umbria con il porto di Civitavecchia attraverso il corridoio già esistente della superstrada Orte-Viterbo-Civitavecchia.

Detto questo non mi sfugge anche la delicatezza, nello stesso tempo, del ragionamento sulla E45 e la sua eventuale trasformazione in asse autostradale, con l'evidente necessità di non incidere sui cittadini umbri con il pagamento del pedaggio.

Penso però che sia abbastanza diffusa la consapevolezza di come il potenziamento della E45 possa introdurre un'opportunità favorevole nella nostra regione per la

valenza che assume di anello di congiunzione tra Lazio, Veneto ed Europa centro-orientale. È evidente che un'opera di questo tipo debba essere ben calibrata perché calata in un contesto regionale, territoriale, ambientale, paesistico, particolarmente delicato, che richiede di definire un progetto altamente qualificato subordinato però a questa esigenza, l'attenzione alla tutela e alla valorizzazione del bene ambientale.

*Umbria Contemporanea:* Di questi quattro assi portanti ancora non a pieno regime, quali sono quelli che vedranno per primi il traguardo finale, quelli che sono più avanti nei lavori? Per alcuni tratti al momento esiste solo un disegno su carta...

*Bottini:* Penso che sia a portata di mano la Perugia-Ancona, fra l'altro lo dico in un'ottica regionale, non solo perugina. Il collegamento tra i due capoluoghi con il porto di Ancona mi sembra quanto mai interessante per le nostre imprese. Alla conclusione dei lavori manca un tratto non molto lungo tra Pianello e Valfabbrica, perché la Regione Marche ha già realizzato il tratto di competenza e sembra che ormai siano mature le condizioni anche economiche per chiudere la partita.

*Umbria Contemporanea:* Tra la E45 e la diramazione per Ancona insiste anche il traffico tra Assisi-Bastia e il tessuto urbano di Perugia, con i suoi insediamenti produttivi e commerciali, e di un altro grande conglomerato come Ponte San Giovanni. Mi riferisco al cosiddetto "nodo di Collestrada", che in alcune ore del giorno è letteralmente soffocato dal carico di autoveicoli e di TIR per non parlare dell'aumento costante e progressivo degli incidenti stradali. Ad oggi la situazione qual è?

*Bottini:* La prima parte del problema – il tratto Collestrada - Ponte San Giovanni – è legata soprattutto all'accesso al capoluogo, ed anche questo è un pasticcio che viene da lontano. Perugia è una città con una mobilità abbastanza rilevante e tutto sommato positiva al suo interno, ma ha appunto alcuni problemi nell'accesso alla parte storica. Per questo motivo, essenzialmente, il nodo di Perugia è entrato tra le opere a valenza nazionale. Un fatto positivo, un riconoscimento dovuto soprattutto alla consapevolezza che quello era un atto dal quale non si poteva prescindere. L'anello fondamentale ruota da Collestrada parallelamente all'attuale sede stradale, raggiunge poi Sant'Andrea d'Agliano, tende poi a salire e quindi ad uscire praticamente a Corciano. Devo aggiungere che la congiunzione Perugi-Bettolle, credo che possa effettivamente dare un contributo molto forte, pur andando ad insistere sul territorio che dal punto di vista paesistico è quanto mai importante.

*Umbria Contemporanea:* Un territorio densamente abitato...

*Bottini:* E anche uno dei più belli del Comune di Perugia. Per questo molti tratti potrebbero svolgersi in galleria, altri incassati nelle barriere anti-rumore. Come d'altra parte è previsto nel progetto. Non dimentichiamoci poi che il

nuovo ospedale Silvestrini attirerà flussi di traffico molto intensi provenienti non solo da Terni ma anche da utenti di fuori regione.

*Umbria Contemporanea:* Dunque, se ho afferrato il concetto, Lei propugna da una parte il potenziamento delle strade e dei parcheggi, dall'altra il minimetrò che però ad una certa ora stacca e va fuori servizio. In questo quadro Pian della Genna viene a soddisfare le esigenze di interscambio e di ricucitura tra la città alta, l'acropoli cosiddetta, e le zone più periferiche, da San Sisto fino a Ellera e Corciano?

*Bottini:* Credo che questo progetto si riesca a concludere con un tempo medio solo ed esclusivamente per la parte ferroviaria. Lo hanno già detto in molti ma l'acquisto di una metropolitana cosiddetta di "superficie", come è appunto il minimetrò richiede la massima attenzione e capacità di giudizio. Anche per non buttare via i soldi dei contribuenti che ogni anno sborsano dei bei quattrini per avere i servizi che funzionano e i trasporti comodi, efficienti e sicuri. Solo così rispetteremo la filosofia che sostiene il minimetrò ovvero quella di impedire l'accesso delle auto private nel centro storico di Perugia. Comunque le rotaie sono già quasi tutte montate e pronte per l'uso. Se andremo avanti di questo passo anche con le stazioni, probabilmente ce la possiamo fare con altri due anni di lavoro, salvo imprevisti, naturalmente.

*Umbria Contemporanea:* Dunque ecco la scaletta delle priorità: collegamenti con le Marche, completamento della "2 mari", E45 e nodo di Perugia. Vuole aggiungere una considerazione sul progetto, che è poi una legge obiettivo, del cosiddetto Quadrilatero?

*Bottini:* La legge obiettivo include talmente tante opere, a valenza nazionale, viarie e ferroviarie per modernizzare le infrastrutture del Paese, è certo alquanto velleitaria: soprattutto perché rispetto alle risorse disponibili, la quantità di quelle effettivamente a disposizione è risultata molto ridotta e quindi questo sicuramente è un problema che dobbiamo risolvere. Tuttavia ritengo che anche in Umbria, come in tutte le Regioni, sarebbe importante andare a chiusura con gli interventi già in essere, mentre la realtà piuttosto evidente è che non si riesce a chiudere mai un cantiere; magari se ne aprono altri due contemporaneamente e si perdono di vista le priorità strategiche.

*Umbria Contemporanea:* Problemi tutto sommato analoghi si pongono per quanto riguarda la mobilità ferroviaria, nel senso che la rete di cui noi oggi disponiamo è una rete che risale al 1927. Per migliorare l'offerta e adeguare i servizi, a che punto siamo oggi, quali sono i progetti "cantierabili" più importanti, di maggiore impatto e con maggiori possibilità di realizzazione?

*Bottini:* Sul ragionamento che riguarda le ferrovie si gioca una partita ancora più importante di quella viaria. Per prima cosa perché credo che sia una esigenza generale quella di graduare e spostare, utilizzando la ferrovia piuttosto che le

strade, i flussi della mobilità e dei trasporti nella nostra regione. E non soltanto per l'intasamento e gli ingorghi causati dagli automezzi piccoli e grandi, ma anche per l'inquinamento dell'aria che respiriamo.

Anche in questo caso un piano di interventi chiaro e condiviso è essenziale.

Il collegamento con Ancona, il raddoppio della Foligno-Terontola per agganciarci all'Alta Velocità, le enormi possibilità che derivano dal fatto di essere proprietari della Ferrovia Centrale Umbra. Come per la rete stradale io credo che per l'Umbria il collegamento con Ancona da un lato, con Civitavecchia dall'altro lato, sia un aspetto del massimo rilievo.

L'Alta Velocità, voglio ricordarlo, mette il nostro Paese più velocemente in contatto con l'Europa.

*Umbria Contemporanea:* Dunque anche secondo Lei il rapporto tra strade e ferrovie dovrebbe ribaltarsi a favore delle ferrovie...

*Bottini:* Rispetto ai due sistemi viario e ferroviario dico seccamente sì alla tendenza che privilegia il trasporto su ferro, su rotaia per intenderci.

Detto questo è evidente che entra in gioco la questione dei servizi, diciamo servizi ferroviari, non solo in Umbria ma in tutta Italia, che non sono di altissima qualità: la puntualità dei treni, il confort, la pulizia dei treni, ecc. finora questi aspetti non sono stati particolarmente curati e spesso sono stati motivi di allontanamento piuttosto che di attrazione dell'utente.

Della qualità di tali servizi bisogna ragionare bene, anche qui nell'interesse del cittadino al quale si deve riconoscere la libertà di movimento ma che sceglie il treno perché è più comodo, meno burocratico, più salottiero se vogliamo, ma soprattutto più conveniente.

Sulle scelte di fondo serve rafforzare i tavoli di confronto e definire una programmazione condivisa, ma anche pragmatica, adeguata alle necessità. Non ci servono scatti o dichiarazioni, o annunci, di chissà quali interventi. Bisogna essere molto pragmatici rispetto alle risorse disponibili, perché interventi in questo ambito durano tanti anni, le previsioni sono sempre a lungo termine e l'Italia molte volte è stata segnalata negativamente per opere iniziate e a volte mai terminate.

*Umbria Contemporanea:* Una curiosità: se tu fossi stato nei panni della Mercedes Bresso sulla questione della Valle di Susa, come ti saresti comportato ?

*Bottini:* Ritengo che quell'opera sia molto importante e tra l'altro non possiamo permetterci di essere tagliati fuori dalla comunicazione continentale, quindi dalla rete di collegamenti che vengono dalla penisola iberica, attraversano la Francia, l'Italia, la Slovenia (nuovo partner a Bruxelles) e mettono in relazione l'Est europeo con il resto d'Europa. Quando si decide di modificare un contesto ambientale di grande pregio costruendovi sopra infrastrutture "di peso", i progetti devono essere quanto mai attenti, calibrati, in maniera da ridurre veramente al minimo l'impatto e soprattutto non si può prescindere da percorsi

partecipativi. Quindi condivido l'esigenza di intervento, ma sono anche stupito della sottovalutazione di certi passaggi che non sono stati fatti e che avrebbero permesso una gestione più serena e tranquilla della vicenda.

### **Intervista a Oliviero Dottorini**

*Consigliere regionale - Consiglio Regionale dell'Umbria*

*Umbria Contemporanea:* C'è attualmente molta attenzione e discussione sulle strutture viarie adatte a migliorare i collegamenti dell'Umbria con le regioni vicine. Quali ritiene più importanti ed urgenti in una scala di priorità?

*Dottorini:* Sicuramente la ferrovia. Sia essa la Ferrovia centrale umbra, utile per il potenziale collegamento con la toscana e quindi con le regioni del centro-nord, sia la linea di Trenitalia e Rete ferroviaria italiana (RFI) per il collegamento con le regioni del centro-sud.

Ovviamente la posizione mia e della forza politica che rappresento è ancora più ambiziosa: noi riteniamo che la vera grande opera infrastrutturale per la nostra e per altre regioni dell'Italia centrale sarebbe quella di creare un collegamento con Cesena, la cosiddetta E45 ferroviaria.

Questo comporterebbe la totale trasformazione dell'attuale linea FCU, compreso il raddoppio e il conseguente cambiamento dell'attuale tracciato. Un'opera che avrebbe una funzionalità e un bacino d'utenza non limitato all'Altotevere o all'Umbria, ma che rappresenterebbe un corridoio di collegamento per l'intero paese. È chiaro tuttavia che per un progetto di questa portata occorrono ben altre volontà che quelle di una forza politica o di una singola regione...

*Umbria Contemporanea:* C'è in Umbria una questione ferroviaria che propone l'ammodernamento di una rete definitasi nel lontano 1927. Anche in questo caso, quali sono i progetti che la Regione ritiene urgenti?

*Dottorini:* Due sono i progetti che, stando ai documenti, la Regione ritiene di fondamentale interesse. Il primo è lo sfondamento a nord (su Arezzo) della FCU che, raccordandosi con l'alta velocità ferroviaria, consentirebbe il collegamento con le più importanti tratte ferroviarie del nord Europa. Il secondo progetto interessante è il raddoppio della tratta Foligno-Terontola definito dalla stessa Trenitalia come "asse strategico e collegamento naturale di Perugia e dell'Umbria, sull'asse dell'alta velocità Milano-Roma-Napoli".

*Umbria Contemporanea:* La Ferrovia Centrale Umbra è da tempo all'attenzione per un processo di ammodernamento e anche per un collegamento con Arezzo. Quali i progetti, i tempi e le risorse previsti?

*Dottorini:* Il progetto di sfondamento a nord della Fcu è stato approvato solo a gennaio di quest'anno, grazie ad un emendamento da me proposto che ha in-

trodotto nel Documento annuale di programmazione (DAP) della Regione la necessità di uno studio di fattibilità dell'opera, valutandone l'impatto sul territorio e sull'economia regionale. A seguito di questo emendamento, le questioni legate all'iter amministrativo per la definizione del progetto preliminare del collegamento ferroviario della rete Fcu San Sepolcro-Arezzo sono state affrontate il 13 febbraio scorso in un incontro tra l'assessore ai Trasporti della provincia di Arezzo e l'assessore alle Infrastrutture della regione Umbria. Questo emendamento è il primo vero impegno preso dalla nostra Regione per dare seguito a quanto contenuto nel Piano regionale dei trasporti 2004-2013. Per quanto riguarda i tempi e le risorse previste per l'attuazione del progetto sarebbe bene chiedere all'assessore Mascio. Io posso solo dire che come Verdi e civici lavoreremo, sia a livello regionale che nazionale, perché il progetto venga presentato in tempi brevi e perché rientri tra le priorità di legislatura. Nel frattempo, tuttavia, non dobbiamo dimenticare che una linea già esiste e che al momento non ha le caratteristiche per rispondere in modo adeguato alle esigenze di mobilità che la nostra regione richiede. Una inversione di tendenza occorre anche a quel livello, altrimenti non vedo come riusciremo a giustificare ancora a lungo un bilancio di Fcu che dipende per oltre il 90% dai fondi regionali e solo in minima parte dalle risorse dell'utenza. I conti non tornano.

*Umbria Contemporanea:* Strade e ferrovie. Il rapporto non dovrebbe spostarsi a favore delle ferrovie? Strade, superstrade, bretelle, parcheggi, capannoni, ecc., quando sono concepite come opere separate da una programmazione del territorio, creano molti problemi all'ambiente. Esso è spesso invocato come risorsa, ma non sempre adeguatamente tutelato.

*Dottorini:* Il suo discorso non fa una piega. Io credo che prima ancora che chiederci se un'opera sia utile o meno, occorrerebbe mettere a punto una visione strategica complessiva dello sviluppo per una regione come l'Umbria. Il guaio è che troppe volte si procede con posizioni di stampo ideologico, senza basarsi su dati e su visioni organiche. Siamo sicuri che l'Umbria abbia una carenza di infrastrutture viarie su gomma? Esiste un rapporto tra mobilità e sviluppo? I dati ci dicono che questi temi sono tutt'altro che risolti. Come è ancora tutto da sperimentare il coinvolgimento delle comunità locali e dei territori nelle scelte strategiche di una regione. Come si fa a dare il via libera a un'opera come la E45 autostrada senza valutarne il rapporto costi-benefici e l'impatto ambientale, sociale ed economico? Il rischio è quello di rispondere alle esigenze di un mondo globalizzato e ad economia matura con modelli ottocenteschi che non tengono conto di cosa è avvenuto nell'ultimo ventennio. Le faccio un esempio: a Città di Castello, città dove vivo, ci sono due zone industriali che la crisi di questi ultimi anni ha depotenziato nella loro funzione di volano per lo sviluppo economico della valle. La concorrenza dei mercati emergenti ha inferto un duro colpo alla molteplicità di piccole e medie aziende che hanno per molti anni sostenuto l'economia locale e regionale. Oggi circa la metà dei capannoni della Zona industriale nord sono vuoti o in vendita e l'altra metà è occupata in parte

da aziende che prima erano presenti nella Zona industriale sud. In questo contesto, mentre sta entrando in crisi un modello, l'amministrazione comunale non ha trovato altre risposte che la lottizzazione per una terza area a carattere industriale. Ci ritroviamo quindi a costruire nuovi capannoni che nella maggior parte dei casi resteranno vuoti e per la minima parte verranno occupati da aziende che ne lasceranno vuoti altri in altre zone della città. Ecco cosa significa concepire opere senza un'adeguata visione strategica e senza una programmazione territoriale. La stessa piastra logistica dell'Alto Tevere, per restare in tema di infrastrutture e nella stessa area, ha le caratteristiche di un'opera senza razionalità. Nel progetto presentato dall'amministrazione comunale non è previsto il collegamento con la ferrovia, cosa indispensabile per qualsiasi piastra intermodale e, cosa altrettanto grave, non è previsto nemmeno il collegamento diretto con l'asse superstradale della E45, perché l'ANAS non ha dato l'autorizzazione allo svincolo. In questi casi il danno non è soltanto all'ambiente (che, ricordiamo, è l'unica vera materia prima di cui dispone l'Umbria), ma alle prospettive di quello sviluppo sostenibile, duraturo e non imitabile che solo può rendere la nostra regione realmente capace di futuro. Tornando alla sua domanda: certo che l'ambiente non è adeguatamente tutelato, certo che dovremmo puntare sul ferro come moderna alternativa alla gomma. Anche perché ho come l'impressione che in caso contrario a farne le spese sarebbe la nostra economia, il nostro tenore di vita.

### **Intervista a Vannio Brozzi**

*Amministratore unico della Ferrovia Centrale Umbra (FCU)*

*Umbria Contemporanea:* C'è attualmente molta attenzione e discussione sulle strutture viarie adatte a migliorare i collegamenti dell'Umbria con le Regioni vicine. Quali ritiene più importanti ed urgenti in una scala di priorità?

*Brozzi:* Credo che l'urgenza primaria per l'Umbria sia quella di ottenere nel più breve tempo possibile l'adeguamento delle strutture ferroviarie, attraverso una loro riqualificazione ed una precisa definizione sui punti di attestazione che per le esigenze regionali, giova ricordare, sono in ordine di importanza Roma, Firenze, Ancona.

Per il collegamento con il Nord del Paese ed in primo luogo con Firenze, è necessario che l'Umbria utilizzi al meglio e da subito, la possibilità di connettersi sulla Direttissima, sfruttando così in maniera intelligente l'aggancio ad Arezzo. Tutto ciò va fatto ponendo l'attenzione anche sul miglioramento e ammodernamento della rete viaria stradale, non potendo ancora prescindere dal ruolo che il traffico privato su gomma svolge in Italia.

*Umbria Contemporanea:* C'è in Umbria una questione ferroviaria che propone l'ammodernamento di una rete definitasi nel lontano 1927. Anche in questo caso, quali sono i progetti che la regione ritiene urgenti?

*Brozzi:* Tra i progetti prioritari, oltre a quelli individuati, definiti ed in parte finanziati con la legge obiettivo, come il raddoppio della Orte-Falconara, il cui completamento andrebbe accelerato, va posto il potenziamento, e quindi il raddoppio della Foligno-Terontola, progetto da realizzare senza ulteriori indugi, per recuperare il tempo perduto.

Inoltre, in una logica di rete ferroviaria e di sistema di trasporto regionale ed interregionale occorre progettare anche il completamento della rete FCU, portando il suo capolinea sino ad Arezzo.

Attraverso questa linea che non sarebbe più secondaria potremo collegare direttamente tra loro i territori delle province di Arezzo, Perugia, Terni, Rieti e L'Aquila, con tempi concorrenziali al mezzo privato.

*Umbria Contemporanea:* La Ferrovia Centrale Umbra è da tempo all'attenzione per un processo di ammodernamento e anche per un collegamento con Arezzo. Quali i progetti, i tempi e le risorse previsti?

*Brozzi:* Attualmente si sta portando a termine il progetto di ammodernamento della Ferrovia Centrale Umbra, che prevede tra gli altri la rieletrificazione della Rete, importanti interventi di manutenzione straordinaria e di dotazione tecnologica per l'informazione al pubblico.

Accanto a quanto già in atto, l'aggancio con la Rete Ferroviaria Italiana ad Arezzo diviene l'obiettivo primario non solo della FCU, ma anche della Provincia di Arezzo e della Regione Toscana che, riconoscendo la grande valenza strategica dell'investimento, stanno definendo insieme all'Umbria uno studio di fattibilità dell'opera.

*Umbria Contemporanea:* Strade e ferrovie. Il rapporto non dovrebbe spostarsi a favore delle ferrovie? Strade superstrade, bretelle, parcheggi, capannoni, ecc. quando sono concepite come opere separate da una programmazione del territorio, creano molti problemi all'ambiente. Esso è spesso invocato come risorsa, ma non sempre adeguatamente tutelato.

*Brozzi:* Sì, credo che negli ultimi decenni abbiamo assistito ad un fenomeno di crescita, per il quale tutti siamo stati drogati dal mezzo privato (automobile), che trasmetteva un senso di totale libertà di movimento.

Oggi nostro malgrado scopriamo che spesso questo mezzo magnifico, che ci ha fatto sognare la libertà, diviene la nostra prigionia ed il nostro cruccio dal punto di vista economico.

Tutti insieme stiamo riscoprendo quel mezzo "goffo e pesante" che è il treno, che però, se supportato dalle tecnologie di cui l'uomo ha saputo dotarsi, diviene il mezzo più economico e soprattutto più rispettoso dell'ambiente per i grandi trasporti di massa.

È per questo che l'Umbria deve lavorare per rendere operativo ciò che ha scritto nel Piano regionale dei trasporti 2003-2006.

# Lavoratori in bilico

Giuseppe Coco

Sociologo

L'altro giorno un autista del bus, candidamente, mi ha chiesto: "A dotto' ma che cos'è 'sta flessibilità?" Io ho improvvisato una risposta che, onestamente, non ha convinto né l'autista, che ha emesso un flebile sibilo, né me. Appena tornato a casa ho aperto il mio fedele dizionario che definiva così il termine flessibilità: "*facilità di assumere una configurazione curvilinea o ad angolo retto*" (Devoto-Oli). Le mie perplessità sono cresciute quando ho associato questa definizione alla parola lavoro: vuoi vedere che lavorare in modo flessibile in realtà significa diventare i "contorsionisti" del mondo del lavoro? A questo punto, viste le mie crescenti preoccupazioni (e non solo per la schiena...) ho deciso di approfondire meglio la faccenda.

Negli ultimi anni si sono avuti molti cambiamenti nel mercato del lavoro che hanno ridisegnato il modo di concepirlo, organizzarlo e percepirlo. Ecco. In meno di due decenni, come se si fosse interrotto un incantesimo, abbiamo assistito alla messa in discussione dei concetti di stabilità, certezza e tutela del lavoro. In altre parole abbiamo assistito ad un indebolimento di quei caratteri che, per usare una felice espressione di Accornero, conferivano la lettera maiuscola alla parola *Lavoro*.

Il modello *taylor-fordista*, efficacemente rappresentato dallo splendido film di Charlie Chaplin dal titolo *Tempi moderni*, se da un lato aveva reso più infelici i lavoratori, dall'altro aveva favorito l'affermazione di un sistema di tutele molto forte. Oggi le cose non stanno più così e i nuovi modelli produttivi che cavalcano la scena sembrano meno disponibili a dispensare tutele, stabilità e certezze. L'era che stiamo vivendo, cioè quella del post-fordismo, si configura come un periodo dove le aziende richiedono maggiore flessibilità ai lavoratori ovvero la messa in discussione del lavoro così come si era andato configurando durante tutto il 1900.

## Volti e legislazione della flessibilità

Ma che cos'è in buona sostanza la flessibilità del lavoro? In termini molto generali è l'adattabilità dei lavoratori ai cambiamenti del processo produttivo, in

pratica è una *famiglia* di strumenti che definiscono, in modo atipico, *l'ingresso nel mondo del lavoro, le modalità delle prestazioni, la contrattualità, ed anche le vie d'uscita dalla vita lavorativa* (cfr. Accornero - Altieri - Oteri, 2001).

In altre parole, la flessibilità del lavoro permette alle imprese, ma non solo ad esse, di ampliare le opportunità per fronteggiare le diverse esigenze che il mercato può presentare, attraverso l'utilizzo di tutta una serie di forme contrattuali, pure regolari, ma non necessariamente a tempo indeterminato.

Nello specchio sottostante propongo uno schema che cerca di inquadrare le varie forme che la flessibilità può assumere nelle imprese.

### Schema 1 – I VOLTI DELLA FLESSIBILITÀ NELLE IMPRESE

<b>Quantitativa o numerica</b>	Viene utilizzata per modificare velocemente la quantità delle risorse umane a disposizione ed è adottata da quelle imprese soggette all'oscillazione della domanda.
<b>Qualitativa</b>	Viene utilizzata quando c'è necessità per l'impresa di variare la quantità ed il livello degli <i>output</i> senza far incrementare eccessivamente i costi di produzione. È interna all'impresa e consiste nello spostamento dei lavoratori, in genere figure con profili professionali elevati, su altre mansioni e/o in altri reparti.
<b>Organizzativa</b>	Viene utilizzata quando c'è la necessità/volontà di un adeguamento dell'impresa ai cambiamenti che possono dipendere, sia dal mercato, sia da politiche aziendali volte a migliorare i processi organizzativi/produttivi.
<b>Temporale</b>	Viene utilizzata quando c'è la necessità di cambiare la produzione e può comportare per il lavoratore il passaggio da orari predefiniti ad orari definiti in ragione delle esigenze produttive.
<b>Retributiva</b>	Viene utilizzata in quei casi dove l'impresa adegua i compensi sulla base della propria produttività e della propria posizione competitiva sul mercato (contratti di solidarietà).
<b>Spaziale</b>	Viene utilizzata quando c'è la necessità dell'impresa di spostare le proprie risorse, sia umane che produttive, in altre sedi ovvero in spazi lavorativi non tradizionali (esempio, telelavoro, lavoro a domicilio, ecc.).

Ma quali sono state le principali leggi che hanno favorito l'aumento dell'utilizzo dello strumento della flessibilità nel mondo del lavoro in Italia?

Con l'ausilio di un quadro sinottico, riporto in estrema sintesi le novità delle leggi contenenti norme utili a favorire la flessibilità (schema 2).

Ovviamente questo insieme di disposizioni, nel ridisegnare la legislazione riguardante il lavoro, hanno provocato un grande cambiamento che ha toccato non solo l'assetto organizzativo del mercato ma anche l'approccio psicologico dei lavoratori al lavoro.

Estremizzando la riflessione, è innegabile che per molti giovani, oggi, la flessibilità spesso suona come lo strumento che porta al tunnel della precarietà, anziché la strada giusta per entrare nel mondo del lavoro.

**Schema 2 – FLESSIBILITÀ E LEGISLAZIONE**

Anno	Legge	Descrizione
1984	n. 863	Vengono ampliati i criteri di applicazione del <i>part-time</i> e introdotti i contratti di solidarietà sulla base dei quali si poteva scaricare sul lavoratore parte delle difficoltà economiche dell'impresa.
1987	n. 56	Viene istituzionalizzato il contratto a termine.
1994	n. 236	Si ha l'estensione della mobilità e dei contratti di <i>deformazione lavoro</i> e viene aumentata la percentuale di salario che il lavoratore era tenuto a cedere nei contratti di solidarietà.
1997	n. 196	Siamo di fronte al cosiddetto "pacchetto Treu" con il quale viene: introdotto il lavoro interinale, esteso l'uso dei contratti a termine e <i>part-time</i> , prolungata la durata della formazione lavoro nelle aree in difficoltà, reintrodotta il contratto di apprendistato. L'obiettivo cardine di questa legge era di rendere più flessibili le barriere all'ingresso del mercato del lavoro in modo tale da poter favorire l'occupazione giovanile.
2003	n. 30	Siamo di fronte alla cosiddetta "Legge Biagi" che ridisciplina in modo organico tutta la materia. Le principali novità sono: <ul style="list-style-type: none"> <li>• l'attività di intermediazione tra domanda e offerta di lavoro può essere gestita sia da operatori pubblici che privati, venendo meno il monopolio del collocamento pubblico;</li> <li>• introduzione delle Agenzie per il lavoro;</li> <li>• creazione della borsa continua nazionale del lavoro;</li> <li>• la sostituzione della formula contrattuale di <i>co.co.co.</i> (collaborazione coordinata e continuativa) con il contratto a progetto e l'introduzione di nuove tipologie di contratto: <i>job sharing</i>, <i>job on call</i> e <i>staff leasing</i>;</li> <li>• la sostituzione del CFL (Contratto formazione lavoro) col contratto di inserimento e col nuovo contratto di apprendistato.</li> </ul>

**Dati flessibili e pensieri precari**

In una recente indagine condotta dall'AUR su un campione di 276 aziende umbre con oltre venti addetti è emerso che: sul totale dei contratti, anche quelli ad esempio stipulati 30 anni fa ma che riguardano lavoratori ancora in attività, i flessibili, al 31 dicembre 2003, pesano per il 12,7%; inoltre, solo il 21,4% dei nuovi contratti attivati durante il 2003 si configurano a tempo indeterminato (AUR, 2005).

Nell'ultimo bollettino sul mercato del lavoro umbro (AUL, 2006) si nota una contrazione dei contratti a tempo indeterminato che passano dal 27,8% del 2004 al 25,9 del 2005, corrispondenti in valore assoluto a 30,425 e 26,718 (tab. 1).

**Tabella 1** – FLUSSI IN INGRESSO NELL'OCCUPAZIONE PER TIPOLOGIA CONTRATTUALE

Tipologia contrattuale	Valori assoluti		Valori percentuali	
	2004	2005	2004	2005
Tempo indeterminato	30.425	26.718	27,8	25,9
Apprendistato	10.566	10.499	9,7	10,2
Contratti formazione-lavoro	776	324	0,7	0,3
Altri a tempo determinato*	67.641	65.529	61,8	63,6
<b>Totale assunzioni</b>	<b>109.408</b>	<b>103.070</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Fonte: Agenzia Umbria Lavoro (AUL) su dati provenienti dai Centri per l'Impiego.

\* Non sono presenti in questi dati le collaborazioni coordinate e continuative e i contratti a progetto.

Dai dati appena proposti, che cosa si evince? Sicuramente che il ritmo di crescita dei lavoratori flessibili (per i diffidenti si legga precari) è più sostenuto di quello dei lavoratori a tempo indeterminato. E se ciò risponde al vero e non viene smentito, con un discorso di tipo inferenziale, si può arrivare a dire che: se oggi, in circa 10 anni di legislazione che ha consentito l'utilizzo dello strumento della flessibilità, i lavoratori flessibili rappresentano il 14,5% (ISTAT, 2005) del totale dei lavoratori in Italia – un discorso analogo è fattibile anche per l'Umbria –, tra 20 anni non è insensato supporre che il dato possa superare abbondantemente quota 30%.

In uno scenario come questo, come ho già affermato nel precedente numero di "Umbria Contemporanea", all'orizzonte si prospetta il grosso rischio sociale di una contrapposizione tra i due modelli lavorativi che si stanno delineando, anno dopo anno in modo sempre più netto, e cioè quello "tradizionale", l'unico che sembra essere veramente tutelato dai sindacati, e quello flessibile: *core workers* contro *contingency workers*.

La realtà, e cortesemente non nascondiamoci dietro ad un dito, è impercettibilmente cambiata sotto ai nostri occhi e ora inizia a prendere forma in modo evidente. Le persone che tirano avanti sommando ogni anno anche dodici contratti da trenta giorni ciascuno sono sempre più numerose, molti sono costretti a fare due diversi impieghi durante una giornata per cercare di racimolare un migliaio di euro al mese.

Inoltre, se spostiamo l'attenzione sul versante dell'intero sistema produttivo, c'è chi attribuisce al lavoro flessibile ulteriori elementi di negatività, in quanto

l'aumentato ricorso agli strumenti di flessibilità connessi al mercato del lavoro avrebbe indotto le imprese a percorrere modelli di crescita sostenuti dalla riduzione del costo del lavoro [...], piuttosto che dal ricorso di innovazione e capitale fisico, con effetti deprimenti sul livello della produttività (Banca Intesa, 2005; Tondini, 2006).

Insomma, siamo di fronte ad una situazione complessa, che al tempo stesso deve essere vista anche come un'opportunità, se non si vuol correre il rischio di deprimersi inutilmente. Bisogna riprogettare e costruire nuovi assetti che rendano sopportabili e incoraggianti le prospettive del lavoro. Bisogna ripensare molte cose nel compromesso sociale dell'occidente industrializzato, ovviamente senza catastrofismi e senza troppe nostalgie. Tutto questo naturalmente non sarà realizzabile se le organizzazioni dei lavoratori resteranno imbalsamate su obsolete posizioni di fronte ai nuovi orizzonti che si prospettano. Non sarebbe il massimo finire col rimpiangere il taylor-fordismo; le novità mettono paura, ma ciononostante bisogna avere il coraggio di guardare all'altro lato della strada con la massima fiducia possibile.

### Bibliografia essenziale

A. Accornero, G. Altieri, C. Oteri, *Lavoro flessibile. Cosa pensano davvero imprenditori e manager*, Ediesse, 2001.

Agenzia Umbria Lavoro (AUL), *Bollettino di informazione statistica sul mercato del lavoro*, marzo 2006.

Agenzia Umbria Ricerca (AUR), *Flessibilità del lavoro, dinamiche innovative e relazioni industriali nelle imprese*, dicembre 2005.

Banca Intesa, *Struttura settoriale e dimensionale dell'industria italiana: effetti sulla produttività del lavoro*, 2005, Collana "Studi e Ricerche".

E. Tondini, *Umbria: ancora una regione di mezzo?*, in "AUR&S", 5-6 (2006), pp. 47-87.



# Dal sistema economico ai processi ecologici

*Nicola Chiarappa*

Esperto di questioni ambientali

*Giovanni Mastino*

Esperto di questioni ambientali

## Premesse

[...] l'approccio è complesso, pervade la sfera economica, quella culturale, la sfera etica e quella filosofica. Infatti, un processo di apprendimento e un punto di osservazione incentrati nella Materia potrebbe offrire un contributo ad una diversa collaborazione con la Natura, per una diversa rispondenza ai bisogni degli uomini e per un diverso rispetto per la biodiversità<sup>1</sup>.

Da questa premessa, non meraviglia che l'ecologia oggi sia alla ricerca di un suo spazio di sacralità, dopo aver sperimentato terribili delusioni e momenti negativi. Proiettata nel futuro, l'ecologia assomiglia a una nuova religione che promette come esito finale solo l'inferno.

Eppure lentamente, ma inevitabilmente, il mondo capitalistico-consumistico-globalizzante sta prendendo atto che tale apparente condanna deriva dalla grave inadeguatezza del suo sistema economico e dalla incapacità di supportare una dinamica di sviluppo equamente condivisa tra tutte le componenti geografiche e sociali.

In questo nuovo contesto culturale l'approccio con i materiali potrebbe riaprire un'alleanza con la natura; guardare al prodotto delle attività umane dalla parte della matrice potrebbe permettere un diverso approccio con la natura stessa. Aderire ai ritmi dei materiali, entrare nella loro logica, non è una opzione di accademia filosofica, ma un imperativo funzionale alla conservazione e un invito alla co-evoluzione che potrebbe salvarci.

Ciò significa che il sistema che produce beni e servizi deve poter conteggiare la sua "implosività" e avviare una riflessione sulla "saturabilità dei bisogni". Tale disegno strategico comincia dalla Cultura e dagli stili di vita, per approdare alla formazione professionale per ecologizzare mestieri e professioni. Esso rappresenta il presupposto per ravviare una riconversione ecologica dell'economia,

<sup>1</sup> N. Chiarappa - N. Muzzi, *Materialità ecologica e sviluppo sostenibile*, IRRES-DISCERN, Malta 1994.

che salvaguardi il decorso dei materiali da Madre Natura a Madre Natura: “vedremo” il mutamento dello stato della materia, e ne controlleremo il ciclo che passerà da un sistema lineare aperto a un ciclo chiuso dei processi ecologici. L’approccio con una società sostenibile esige di armonizzare le regole della società umana a quelle della Natura, non certo attraverso un regresso a forme di società primitive, ma utilizzando quanto di meglio lo sviluppo delle conoscenze e delle abilità ha prodotto dalla rivoluzione industriale in poi. Formulato in forma aulica: far avanzare uno sviluppo che rallenti nel contempo la crescita lineare dell’entropia.

## L’ambiente in Umbria

Gli strumenti conoscitivi approntati dalla Regione Umbria<sup>2</sup> per leggere e interpretare la complessa realtà regionale, le sue risorse, sociali, economiche, ambientali, contengono indicazioni sui caratteri generali e approfondimenti su aree specifiche.

### Caratteri generali

- I livelli di naturalità del passato secolo hanno permesso di contenere il processo di degrado e il dissesto, anche se le aree montuose e alto-collinari presentano un elevato grado di vulnerabilità, prevalentemente di tipo idro-geologico.
- Le aree pianeggianti hanno raggiunto un livello critico di antropizzazione, con effetti discutibili sulla gestione del territorio nonché sulla possibilità di tutelare gli ecotoni (le aree di transizione ricche di specie animali e vegetali), che costituiscono la base fondamentale per potenziare la biodiversità dalla colonizzazione antropica.
- Desto preoccupazione l’accelerazione del fenomeno di degrado più che la loro diffusione. Questo aspetto dovrebbe indurre a operativi ripensamenti per rispondere ai sempre più violenti casi di anomalie (o mutamenti?) climatiche.
- Si evince la necessità di avviare la contabilità fisica dei materiali, per la quale è fondamentale disporre informazioni e dati attualmente non ancora sufficientemente disponibili o che sono reperibili in tempi lunghi.

### Le criticità specifiche

#### *Trasporti*

Il problema della mobilità è ritenuto il principale responsabile degli impatti delle attività umane sull’ambiente. Per il prossimo futuro, non si accetta una previsione a saturazione.

<sup>2</sup> IRRES-CIPLA, *Relazione sullo stato dell’ambiente in Umbria*, Perugia 1997; IRRES, *Verso il sistema. Autonomie, Relazioni, Risorse per una nuova coesione*, Perugia 2000; AUR-ARPA, *Relazione sullo stato dell’ambiente in Umbria*, Perugia 2004.

L'Italia è il paese europeo con maggiore intensità di autoveicoli pro capite e per kmq, eppure nessun accenno viene fatto alle possibili soluzioni alternative ad un modello di mobilità che ha luogo principalmente attraverso le vetture private e che determina costi esterni pari al 10% del Pil anche se il contributo di questo settore produttivo è inferiore a tale valore.

In Umbria il *Piano Regionale dei Trasporti* ha individuato correttamente le esigenze locali e fornito una serie di indicazioni, che però si scontrano con il prevalente interesse nazionale di tutela del possesso e dell'uso per mezzo privato e col perpetuarsi della formula "più strade, più traffico, quindi più strade, più traffico". Forse le soluzioni vanno ricercate altrove.

Esse non possono limitarsi alla duplice politica dell'ampliamento delle infrastrutture stradale e al rafforzamento del servizio pubblico su strada e su rotaia. Forse si potrebbe esaminare con maggiore attenzione il passaggio dell'industria automobilistica dalla forma della vendita di auto alla forma dell'affitto, in modo da derivare il profitto non tanto dal volume delle vendite quanto dal volume dell'uso dei veicoli. Forse la transizione ad un modello di trasporto alternativo all'attuale potrebbe essere favorito dalle Amministrazioni della regione con le forme di proprietà ed uso collettivo delle auto, in modo da razionalizzare l'impiego del mezzo privato.

#### *Le acque*

Il bilancio regionale delle acque in Umbria mostra una situazione relativamente positiva in termini qualitativi e quantitativi.

Ciò premesso, il flusso non sempre risulta adeguato alla domanda idrica e periodicamente vengono registrati picchi di richiesta e crisi di approvvigionamento nel comune capoluogo e una cronica deficienza idrica per il lago Trasimeno, per il quale andrebbe ripristinato la proposta Tevere-Arno-Trasimeno e la rivisitazione dello studio Irres sugli invasi collinari.

L'impiego della risorsa idrica, in una fase caratterizzata da anomalie (o mutamenti?) climatiche deve essere affrontata con la massima efficienza, tanto nella tutela delle aree di accumulo quanto negli impieghi industriali.

Il settore della depurazione, purtroppo, non contribuisce a muoversi verso un impiego a ciclo chiuso con l'obiettivo di ridurre notevolmente il fabbisogno della risorsa idrica.

Il nodo in prospettiva si profila sempre più minaccioso, in considerazione che le risorse restano (!) costanti, la qualità peggiora e i fabbisogni aumentano.

#### *Energia*

La dipendenza della regione da fonti fossili deve indurre ad orientare la società regionale verso l'investimento strutturale nel settore dell'uso efficiente dell'energia nel settore residenziale, dei trasporti e del settore agricolo.

Unitamente all'aumento dell'efficienza dell'energia elettrica, implementata la politica dello sviluppo di fonti rinnovabili compatibili col territorio, dalla produzione di biomasse al fotovoltaico; l'impiantistica dell'eolico andrebbe esaminata con dovuto rispetto alle aree di elevato pregio naturalistico e con riferi-

mento alla regolarità di produzione. L'utilizzazione delle superfici edificate delle zone industriali potrebbe assicurare una regolare produzione di energia da fotovoltaico pari al 20% dell'attuale fabbisogno, ovvero ad una quota del 50% in uno scenario di uso più efficiente.

### *Biodiversità*

La tutela dei sistemi naturali è risultata di primaria importanza per assicurare alla comunità regionale una capacità produttiva territoriale costante nel tempo e ancor più la disponibilità di risorse idriche che, come accennato, presentano problemi di costanza nel tempo.

In un contesto economico nel quale il sistema turistico, agricolo e culturale si integrano sempre di più con risultati promettenti, e in un quadro di progressiva valutazione monetaria di risorse come l'acqua, a partire dalla capacità di catturare la CO<sub>2</sub>, la biodiversità rappresenta la *base produttiva del patrimonio territoriale e del sistema economico nel suo complesso*.

Una base le cui problematiche di tutela e di potenziamento si intersecano strettamente con la politica di gestione del territorio, e con i piani dei trasporti, dell'energia e della difesa del suolo.

### *Difesa del suolo*

I fenomeni idrogeologici (esondazioni, alluvioni) e geologici (frane e smottamenti) sono stati debitamente trattati nelle *Relazioni sullo stato dell'ambiente*. A tale specifica criticità va rivolta particolare attenzione, anche in considerazione del grado di accelerazione dei fenomeni. Nella ricerca *Verso il sistema* si operava una rivisitazione congiunta tra la sfera ambientale e quella territoriale, e si sottolineava come lo stato di ampie aree regionali fossero particolarmente "sensibili".

## **Gli strumenti trasversali**

Per esigenze operative e per rispondere agli indirizzi della Unione Europea va approntato il sistema di contabilità fisica dei materiali, NAMEA<sup>3</sup>.

La conoscenza dei flussi di materiale e un modello finalizzato potranno contribuire alla predisposizione di un *osservatorio regionale per la sostenibilità* che permetterà, da un lato l'implementazione del sistema conoscitivo del patrimonio naturale, dall'altro una valutazione degli aspetti di congruità sociale-economica-ambientale, secondo le indicazioni del *Patto per lo sviluppo* per i programmi di settore (energia, agricoltura, industria, trasporti, turismo, ecc.).

La matrice da predisporre non avrà nulla di magico e di straordinario, ma permetterà l'ottimizzazione dell'uso delle risorse, e fornirà la soluzione migliore con il minore consumo di capitale naturale.

<sup>3</sup> NAMEA, *National Matrix with environmental Accounting*.

Aspetto non marginale. Avviare operativamente tale contabilità significa introdurre metodi di valutazione economica innovativi, che integrano tematiche ambientali e sociali nella prassi economica, per lo sviluppo di sistemi produttivi capaci di assicurare un profitto durevole nel tempo e poco legati al peso economico delle fluttuazioni dei mercati delle materie prime (sulle quali è plausibile prevedere pressioni nei prossimi anni) come conseguenza dello sviluppo di paesi emergenti di grande peso economico (e non solo).

Da non dimenticare: questi approcci concettuali vengono lentamente ma progressivamente impiegati in vari Paesi europei e costituiranno nel tempo veri e propri *standard di riferimento*.

### Considerazioni

L'integrazione dell'economia nell'ecosistema stenta ad essere metabolizzato anche da ricercatori con marcato interesse verso l'ambiente. Eppure è sempre più opinione diffusa che il sistema economico umano va integrato nell'ecosistema terrestre, e che l'economia deve attrezzarsi ad operare secondo le regole degli ecosistemi: interdipendenza, collaborazione, natura ciclica dei processi, in modo da adattarsi armonicamente secondo un paradigma intrinsecamente sostenibile di co-evoluzione.

L'ambiente con i suoi ecosistemi offre un inesauribile repertorio di esempi dai quali è possibile trarre conoscenze nuove da tradurre in innovazioni di prodotti e comportamenti che possono essere fruiti globalmente senza determinare la distruzione del patrimonio naturale, base dell'esistenza di tutti gli esseri viventi.

In un diverso approccio con i materiali forse si potrebbe riaprire una nuova alleanza con la natura.

Che cosa significhi oggi Materia e Materialità non siamo in grado di definirlo. Sappiamo però che nella storia molto contano le "tensioni verso" e le intenzioni. Si può vivere con un intento o con un altro, e questo è forse più importante del sapere ultimo e definitivo. Cercare di vivere la trasformazione della materia è come veder spuntare l'erba dalle radici, anche se non si sa fino in fondo cosa sia l'erba<sup>4</sup>.

◆  
<sup>4</sup> N. Chiarappa - N. Muzzi, *Materialità ecologica...* cit.



# Un dibattito sulla “psichiatria rinnovata” in Umbria: le ragioni storiche ed i compiti attuali

*a cura di Elisabetta Rossi*

Psichiatra - Dipartimento Salute Mentale di Perugia

Il testo di Francesco Scotti Carlo Manuali: scritti sulla malattia mentale, apparso nel n. 4 di “Umbria Contemporanea” del giugno 2005, ha fornito spunto per un incontro, ospitato dalla Fondazione Angelo Celli, e svoltosi il 29 marzo 2006. Si è voluta così raccogliere la sollecitazione ad una riflessione su alcuni temi e domande, rilevanti e di forte attualità, sul percorso, e le peculiarità del movimento di rinnovamento psichiatrico in Umbria, che lo scritto stesso aveva messo in luce con grande efficacia. Riannodare temi storici, di cui sviluppare ed approfondire aspetti di documentazione e di ricerca storiografica, con le necessità attuali, di analisi e di azioni trasformative, è il filo rosso che percorre i diversi interventi, che proponiamo in chiave interlocutoria, aperta ad ulteriori contributi, di riflessione e ricerca. L'incontro, cui erano presenti Massimiliano Minelli, del Dipartimento Uomo e Territorio della Università degli Studi di Perugia, Chiara Polcri e Sabrina Flamini della Fondazione Angelo Celli, Andreina Cerletti, Antonio De Pascalis, Carla Nocentini, Elisabetta Rossi e Francesco Scotti, operatori della salute mentale, è stato presieduto dal Professor Tullio Seppilli.

Il Prof. Ferruccio Giacanelli, non potendo essere presente, ha inviato un suo scritto che pubblichiamo integralmente.

Ringraziamo gli altri partecipanti per il lavoro di sintesi degli interventi da loro svolti nel corso dell'incontro, che ne consente la pubblicazione.

## Tullio Seppilli

Un cordiale saluto a tutti a nome mio e della Fondazione Angelo Celli per questo nuovo incontro che ribadisce una pratica di dialogo fra psichiatri e antropologi che abbiamo da qualche tempo avviato anche in questa sede.

Come sapete, oggetto dell'incontro odierno è una riflessione comune a partire dal saggio di Franco Scotti, *Carlo Manuali: scritti sulla malattia mentale*, pubblicato nella rivista “Umbria Contemporanea” (n. 4, giugno 2005, pp. 82-92) a commento di alcuni scritti di Manuali, in gran parte inediti, raccolti e curati con affettuoso impegno da Lucio Biagioni per il periodico regionale “Salute! Umbria” (n. 3, dicembre 2003, pp. 8-102).

Il testo di Scotti mi sembra di notevole interesse, sia per quanto riguarda la restituzione critica degli sviluppi del pensiero e del lavoro di Manuali – costantemente e puntualmente intrecciati al di là della frammentarietà degli scritti che ci ha lasciato – sia per una valutazione di insieme del movimento riformatore anti-manicomiale nell’Umbria degli anni sessanta e settanta.

Permettetemi di introdurre il nostro lavoro con qualche breve osservazione.

Anzitutto, la conferma che sul movimento riformatore anti-manicomiale, nell’Umbria di quegli anni, occorre continuare a lavorare. Peraltro – come sapete, perché anche voi siete partecipi della nostra ricerca – la nostra Fondazione sta svolgendo in proposito, dagli inizi del 2003, una complessa ricostruzione storica, per conto della Provincia di Perugia, fondata sull’individuazione e l’esame di una eterogenea molteplicità di documenti e, soprattutto, sulla conduzione di lunghi colloqui con una quantità di persone che del movimento sono state in varia forma e misura protagoniste o testimoni privilegiati.

Mi pare che su questo terreno ci muoviamo ormai intorno ad alcuni assunti abbastanza chiari. Il primo è che contrariamente a quanto spesso si sente ripetere – complici la rimozione dei ricordi e la scomparsa stessa di molti protagonisti nonché il martellante e settario esclusivismo di alcuni epigoni del gruppo cosiddetto “basagliano” – il movimento di denuncia dell’istituto manicomiale, pur convergente nei suoi obiettivi fondamentali, fu in Italia assai diffuso e articolato, differenziato nelle varie sedi, ricco di creative molteplici esperienze. Spesso animato da interni anche vivaci dibattiti di tattica e di strategia. Ed è in questo quadro stimolante e differenziato che vanno indagate, precisate e interpretate le “specificità” e anche la precocità e la stessa interna articolazione di “culture” del movimento perugino (o umbro, se vogliamo). Caratterizzato appunto da alcune specificità: tra le quali, credo, la concretezza con cui, progressivamente, per tappe successive, vennero via via individuati e affrontati gli obiettivi con grande realismo e una costante attenzione alla radicazione sociale dei processi; la consapevolezza che il superamento del manicomio doveva procedere di pari passo con la costruzione di una rete di presidi territoriali capaci di prevenire e di dare concrete risposte, *anche* sul piano *tecnico*, alle diverse modalità del disagio psichico: che seppure aggravate dalla condizione manicomiale e largamente connesse a matrici sociali, richiedono cionondimeno l’intervento di saperi e pratiche di una pur rinnovata “competenza psichiatrica”; una concezione strategica riformatrice che partendo dalla lotta anti-manicomiale coinvolse progressivamente altre aree della devianza e della sua esclusione e istituzionalizzazione: le classi scolastiche differenziali, gli istituti per i disabili, i gerontocomi, l’opposizione regionale, infine, alla costruzione di un grande carcere di massima sicurezza, e lo stesso contributo alla lotta nazionale contro gli ospedali psichiatrici giudiziari, seppure ubicati tutti fuori dal nostro territorio. In merito alle istituzioni totali ricordo anche la preziosa tesi di laurea predisposta dal mio compianto allievo e amico Sandro Alimenti, *Il seminario e il convento come istituzioni totali: condizionamenti e valori nella configurazione di un ruolo sacralizzato. Depersonalizzazione, ricostruzione e dinamiche del dissenso in una esperienza autobiografica*, discussa nel 1972.

Peraltro, pur sul terreno di iniziative precise contro le varie pratiche di istituzionalizzazione e i loro disastrosi effetti, dobbiamo dire che ebbe scarsa presa, in Umbria, quella curiosa semplificazione estremistica presente in altre aree del movimento, per cui *ogni* forma di devianza, in quanto oggetto di repressione da parte dell'attuale assetto di potere, veniva perciò stesso considerata funzionale al progetto di una radicale trasformazione della società e, in quanto tale, "oggettivamente rivoluzionaria" e potenzialmente alleata, dunque, del movimento riformatore: tutto sommato, un curioso ribaltamento della delegittimazione di tutte le devianze, unificate sotto la comune etichetta dell'"attardamento", compiuta a fine Ottocento dall'ala più reazionaria del positivismo antropologico e psichiatrico europeo. E non allignò qui, in effetti, neanche quell'altra ipersemplificazione che portò altrove a dire, talora, che la malattia mentale non esiste ed è solo un'etichetta con cui il potere esclude gli emarginati da lui stesso prodotti: con l'effetto, tutt'altro che "rivoluzionariamente utile", che negando la malattia mentale si veniva a negare a questo sistema sociale ogni effetto psico-patogeno, tale da colpire non solo i "proletari" ma anche uomini collocati ai vertici del sistema.

In questo progetto di ricostruzione mi sembra debba trovare posto anche un'altra questione. Quella dei fattori che determinarono nell'Umbria di quegli anni una particolare temperie culturale che andò poi, in effetti, affievolendosi ma che vide allora una diffusa mobilitazione intellettuale in numerosi campi dell'impegno sociale e una singolare fluidità e coerenza di intenti e di rapporti "virtuosi" fra quadri politico-amministrativi e quadri professionali, uniti in una comune progettualità progressista. Furono anni in cui l'Umbria si presentò come un'area di coraggiose e anticipatrici sperimentazioni – la prima regione a dotarsi di un Piano di sviluppo – e costituì in effetti un forte polo di attrazione per numerose energie provenienti da altri territori (anche nell'ambito psichiatrico, come testimoniano qui alcune presenze...). E fu teatro, l'Umbria, di un gran numero di ricerche sulla propria realtà e di una significativa sperimentazione di nuove reti locali di larga comunicazione e circolazione delle idee.

Credo in effetti che questa temperie intellettuale e politica stia alla base di alcuni aspetti della cosiddetta "specificità" del movimento anti-manicomiale umbro. E di alcune matrici della "diversità" del movimento umbro rispetto a quello che tanto per intenderci possiamo chiamare "basagliano". Sul dibattito fra "noi" e "loro", Ferruccio Giacanelli ha ritrovato da poco un prezioso verbale inedito – circa cento cartelle di pura deregistrazione – relativo a un seminario "sulle istituzioni totali psichiatriche e la costruzione di una loro alternativa" tenuto la mattina del 16 settembre 1973 nell'ambito di un grosso Convegno del Gruppo europeo per lo studio della devianza e del controllo sociale, da noi organizzato all'Impruneta, in provincia di Firenze dal 13 al 16 settembre di quell'anno. Con una certa emozione ho ritrovato la relazione di Francesco Sediari sull'esperienza perugina. I commenti di Franco Basaglia, di Giovanni Jervis, di Agostino Pirella. Le argomentazioni di Ferruccio Giacanelli e quelle mie, che avevo le vesti del coordinatore. Ne emergono abbastanza chiare, appunto, le differenze fra "noi" e "loro". Ma soprattutto, la ricchezza delle posizioni e del

dibattito. E, insieme, la franchezza sui punti di dissenso e il sentimento di un impegno comune.

È sempre in questo quadro, peraltro, in un movimento perugino anch'esso, come dicevo, internamente articolato, che va situato il forte contributo personale di Carlo Manuali, su cui gli scritti pubblicati da Lucio Biagioni e la esegesi prodotta Franco Scotti ci aiutano nuovamente a riflettere. In merito, il nostro odierno incontro ci consentirà di chiarire alcuni quesiti. Ma credo comunque anch'io che la lettura degli scritti di Manuali vada fatta tenendo conto del loro prevalente carattere di interna riflessione personale, sempre provvisoria, sui problemi giorno per giorno posti dalla pratica "professionale" e "politica", di aiuto al paziente concreto e di contestuale impegno per un grande progetto trasformativo della risposta al disagio psichico, sempre *in fieri*, in una costante circolarità fra teoria e azione. Testi che vanno letti, mi pare, come contrappunti della pratica con cui il pensiero via via interagiva. In questa prospettiva, operativa e di ricerca di senso, mi pare si collochino i progressivi riferimenti di Carlo – nei suoi scritti e nei suoi impegnativi e ormai mitici seminari con i collaboratori – alla moderna epistemologia e ad alcune recenti elaborazioni filosofiche. Anche se a mio parere, la produttività di questa operazione volta al superamento delle barriere della psichiatria tradizionale, risulta in qualche misura compromessa da un sostanziale scavalcamento dello "spazio intermedio" costituito dal contributo empirico e teorico delle scienze storico-sociali e, in particolare, della riflessione etno-antropologica.

Penso, comunque, che ogni discorso sul passato costituisca per noi una riflessione necessaria in vista della costruzione di una strategia nel presente. In cui essere scientificamente avanzati significa risultare tecnicamente efficaci e politicamente capaci di proporre e far transitare nel sociale tematiche e obiettivi riformatori di larga mobilitazione.

Ma cosa significa, *oggi*, tutto questo? Quali ripensamenti sui limiti che hanno segnato *allora* la nostra azione possiamo far emergere da una ricostruzione critica del movimento riformatore? E, soprattutto, quali sono *allo stato attuale* gli obiettivi che dobbiamo porci, in una situazione largamente mutata non solo sul terreno della organizzazione psichiatrica e sanitaria ma su quello, ben più pesante, di un clima culturale, e anche politico, in cui si va riducendo la coesione sociale e hanno fatto largamente breccia i valori egemoni di un individualismo anonimo e fortemente competitivo? In cui la fragilità della famiglia nucleare la rende sempre meno suscettibile di far fronte alle possibili difficoltà psichiche dei suoi membri? In cui – come ha giustamente osservato Scotti nel suo scritto – l'azione psichiatrica, nel suo stesso porsi come un rapporto personalizzato tra l'operatore e il paziente tende a divenire sostanzialmente "invisibile"? Più in generale, quali sono, *oggi*, i fattori sociali che producono solitudine, ansia, disagio, conflittualità interiore e intersoggettiva? E come saldare la consapevolezza di quanto avviene, tentando ancora una volta di unificare le sofferenze individuali in un progetto condiviso, tecnicamente efficace e politicamente aperto?

Mi pare debba essere questo il senso profondo del nostro discorso odierno e anche dei nostri futuri incontri. E credo che per entrare nel vivo delle questioni

potremmo iniziare con la lettura dello scritto che Ferruccio Giacanelli, sempre partecipe della nostra "storia" passata e presente, ci ha inviato come suo contributo personale non potendo oggi essere materialmente qui con noi.

### Ferruccio Giacanelli

1. Nella sua introduzione al libro, recentemente comparso, dedicato all'opera di Franco Basaglia, Maria Grazia Giannichedda traccia, in una nota a pie' di pagina, un panorama molto sommario di quella psichiatria italiana che negli anni sessanta del secolo scorso cominciava a presentare "incrinature" del suo tradizionale immobilismo<sup>1</sup>. A proposito di Perugia scrive: "Nel 1965 il presidente della provincia di Perugia, il comunista Rasimelli, affida la direzione del manicomio a Carlo Manuali con un esplicito mandato al cambiamento". Una semplice svista da parte di un'autrice di solito attenta benché preoccupata sempre di contribuire al consolidamento dell'immagine di Franco Basaglia? Ma proprio in questi giorni, una studentessa impegnata per una tesi di laurea sulla deistituzionalizzazione al manicomio di Bologna dopo l'emanazione della legge 180, volendo citare altri esempi in Italia di superamento dell'internamento manicomiale – e senza conoscere il libro che ho citato – mi ripete con tutta sicurezza la stessa erronea convinzione. Carlo Manuali direttore del manicomio di Perugia nell'epoca eroica del cambiamento, dunque.

Parlandone fra noi, sono certo, potremmo scherzare e sorridere con affetto ricordando certi tratti della sua figura di prepotente protagonista della nostra impresa di demolizione del fortilizio manicomiale. Ma qui mi interessa piuttosto richiamare il *sensu* di quegli errori, e di tanti altri equivoci analoghi che sempre più di frequente mi capita di incontrare nella mia esperienza di vita extraperugina. Anche – o soprattutto – attraverso la deformazione dei ricordi si realizza quel "progressivo inarrestabile oblio" lamentato da Lucio Biagioni per Carlo Manuali e molto opportunamente richiamato, da Franco Scotti, per tutta la "psichiatria rinnovata". Ogni processo storico, del resto, nel quotidiano scambio comunicativo viene ridotto a pochi tratti che dovrebbero simboleggiarne l'essenza – e i mezzi di comunicazione di massa danno sistematicamente il loro bravo contributo alla semplificazione delle memorie. Quanto alla "psichiatria rinnovata", se guardiamo a sinistra un processo trasformativo multicentrico, complesso, coinvolgente, a volte drammatico, come quello che abbiamo vissuto dalla fine degli anni cinquanta del Novecento al 1978 e oltre, viene ridotto a qualcosa di puntiforme, al nome-simbolo di Franco Basaglia deprivato il più spesso dell'esperienza di Gorizia – esperienza che a mia conoscenza, sino ad oggi non è stata mai ricostruita e descritta e fatta conoscere nella sua concreta "oggettività" - e associato ormai soltanto all'impresa di Trieste. A destra, si

<sup>1</sup> Franco Basaglia, *L'utopia della realtà*, a cura di Franca Ongaro Basaglia, Einaudi, Torino 2005; il passo cui mi riferisco è alla p. XXIII n.

respira piuttosto aria di normalizzazione – magari di rivincita, in certi ambienti – e la massa critica della psichiatria rinnovata viene diluita e neutralizzata in una visione sanitarizzata e meramente burocratico-organizzativa dell'agire medico. Analizzare le condizioni oggettive e quindi i meccanismi – ma anche le motivazioni – del processo che ha portato all'occultamento o, se si vuole, all'amnesia selettiva di gran parte delle vicende del superamento della psichiatria manicomiale nel nostro Paese è un compito ancora tutto da svolgere. Né affrontarlo sarebbe un mero lusso storiografico. E infatti, un primo quesito che mi sentirei di porre alla riunione odierna: se solo riflettiamo alla nostra vicenda perugina sarebbe pure necessario chiederci e tentare di comprendere se il suo progressivo scomparire dalle memorie di tanti sia dipeso da intrinseca nostra debolezza comunicativa, da colpevole e un po' provinciale disinteresse per ciò che stava accadendo al di là dei nostri confini – o non sia stato un aspetto “sovrastrutturale” della progressiva marginalizzazione della nostra regione nel contesto demografico, economico-industriale, politico, culturale del Paese.

2. Carlo Manuali tra oblio e deformazione del ricordo: visto il percorso che ci ha riportato a parlare dei lui, e cioè la pubblicazione a cura di Lucio Biagioni di diversi suoi scritti e la riflessione cui ci invita Franco Scotti, vorrei fare una proposta agli amici oggi riuniti: se non si ritenga utile e fattibile radunare tutto ciò che è disponibile oggi della sua elaborazione teorica e della sua progettualità politica. Quanto pubblicato meritoriamente nel “Dossier: *Salute! Umbria*”, potrebbe essere arricchito – almeno in prima approssimazione – con: l'elaborato su *L'esperienza di Perugia*, pubblicato insieme con F. Ciappi, G. Lungarotti e L. Servadio nel 1979<sup>2</sup>; la corposa indagine su *I processi di medicalizzazione dell'infanzia. Contributo per una analisi delle ideologie che sottendono al processo educativo*, realizzata insieme con L. Ciamarra, F. Ciappi e altri suoi collaboratori del Centro di Igiene Mentale di Perugia<sup>3</sup>; l'intervista raccolta da Ernesto Venturini nel 1979<sup>4</sup>. In definitiva si tratterebbe di ricostruire con scrupolo filologico un piccolo *corpus* documentario rappresentato da ciò che è comparso in opere a stampa, anche in forma di intervista; da manoscritti/dattiloscritti eventualmente ancora conservati dai vecchi amici o collaboratori di Carlo o reperibili negli archivi dell'Amministrazione Provinciale o quelli dell'ex-ONP (questi ultimi oggi trasferiti all'Archivio di Stato); dai suoi diversi interventi in assemblee pubbliche o convegni, di cui esiste ancora, fortunatamente, la registrazione

<sup>2</sup> In L. Onnis e G. Lo Russo (curatori), *La ragione degli altri. La psichiatria alternativa in Italia e nel mondo*, Savelli, Roma 1979, pp. 238-246.

<sup>3</sup> Ciclostilato presentato al convegno del CNR, progetto finalizzato di medicina preventiva, Roma, 19 maggio 1978. Alla stessa occasione sembra essere destinato un altro ciclostilato in mio possesso che reca il testo riprodotto da Biagioni alle pp. 8-24.

<sup>4</sup> In E. Venturini (curatore), *Il giardino dei gelsi. Dieci anni di anti-psichiatria italiana*, Einaudi, Torino 1979, pp. 179-194.

magnetofonica. Tutto questo materiale, riorganizzato con un lavoro collettivo soprattutto ai fini della sua più precisa contestualizzazione, potrebbe costituire fonte affidabile e preziosa di riflessione sul contributo dato da Carlo alla destrutturazione critica della psichiatria e all'individuazione di un suo nuovo modo di manifestarsi nel progetto di decentramento territoriale. Nello stesso tempo sarebbe un tassello concreto per concorrere a delineare l'intero profilo della nuova psichiatria perugina e salvare anch'essa dall'oblio che sembra essere stato ormai decretato – psichiatria nella quale Carlo fu certamente una voce non isolata nella sua originalità ma concorse ad indirizzarla secondo linee di intervento solide e riconoscibili, senza mai venire meno alla sua "vocazione" critica e all'urgenza costante del superamento delle tappe di volta in volta raggiunte.

3. Dopo aver riletto l'importante riflessione di Franco Scotti sugli scritti di Carlo, non saprei aggiungere molto con questo mio piccolo contributo, di necessità affrettato. Oltre tutto nel tentare di rileggere con "distacco" alcuni degli elaborati di Carlo immediatamente disponibili, gli stimoli e le idee che suscitano si affollano di coinvolgenti ricordi personali. Voglio tuttavia riferire alcune mie riflessioni che spero possano contribuire a intravedere lo sfondo sul quale cercare di leggere più concretamente quanto emerge dalla lettura dei suoi scritti. Scusandomi peraltro del mio inevitabile schematismo, e dell'andamento rapsodico dell'esposizione.

Credo che vada sottolineato, anzitutto, che nel suo rapporto con la sofferenza e la malattia, sia inizialmente all'interno del manicomio sia poi sul territorio, Carlo ha sempre dimostrato il suo peculiare, profondo *essere medico*, acquisito e raffinato nel lungo periodo di internato nella Clinica Medica del Policlinico di Perugia che aveva preceduto l'ingresso nell'ONP. Anni trascorsi con lui condividendo molto spesso i turni di guardia notturni e festivi mi hanno permesso di cogliere e apprezzare la sua capacità straordinaria di individuare il "male" nella materialità del corpo sofferente e di aggredirlo sul piano terapeutico. Non era solo un dato – si direbbe banalmente – di buon "occhio clinico". Era piuttosto, nel mio ricordo, il percepire concretamente nella sua problematicità il *novum* che stava accadendo in *quel* corpo, riconosciuto correttamente e trattato secondo i canoni della sapienza clinica, e insieme secondo una eticità della pratica medica che non abbandonava mai Carlo – anche con quel tanto di stregonesco che dimostrava nell'intuire e possibilmente impostare e risolvere, a volte fulmineamente, i problemi dei pazienti. Non diversamente accadeva per la sofferenza psichica, affrontata con un procedere empirico, senza indulgere mai a puntigliose divagazioni di nosografismo diagnostico – e nemmeno a procedure interpretative che, com'è noto, egli polemicamente rimproverava alla psicoanalisi - ma cercando sempre di portare il rapporto con il paziente sul piano del dialogo immediato e concreto della quotidianità, come rapporto direi "da uomo a uomo".

Questo suo atteggiamento di fondo, questo *habitus* del buon medico chiamato comunque a sanare o almeno ad alleviare la sofferenza, se da un lato gli impo-

neva di rispondere sempre ai bisogni del pazienti e dei suoi familiari, dall'altro gli consentiva di contribuire in misura determinante al nostro impegno di superamento istituzionale conferendogli un segno preciso: non il puro e semplice rifiuto del manicomio come luogo di nequizia, ma la trasformazione delle risorse ad esso destinate in interventi al "servizio" del cittadino malato o sofferente. Molti suoi scritti sono estremamente espliciti al riguardo e costituiscono ancora oggi indicatori di una precisa prassi politica.

4. Ma nell'atteggiamento di Carlo verso la malattia non c'era nulla di ipostatizzante nel senso di coglierla come "fatto" o "dato" con lo stile tardo-positivistico ancora oggi così frequente (o addirittura tipico) della medicina internistica. Ogni malattia, invece, ogni disturbo o emergenza morbosa era per lui il momento fenomenico di una catena di connessioni che è sempre presente, come Scotti ci ricorda molto bene, nel suo argomentare, sino a costituire una sorta di "regressione all'infinito". Carlo stesso lo dichiara esplicitamente, sino a dire, a un intervistatore acuto come Venturini, "bisogna sempre spostare il problema"<sup>5</sup>, il che valeva – per il non mai scindibile rapporto teoria-prassi – per il procedere argomentativo come per quello della politica dell'intervento. Nella stessa occasione, Carlo dichiarava a Venturini che a Perugia già si prevedeva, per statuto, "la destrutturazione dei centri di igiene mentale, la *perdita cioè della nostra fisionomia*"<sup>6</sup>. Eravamo già nel 1978-1979, il sistema dei presidi territoriali in Provincia di Perugia era una conquista consolidata, la legge 180, pur recente, non sembrava certo in discussione. Ma per Carlo non ci si poteva fermare, le tappe già raggiunte andavano anch'esse superate, pena la sclerosi o l'indifferenza rispetto alla ineluttabile problematicità del reale.

In Carlo, nella sua esplicitazione del rapporto fra teoria e prassi si avvertono, con chiarezza, echi del pensiero fecondato dallo storicismo e dal materialismo dialettico di quella nostra epoca, ma anche, direi, di una più generale visione della ricchezza e complessità degli strumenti che la cultura pone a disposizione di chi solo volesse interpellarla. E Carlo – almeno così ricordo alcuni momenti-chiave del nostro rapporto di amicizia – aveva "fame" di cultura, soprattutto di quelle opere che potevano apparire di lusso rispetto alle urgenze dell'impegno medico-psichiatrico del momento ma che in realtà fornivano le basi per ogni costruzione successiva. Si vantava spesso, guardandoci con sarcasmo affettuoso, in una sorta di esibita "aristocrazia della cultura", di essere "l'unico" a dedicarsi alla lettura della *Fenomenologia dello spirito* o del *Dialogo dei massimi sistemi*, opera quest'ultima che egli citava spesso quale esempio sommo di come si possa scrivere di argomenti astrusi in modo tale da farsi capire anche dai popolani dell'epoca. E farsi capire dal "popolo" era il primo

<sup>5</sup> *Il giardino dei gelsi* cit., p. 192.

<sup>6</sup> *Ivi* (il corsivo è mio).

dovere di ogni vero democratico. Credo, poi, che non sia privo di significato il fatto che la maggior parte dei suoi scritti si concentri nel periodo di tempo a partire dalla metà degli anni settanta: da un lato, la distruzione dell'Ospedale psichiatrico era già un fatto scontato (almeno formalmente); dall'altro, probabilmente, proprio la nuova esperienza dell'intervento decentrato poneva con urgenza sempre maggiore il compito di procedere *oltre* anche sul piano conoscitivo. Da qui la sua costante ricerca di strumenti nuovi, consapevole com'era che la psichiatria dovesse essere aggredita criticamente non dal suo interno (nel quale caso si sarebbe rimasti prigionieri delle sue aporie) ma dall'esterno, dai territori di altre discipline che avessero già messo a punto strumenti di analisi e prospettive epistemologiche affidabili. Ecco quindi il convegno del 1983 a Città di Castello, *Crisi della psichiatria e pratica medica nella trasformazione della scienza contemporanea*, titolo estremamente ambizioso che rendeva perfettamente l'idea dell'orizzonte problematico sul quale si poneva Carlo. Quel convegno fu "preparato" e preceduto da alcuni seminari ristretti, molto intensi e impegnativi, di discussione dei temi da trattare; ad esso, come ai seminari citati, parteciparono studiosi di grande valore che Carlo seppe coinvolgere rimanendo poi in rapporti stretti che sfruttò per diverse altre importanti iniziative. E tra quegli studiosi ben pochi erano gli psichiatri o i medici: c'erano piuttosto filosofi, epistemologi, storici della scienza.

5. Concludo ricordando ancora come il metodo – nel senso etimologico del termine - di Carlo Manuali si traducesse necessariamente in concrete attività di ricerca-intervento che progressivamente avrebbero dovuto declinare il tema salute-malattia collocando la persona nella sua storia reale. Perché gli interrogativi sulla sofferenza e il binomio normalità/malattia acquisissero le loro dimensioni reali, anche qui bisognava uscire dai recinti della pura attività sanitaria, ancorché svolta sul "territorio". Bisognava ricollocare l'uomo nel suo essere "cittadino", nella sua storia concreta. Ecco gli interessi di Carlo per la scuola, fattore primario di socializzazione ma anche possibile laboratorio di discriminazione e medicalizzazione; ecco alla scuola affiancare la fabbrica, i due ambienti esplicitamente richiamati nella intervista rilasciata a Ernesto Venturini.

### Antonio De Pascalis

L'articolo di Franco Scotti è di quelli che possono far bene; su un piano più personale a chi sta cercando una distanza giusta dalla presenza "eccessiva" di un personaggio come Carlo Manuali ma, cosa più importante, soprattutto a chi non accontentandosi del passato scavi in esso alla ricerca di chiavi di lettura per il nuovo e per il domani.

In questa prospettiva, definiamola più politica, la rilettura critica da parte di Scotti di alcuni scritti di Manuali offre almeno quattro spunti di interesse su cui vorrei brevemente soffermarmi:

- 1) il rapporto tra psichiatria e politica;
- 2) la progressiva invisibilità sociale dell'agire psichiatrico;

- 3) il rapporto tra l'agire tecnico e la teoria;
- 4) la responsabilità politica dell'agire psichiatrico.

1. La psichiatria rinnovata ha esercitato precocemente una duplice forza di attrazione gravitazionale sull'interesse politico: forte e debole a un tempo. Solo apparentemente tale duplicità appare articolata in una successione cronologica, ma ad un'osservazione più attenta manifesta la sua natura doppia fin dall'inizio. È evidente che un agire psichiatrico ancorato alla monumentalità manicomiale e alle sue dinamiche istituzionalizzanti sia più percepibile da una pratica politica per di più molto attenta, in quel particolare periodo storico, alle tematiche dell'emancipazione dell'individuo e dei diritti sociali in generale.

L'incontro tra le due pratiche è pressochè automatico fino a che l'agire psichiatrico si chiede e chiede alla collettività come restituire cittadinanza a malati che esprimono certo alterità, ma che sono divenuti oggetto anche di alienità. Eppure la psichiatria rinnovata, a Perugia soprattutto, non ha indugiato più di tanto sui temi pure importanti dell'alienità; fin da subito Carlo Manuali, e i tanti che con lui lavorarono e pensarono, sollevarono domande per il futuro, domande capaci di superare almeno sul piano teorico il problema riduttivo della risposta emarginante della manicomialità alla sofferenza psichica, per indagare i temi dell'alterità del malato di mente e dei suoi processi costitutivi, psicologici e sociali a un tempo, e per confrontarsi con le agenzie formative dell'identità personale, quella familiare e quella scolastica prima di tutte.

L'originaria, e più accessibile sul piano politico, domanda di come fare del malato di mente, come di ogni malato, comunque un cittadino, si articola abbastanza presto così in una domanda più complessa: come un cittadino si ammala a tal punto da perdere le coordinate dell'esercizio dell'identità e della cittadinanza? E ancora, cosa si può fare in quanto tecnici e in quanto consorzio civile per evitare che ciò avvenga e per aiutare il malato a ritrovarsi e a ritrovarci, qualora sia avvenuto?

In altri termini al centro dell'interesse operativo quindi da subito vi furono non solo le più macroscopiche dinamiche istituzionalizzanti ed emarginanti, abbondantemente indagate da E. Goffman fin dai primi anni sessanta, ma anche quelle più precoci e sottili delle relazioni interpersonali e affettive, dello spaesamento psicologico e delle distorsioni comunicative, che rendono il malato estraneo nel familiare prima ancora che estraneo tra le estranee mura manicomiali.

Certo, si tratta di un interesse teorico che si è affinato negli anni con l'orientarsi della realtà assistenziale psichiatrica umbra verso il territorio, ben prima della cosiddetta Legge Basaglia; un interesse teorico che rende meno comprensibile in termini politici l'operatività psichiatrica, o che l'operatività psichiatrica non è capace di tradurre efficacemente in termini politici, tant'è che, dal 1978, più corretto sarebbe parlare di un legame fiduciario, di delega e anche di generosità nell'elargire risorse e nel soddisfare richieste tecniche, ma non più di un effettivo convergere di interessi culturali, se è vero come fu vero che in molte occasioni parte del mondo politico locale non si sottrasse alla facile tentazione di ap-

piattare anche il rinnovamento assistenziale in Umbria sulla generica e fuorviante etichetta di "antipsichiatria".

2. Tutto ciò ci riporta al secondo aspetto sollevato da Scotti a proposito della invisibilità sociale dell'agire psichiatrico e della progressiva "privatizzazione" del rapporto terapeutico.

Vi sarà anche stata una sana spinta da parte dei tecnici ad accreditare i nuovi servizi sul piano dell'immagine sociale e a proteggere i nuovi utenti dallo stigma e dagli stereotipi del passato, ben più resistenti delle ormai superate normative che prevedevano cointeressenze istituzionali tra organi di terapia e organi di controllo disciplinare e penale. Ci sarà stato pure il sogno da parte di alcuni tecnici di un malato mentale come tutti i malati, cosa vera purtroppo in non molti e fortunati casi. Eppure l'assistenza psichiatrica rinnovata si è sentita costretta fin da subito a continuare a confrontarsi non solo con il malato grave, ma con la sua intera vita.

Non diversamente infatti, dall'esperienza manicomiale, ma ben più diffusamente e subdolamente, il sistema dei curanti della psichiatria rinnovata nei casi più complessi è chiamato a rispondere non solo, come sarebbe giusto, di quello che fa con il malato in quanto terapeuta, ma anche di quello che il malato fa in quanto cittadino, più spesso nel male che nel bene, più spesso per i disagi che provoca e meno spesso purtroppo per quelli che prova.

Il rischio è sempre il solito: quello di un collasso tra sistema dei curanti e sistema dei curati in una delega totale e nella disattenzione sociale alimentata non solo da progressiva penuria di risorse, ma forse anche da una crescente carenza di sensibilità. Non è certo il caso di sollevare oggi problemi di responsabilità; non si può escludere che una sorta di presunzione od onnipotenza tecnica abbia progressivamente contribuito ad isolare l'agire psichiatrico. Comunque sia, oggi appare indispensabile per i tecnici individuare domande e temi capaci di suscitare nuova curiosità politica intorno all'assistenza psichiatrica, alle sue conoscenze e alle sue ricadute possibili sull'organizzazione della vita sociale, in termini di ecologia delle relazioni (fatta di tipologie di spazi, modi e tempi di interazione con se stessi e con il mondo) e in termini di uno sviluppo della sensibilità (fatto di nuove parole per rappresentarsi le proprie esperienze e la realtà, che cambiano e ci cambiano).

Viene così da chiedersi: l'acquisizione di conoscenze può essere oggi una nuova superficie di scambio? Se sì, quali conoscenze e a partire da quali teorie?

3. È interessante a tal proposito sottolineare almeno il convergere intorno ad una ipotesi di individuo personificato, e di una coscienza come fatto indissolubilmente e sostanzialmente interpersonale, della ricerca neurobiologica con G.N. Edelman, della psicologia e della psicoanalisi dello sviluppo con D. Stern, della psicologia cognitivista con D. Dennett e della teoria della mente con L. Camaioni; si delinea un profilo di essere umano personificato in una rete di relazioni, a partire da segnali comunicativi "conspecifici", a cui si reagisce tanto a livello elementare di coscienza con una sequenzialità emozionale, quanto ad un livello più complesso di consapevolezza con una sequenzialità di tipo discorsivo e linguistico.

Questi sviluppi convergenti di ambiti disciplinari molto diversi tra loro estendono, secondo G. Liotti, alla ricerca scientifica le indagini dell'antropologia filosofica di E. Levinas sulla coscienza come fatto implicante sempre il confronto tra sé e l'altro, e aprono tutta una serie di importanti implicazioni generali, e non solo, per la psicopatologia e la psicoterapia, che qui si possono solo lasciare intravedere. Non è trascurabile infatti che la selezione dei segnali e la conseguente consequenzialità privilegiata a livello di coscienza, avvenga sulla base di un sistema "valoriale" che in parte è filogeneticamente determinato, ma in gran parte è soprattutto frutto di convenzioni, di consenso, di apporti interpersonali, in una parola di cultura, e in quanto tale passibile di un controllo deliberato e ricorsivo; certo attraverso gli strumenti terapeutici dell'agire psichiatrico, ma anche attraverso una attenzione più consapevole per le pratiche educative e pedagogiche, formali e non.

Diverte pensare che un tale "soccorso teorico" estraneo al sapere psichiatrico più ortodosso sarebbe piaciuto molto ad uno studioso della mente e della natura umana, eccentrico ed eclettico quale fu Carlo Manuali; sarebbe piaciuto, ma con qualche cautela che rimanda brevemente all'ultimo punto.

4. La costante relativistica infatti con cui Manuali ha stemperato sul piano epistemologico le varie teorie utilizzate di volta in volta riguarda certo quello che M. Foucault definì l'esercizio di costruzione sociale e disciplinare dell'individuo, arrivando a parlare di vere e proprie Tecnologie del Sé a proposito della varie ricerche, filosofiche, psicologiche e pedagogiche su tutte, che nel tentativo di approfondire la conoscenza dell'interiorità e della soggettività, contribuiscono in realtà a modellarle e a dare loro sostanza. Interessa qui però piuttosto rimarcare quanto un approccio relativistico alle teorie di cui si dotano i singoli saperi istituzionali, finisca inesorabilmente per rendere altrettanto relativo, e contingente sul piano storico, il mandato sociale di cui quei saperi vengono socialmente investiti. Viene da chiedersi oggi quale idea di individuo, sano o malato che sia, l'agire tecnico della psichiatria rinnovata in Umbria, ammesso che di un processo unitario di tratti, stia contribuendo a costruire o ad alimentare; e ancora viene da domandarsi cosa chiedono la società civile umbra e le sue rappresentanze politiche di fare con l'individuo psichicamente malato e quanto queste richieste orientino la risposta tecnica.

In breve si può dire che da tempo fortunatamente in Umbria la psichiatria ha accettato la richiesta di affrancarsi dal "clamore". Il clamore infatti faceva rima con rossore: con quello della vergogna di chi soffre e con quello della colpa di chi può anche solo pensare di aver provocato o coltivato quella sofferenza. Ancora più fortunatamente la psichiatria che non fa clamore non fa più rima nemmeno con il folclore e le sue maschere cittadine, più o meno bonarie, che lo hanno caratterizzato negli anni.

Il rischio però è che per consonanza letterale l'agire psichiatrico accetti di cancellare anche il rumore e lo stupore di cui la malattia mentale inevitabilmente è portatrice: una società silenziosa e silenziata, una comunità incapace di sorprendersi e incuriosirsi davanti alla diversità di alcune esistenze rischiano di diventare

non solo più tristi, ma soprattutto meno giuste; e rischiano di chiedere all'agire psichiatrico di essere sufficiente a se stesso e, come temeva Carlo Manuali, di pretendere da esso non più di dare senso e di mediare tra diverse rappresentazioni del mondo, anche se più o meno funzionali, o tra forme di ragione diverse, ma di legittimare e proteggere un'unica ragione, quella dei più e dei più forti, confinando tutto il resto in un'unica alternativa squalificata a priori: la solita follia. Perché se oggi anche non si pensasse più che tutte le ragioni della malattia grave in psichiatria sono da ricercare nel sociale, sicuramente nel sociale vanno ricercate tutte le risorse necessarie per una cura effettivamente praticabile ed efficace, al di là di un controllo dei sintomi o di una pura sopravvivenza psichica.

### Andreina Cerletti

La dizione usata da Giacanelli sul "contributo dato da Carlo Manuali alla destrutturazione critica della psichiatria e all'individuazione di un suo nuovo modo di manifestarsi nel progetto di decentramento territoriale" non credo sarebbe piaciuta a Carlo: ne avrebbe colto il rischio di trasformismo, sempre pronto com'era agli smascheramenti più sottili.

Il carisma di Carlo Manuali era indubbiamente quello del "destrutturare" e paradossalmente fu questo il suo più importante contributo al movimento psichiatrico. Anche perché faceva parte lealmente di un gruppo in cui credeva e in cui altre tendenze venivano rappresentate e da lui riconosciute e sostenute. Se, per fare un esempio, principalmente alla sua *mission* destrutturante è da assegnare (semplificando un po') l'interruzione precoce (ma forse necessaria al passaggio alla fase successiva) dell'esperienza di comunità terapeutica nell'Ospedale Psichiatrico degli ultimi anni '60, fu lui a sostenere contestualmente la candidatura di Scotti per il primo Centro di Igiene Mentale; così come agli inizi degli anni novanta sostenne che Scotti doveva dirigere gli *Annali*. Aveva ben chiaro qual'era il carisma di ognuno, lo rispettava e lo valorizzava.

È quando i destini dei vari pionieri si divaricarono, e non ci fu più la compresenza ad integrare le diverse anime, che Manuali rischiò un eccesso di "funzionamento destrutturante", sia nel campo della prassi che della teoria. Il suo continuo "andare oltre", all'indietro o in avanti, era all'origine del suo sistematico spiazzare l'interlocutore, sia esso il politico o il compagno di strada, oltre che probabilmente l'utente del servizio. La sua spinta alla destrutturazione investiva l'organizzazione dei servizi e, come Giacanelli ricordava, la stessa esistenza dei CIM (allora si parlava di "polverizzazione" del CIM nel distretto). Sul piano teorico la destrutturazione della psichiatria – cosa che tutti condividevamo – diveniva per lui, *tout court*, un buttarla via, senza tante analisi. Il suo dedicarsi alla epistemologia, alla storia della scienza, sembrava aver il significato di puntare direttamente ai fondamenti: per costruire su nuove basi una nuova psichiatria? O una nuova antropologia, o altro? Come dice Giacanelli, Manuali era davvero "un aristocratico della cultura", ma senza alcuna spocchia. Con benevolenza irrideva chi, come me, si dedicava alla psicoanalisi.

Forse è stato proprio l'aver saltato a piè pari la psichiatria (oltre che le altre scienze

umane delle quali parlava Seppilli) a facilitare un equivoco che a mio parere ha disturbato il rapporto tra psichiatria e politica in Umbria. La battaglia “per fare di un malato un cittadino” di cui parla De Pascalis (oltre a Giacanelli), battaglia che ha accomunato tecnici e politici nella prima fase, probabilmente è stata dai politici intesa come un miracoloso passaggio di stato: diventando cittadino il malato cessa di essere tale. Di qui i successivi malumori e i risentimenti dei politici contro gli psichiatri (da cui si sono sentiti imbrogliati) quando un paziente esibiva fastidiosamente la sua malattia. Di qui anche quello che notava De Pascalis circa il minore sostegno dei politici per la “cura”: i pazienti non si sono trasformati in cittadini? Anche nella discussione di oggi sono evidenziabili le diverse anime di noi psichiatri nel porci di fronte alla situazione attuale della psichiatria. Si parla di nuovo di decostruire quello che si è costruito, ma anche di preservare il minimo denominatore comune (individuato nella relazione di cura), di opportunità di nuove letture dell'istituzionale, della necessità di analizzare la “psichiatria (per forza di cose) minimalista” di oggi il che, accanto alla rappresentazione delle richieste che arrivano ai servizi, costituisce la premessa per una ridefinizione dell'offerta; ma anche si è invocata la lotta perché vengano rispettate le soglie minime delle risorse, necessarie alla sopravvivenza dei servizi.

L'importante è che le diverse anime, come agli inizi della storia del movimento, riescano a convivere riconoscendosi e dialogando.

### Carla Nocentini

Perché oblio, silenzio intorno alla psichiatria rinnovata, ma anche marginalizzazione di questa esperienza? Si chiede Scotti: perché la psichiatria è diventata invisibile? Si sono avanzate diverse ipotesi nella discussione:

- perché la cura è diventata “un'esperienza personale socialmente silenziosa”;
- perché - come invece suggerisce Giacanelli - la psichiatria ha seguito il destino della marginalità politica ed economica dell'Umbria;
- per la scelta propria del movimento psichiatrico umbro di non creare “cittadelle psichiatriche”, che sostituiscono nell'immaginario collettivo i vecchi simboli con il rischio anche di ereditarne le funzioni, ma piuttosto di mimetizzarsi nel territorio integrandosi, lavorando in rete, promovendo reti, come si direbbe oggi;
- forse perché si è stati tentati da una forte alleanza terapeutica con il paziente, senza costruire alleanze con i famigliari, con le reti informali intorno al paziente stesso;
- forse perché, per il rapporto fiduciario, a cui si fa riferimento negli interventi, tra politici e psichiatri, ci si è poco preoccupati di trovare forme comunicative efficaci per rappresentare esperienze innovative e per suscitare interesse intorno a queste. Anzi si sono creati linguaggi sempre più divaricati: pensiamo alla cultura aziendale in cui contano i luoghi, le opere, il tangibile, i numeri.

Ma si può anche ipotizzare che “l'amnesia selettiva di gran parte delle vicende

del superamento della psichiatria manicomiale", già segnalata in alcuni scritti da Manuali stesso, sia una formazione reattiva di tutta quell'area di pseudo-consenso che si era formata intorno alla psichiatria rinnovata e che oggi si libera trovando varie forme di espressione e di dissenso. Proviamo anche a prendere in considerazione il fatto che è visibile ciò a cui viene attribuito un valore (negativo o positivo che sia), e che oggi il sistema valoriale è profondamente cambiato; forse non è cambiato il mandato esplicito dei servizi, ma sicuramente è cambiato quello implicito. Parlerei di una "Babele di mandati" impliciti: i diversi soggetti interessati hanno aspettative e rappresentazioni diverse dei compiti e delle funzioni della psichiatria.

La psichiatria rinnovata in Umbria è nata da uno stretto legame con la politica: un unico progetto di cambiamento nei confronti della società: la difesa dei diritti di cittadinanza, la partecipazione, l'uguaglianza di opportunità, la relazionalità.

Oggi l'introduzione di nuovi valori, come l'economicità, l'efficienza, la complessità e la turbolenza dei contesti hanno contribuito a destrutturare il "senso" dei servizi, sempre più ritagliati sul compito, frammentati, come se alla percezione di un aumento dei problemi si potesse rispondere: "ad ogni problema un servizio", aumentando servizi e liste d'attesa. Prevale così un'ottica "ombelicale": un centraggio sulle professioni, un'attenzione alle singole prestazioni, che ostacola la possibilità di rappresentazioni di ciò che è altro o fuori da sé: "nessuno vuole avvicinarsi ad un problema che non sia il suo".

Queste riflessioni, suggestioni, potrebbero rappresentare altrettante ipotesi da approfondire, che possono aiutare a ricollocarci nel contesto attuale; questo è anche l'invito di F. Manoukian e F. D'Angella dello Studio APS di Milano nei nostri incontri a Perugia. Essi suggeriscono di rivisitare le concettualizzazioni con cui analizziamo le esperienze (per esempio, cosa significa leggere un fenomeno attraverso il concetto di inclusione/esclusione oggi, in una situazione in cui la mobilità sociale è estremamente elevata).

Si potrebbe quindi intraprendere una ricerca-analisi praticando la "filosofia del sospetto", come dice Scotti, a proposito del metodo di Manuali, utilizzando gli apporti dell'analisi istituzionale ed i contributi antropologici.

## Massimiliano Minelli

1. Francesco Scotti ha recentemente ricostruito i motivi dell'oblio calato sulla figura e l'opera di Carlo Manuali, soffermandosi sulle ragioni del più generale silenzio di cui "gode" oggi la psichiatria rinnovata<sup>7</sup>. Nella sua interpretazione del "silenziamento" della psichiatria territoriale, Scotti fa riferimento a due processi correlati: la progressiva separazione dalla politica – diremmo un certo modo d'in-

<sup>7</sup> F. Scotti, *Carlo Manuali: scritti sulla malattia mentale*, "Umbria Contemporanea", n. 4, giugno 2005, pp. 82-92; dedicato agli scritti di Carlo Manuali, pubblicati a cura di Lucio Biagioni in "Salute! Umbria" del dicembre 2003.

tendere e fare la politica, che si è affermato nelle amministrazioni locali degli ultimi decenni – e l'effetto *in positivo* delle azioni di cura nella riconfigurazione complessiva del campo della salute mentale. Si tratta di azioni che nel corso del tempo, attraverso la scomposizione e l'articolazione dei contesti, avrebbero allargato le zone silenziose dell'azione sociale. Si sarebbe così progressivamente sviluppata “una cura nella forma di un'esperienza personale (potremmo dire “privata”, nel senso del rispetto delle regole della *privacy*), socialmente silenziosa”<sup>8</sup> più diffusa e meno visibile.

Quello prospettato da Scotti appare come un processo duplice, per certi versi paradossale, prodotto non solo dall'opposizione dei cosiddetti “silenzianti” (che segnano un distacco e un disinteresse della politica per i problemi della salute mentale e che non cessano di avere epigoni) ma anche dai “saper fare” della psichiatria territoriale. Nel secondo caso, si tratterebbe di un passaggio all'invisibilità riconducibile, per certi versi, al successo della psichiatria. Una *immersione* delle pratiche di salute mentale riferibile quindi non tanto a un oblio legato a qualcosa che non c'è più, che magari si è voluto attivamente rimuovere, quanto piuttosto al fatto che la psichiatria che sperimenta un “saper fare” nuovo, spesso efficace e trasformativo, potrebbe al limite non essere più socialmente percepita.

Colpisce inoltre la considerazione di Scotti che proprio la pratica anti-istituzionale sia stata un vettore cruciale di cambiamento nella formazione dei gruppi sociali. In effetti, l'azione quotidiana nel campo della salute mentale ha anche permesso “di scomporre la categoria dei malati mentali in gruppi, sottogruppi, o singoli, portatori di ben delimitati bisogni”<sup>9</sup>. Bisogni che – sottolinea Scotti – emergono in una situazione di maggiore contrattualità, dove *il mentale* si configura nelle aree liberate dalla logica più astratta dell'istituzione.

2. Mi sembra che queste riflessioni debbano essere considerate come un invito a ricostruire sia la storia dei processi di deistituzionalizzazione in Umbria sia le politiche nel campo della salute mentale d'oggi, con una particolare attenzione per le azioni quotidiane che si caratterizzano come sfuggenti, silenziose e invisibili.

Per quel che riguarda la storia, è probabile che aspetti significativi possano emergere *ascoltando le voci* di chi, nella fase iniziale della immersione della psichiatria *era preso* nella pratica dei servizi territoriali e forse poteva accorgersi di una “mutazione” *in fieri*. In proposito, può essere interessante interrogare quanto è stato detto, in occasioni pubbliche di confronto, da chi tentava di delineare qualche tratto di un cambiamento complessivo, prima che il processo fosse interamente coperto. Occorre allora seguire gli indizi delle *trasformazioni in atto* nella documentazione prodotta dalla ricerca sui processi di deistituzionalizzazione<sup>10</sup>. In particolare nelle

<sup>8</sup> F. Scotti, *Carlo Manuali...*, cit. p. 86.

<sup>9</sup> *Ibidem*.

<sup>10</sup> Fondazione Angelo Celli per una cultura della salute / Provincia di Perugia, *Progetto per la ricostruzione e la pubblica riproposta dei processi di autoriforma e superamento dell'istituto manicomiale nella Provincia di Perugia (e nell'intero territorio regionale dell'Umbria) (1960-1980)*.

discussioni pubbliche e negli interventi ove la "immersione" era "immaginata" da chi, proprio perché impegnato nella pratica professionale quotidiana, cercava di pensare le relazioni, le risorse sociali e i rapporti di forza.

Lo studio dell'*immersione* della psichiatria rinnovata potrebbe essere condotto con una specifica attenzione etnografica per le trasformazioni dei contesti e delle relazioni sociali. A guardar bene, mentre veniva sperimentata una nuova politica dei servizi territoriali, stavano avvenendo alcuni cambiamenti profondi: la scuola e la fabbrica – cui fa riferimento Ferruccio Giacanelli<sup>11</sup> – così come i partiti politici, il sindacato, apparivano sempre meno come attivi soggetti di mediazione politica. Il *territorio* assumeva contorni sfumati e difficilmente riconoscibili nel confronto pubblico. E più complesso diventava il compito fondamentale di riconoscere le forze politiche e le forme di aggregazione prodotte intorno ad esse.

Un compito che cambia storicamente e che nell'esperienza umbra era apparso ben presto come cruciale. Ricordo, per esempio, la definizione di *territorio* che dava Carlo Manuali nella sua intervista a Ernesto Venturini:

Il territorio va definito innanzi tutto in relazione alle forze politiche più significative che in esso si trovano e poi al tipo di aggregazione umana che si è prodotta intorno a queste forze politiche<sup>12</sup>.

Possiamo continuare a chiederci quali siano le forze politiche e i processi che sono attivi in questo momento anche in situazioni di parziale invisibilità.

3. Forse un lavoro sulla psichiatria odierna può occuparsi della produzione e della riproduzione dei raggruppamenti sociali e delle appartenenze molteplici. Nel campo della salute mentale di oggi, potremmo cercare di portare in superficie i modi in cui i gruppi sono concretamente fatti nella stessa divisione sociale del lavoro: come si fanno gli operatori della salute, come si fanno gli amministratori, come si producono gli utenti<sup>13</sup>. Gli esempi potrebbero essere parecchi sia nei contesti di cura e riabilitazione sia nell'organizzazione dei dipartimenti e delle aziende sanitarie. Una ricerca sul management sa-

<sup>11</sup> Cfr. F. Giacanelli, *infra*.

<sup>12</sup> C. Manuali, *Intervista rilasciata a Ernesto Venturini*, pp. 179-194, in E. Venturini (curatore), *Il giardino dei gelsi. Dieci anni di antipsichiatria italiana*, Einaudi, Torino 1979, p. 179.

<sup>13</sup> Riguardo ai tipi di "aggregazione umana", la scomposizione della categoria di "malati" in una pluralità di differenze, che hanno gradi variabili di riconoscimento sociale, richiama alcuni aspetti dell'azione politica, che intende produrre e imporre rappresentazioni del sociale. Un'azione che – come ha sostenuto Pierre Bourdieu – mira "a fare e a disfare i gruppi – e, contemporaneamente, le azioni collettive che essi possono intraprendere per trasformare il mondo sociale conformemente ai loro interessi – producendo, riproducendo o distruggendo le rappresentazioni che rendono visibili questi gruppi a se stessi e agli altri." P. Bourdieu, *La parola e il potere. L'economia degli scambi linguistici*, Guida, Napoli, 1988 (ediz. orig.: *Ce que parler veut dire. L'économie des échanges linguistiques*, Librairie Arthème Fayard, Paris, 1982), p. 121.

nitario, ad esempio, potrebbe far emergere alcune peculiari *tecnologie del sé*<sup>14</sup> per gli operatori psichiatrici anche ricostruendo la gestione amministrativa dei budget sanitari, la logica del monitoraggio di spesa e la pratica della certificazione della propria prestazione di cura. Si tratta di un processo complessivo che agisce sugli operatori nel momento in cui modifica anche i gruppi di pazienti.

La moltiplicazione dei gruppi può corrispondere a una frammentazione dei bisogni degli utenti. In una medicina sempre più specialistica potrebbe accadere che siano i servizi “meno caratterizzati” ad accogliere la domanda complessa e articolata in cui la “malattia” e la “sofferenza” non si lasciano facilmente separare e astrarre dal “sociale”. Dove l’effetto, per certi versi ironico, è dato dal numero crescente di situazioni in cui alcuni utenti giungono in alcuni servizi solo dopo un lungo e tortuoso percorso, in cui hanno visto respingere domande giudicate come “improprie” in altri servizi. Capita così che bisogni complessi vengano “ripartiti” in domande specifiche, da porre a servizi specifici, proprio nelle situazioni in cui viene a mancare la conoscenza e il “saper fare” di chi dovrebbe lavorare sulle premesse di quegli stessi bisogni complessi. Premesse che dal punto di vista antropologico emergono quando si interrogano i contesti sociali attraversati da differenze, disuguaglianze e conflitti.

In proposito, oggi si parla frequentemente di *rete* per riferirsi all’insieme dei soggetti, delle relazioni e delle mediazioni nei contesti in cui agisce la medicina. La differenza tra i diversi approcci alle reti sociali qui è importante: le reti possono essere viste dall’alto e in astratto, con una specie di geometria dei legami sociali, oppure dall’interno, con una ricostruzione dei processi generativi che caratterizzano una collettività nel suo farsi. Nella prima accezione si rischia di occuparsi di relazioni relativamente standardizzate tra individui che attraversano diverse enclavi sociali. Una specie di mappa della mobilità orizzontale che potrebbe lasciarsi sfuggire i complessi legami e le molteplici negoziazioni che investono le sfere formali e informali, le istituzioni e le pratiche disseminate nella prassi quotidiana. Capita invece frequentemente a chi, nella pratica, considera necessario e urgente ricostituire le *reti*, la *coesione* e la *solidarietà*, di trovarsi ad agire in una realtà nella quale sono stati già separati “pezzi di sociale” che è molto complicato rimettere insieme. E quando vengono ricombinati ciò viene fatto secondo logiche sostanzialmente amministrative<sup>15</sup>.

<sup>14</sup> M. Foucault, *Tecnologie del sé*, pp. 11-47, in L. H. Martin - H. Gutman - P. H. Hutton (curatori), *Tecnologie del sé: un seminario con Michel Foucault*, Bollati Boringhieri, Torino, 1992 (ediz. orig.: *Technologies of the Self: A Seminar with Michel Foucault*, University of Massachusetts Press, Amherst, 1988).

<sup>15</sup> Si creano così degli strani *cortocircuiti* perché quanto è generalmente considerato una risorsa nella logica delle reti sociali informali rischia di diventare un elemento di trasformazione solo al prezzo di un più o meno elevato gradiente di formalizzazione e istituzionalizzazione. Si pensi per esempio al cosiddetto “capitale sociale”, che per essere riconosciuto deve passare per un processo di istituzionalizzazione per certi versi controverso.

4. In questo quadro, gli antropologi si trovano spesso a svolgere le proprie ricerche sui modi in cui la conoscenza medica specialistica agisce attivamente nel riconoscimento delle appartenenze nella sfera pubblica. Si pensi ad esempio ai gruppi di cittadini per i quali l'esercizio effettivo dei diritti civili, sociali, politici è sempre meno legato all'accesso e alla permanenza nel mondo del lavoro e sempre più a un riconoscimento della "vita biologica"<sup>16</sup>.

Oppure a come, nelle società contemporanee, alcuni gruppi si aggregano in base al rischio di contrarre qualche malattia, o secondo le opzioni sulla scelta riproduttiva, oppure riconoscendo affinità negli "altri" in base alla compatibilità donatore-destinatario di un organo. Non va peraltro dimenticato che per ogni attore sociale le appartenenze sono plurime e sono in molte circostanze gestite in situazioni di rischio e incertezza. E va aggiunto che, proprio in riferimento alla *gestione del rischio*, la nuova psichiatria gioca un ruolo importante anche quando è impegnata in una politica inclusiva e di allargamento dei diritti di cittadinanza<sup>17</sup>.

I progetti riabilitativi, che si inscrivono in cornici spesso contraddittorie come quelle appena richiamate, hanno interessanti possibilità di sperimentazione. In ogni servizio, infatti, possono esserci iniziative che riescono a muovere nuove risorse, perché si ritrovano collocate nel pieno delle contraddizioni sociali, insieme ad altre che tendono a riprodurre le "conoscenze di sfondo".

Delle prime è difficile parlare perché sono inestricabilmente legate a una conoscenza pratica e processuale, delle seconde è difficile accorgersi perché sono considerate come non problematiche. Ma ciò mostra, prima di tutto, che la mancanza di visibilità in superficie può legarsi ad azioni sperimentali che si sviluppano variamente nel sociale, moltiplicando le possibilità di scambio in aree esterne alla negoziazione istituzionale. Se la psichiatria, attraverso queste esperienze, coglie l'occasione per esplorare attivamente la realtà circostante, allora riesce anche a proporre al confronto pubblico contraddizioni che riguardano tutti i cittadini, altrimenti se accetta le corsie parallele per un "utente svantaggiato" diventa un silenziatore aggiunto. Per questo, a partire dalle *invisibilità di superficie*, c'è ancora molto lavoro da fare per costituire un nuovo rapporto tra teoria e prassi, insieme alle molteplici soggettività politiche che sono chiamate in gioco quando in un processo terapeutico si apre una contraddizione sociale.

<sup>16</sup> È quanto mostra Robert Castel nei suoi lavori sulla metamorfosi della questione sociale: R. Castel, *Les métamorphoses de la question sociale. Une chronique du salariat*, Gallimard, Paris, 1995 ; R. Castel, *L'insicurezza sociale. Che significa essere protetti?*, Einaudi, Torino, 2004 (ediz. orig.: *L'insécurité sociale. Qu'est-ce qu'être protégé?*, Édition du Seuil - La République des Idées, Paris, ottobre 2003).

<sup>17</sup> Vedi per esempio: *Potere psichiatrico e biopolitica. Atti del convegno "Il soggetto che non c'è / Le sujet qui n'est pas. Michel Foucault 1984-2004. Trieste, 5-6 novembre 2004"*, supplemento a "Rivista Sperimentale di Freniatria. La rivista della salute mentale", vol. CXXIX, n. 3, 2005, 78 pp.

## Francesco Scotti

Cercherò di sintetizzare in quattro punti i molti stimoli che questo nostro incontro mi ha fornito.

### 1. *Questioni di storia della psichiatria rinnovata*

L'accusa di revisionismo, che Ferruccio Giacanelli formula nei confronti degli storici impegnati nella ricostruzione del movimento basagliano in Italia, trova conferma nelle informazioni che nel suo libro *La psichiatria alternative italiane* (Privat ed., Toulouse, 1988) Michel Legrand fornisce a proposito di Gorizia, esperienza antimanicomiale in crisi dopo l'abbandono di Basaglia nel 1968 (o abbandonata perché in crisi). Se la storia fosse un concorso in cui contano le priorità si potrebbe sostenere che con Gorizia abbandonata all'oblio, la priorità dell'avvio di un processo di innovazione della psichiatria italiana spetterebbe a Perugia, con il suo inizio del 1965, un processo ancora vivo e vitale.

Ma una tale impostazione, sebbene utilizzabile a fini propagandistici, porterebbe ad una semplificazione eccessiva della realtà che non ci aiuta a tener conto di tutte le componenti della storia, anche di quelle non eroiche o non di successo. Siamo interessati, almeno nella ricerca sulla psichiatria umbra anche all'esame delle difficoltà e non solo dei trionfi o delle battaglie vinte. Questa mi sembrerebbe un'indicazione importante anche perché nel futuro qualcuno dovrà superare le sconfitte piuttosto che celebrare le vittorie.

Siamo interessati a ricostruire non solo la storia politica della psichiatria rinnovata in Umbria, ma anche la storia del movimento culturale che l'ha caratterizzata. Avevo già fatto alcune notazioni sui testi di Manuali, che Biagioni ha pubblicato nel 2003. Il carattere provvisorio di questi testi non permetteva conclusioni esaurienti. La disponibilità dei materiali che sono stati citati in questo incontro (Seminari, Convegni, interviste) ci metterebbe in grado di riprendere il tema. Perché, anche se è vero che c'è sempre stata una difficoltà dell'Umbria a rappresentarsi bene, la ricerca della Guarnieri (pubblicata in un supplemento degli *Annali di neurologia e psichiatria*) ha raccolto una quantità di materiale bibliografico di non poco conto. Per parte mia sottolineerei i *Quaderni di psicoterapia infantile* (dal numero 1 al 24, tra il 1981 e il 1992) e gli *Annali di neurologia e psichiatria* (dal 1996 al 1998) i cui articoli testimoniano anche i contatti nazionali e internazionali che abbiamo avuto in Umbria.

Ma già dai testi disponibili di Manuali risultano alcuni lineamenti dell'apporto del marxismo alla analisi critica della psichiatria. Un tema che andava di moda negli ultimi anni Sessanta era "Alienazione marxiana e alienità psichiatrica". Il confronto era stato fruttuoso, e non aveva certo cessato di fornire suggerimenti interessanti, quando è stato abbandonato perché, quasi di improvviso, è diventato politicamente scorretto.

### 2. *Metodo clinico e gnoseologia*

Risulta impossibile ridurre l'approccio di Manuali al marxismo e la sua curiosità riguarda tutti i campi della cultura contemporanea. Ma come si giustificano i

suoi vastissimi interessi gnoseologici? Sicuramente, come dice Giacanelli, con la necessità di aggredire criticamente la psichiatria non dal suo interno, ma dall'esterno. Personalmente però avevo fatto lo sforzo di capire come tutti i contenuti da lui coltivati, e i metodi di indagine frequentati, influenzassero il suo approccio clinico. La mia domanda era se, e in che modo, si giustificava, da un punto di vista terapeutico e dal punto di vista della presa in carico del paziente, tutta questa ricchezza culturale. Non solo quindi per avere un giudizio chiaro sulla psichiatria, sui suoi fondamenti epistemologici, sulla legittimità dell'approccio psichiatrico, ma come strumento di lavoro professionale, come parte dell'apparato diagnostico-terapeutico. Ritengo che la ricerca nel campo dell'antropologia, della pedagogia, della cosmologia e dell'ermeneutica gli sia servita a costruire una rete protettiva che permettesse una maggiore comprensione, da utilizzare con il singolo paziente e all'interno della situazione di cura: una difesa dal riduzionismo *psi* (psichiatrico, psicologico, psicoanalitico) che garantiva riserve di senso lì dove l'esperienza dell'incomprensione avrebbe portato alla disperazione e favorito l'abbandono. In tal caso questi apporti servivano ad allargare la comprensione dei materiali nella relazione, e permettevano allo psichiatra di salvare la sua capacità di pensare, che è una di quelle più distrutte dall'esercizio pratico della psichiatria. Ci sarebbe continua liberazione dal di più di negativo che la pratica psichiatrica introduce nella organizzazione, nella tenuta rispetto alla singola situazione, al singolo caso.

Proprio perché Manuali non propagandava esplicitamente una procedura, non aveva il culto delle linee guida, mi chiedo quale era l'equivalente pratico, e molto più efficiente delle linee guida, di una procedura che lui custodiva. Questo per andare al di là della frammentazione nei ruoli e nelle funzioni, altrimenti abbiamo l'immagine di un Manuali direttore di dipartimento, di uno teorizzatore sulle basi scientifiche della psichiatria e poi di uno psichiatra pratico. A me non piacciono queste separazioni ma, soprattutto, ritengo che siano impossibili.

Ho scritto anche che non solo era stato l'inventore di un metodo ma ne era stato, fino all'ultimo giorno della sua vita, il custode.

### *3. Le difficoltà attuali del movimento umbro di psichiatria rinnovata*

Nel mio articolo su Manuali parlavo di una mutazione della psichiatria che ha permesso l'istaurarsi della cura del paziente con disturbi psichici nella forma dell'esperienza personale, socialmente silenziosa. Questa è una delle radici della invisibilità della psichiatria, di cui tanto ci lamentiamo perché ci priva del consenso sociale di cui abbiamo bisogno e ci rende meno competitivi nell'accesso alle risorse che il sistema sanitario ha a disposizione. Ci viene chiesto: è possibile che non vi siate accorti delle conseguenze negative che questo positivo rinnovamento della psichiatria avrebbe portato? Se così fosse chi ci potrebbe assolvere dalla grave responsabilità di essere giunti inconsapevolmente sull'orlo del fallimento? Ma le cose non stanno così. Nella caratterizzazione degli obiettivi dei nostri servizi, alla invisibilità della psichiatria si è accostata la visibilità della "salute mentale". Per questo quando si discute se il dipartimento si debba chia-

mare di psichiatria o di salute mentale abbiamo sempre insistito per la seconda perché la visibilità è della salute mentale, che non è un fatto astratto: quelli che erano gli operatori dei matti sono infatti andati dappertutto. Che cosa è mancato? È mancato un effetto di induzione sugli altri servizi e sugli altri operatori della sanità e del sociale, perché tutti insieme perseguivamo gli obiettivi della salute mentale. Gli operatori psichiatrici sono rimasti soli ad opporsi alle resistenze nel coinvolgimento provenienti da diversi campi di azione. Noi abbiamo distrutto l'ospedale, gli altri ricostruiscono ospedali. Questo è il problema: la trasformazione generale della salute, e della salute mentale in particolare, è andata in una direzione tale da neutralizzare le linee di sviluppo avviate dal movimento antiistituzionale.

Un altro nodo attuale, che mi sembra importante, riguarda lo sviluppo dell'idea che ci si deve occupare delle reti di servizio, di sostegno, ecc., ma ci si deve contemporaneamente occupare delle reti primarie. Questo ha a che fare con la necessità di non istituzionalizzare la separazione tra politica, intesa non come amministrazione ma come progettualità, e la trasformazione dei contesti di vita e di cura. Questo ha a che fare con la questione attuale della disponibilità e dell'accesso alle risorse che non può essere ridotta alla questione della penuria delle stesse. Nella discussione entra anche il discorso sul capitale sociale, che possiamo vedere come una particolare forma del discorso sulle risorse. Tutto ciò richiede nuove formulazioni e una maggiore penetrazione nei meccanismi regolatori sottostanti.

Altro punto essenziale nella discussione di oggi riguarda la marginalità del movimento umbro nell'ambito italiano. Paradossalmente potrebbe averci contribuito proprio l'idea che la psichiatria è una realtà locale; perché questo è un andare contro corrente che non riesce neppure a facilitare un consenso locale. Le caratteristiche originali dell'esperienza di rinnovamento in Umbria sembra che non paghino politicamente: l'aver sciolto alcuni nodi, invece che tagliarli (il nodo della cura, ad esempio) l'aver mantenuto un atteggiamento critico nei confronti di una cultura di governo (che portava invece a valorizzare le iniziative di immediato successo anche nella sanità umbra).

#### *4. Continuità e innovazione*

Proverei a tradurre l'espressione di Seppilli che "essere scientificamente avanzati significa essere politicamente capaci di porre nel sociale una serie di temi e farli diventare lotta politica", nella domanda se siamo capaci di capire di nuovo che cosa stiamo facendo. Il mondo è cambiato, sono cambiati i valori, è cambiata la politica, non possiamo far finta che non è successo niente. Ma anche il nostro lavoro è cambiato, non soltanto perché è cambiata la forma di aggregazione degli operatori in servizio, il loro numero, la loro dislocazione, ma forse è cambiato anche il modo di fare la cura. Abbiamo particolare difficoltà ad esplicitare questo cambiamento che si è introdotto nel nostro lavoro, lentamente, quasi senza che ce ne accorgessimo. Non perché sia importante in sé il saperlo dire, ma perché per cambiare in modo consapevole bisogna fare questa operazione, bisogna sapere cosa stiamo cambiando. Altrimenti rischiamo di

fare una di quelle riorganizzazioni che annullano, azzerano, ripartono per poi compiere gli stessi errori che si vogliono superare. Il rischio è di importare involontariamente una tradizione che non abbiamo esplicitato. Si impone una riflessione su quello che è l'azione terapeutica, sulla presa in carico oggi, senza contentarci di dire che non stiamo più curando e non prendiamo in carico perché non abbiamo le risorse necessarie: non abbiamo più l'équipe necessaria, e così via. Concludendo che non possiamo riflettere su quello che facciamo finché non abbiamo le risorse per fare nuovamente ciò che facevamo prima.

Abbiamo aumentato la massa delle prestazioni e degli interventi, ma abbiamo ridotto l'intensità degli interventi, nella maggior parte dei casi. Non possiamo contentarci della descrizione secondo parametri quantitativi. C'è una qualità che deriva dalla quantità. E la qualità è semplicemente diversa, prima di essere giudicata migliore o peggiore.

Chiamerei minimalista questa nuova psichiatria e cercherei di descriverla, così come essa si è configurata, per usarla al meglio. Farei, molto semplicemente, quello che era già prescritto nel checkup di funzionamento di un servizio di salute mentale di territorio, nel 1986, esattamente venti anni fa: la ridefinizione periodica dell'offerta (*Quaderni di psicoterapia infantile*, n. 15).



# Raccontare una città...

## Amelia

Igea Frezza Federici

Storica

La suggestione del paesaggio umbro è del tutto singolare, poiché ha il potere di ricondurre lo spirito a se stesso. In Umbria è il presente che rivive in sé il passato, senza distacco, come una compresenza di tutte le epoche trascorse, come se la vita fluisse da profonde lontananze fino ad oggi, accumulando il tempo sul tempo. Nell'Umbria meridionale, ricca di bellezze naturali e di notevoli segni del passato, tra boschi e colline, sopra un'ampia valle di un verde luminescente, sorge Amelia. Tutto in Amelia ha sapore di antico, un antico di atmosfera: un antico che è nel colore della luce, un antico indefinibile, impalpabile ma reale. Reale sotto l'aspetto storico, poiché Amelia è il centro umbro di cui si ha la più antica notizia tramandata da Catone, dodici secoli prima di Cristo. Intorno a questa epoca, o poco più avanti, venne edificata la poderosa cinta muraria che avvolge la città e ne costituisce il monumentale sfondo storico. Le mura, di quello che rimane dell'antica civiltà degli Umbri, sono la più complessa, la più rappresentativa e ruvida testimonianza. Nella imponente costruzione c'è il segno dello spirito della stirpe, in quanto in esse visibilmente si manifesta il criterio della perfetta regolarità raggiunta attraverso l'irregolarità, l'assoluto equilibrio conseguito mediante le forme visibilmente meno statiche. Gli Umbri costruivano le mura con una esplicita ricerca dell'irregolarità: le loro pietre sono i più irregolari poliedri che si possano immaginare, sono disposte in modo che ogni faccia del poliedro vada a combaciare con le facce di altri poliedri, sì che si venga ad ottenere, attraverso una serie di incastri, una specie di gigantesco mosaico uniforme e compatto, le cui pietruzze sono dei grandi macigni. Un criterio costruttivo del tutto diverso da quello etrusco che presenta una rigorosa regolarità del muro, in cui ogni parziale cedimento rende pericolanti le parti che pesano su quel punto.

La prima lezione del nome della città fu Amer o Amed, scritto da destra verso sinistra e non è stato ancora risolto il problema etimologico. Probabilmente il nome trova riferimento nel re Ameroe o Amer, mitico fondatore di Amelia. Quando divenne il municipio romano, dopo la guerra latina, si chiamò Ameria, così la ricorda Cicerone in una sua famosa arringa, la *Pro Sesto Roscio*, iscritta alla tribù Cuestumina ed alla Settima circoscrizione militare. La *Lex Julia* del 90 a.

C. sancì un municipio fiorente e ordinato con i Decurioni, dieci Centurie, cento Senatori.

Lo splendore di quel periodo è documentato da numerosi ed interessanti reperti: epigrafi, capitelli, frammenti di statue e di colonne, un mausoleo, un Thesaurus, un'ara di marmo greco con figure a bassorilievo, una statua in bronzo di Germanico, figlio di Druso Maggiore e di Antonia, ritrovata nel corso di uno scavo nel 1963. L'imponente statua appartiene al cosiddetto tipo di Gabii (da una statua di Germanico da Gabii, ora a Louvre).

L'opera di grande interesse e di diretta committenza della casa imperiale, è stata restaurata a cura della Sovrintendenza Archeologica dell'Umbria, collocata nel Museo Archeologico di Amelia, dove sono anche i reperti provenienti dai recenti ritrovamenti, in via Rimembranze.

La città fu in balia degli invasori quando l'Impero Romano perse il suo potere, fu occupata dai Goti e divenne sede di un governo greco, retto dal Visconte Deodato. Sul finire dell'Ottocento fu inserita nella donazione di Carlo Magno, entrando così a far parte del "Patrimonio di San Pietro", compresa nel Ducato di Roma, "Terrae immediate subiecta". L'aspetto della città è quello che le hanno dato il Medioevo e il Rinascimento, è rimasta lontana dal rumore della vita intensa che corre sulle grandi vie... e numerosi palazzi gentilizi danno il senso della quiete provinciale. Dominante sulla parte più elevata si presenta la cattedrale, la cui originaria struttura romanica fu vittima di un rifacimento seicentesco, che ne ha trasformato la fisionomia. Nell'interno si affacciano, con discrezione, alla grande navata le Cappelle; nell'abside gli affreschi narrano storie di Santi; la Tavola con la "Vergine fra gli Angeli" è attribuita, da una tradizione, a Duccio da Boninsegna; due stendardi navali turchi, donati dal francescano Fra' Serafino alla Santa Fermina, Patrona della città, ex-voto per la vittoria riportata dalla flotta pontificia nella battaglia di Lepanto (1571), sono gelosamente custoditi nell'anticappella della Cappella Farrattini; una Croce in legno di caoba, copia della croce che il primo vescovo residenziale di America, monsignor Alessandro Geraldini di Amelia, pose nella cattedrale di Santo Domingo, consegnata agli amerini dal Santo Padre Giovanni Paolo II nel corso di una emozionante udienza nel 1985 e simbolo del processo di evangelizzazione del Nuovo Mondo, è stata collocata sotto la grande crociera. In una grandiosa solitudine, sul lato sinistro della Chiesa, la Torre dodecagona, significativo monumento dell'età comunale, allunga la sua ombra. È una costruzione che appartiene, probabilmente, ai primi anni del Mille e, nel suo aspetto severo, ha conservato il fascino dell'arcaico, è anche la testimonianza del risveglio del primo millennio, quando la nostra storia uscì dal mondo feudale.

Il "Teatro ad operina" del 1783, con pianta a ferro di cavallo e tre ordini di palchi, conserva artistici sipari: uno dipinto da Domenico Bruschi ricorda un assedio alla città di un imperatore svevo, forse Federico Barbarossa. Un curioso personaggio è imprigionato nel teatro, per respirare ancora la polvere del palcoscenico, il profumo della cipria, per ascoltare romantiche melodie... e per rimuovere un sipario, quando lo spettacolo non è di suo gradimento. Angelino,

il fantasma del teatro, ha preso sul serio la sua parte e la sua recita non è finita... Nel cuore di Amelia ci sono le piazze, la più vera e la più bella è la Platea Maior, attualmente Piazza Marconi, una piazza che dà il senso della realtà comunale, un comunismo non già ferrigno e pugnace, ma operoso e produttivo. Sulla piazza si affaccia la medioevale Loggia del Banditore; da qui l'Ufficiale minore del Comune "faceva bandimenta", annunciava proclami, editti. In un universo palpabile, brulicante di odori e di sapori, è una immagine che cattura la fantasia, crea un clima che seduce ed inganna, portando cuore e mente in luoghi lontani e sconosciuti. L'emozione della Piazza fasciata di tempo, fa cogliere l'idillio che, ogni giorno, da sempre sboccia tra le pietre. Ci sono le vie ritorte, i vicoli, gli improvvisi scorci, gli orti delle case, i vecchi muri invasi dalle piante di capperi, le artistiche Chiese: San Francesco, che nell'interno ha la cappella della famiglia Geraldini, con il monumento sepolcrale di Matteo ed Elisabetta, opera di Agostino di Duccio; Santa Monica, la cui finta cupola fu decorata dall'Appiani e dal Carattoli; Sant'Agostino, dove, nella sagrestia si possono vedere quattro sinopie; Santa Maria di Porta con affresco di fattura trecentesca della "Madonna del Latte" e una reliquia di Sant'Anna e Santa Maria della Visitazione, sede della Confraternita di San Girolamo. La memoria di un passato di grande splendore che si raffigura ancora oggi nella mole della Torre e nelle poderose mura pelagiche, costituisce l'*humus* culturale da cui si forma l'identità del *cives* amerino.

Espressione di questo comune sentire è la vita di comunità, il quotidiano *face to face*; da questo nasce un vivo sentimento di associazionismo che si esprime nel volontariato e non solo, nei campi più vari: l'Università della Terza Età, una grande famiglia che si riunisce in una "casa ideale", sorretta da due imponenti colonne, quella della cultura, i docenti, quella dell'Accademia di Umanità, gli Allievi; il Gruppo Archeologico, i Poligonalì, la Pro Loco, i Gruppi Giovanili che operano nella Parrocchia di S. Francesco, nel campo della formazione e in nome della solidarietà, la Conferenza di San Vincenzo, il Convegno di cultura M. Cristina, le Contrade riunite nell'Ente Palio ed altre.

In una società ad elevata complessità, la donazione del proprio tempo, della propria competenza, sta a significare un senso di cittadinanza che, non potendo essere compreso nella modernità costituisce una sfida. Il volontariato porta in sé valori umani di profondo significato etico ed un forte sentire. L'azione volontaria diventa anche un'area di costruzione sociale. Gli elementi culturali, i segni comportamentali cui rinvia la cultura del volontariato e, più in generale, l'associazionismo, sembrano confermare la persistenza dell'intreccio del tempo libero, del tempo sociale e dei diversi processi culturali ed economici che hanno segnato e ne segnano lo sviluppo.

Inoltre, un patrimonio di tradizioni è nato dalla civiltà contadina, che si ricollega alle antiche civiltà agricole pastorali. Il fondo antico suggerisce una lettura attenta della storia della nostra gente e su questo sfondo, usi, costumi, fatti, proverbi, la semplicità delle abitudini e un profondo senso di umanità.

L'espressione sempre viva di questi sentimenti si riscontra nel dialetto e nei

modi di dire dialettali. Il dialetto, per incisività e immediatezza, trasmette quegli ideali e quella concezione della vita che furono propri di chi ci ha preceduto. Il dialetto restituisce credibilità e storie a un piccolo universo letterario remoto e dimenticato, elude il peso del tempo, ricorda personaggi, vicende, descrive un mondo ricco di movimento e di comicità e... di malizia. Il dialetto amerino resiste agli attacchi della modernità.

In Amelia c'è ancora il tempo di mangiare. Luci sussulti della cucina amerina si evidenziano nei semplici piatti di carne, gli arrostiti, nei superbi insaccati, nei celebri dolci di cui si vantano le donne, nei nobili vini. La passione per la caccia ha coinvolto e coinvolge gli amerini, che sono esperti cacciatori anche di palombi, tanto da costruire complessi con casette, detti "roccoli", stagni ed abbeveraggi, per incrementare la cattura con le reti. Sulla tavola compaiono i "palombacci alla leccarda", un ghiotto piatto, una delle grandi risorse della cucina amerina.

L'intreccio tra natura e cultura rappresenta il fascino di Amelia, con i suoi decantati paesaggi, le mura, indispensabili quinte, in cui la città appare in una visione fantastica come messaggio di civiltà.

Gli abitanti passeggiano o sostano sulla piazza, quella fuori le mura, quasi un balcone sulla campagna e sono loro che danno vita alla città. Il vento spesso rincorre i pensieri degli uomini tra le case rinserrate e, a sera, i sogni non muoiono...

# Amelia 1996-2006: dieci anni di scelte

*Fabrizio Bellini*

Sindaco di Amelia

## Premessa

Al termine del secondo mandato di sindaco, credo sia giusto tracciare a grandi linee il resoconto dell'attività amministrativa svolta. Prima di ogni altra considerazione, sento il bisogno di ricordare, a dieci anni dalla scomparsa, il ruolo di Luciano Lama come sindaco di Amelia dal 1989 al 1996.

Lama è stato per noi amerini, un sindaco straordinario che ha saputo ricomporre, in un clima politico difficile, una situazione compromessa da anni di instabilità e confusione, che portarono Amelia ad una profonda divisione.

Con una politica rigorosa, tesa a risanare una situazione finanziaria debitoria, spinto da uno spirito di ricerca sociale, pose le basi per una riflessione ed un confronto aperto, per superare quelle che definiva le "stranezze degli amerini", riferendosi a quelle contrapposizioni ideologiche che non entravano nel merito delle problematiche, ma che contribuivano a mantenere un alone di immobilismo e di staticità.

Luciano Lama è stato un simbolo, una bandiera, un volto che sapeva comunicare con voce ferma una serie di valori coerenti, quali l'onestà, la moderazione, l'impegno sociale e l'umiltà; da uomo politico lungimirante poneva con logica rigorosa ragionamenti riformisti, percorrendo strade difficili e talvolta non condivise.

Ad Amelia, si fece portatore di una nuova cultura basata sul rispetto delle regole, che è la prima condizione di convivenza civile, rilanciando il ruolo istituzionale dell'Amministrazione Comunale e stimolando l'impegno civile dei cittadini, misurato direttamente sulla città.

Questo è l'insegnamento che abbiamo ricevuto, questa è "l'eredità" morale che ci è stata lasciata.

## Il Comune ed il Sindaco

Sempre più negli ultimi anni il Comune si è caratterizzato come l'Istituzione maggiormente esposta nei confronti dei cittadini, delle famiglie, dei giovani,

delle imprese, di tutti quei soggetti che partecipano al contesto sociale in cui vivono, studiano e lavorano.

I cosiddetti *stakeholders*, portatori di interessi, sono gli interlocutori privilegiati che quotidianamente si rapportano con l'Amministrazione Comunale per costruire insieme quel complesso sistema di relazioni che definiscono i connotati quantitativi e qualitativi dei servizi, delle opportunità e delle scelte che vengono programmate per lo sviluppo della comunità. Le difficoltà dell'amministrare una piccola città non sono dissimili da quelle che riguardano le grandi comunità; il Comune rappresenta la fonte della "prima risposta" ai bisogni collettivi e talvolta individuali; gli amministratori hanno il compito di interpretare le istanze cittadine, organizzando azioni utili a trovare soluzioni concrete.

Ci sono problemi che non hanno un colore, la soluzione spesso non dipende dalla visione politica che si ha, ma dalla capacità gestionale degli amministratori, che devono sempre più operare una politica di equilibrio tra esigenze e risorse, tra le aspettative e la possibilità reale di soddisfarle, in mezzo c'è la capacità amministrativa.

Al Comune si chiede tutto: casa, lavoro, scuole, sanità e servizi. A questo vastissimo orizzonte di competenze non corrisponde sempre, purtroppo, una adeguata struttura amministrativa, organizzata e capace di intervenire in modo rapido ed efficace; questa difficoltà, quando si manifesta, non deve essere comunque tradotta automaticamente come incompetenza o lassismo.

Le cause vanno ricercate analizzando a fondo le modifiche che in questi ultimi anni ha subito la nostra società: uno stile di vita che richiede sempre più servizi, soprattutto per gli individui più esposti, come i bambini e gli anziani; una crisi economica che ha compromesso il potere d'acquisto dei salari; un mercato del lavoro sempre più selvaggio e precario che non offre solide prospettive ai nostri giovani, questi sono alcuni dei motivi che portano i cittadini; a chiedere giustamente più attenzione da parte delle istituzioni che dovrebbero garantire un dignitoso livello di qualità della vita.

D'altro canto invece, anche se nel corso di questi ultimi anni, dal punto di vista normativo, si è tentato di adeguare il modello organizzativo della Pubblica Amministrazione (legge 142/90; legge 81/93; decreti "Bassanini" 1997-1999; federalismo regionale 2001; Testo Unico Enti Locali), parimenti è venuta avanti una politica finanziaria centrale, impostata sulla autonomia impositiva dei Comuni che vedendosi diminuire costantemente i trasferimenti annuali da parte dello Stato, hanno dovuto compensare le minori entrate tassando direttamente i cittadini.

Questo fenomeno per certi aspetti condivisibile, qualche volta, come di recente, è stato strumentalizzato da chi per fini elettorali, con atteggiamento ostile, ha puntato l'indice contro i comuni definendoli "spreconi", cercando di scaricare le responsabilità di una politica finanziaria nazionale catastrofica sui sindaci, aumentando così l'esposizione delle amministrazioni comunali nei confronti dei cittadini.

Fare il sindaco oggi è quasi una missione, significa essere sempre in prima linea;

ritengo che tra i ruoli istituzionali, questo sia quello più gravoso e contemporaneamente più stimolante.

Gli amministratori locali si formano giorno dopo giorno, in una scuola straordinaria che è quella della comunità in cui operano, parlando con le persone, ascoltando i loro problemi, programmando interventi utili, con la consapevolezza che il “fare” è l’unico antidoto all’abbassamento del senso civico.

Con l’elezione diretta del sindaco, i cittadini scelgono il loro rappresentante, togliendo di mezzo quell’intermediazione politica che prima della riforma esercitavano i partiti nei consigli comunali; questa condizione può essere considerata una sorta di “patto elettorale” sancito con l’adesione ai programmi amministrativi presentati.

Il rapporto diretto fra i cittadini e il governo locale, raffigurato dal sindaco, negli ultimi anni ha conferito agli amministratori locali un’immagine forte, micro-presidenzialista a volte distorta, che in qualche caso ha generato conflittualità, soprattutto nei rapporti con i partiti delle rispettive coalizioni che hanno visto, una volta effettuate le elezioni, sminuita la capacità di determinare le scelte programmatiche.

Ho sempre ritenuto importante, nel rispetto dei ruoli, il rapporto proficuo tra amministratori e partiti; credo che gli uni abbiano bisogno degli altri e viceversa; questa fiducia reciproca va ricercata soprattutto per quanto concerne la programmazione degli interventi strategici per lo sviluppo dei territori; tenendo anche conto di quella parte, a volte consistente, di opinione pubblica che non si riconosce negli schieramenti tradizionali, ma che contribuisce ad arricchire il dibattito sulle grandi questioni. La mitica “società civile”, i “forum cittadini”, rappresentano ambiti importanti che non vanno trascurati o peggio ancora snobbati, ma considerati parte integrante, della sfera dialettica sociale.

## **Il lavoro svolto: Bilancio Sociale di Mandato**

Un aspetto ormai ineludibile, per chi svolge un ruolo amministrativo, è quello di una efficace comunicazione istituzionale, per illustrare i contenuti dell’azione amministrativa, gli obiettivi raggiunti, le questioni aperte, i problemi e le proposte. Alla fine di due mandati, chi ha amministrato per dieci anni una città ha la responsabilità di rendere conto di ciò che ha fatto. Responsabilità che non si traduce in un preciso dovere giuridico, ma che deve essere ritenuto un utile dovere morale. I programmi di mandato presentati agli elettori nel 1996 e nel 2001, in questi anni, hanno costituito l’ossatura dell’azione amministrativa, sono state le coordinate che hanno guidato gli amministratori attraverso questo lungo percorso; quindi è giusto mettere a conoscenza i cittadini delle scelte fatte e degli effetti che queste hanno nel quotidiano. Ogni anno con l’approvazione dei Bilanci di Previsione e dei Conti Consuntivi, si compie burocraticamente questo rito, ma queste cifre rimangono spesso lontane dalla percezione delle persone. Ultimamente le Pubbliche amministrazioni, mutuando un’abitudine dalle aziende private o cooperative, stanno sempre più usando lo strumento del Bilancio Sociale di Mandato, che si presenta come un resoconto obiet-

tivo del lavoro svolto, dove i numeri vengono sostituiti dai fatti, dove si spiega come sono state reperite le risorse e come sono state spese in ogni settore dell'amministrazione comunale.

La rendicontazione non può essere concepita con uno spirito agiografico o autoreferenziale, ma va esposta tenendo fede ad una impostazione quanto più obiettiva, confrontando chiaramente i programmi iniziali e i risultati finali, senza sottacere le difficoltà e ritardi che si sono incontrati lungo la strada, consapevoli del fatto che alcune tematiche riguardano periodi che vanno oltre i limiti temporali dei mandati amministrativi.

Presentare il lavoro svolto in dieci anni di amministrazione è un'azione certamente complessa; molteplici sono le variabili che entrano in gioco; per questo, al fine di rendere più agevole la sintesi, ritengo proficuo definire prima gli elementi strategici che hanno caratterizzato il nostro percorso:

- Mettere il cittadino al centro delle scelte. Non abbiamo mai rinunciato al confronto pubblico, anche quando si trattava di argomenti spinosi e complicati, quali ad esempio, l'occupazione, il traffico e la viabilità, l'equità fiscale, il nuovo sistema di raccolta differenziata, ecc.
- Portare Amelia fuori dai confini comunali. Uscire dal guscio. La grande collaborazione istituzionale con la Regione Umbria e la Provincia di Terni, è stata utile in questo periodo, per recuperare un ritardo "storico" della nostra città, sul versante della partecipazione interistituzionale. La condivisione del Piano Regionale di Sviluppo, il modello della "programmazione negoziata", il Progetto Integrato Territoriale, i Tavoli Tematici, il Patto Verde e gli accordi di programma, sono stati fattori che hanno favorito una forte azione di crescita in tutti gli ambiti, nei servizi, nelle infrastrutture, nell'economia e nella cultura.
- Puntare sulle risorse finanziarie esogene. Gli strumenti accennati al precedente punto, hanno consentito l'accesso a finanziamenti straordinari per lo sviluppo del sistema locale, senza oneri per il Bilancio comunale e quindi senza gravare sul cittadino. L'ammontare dei finanziamenti ottenuti da Stato, Regione e Provincia costituisce un "unicum" senza precedenti per l'Amministrazione Comunale e per le imprese; 4,8 milioni di euro per le Mura ciclopiche, 6 milioni di euro per la viabilità, 2 milioni di euro per la ristrutturazione del complesso Sant'Angelo, sono alcuni degli esempi più recenti.
- Rafforzare la rete dei servizi. Per una comunità come la nostra, una buona dotazione di servizi alla persona definisce oggi il livello di qualità della vita. Aver mantenuta alta l'attenzione per quanto concerne le politiche sociali, la scuola, la sanità, i trasporti, ci ripaga consegnandoci una città più organizzata che in passato e più forte contro i rischi di declino.

Questa è stata la cornice entro la quale abbiamo organizzato il nostro lavoro, valutando gli elementi di forza e cercando di rimuovere quelli di debolezza, con una attenzione tesa ad integrare l'intero territorio comunale, coinvolgendo anche le frazioni ritenendole funzionali ad un disegno di sviluppo equilibrato e complessivo.

### *Servizi sociali*

Con il *Piano Sociale di zona* (legge 285/1997) Amelia è stata inclusa nel 2000 nell'ambito territoriale n. 11 "Narnese-Amerino"; ciò ha garantito economie di scala a fronte di maggior efficienza nell'erogazione dei servizi. Diversi sono stati i programmi attivati anche con la collaborazione delle numerose associazioni presenti in questo ambito.

Il sostegno per l'apertura della ludoteca "L'Aquilone", il servizio dello "Sportello per immigrati", l'attivazione dell'Ufficio di Cittadinanza, le convenzioni con la Casa del Sole, con la Casa di prima accoglienza di S. Lucia e con l'Oratorio di S. Maria Ausiliatrice, la politica degli esoneri per i trasporti e i servizi scolastici e l'accordo con la ASL 4 per le funzioni assistenziali sono i momenti salienti che hanno definito l'insieme delle azioni attivate.

### *Nuovo ospedale comprensoriale*

Su questo argomento vanno registrati diversi obiettivi raggiunti, il primo di carattere politico evidenziato dal superamento del campanilismo ultradecennale Narni-Amelia, condizione necessaria per la condivisione di un programma che vede in questi giorni dello studio di fattibilità del *nuovo ospedale di territorio* per 135 posti letto più altri 20 per lungodegenti anziani. Progetto di circa 37 milioni di euro.

### *Scuola e formazione*

Altissima è stata l'attenzione prestata alle istituzioni scolastiche del nostro territorio, sia dal punto di vista strutturale che progettuale; il nuovo Istituto Tecnico Industriale, la messa a norma di tutti gli edifici scolastici, il finanziamento della *nuova Scuola Materna*, sono stati gli interventi più importanti promossi in questo periodo, ai quali vanno affiancati numerosi momenti formativi di carattere culturale, civico e sociale.

### *Tributi*

La politica fiscale dell'Amministrazione Comunale in questi dieci anni, partendo dal Progetto Equità Fiscale, si è concretizzata perseguendo il concetto "pagare tutti per pagare meno".

L'Imposta Comunale sugli Immobili per abitazione principale o equiparata è diminuita dal 5,5 al 5 per mille nel 2000 e non è più aumentata. I dati relativi all'autonomia finanziaria e impositiva mostrano un trend positivo, così come quello della pressione tributaria (che è aumentata non per aumento delle tariffe ma per ampliamento della base imponibile dovuto a recupero evasione).

### *Sviluppo economico*

La crisi del Pastificio Federici, dall'anno 2000, è stata vicenda dominante sulla scena dell'economia amerina; consapevoli che il pastificio dalla fine dell'Ottocento ha rappresentato non solo una entità economica, ma un pezzo importante della nostra società, della nostra identità e più in generale, credo, anche della nostra cultura, un po' come le Acciaierie per Terni, siamo riusciti a costituire un

“tavolo istituzionale” con Provincia, Regione, Organizzazioni Sindacali e Sviluppumbria per ricercare soluzioni idonee a risolvere la difficile crisi che presenta ancora esiti incerti.

Su altri fronti, la riattivazione dell'ex Molino Cooperativo e del sito zootecnico di Casalta, da parte di imprenditori privati, sono stati comunque fortemente voluti dall'amministrazione comunale, tenuto conto delle chiare vocazioni economiche del territorio.

I settori tradizionali della nostra economia, l'agricoltura, l'artigianato e il commercio, hanno in questi anni beneficiato di finanziamenti e programmi tesi alla valorizzazione e al sostegno delle produzioni locali. Una citazione particolare merita il settore turistico ricettivo extra-alberghiero che è stato interessato da un incremento notevole: in questi ultimi anni la disponibilità ricettiva ha superato la soglia dei 500 posti letto.

A sostegno del commercio e dell'imprenditoria è stato istituito lo Sportello Unico per le Attività Produttive, per la semplificazione delle procedure burocratiche.

### *Cultura e ambiente*

Questi due fattori sono i cardini intorno ai quali ruota la capacità attrattiva del nostro territorio; quindi essi rappresentano chiaramente, gli elementi su cui impostare le politiche di sviluppo sostenibile e in modo particolare lo sviluppo del turismo.

Tra gli interventi e le iniziative si ricordano:

- Nel 2000, con i fondi per il Giubileo, è stato recuperato l'antico carcere mandamentale per essere destinato ad Ostello della Gioventù.
- Nel 2001 è stato inaugurato il Museo Archeologico, dotato di ricche collezioni romane e altomedievali. Determinante il ruolo dell'Amministrazione Comunale per il ritorno della preziosa statua bronzea di Germanico dalla Soprintendenza Archeologica dell'Umbria ad Amelia.
- Nel triennio 2001-2003, si concretizza con un finanziamento di 9 miliardi di vecchie lire, l'ampia strategia di intervento per la valorizzazione delle Mura Poligonali, comprendente anche il riassetto di piazzale Boccarini, piazzale delle Poste, del giro di ronda e della ex pineta di via Nociocchia. Il programma degli interventi viene in questi giorni ricalibrato, a causa del crollo del tratto di mura avvenuto nel gennaio 2006.
- Nel 2004 la Biblioteca Comunale e l'Archivio Storico Comunale, sono stati trasferiti nei nuovi locali del complesso Boccarini, in una struttura moderna e funzionale dotata di oltre 60.000 volumi.
- Di particolare importanza il progetto di valorizzazione del Rio Grande (percorso ciclo pedonale, illuminazione, frutti antichi, sondaggi fanghi, progetto ponte pedonale); simili interventi sono stati promossi nelle frazioni, rendendo fruibili alcuni suggestivi scorci delle nostre leccete.
- Costante è stata l'azione di *marketing* territoriale, portata avanti per rafforzare Amelia come un *brand* di qualità della vita, cultura, natura, ospitalità, buon vivere (riconoscimento *Cittàslow*). È stata inoltre realizzata e pubblica-

- ta, in collaborazione con il DITT, una gradevole e aggiornatissima guida di Amelia e dell'Amerino.
- Numerose le mostre organizzate e patrocinate per arricchire l'offerta culturale (basti ricordare la Seduzione del Lusso e Amelia e i maestri del Novecento) e numerose anche le pubblicazioni come i cataloghi delle mostre e atti di importanti convegni come "I Geraldini di Amelia nell'Europa del Rinascimento".
  - È diventato ormai stabile il sodalizio con la prestigiosa università di Yale, che manda i suoi studenti ad Amelia, per frequentare i programmi didattici estivi, sulla lingua e la cultura italiana. Allo storico gemellaggio con Civitavecchia si sono aggiunti i Gemellaggi con Stylida in Grecia e con Joigny in Borgogna (Francia).
  - Notevoli sono stati gli sforzi rivolti al miglioramento della qualità dell'ambiente che ci circonda e alla diffusione di una maggiore sensibilità verso questo tema.
  - Nel 2005 è stata inaugurata l'*isola ecologica* dove si possono conferire gratuitamente i rifiuti ingombranti e inerti, ad integrazione della raccolta differenziata "porta a porta" che sta dando ottimi risultati.
  - Sono stati accolti dal Ministero delle Attività Produttive, quattro progetti finalizzati alla produzione di energia pulita tramite impianti fotovoltaici.

#### *Sport e tempo libero*

Molteplici sono stati gli interventi di carattere strutturale tesi a ristrutturare e potenziare la rete degli impianti sportivi di Amelia e delle frazioni.

Inoltre, è stato approvato il progetto della nuova piscina coperta con la concessione del mutuo di 2.300.000 euro. È stata inoltre stipulata una convenzione con la Federazione Italiana Nuoto, che si farà carico totalmente degli oneri di gestione. È stata emanata la Carta dei Servizi Sportivi, per facilitare la conoscenza dell'offerta sportiva nel territorio e ampliare lo spettro delle possibili scelte, proponendo la diffusione di sport "minori", meno conosciuti e frequentati del calcio, ma altrettanto formativi sotto il profilo psicofisico; il tutto in stretta collaborazione con le istituzioni scolastiche e le associazioni sportive.

#### *Lavori pubblici*

Oltre ai lavori già citati nei punti precedenti, che costituiscono un insieme straordinario ed inedito se comparato al passato, la "stagione" dei lavori si è caratterizzata anche per una forte attenzione alle richieste "periferiche" provenienti dalle sette frazioni.

Nel corso dei due mandati sono state realizzate diverse pavimentazioni di pregio, per le vie del Centro Storico, Piazzale Lojali, Via Leone IV insieme ad importanti interventi di ristrutturazione di edifici pubblici e privati.

Tra questi ricordiamo il complesso Sant'Angelo per l'auditorium, il complesso Boccarini per il museo e la nuova biblioteca, Palazzo Petrignani, Palazzo Giustiniani, Sant'Agostino, Palazzo Battaglia, tra i privati Palazzo Farrattini e Palazzo Venturelli.

La realizzazione dell'accesso al centro storico di Via Luciano Lama ha razionalizzato il traffico in entrata e valorizzato una parte del colle semi-abbandonata, anche grazie al panoramico percorso pedonale.

È stato realizzato il rifacimento pressoché totale della pubblica illuminazione nel centro storico, e non solo, di Amelia e delle frazioni.

Tutte le scuole sono state interessate da lavori per l'adeguamento alla normativa sulla sicurezza della legge 626/1994; sono stati ampliati i locali mensa e cucina della scuola elementare Iole Orsini.

### *Urbanistica*

Di particolare rilievo:

- 1) Piano complessivo di viabilità principale, composto da quattro varianti stradali che definiscono un anello di raccordo intorno al centro abitato di Amelia, finanziato con 6 milioni di euro dalla Regione Umbria.
- 2) SIT (Sistema Informativo Territoriale): consente analisi e aggiornamenti dei dati territoriali integrati da tutti i dati ad essi collegati, consentendone l'utilizzo nei settori dell'Urbanistica, dei Tributi, della Polizia Municipale, del Patrimonio, del Commercio e dell'Anagrafe.
- 3) Redazione del *Piano Attuativo di Piazza XXI Settembre*, che tenta di risolvere l'annosa questione della riqualificazione urbana di un'area sensibile che rappresenta un comparto importante, definito spesso "biglietto da visita" della città.
- 4) L'attuazione del Piano Urbano Complesso del quartiere Duomo.
- 5) Censimento degli immobili di pregio situati nelle campagne amerine.
- 6) Approvazione del regime attuativo per le zone produttive miste CAI (Commerci - Artigianali - Industriali).

### **Conclusioni**

In questi anni abbiamo costruito un nuovo profilo della città; oggi abbiamo una realtà che presenta strutture e servizi adeguati, più forte, razionale e coesa, capace di rispondere meglio alle esigenze dei cittadini.

Siamo consapevoli anche dei ritardi, dei limiti e delle problematiche che devono essere ancora risolte, ma tenendo sempre conto dell'insieme, del complesso, del quadro delle azioni intraprese, possiamo ritenerci soddisfatti del lavoro svolto, del rapporto instaurato con i cittadini.

Amelia oggi è in grado di affrontare serenamente il futuro, al di là degli esercizi dialettici, che si compiono ritualmente ad ogni passaggio di consegne, su "continuità e rinnovamento"; ritengo che ci siano le condizioni oggettive ottimali, per proseguire sulla rotta impostata.

La struttura leggera dell'Amministrazione finora ha consentito di modulare i servizi erogati, mitigando l'ostilità delle ultime leggi finanziarie, che hanno messo fortemente in difficoltà i Comuni per quanto concerne, il personale dipendente e la spesa corrente, arrivando per la prima volta a minare la capacità funzionale degli enti.

L'attivazione di numerosi cantieri, alcuni in via di completamento, ci sta restituendo una città più bella e funzionale, per i residenti e per i visitatori.

Una maggiore visibilità e consapevolezza rispetto agli ambiti sovracomunali ci permette di partecipare, con pari dignità, alle grandi questioni che si affacciano sull'orizzonte regionale.

I servizi a rete, la sanità, l'energia e i trasporti sono solo alcune delle tematiche aperte che dovranno essere affrontate, con lo spirito di condivisione e sussidiarietà, che ha sempre contraddistinto la nostra Regione, ricercando soluzioni equilibrate per Amelia e per l'Umbria.



# Le “Utopie Concrete”: “il dono” di Alex Langer a Città di Castello

Giuseppe Pannacci

già Sindaco di Città di Castello

Ho conosciuto Alex Langer nel 1987 quando ero sindaco di Città di Castello e guidavo una giunta monocolora PCI che portò alle elezioni anticipate e alla formazione di una giunta PCI-DC nata per ragioni, e in tempi, di “*questione morale*” con respiro da “questione politica della democrazia italiana.”

Già agli inizi degli anni ottanta, con una giunta PCI-PSI – sulla spinta della storica intervista di Berlinguer a “Repubblica” – avevamo affrontato il tema con una “Assise della Democrazia”: una vera e propria autoanalisi di massa alla quale si sottopose l’amministrazione locale e dalla quale uscirono nuovi istituti di democrazia volti a favorire la partecipazione consapevole, il controllo popolare, la trasparenza, la qualità e l’equità del potere locale. Ancora prima, negli anni settanta, le istituzioni e le forze politico-culturali tifernati si erano impegnate, in prima fila, nella lotta contro i manicomi e nella riforma dei servizi psichiatrici della provincia di Perugia.

Per dire, insomma, di una propensione al cambiamento e alle *culture alternative* che era nel DNA dei cittadini e delle classi dirigenti tifernati che si confermò anche quando, a metà degli anni ottanta, i Comuni italiani e i sindaci, pervasi dal sacro furore contro le buste di plastica, emettevano ordinanze per vietarne l’uso, senza, peraltro, poter dare risposte alternative (la legge 475 sulla raccolta differenziata sarà del novembre 1988).

In quella circostanza il nostro problema fu, non a caso, quello di ricercare un approccio alla questione ambientale capace di cambiare concretamente la cultura e l’agire politico-amministrativo del Comune.

Rifiutammo allora di metterci l’anima in pace limitandoci a compiere atti formali, tanto clamorosi quanto inconsistenti, pensando di dover invece operare sul piano concreto della salvaguardia dell’ambiente, senza sottovalutare comunque il valore simbolico delle ordinanze sindacali; queste evidenziavano le drammatiche contraddizioni che i Comuni vivevano da impotenti, chiamati soltanto ad intervenire a valle per contenere i danni senza riuscire a prevenirli. Privi di una cultura ambientalista, i Comuni erano disarmati e non in grado di affrontare, alla loro scala, le contraddizioni tra l’ambiente e lo sviluppo, tra le attività produttive e la natura, tra l’ecosistema naturale e quello artificiale, tra

i comportamenti individuali e collettivi di spreco, di “usa e getta”, d’uso esasperato del mezzo di trasporto privato.

Fu quindi l’esigenza di affrontare (non a parole) queste contraddizioni che ci portò a ricercare l’incontro con la cultura ambientalista: una cultura capace di criticità verso il modo di produrre e di consumare esistenti, capace di collegare la *cultura della denuncia* a quella, più complessa e difficile, *della proposta*.

Sino ad allora Città di Castello aveva affrontato il problema dell’ambiente con un approccio empirico che aveva riguardato:

- la chiusura del centro storico al traffico automobilistico, dopo lo svolgimento di un referendum consultivo;
- l’istituzione, come alternativa, del servizio pubblico di trasporto urbano;
- la costruzione di parcheggi fuori le mura con sistema meccanizzato di accesso al centro storico;
- la creazione del parco dell’Ansa del Tevere e del laghetto dei cigni di Rignaldello;
- l’installazione del depuratore; ecc.

Tutte risposte che non ricomprendevano compiutamente quelle esigenze più complesse. Coinvolgemmo così Saverio Tutino – scrittore, saggista e frequentatore assiduo dell’Alto Tevere umbro-toscano, inventore della *Città del Diario* a Pieve Santo Stefano – perché ci mettesse in contatto con i leader del movimento ambientalista.

Tutino ci indicò Alex Langer, che sapevo essere un leader verde (*Grünen*) altoatesino di lingua tedesca; un leader di tipo nuovo, un leader che *voleva fare*, per stare alla distinzione che Jean Monnet opera “*tra coloro che vogliono fare qualcosa e coloro che vogliono essere qualcuno*”.

Io e l’assessore all’ambiente, Alessandro Bracchini, incontrammo per la prima volta Langer – venuto all’appuntamento fissatoci da Tutino assieme ad Adriano Sofri – e discutemmo, seduti su una panchina del giardino di “piazza di sotto”, su cosa Alex proponeva di fare di concreto e di diverso dalle “giaculatorie verdi”, per affrontare, alla nostra scala, soprattutto nell’agire concreto delle istituzioni, il grande problema dell’ecologia. Noi, come Comune, ci dichiarammo disposti a fare di Città di Castello una città laboratorio dove il movimento ambientalista, italiano ed europeo, sperimentasse, sul piano politico-culturale ma anche, soprattutto, sul piano dei comportamenti e dell’agire concreto delle istituzioni, le proprie idee sulle questioni dell’ambiente.

Ci impegnammo così a sostenere interamente – sia dal punto di vista finanziario che organizzativo – quanto Langer intendeva proporci, senza porre condizioni particolari al movimento ambientalista che avrebbe dovuto, autonomamente, programmare e realizzare le iniziative. Le uniche condizioni che ponemmo furono:

- a) che l’iniziativa non si limitasse ai convegni e alle conferenze ma che fosse anche una rassegna annuale delle piccole e grandi soluzioni in favore dell’ambiente;
- b) che partecipassero, per confrontarsi, mondi che solitamente non comu-

nicano tra loro e che si demonizzano a vicenda: il mondo dell'ambientalismo, il mondo delle istituzioni, quello della produzione e quello dei saperi.

Secondo noi questo confronto corale avrebbe portato ad un livello superiore le contraddizioni tra questi mondi e reso permeabili le loro diverse ragioni, i loro diversi punti di vista.

Queste condizioni per Langer furono sinfonia, essendo lui un uomo di ascolto. Per il resto la Fiera si sarebbe informata al suo pensare ed agire secondo il principio "*pensare in grande per realizzare in piccolo*", con l'obiettivo della "*conversione ecologica*".

Langer credette alla nostra sincera volontà di volerci immergere nel variegato mondo ambientalista e di voler aprire le porte delle istituzioni alla cultura alternativa verde perché ci orientasse nell'agire amministrativo. Capì che per noi non si trattava di seguire una moda e tanto meno dell'esigenza di "tingere di verde" la giunta comunale per fare una "operazione cromatica", come sosteneva in un manifesto (per motivi di lotta politica locale) Democrazia Proletaria, all'epoca all'opposizione della giunta PCI-DC costituitasi sulla "questione morale"<sup>1</sup>.

Quando Langer, pochi giorni dopo il nostro incontro, ci inviò il suo progetto, fummo affascinati dalla fervida fantasia, dall'essenzialità e concretezza, dall'assenza della retorica verde, dall'originalità dell'iniziativa, anche nella sua antinomia, *Fiera delle Utopie Concrete*.

Nel suo progetto Langer – dopo averlo contestualizzato alle problematiche ambientali del momento – propose una "Fiera di progetti" per "promuovere la conversione ecologica: con iniziative permanenti e periodiche". Propose, inoltre, un primo lungo elenco di personalità da invitare che "rappresentino insieme capacità e conoscenza, progettazione, realizzazione internazionale, prestigio, ecc." per far parte di un comitato consultivo della Fiera, di carattere europeo. Scriveva Langer:

Un comitato consultivo europeo che rappresenti insieme una capacità di conoscenza, progettazione, realizzazione internazionale, prestigio ecc. [...] Persone concrete, non troppo

<sup>1</sup> Su questa polemica intervenne Langer con una sofferta lettera aperta, dove scriveva tra l'altro: "La 'Fiera delle utopie concrete' è una inedita opportunità [per la società civile, n.d.r.] – mi permetto di dire un po' immodestamente – un *dono*, per muovere davvero qualche passo in direzione di qualche conversione... Non sono, ovviamente, in grado di entrare nel vivo delle vicende locali che possono opporre voi, o tanti altri, all'amministrazione comunale [...] per mia fortuna la collaborazione intorno al progetto della 'Fiera delle utopie concrete' è nata da un rapporto completamente libero e spontaneo [...] non ho alcun interesse politico locale, non ho, insomma, ragioni e motivi che possano distorcere o inquinare una cooperazione che è nata quasi per caso e mi sembra abbia dato finora frutti interessanti e disinteressati. [...] Personalmente sono stato contento di incontrare – in chi regge il Comune, e nell'incontro pubblico con la cittadinanza, e nei periodici locali e nel Comitato locale, numerosi segni di buona volontà ecologica, e un notevole coraggio di sperimentazione, anche senza rete. [...] Nessuno dei partecipanti che insieme sperimentano solidarietà intorno a questo obiettivo possa poi – nella vita di tutti i giorni – far finta di niente".

accademiche, non per ragioni di rappresentanza, con una notorietà non talmente olimpica da esser ormai al di sopra del bene e del male, con un concreto sapere ed esperienza, capaci di lavorare insieme.

Segnalò così, oltre agli italiani Realacci, Zampariolo, Martirani, Damiani, Capecci, Perna, Binel, ecc.

Karl Ludwig Schibel (docente universitario di Francoforte), Gunter Nening (giornalista austriaco, esponente di punta dei movimenti ecologisti, ex consigliere di Krieiski), Peter Bunyard (direttore della rivista "The Ecologist"; Gran Bretagna), Wolfgang Sachs (tedesco, già direttore della rivista "Development" della Società Internazionale Development), Paul Brau (austriaco, fisico, presidente ECOROPA), Ignacy Sachs (sociologo del "nuovo lavoro"; Francia), Willy Bierter (svizzero, esperto di economia a dimensione regionale, conversione), Hubert Pozamik (professore universitario a Lubiana, molto attento ai movimenti ecologisti dell'Est e dell'Ovest), Hans Glauber (Dobbiaco / Francoforte, animatore delle attuali "Settimane di Dobbiaco" su problemi analoghi), un esponente di Netzwerft Selbsthilfe (la più grande rete di progetti ecologici ed autogestiti esistente in Germania occidentale), un esponente di "AAM - Terra Nuova" (Agricoltura, Alimentazione, Medicina, rivista ed associazione di simili progetti in Italia).

Infine segnala se stesso: Alexander Langer.

Della nostra adesione entusiasta alla proposta di Langer se ne hanno vari riscontri. Un ampio servizio dal titolo *Essere fratello dell'acqua* di Valeska von Roques, sulla rivista tedesca "Der Spiegel" del 17 ottobre 1988 in cui si può leggere:

Il nuovo impegno italiano per l'ambiente sta percorrendo in questi giorni interessanti itinerari [...] da Città di Castello, una cittadina di 40.000 anime, in cui sta svolgendosi una "Fiera delle utopie concrete"; il tema: "L'acqua come cloaca, risorsa, meraviglia". L'avvenimento è stato allestito da insoliti compagni di viaggio. L'idea è nata dalla mente del vivacissimo verde sudtirolese Alexander Langer che è riuscito ad entusiasmare al progetto il sindaco di Città di Castello, Giuseppe Pannacci, 63 anni, comunista, appartenente, quindi, ad un partito che non apprezza in modo particolare né i verdi né l'ambientalismo<sup>2</sup>.

La rivista "Airone" sottolinea come il logo della Fiera composto dei quattro simboli dell'aria, acqua, terra e fuoco, dal cui intreccio trae origine il cosmo, sia

<sup>2</sup> Alla giornalista germanica era sfuggito che il Pci di Berlinguer aveva lanciato "l'austerità" già nel lontano 13 gennaio 1977, nel convegno dell'Eliseo (tra l'indifferenza e l'ironia di ampi settori di destra e di sinistra). A quel convegno Berlinguer, parlando dei paesi del terzo mondo, disse: "[...] aprirsi ad una piena comprensione delle ragioni di sviluppo e di giustizia di questi paesi e instaurare con essi una politica di cooperazioni su basi di uguaglianza, abbandonare l'illusione che sia possibile perpetuare un tipo di sviluppo fondato su quella artificiosa espansione dei consumi individuali che è fonte di sprechi, di parassitismi, di privilegi, di dissipazione delle risorse, di dissesto finanziario. Ecco perché una politica di *austerità*, di rigore, di guerra allo spreco è divenuta una necessità irrecusabile da parte di tutti". Nel libro *Entro il limite. La resistenza mite in Alex Langer* (Edizioni La Meridiana, 2000) c'è sintonia con il pensiero di Berlinguer. Scrive Langer: "Bisogna dunque riscoprire e praticare dei limiti: rallentare (i ritmi di crescita e sfruttamento) abbassare (i tassi di inquinamento, di produzione, di consumo) attenuare (la nostra pressione verso la biosfera, ogni forma di violenza). Un vero regresso rispetto al 'più veloce, più alto, più forte'. Difficile da accettare, difficile da dare, difficile persino a dirsi".

“anche il simbolo della più provocatoria delle iniziative ambientaliste del 1988: la Fiera delle Utopie Concrete, ospitata a Città di Castello. L’utopia è la conversione ecologica.”

La prima Fiera – quella su *L’acqua come cloaca, risorsa, meraviglia* – si svolse nel complesso ristrutturato dell’ex manicomio (Centro Le Grazie), assumendo, tra l’altro, un forte contenuto simbolico in quanto testimonianza del successo della nuova psichiatria che aveva liberato uomini e donne dalle istituzioni violente e recuperato spazi e strutture alla vita di uomini liberi. Scrive il citato “Der Spiegel”: “[...] così ora il ‘Centro’ offre un luogo appropriato per ciò che di nuovo deve essere pensato”. Pur essendo stata una Fiera che offriva qualcosa di “concreto” e molto di “utopico”, questa si collocava sul filone del pensiero ambientalista di Langer, che nel 1994 sistematizzò nel suo libro *La conversione ecologica potrà affermarsi solo se apparirà socialmente desiderabile*.

Nella sezione della *Concretezza* alla Fiera si esposero, tra le tante piccole e grandi soluzioni riguardanti l’acqua, lavatrici ad energia solare e a limitato consumo d’acqua, soluzioni per apportare ossigeno ai depuratori, prodotti biologici in genere, ecc.

Dalla Germania i *Grünen* portarono il “camion verde” che suscitò grande interesse per le soluzioni concrete che proponeva: collettori solari per fornire acqua calda, modulo solare a comando automatico, un impianto aereoelettrico, un impianto per l’uso dell’acqua piovana, toilette e casalinghi ecologici, ecc.

Per Città di Castello fu presente il tifernate ingegner Cefis che espose una pompa azionata da cellule solari in grado di portare in superficie l’acqua dalla profondità di 150 metri (alcuni esemplari erano già in funzione in Africa). Nella sezione *Utopie*, dominava, tra le tante altre prestigiose presenze, quella del guru dell’ecologia Ivan Illich che da Guernavaca in Messico venne, tra l’altro, a presentare alla Fiera il suo libro *H<sub>2</sub>O le acque dell’oblio*.

Illich intervistato disse:

Da questa Fiera, qui a Città di Castello, ho appreso che non bisogna mai parlare dell’Utopia, ma delle Utopie; quindi che non si tratta di parlare dell’acqua in senso chimico, che è una cosa morta, ma delle acque (del Tevere per l’appunto). Le acque sono quelle che vanno difese come le tante utopie esistenti nel mondo e che bisogna recuperare.

Ivan Illich trovò la Fiera “stimolante per il pensiero, come sapore d’acqua viva alla ricerca di quei sensi interni sui quali si può costruire”. Dall’Oriente Sovietico vennero quattro scienziati, membri del comitato sovietico “Ecologia e Pace”; con l’utopia concreta della *perestroika* e della *glasnost ecologica*<sup>3</sup>.

<sup>3</sup> Natalie Jurina – ecologa dell’Accademia delle Scienze – dichiarò che: “In moltissimi interventi Michail Gorbaciov afferma che i problemi ecologici sono gravi e ha posto l’accento specie negli attentati all’ambiente naturale in alcuni dei territori dell’URSS: *perestroika* e *glasnost* aiutano l’ecologia perché danno la spinta per discutere tali problematiche a livello dell’opinione pubblica come nel caso della deviazione dei fiumi del nord che per decenni era stata discussa solo a livello amministrativo e che da tre anni a questa parte viene dibattuta anche dagli scienziati. Il popolo ha bisogno della *perestroika* che ci darà, speriamo anche, l’ecologia”.

Nella seconda edizione del 1989 la Fiera – dedicata alla *Terra* – affrontò la scottante questione della coltivazione del tabacco, che a Città di Castello e in Umbria rappresentava – e ancora rappresenta, sia pure in fase terminale “l’oro verde” per l’economia e il benessere delle popolazioni dell’Alto Tevere, mentre per l’ambiente era, ed è, fattore di grave inquinamento, per la necessità di impiegare sempre più concimi e pesticidi, con notevoli danni, oltre che per la terra, anche per la salute della popolazione.

Affrontare il problema del tabacco significava affrontare concretamente la contraddizione della compatibilità dello sviluppo con l’ambiente; veniva cioè toccato il nervo scoperto della questione ambientale di Città di Castello e dell’Alto Tevere<sup>4</sup>.

Si dava così attuazione ad una delle due condizioni poste dal Comune agli organizzatori della Fiera: quella di realizzare il confronto tra gli ambientalisti e i produttori (quest’ultimi considerati gli “untori” di manzoniana memoria) rappresentando le diverse ragioni e i diversi modi di rapportarsi con l’ambiente.

L’incontro venne preparato dal professor Schibel, per gli ambientalisti e, per i tabacchicoltori, dal direttore della Fattoria Autonoma Tabacchi di Città di Castello, dottor Donadoni.

Per la prima volta in Umbria (e forse rara volta in Italia) le due parti in causa si affrontarono – coordinate dall’assessore comunale Marco Conti – con l’ausilio di scienziati: per i tabacchicoltori, l’americano William Coffis, studioso del settore e insegnante all’Università della Carolina del Nord, grande produttrice di tabacco insieme alla Virginia (chiamato dalla Fattoria Autonoma Tabacchi); per gli ambientalisti, l’olandese Boudevijn van Elzakker, consulente per progetti di agricoltura organica nell’Europa dell’Est e in vari paesi tropicali.

I rispettivi “fondamentalismi” non ebbero diritto di cittadinanza e, per un giorno intero, si discusse concretamente su come procedere, gradualmente, alla conversione ecologica del settore del tabacco. Ne sortirono delle prime indicazioni concrete e una reciproca conoscenza delle diverse ragioni e della complessità del problema, derivante, soprattutto, dalle implicazioni economico-sociali che poneva questa conversione ecologica.

Su questo filone della coerenza tra i postulati della Fiera e l’agire delle istituzioni e delle forze produttive locali, Langer, con *leggerezza* ma anche con forte determinazione, richiamò spesso noi amministratori alla responsabilità di comportamenti coerenti, a dimostrare con i fatti come sia possibile “pensare in grande e realizzare in piccolo”.

<sup>4</sup> Dal citato “Der Spiegel”: “Gli organizzatori sanno bene che questa prima Fiera [quella su l’acqua, n.d.r.] potrebbe sembrare un po’ troppo slegata dai problemi urgenti. Ma il sindaco Pannacci guarda decisamente al futuro. La seconda ‘Fiera delle utopie concrete’, programmata per il prossimo anno, si occuperà della terra. ‘Allora sì che si dovrà parlare della coltivazione del tabacco della nostra regione’ – dice Pannacci – ‘e qualcuno si arrabbierà’”.

Ci chiedeva di presentarci, come Comune, ogni anno con precisi progetti esecutivi di "conversione ecologica".

Era una richiesta giusta, in quanto Città di Castello, sede della Fiera, doveva compiere passi "concreti" sulla strada "utopica" della conversione ecologica e dimostrare che, nel potere locale e nella società civile, si stava avviando una "rivoluzione copernicana" che collocava al centro del sistema il rispetto e la promozione dell'ambiente.

Le iniziative intraprese dalla giunta comunale interessarono questioni di importanza strategica per la conversione ecologica della città e del territorio.

Venne perciò istituito il Laboratorio Ambientale (a dirigerlo fu incaricato il professor Karl Ludwig Schibel) a disposizione degli enti locali del Comprensorio dell'Alto Tevere, per tutti i problemi riguardanti l'ambiente.

Il laboratorio avrebbe dovuto attivare, tra l'altro, il *consumatore collettivo* – attraverso l'organizzazione della domanda del settore pubblico – per incentivare consumi e produzioni ecologicamente compatibili.

Contemporaneamente fu redatto, da un'*équipe* pluridisciplinare, un Piano Particolareggiato Esecutivo del quartiere Riosecco, a forte contenuto ecologico. Il quartiere di Riosecco avrebbe dovuto svolgere una funzione di esemplificazione per la riorganizzazione ecologica della città costruita e poi delle frazioni.

Il progetto prevedeva, tra l'altro, soluzioni per il risparmio dell'acqua, dell'energia elettrica con l'uso parziale dei pannelli solari nelle abitazioni (era prevista anche una torre solare per l'illuminazione pubblica), un sistema di riscaldamento centralizzato di quartiere, il cablaggio del quartiere, un piccolo lago nella cavità della fornace dismessa, ecc.

Per la mobilità fu previsto, in alternativa all'uso del mezzo di trasporto individuale, un centro di interscambio (ferrovia, auto, trasporto urbano) e - utilizzando la ferrovia - una metropolitana di superficie per collegare, con molte corse interurbane, le popolose frazioni e i quartieri di periferia della città dai quali arrivava un flusso molto consistente di auto.

Purtroppo gli avvenimenti politici locali operarono una profonda cesura con i progetti e le acquisizioni culturali, politiche e amministrative, anche quelle più direttamente indotte dalla Fiera.

Si può affermare – ragionando con il distacco "storico", dovuto a più di tre lustri di distanza – che la cultura di riferimento del Comune non è stata più quella "langeriana" del *"pensare in grande per realizzare in piccolo"* né quella della *"qualità"*; ma quella della *"quantità"* che non induce a stili di vita alternativi. Non ha quindi avuto seguito, come "progetto della mobilità", il centro di interscambio con la metropolitana di superficie, utilizzando i tempi morti della ferrovia; così come la ristrutturazione ecologica della città a partire dal previsto quartiere ecologico di Riosecco.

Purtroppo Città di Castello non ha saputo confermarsi come una città "ad alta intensità di conoscenze" a valere anche – per quanto riguarda l'ambiente – sulle relazioni che Langer tesseva in tutti i continenti, con gli uomini e le donne semplici ma anche della cultura, della scienza, della politica e delle istituzioni che lo vivevano come "portatore di speranza"; "costruttore di ponti" e che lo

caricavano di “troppe attese”<sup>5</sup>. Langer chiamava gli amministratori tifernati a Brema e a Graz sul problema degli indiani e della foresta Amazzonica; ad Eppan, in Alto Adige, per la campagna elettorale della lista interetnica; portava la Fiera tifernate a Francoforte per la “Deutscher Umweltag” nel 1992; invitava alla Fiera, tra gli altri, il gruppo dei verdi del parlamento europeo: Janos Varga del Circolo del Danubio, per la contestata diga; Rudolf Bahro, filosofo dissidente della RDT; Elena Jilina, del Comitato “Ecologia e Pace” dell’Unione Sovietica; Ivan Illich dal Messico.

Nel 1993 si concluse il primo ciclo della Fiera sui quattro elementi acqua, terra, fuoco e aria e su *I sensi per la conversione ecologica e la convivenza*.

Negli anni successivi Alex Langer venne interamente assorbito dalla tremenda guerra etnica jugoslava, in particolare da Tuzla città non etnica, dove si impegnò interamente e appassionatamente<sup>6</sup>.

Dopo la sua morte, nel 1997, si aprì un ciclo diverso, anche se si trattava di variazioni sul tema. Ci si spostò così interamente sul piano di un’operazione culturale (forse un po’ troppo sofisticata ed elitaria) che mantenne “l’Utopia” della conversione ecologica (culturale), ma fece venir meno la “Concretezza” del riferimento al territorio, cioè dei “pensare in grande per realizzare in piccolo”. Il cambiamento fu tale da far proporre a Wolfgang Sachs di non chiamarla più Fiera delle Utopie Concrete ma “Festival Eco-culturale”. Oggi, comunque, Città di Castello rimane la sede storica della Fiera sostenuta dalle istituzioni regionali, provinciali e comunali umbre. Nel 2005, decennale della morte di

<sup>5</sup> “Tra le tante fortune che mi sono state date in sorte, considero i rapporti con tante e diverse persone che ho potuto incontrare e conoscere. [...] Così mi è concesso, fino ad oggi, di conoscere persone di indole, posizione e cultura assai differente, e di stabilire scambi ed amicizie sui diversi piani e in tante direzioni. E se può essere emozionante conoscere da vicino Kreisky o Pertini o Gheddafi o Ingrao o Sofri o Illich, non è certo meno gratificante e fonte di arricchimento interiore coltivare amicizie e scambiarsi idee ed affetto con chi non scriverà mai sui giornali né vi troverà mai stampato il proprio nome. Posso dire che, rifuggendo drasticamente dai salotti e dalle persone che mi cercano in funzione di qualche mio ruolo, vivo come una delle mie maggiori ricchezze gli incontri – già familiari o nuovi che siano – che la vita mi dona. Vorrei continuare ad apprezzare gli altri ed essere apprezzato senza secondi fini. Forse anche per questo converrà tenersi lontani da ogni esercizio di potere” (A. Langer, estratto da *Minima Personalia*, in “Belfagor”, 1986).

<sup>6</sup> Langer, con manifesta sofferenza, scrive *L’Europa muore o nasce a Serajevo. Tuzla 1995*: “Esattamente un mese prima era stata bombardata la città di Tuzla: di una generazione si è fatta strage, oltre 70 giovani ammazzati durante il passeggio, centinaia di altri giovani feriti. [...] Il giorno dopo il cannoneggiamento della sua città, Beslagic [sindaco socialdemocratico di Tuzla, città interetnica, nd.r.] mi ha inviato per fax copia del suo messaggio al Consiglio di Sicurezza dell’ONU, con la preghiera di diffonderlo al Parlamento europeo: ‘Voi state a guardare e non fate niente, mentre un nuovo fascismo ci sta bombardando; se non intervenite per fermarli, voi che potete, siete complici, è impossibile che non vi rendiate conto’. Langer, nel sostenere che soluzioni facili non esistono, scrive: “Guardarsi indietro serve a poco: non si troverà convergenza tra chi (come il sottoscritto) è convinto che l’Europa abbia fatto malissimo a favorire la disintegrazione della vecchia Jugoslavia e chi invece aveva accolto con entusiasmo le proclamazioni di nuove indipendenze (anche da sinistra il vocabolo magico ‘autodeterminazione nazionale’ aveva un forte corso legale in molti ambienti democratici di sinistra)”.

Langer, il Comitato della Fiera delle Utopie Concrete ha posto al centro “due immagini del suo pensiero, i ‘costruttori di ponti’ e ‘ponti per un futuro amico’”: dal ponte di Mostar al ponte di Messina; dalla convivenza interetnica allo sviluppo sostenibile. Dalla sua morte tutte le Fiere si concludono con l’assegnazione, da parte della “Fondazione Alexander Langer” di Bolzano, di un premio internazionale di 10.000 euro. Dal 1997, il primo anno del Premio, sono stati premiati, tra gli altri, l’algerina Khalida Messaoudi Toumi, le ruandesi Jacqueline Mukansonera e Yolande Makugasana, i coniugi cinesi Ding Zilin e Jang Peikun, la kossovara Vjosa Dobruna e la serba Natasa Kandic, il palestinese Sami Adwan e l’israeliano Sami Adwan, l’ambientalista ecuadoregna Esperanza Martinez, l’operaio di Porto Marghera Gabriele Bortolozzo, la fondazione polacca Progranicze e la bosniaca Lrfanka Pasagic.

Vorrei concludere questa ricostruzione testimoniando come la cosa che mi colpì fin dai primi incontri – prima ancora degli aspetti più riconducibili alle politiche ambientaliste – fu l’idea che Langer aveva della politica e dei partiti, anche quelli verdi<sup>7</sup>.

Un’idea che mi fa accomunare Langer a Capitini, il filosofo pedagogista “libero religioso” umbro, di cui Norberto Bobbio scrisse che

pur non condannando i partiti la sua utopia è lo Stato senza i partiti, l’*omnicrazia* [...] Al partito egli contrappone il “centro” che è non societario ma comunitario, non si schiera contro altri partiti, ma si tiene aperto all’iniziativa di tutti, non impone dogmi ma discute problemi, non conosce privilegi di tessera né poteri di funzionari<sup>8</sup>.

Personalmente devo dire che nella mia lunga vita di politico e di amministrato-

7 Dopo le elezioni del Bundestag della Germania unificata (2 dicembre 1990), che videro la sonora sconfitta dei verdi, Alex scrisse un articolo (credo per “Il Manifesto”) di cui mi dette copia dattiloscritta, dal titolo *I verdi dopo i Grünen*. Scrive Langer: “Ma la domanda di fondo che questa sconfitta pone a tutto il movimento verde in Europa sembra essere soprattutto questa: è ancora vero che ad una politica di risanamento ambientale e di conversione ecologica fa bene avere nel sistema politico-parlamentare quel ‘braccio secolare’ che i verdi – proprio a partire dai Grünen tedeschi avevano cominciato ad essere, con importanti effetti di proliferazione, di moltiplicazione, di contaminazione, di osmosi, di apertura di conflitti, di progettazione di soluzioni? O non si sono trasformati, magari, i verdi ‘politici’ in una sorta di boomerang che rischia di isolare e banalizzare, ghetizzare e minimizzare le istanze che essi vogliono rappresentare, offrendone al sistema una conta al ribasso ed un comodo pretesto di marginalizzazione? Sono (o possono essere) i verdi ancora quello strumento che fa entrare in politica, nella cultura, nel dibattito sociale, la presa di coscienza ecologica, o corrono il pericolo di rappresentare il loculo minoritario e sterile? Insomma, riescono i verdi a rafforzare, estendere e rendere più credibile l’opzione ecologista o ne rappresentano piuttosto – per una serie di errori politici e forse per la stessa difficile traducibilità politico-democratica di una fondamentale istanza di auto-contenimento e di auto-limitazione della società affluente – una rappresentazione marginalizzante e riduttiva? Qualora ci si convincesse di questa ipotesi, sarebbe meglio lasciar perdere e cercare altri modi per perseguire e raggiungere gli obiettivi ‘verdi’. Ed è questa la domanda cui i ‘Grünen’ – forse di nuovo per primi in Europa – non sfuggiranno”. Si consideri che quando Langer scriveva questo articolo era deputato verde al Parlamento europeo.

8 N. Bobbio, *Maestri e compagni*, Passigli Editore, Firenze 1984.

re (di comunista e post-comunista italiano), tre uomini mi hanno “acceso passioni”, illuminato percorsi da compiere concretamente, fatto immaginare un mondo giusto per tutti gli uomini, per tutti i popoli, per la natura. Questi uomini sono stati l’indimenticabile e preveggenete Berlinguer della “questione morale” e della “austerità”, Franco Basaglia, che ha chiuso manicomi e liberato gli uomini e Alex Langer, una persona meravigliosa che non esiste in natura. Ha scritto Marco Boato:

Parlare di lui come di un ecologista, di un ambientalista, di un pacifista, corrisponde al vero ma è anche troppo riduttivo. Alex era molto di più e di diverso da tutto questo: era una sorta di testimone e di profeta del nostro tempo. E, come tutti i profeti, ha indicato la direzione verso il futuro, lo ha addirittura anticipato in molte sue idee e in molte sue scelte, ma ha dovuto (e voluto, ahimè) fermarsi sulla soglia senza poter vedere e raggiungere ‘la terra promessa’ (o per chi crede, l’ha effettivamente raggiunta in un’altra dimensione).

L’ultimo contatto con Langer l’ho avuto a Natale del 1994 attraverso una lettera-circolare che inviò a qualche centinaia di suoi amici, con la quale donava un abbonamento ad una rivista di approfondimento politico-culturale, “Una città”, e dove manifestava riflessioni critiche e sforzo di individualizzazione di nuove vie. Scriveva Langer:

il bisogno di trovare una nuova sponda per un impegno sociale e politico che continuo a ritenere di grande (ma non esagerata) importanza, resta più che mai aperto e non conosce né scorciatoie “progressiste” né rassicuranti giaculatorie verdi. Probabilmente occorre un forte progetto etico, politico e culturale senza integralismi ed egemonie, con la costruzione di un programma e di una “leadership” a partire dal territorio e dai cittadini impegnati, non dai salotti televisivi o dalle stanze dei partiti. Bisogna far intravedere l’alternativa di una società più equa e più sobria, compatibile con i limiti della biosfera e con la giustizia (anche tra i popoli). Da molte parti si trovano oggi riserve etiche da mobilitare che non devono restare confinate nelle “chiese” e tanto meno nelle “sacrestie” di schieramenti ed ideologie.

Ritengo opportuno concludere con il pensiero di un altro uomo “sempre fedele a se stesso”, Luigi Pintor, che più volte nel suo giornale, “Il Manifesto”, ha ospitato Langer. Pintor – comunista e quindi con una storia e una cultura diversa da quella di Langer – scrive, con il suo “pessimismo della ragione” delle passioni, delle utopie e degli ideali che hanno alimentato le idee e l’azione di uomini e di donne, di grandi uomini come Langer:

In verità la ruota della storia gira benissimo all’indietro e su se stessa come una trottola. Ne concluderò che le tenaci passioni, i nobili ideali, le generose intenzioni, le fatiche e gli errori sono una favola folle? No di certo, sono in ogni tempo il sale della terra e così è stato anche in questi decenni. Ma basta una pioggia a lavare la terra e il sale si scioglie in acqua<sup>9</sup>.



<sup>9</sup> Luigi Pintor, *Servabo. Memoria di fine secolo*, Bollati-Boringhieri, Torino 1991.

# La Strada del Vino e dell'Arte: un'esperienza tra cultura e territorio

*Stefano Fodra*

già Sindaco di Torgiano

Siamo ormai prossimi alla ventesima edizione della manifestazione *Scultori a Brufa - La Strada del Vino e dell'Arte*, che si terrà il prossimo agosto: un ventennio di realizzazioni e di sperimentazioni che hanno accompagnato il percorso di un'interessantissima – quanto piuttosto misconosciuta – esperienza culturale e sociale di profonda innovazione nel rapporto tra arte contemporanea e territorio e, se vogliamo, nel controverso rapporto tra i cittadini, le opere e gli stessi autori.

Voglio subito dire di aver atteso lo svolgimento della diciannovesima edizione, per un giudizio più ponderato e, forse, per una ricostruzione ed un'analisi più attenta e distaccata, anche se necessariamente incompleta, dell'intera vicenda, dovendo purtroppo oggi rilevare che dall'impostazione e dagli esiti di quest'ultima edizione non possono non emergere preoccupazioni, anche serie, sul futuro e sulla linearità dell'intera esperienza, almeno come essa si è svolta e sviluppata nel più recente passato.

D'altra parte non è forse possibile prescindere dal fatto che la forte interdipendenza tra “progetto” politico e limiti temporali naturalmente assegnati ai relativi protagonisti della pubblica amministrazione – che di un evento artistico a carattere pluriennale e con forti riflessi sul territorio sono spesso ideatori, animatori e committenti – quasi mai gioca a favore della coerenza o della stessa continuità dell'evento stesso.

Di ciò è peraltro piena l'esperienza italiana: solo per restare dentro i confini nazionali bastino per tutte, a titolo d'esempio, le vicende di Gibellina in Sicilia o della stessa Gubbio qui da noi.

Ritengo, in ogni caso, che di *Scultori a Brufa - La Strada del Vino e dell'Arte* l'Umbria intera possa sicuramente andare fiera, proprio perché quest'esperienza si iscrive a pieno titolo tra le poche vicende organiche dell'arte contemporanea, in una regione come la nostra, che troppo poco e piuttosto male ha fino ad oggi dato seguito e spazio a questa materia, tanto in termini di realizzazioni, quanto in termini di riconoscimento e promozione di eventi, di opportunità e, soprattutto, di azioni dirette ad una funzione non occasionale sul territorio e sui singoli centri urbani.

Forse risiede proprio in quest'ultimo aspetto uno dei maggiori limiti di politica culturale, da iscrivere non solo nella sfera della sensibilità politica, ma in massima parte in quella della mentalità e perciò nell'indole stessa degli umbri, portatori di un atteggiamento, in fin dei conti, di tollerante ritrosia, che spesso diventa consapevole autolimitazione verso il nuovo.

Da ciò il rischio evidente della riproposizione, anche sul piano delle arti figurative, di un'immagine nobile, ma, in fin dei conti fortemente standardizzata, di una regione che riconosce se stessa e si fa conoscere prevalentemente sui temi del recupero e della tutela del grande patrimonio culturale ereditato dal passato: un fattore questo del tutto encomiabile, che non deve però trasformarsi in oggettiva debolezza, laddove ad esso non si affianchi la necessaria spinta all'innovazione ed alla sperimentazione.

### L'inizio di un percorso

Inaugurata nel 1987, come elemento occasionale di arricchimento culturale della tradizionale sagra paesana, con l'invito rivolto allo scultore Massimo Pierucci<sup>1</sup> di dedicare una sua opera al luogo d'origine, la manifestazione prosegue l'anno successivo con la presenza di un altro artista locale: Marcello Sforza<sup>2</sup>. A partire dalle due prime esperienze, in pratica, si fa strada l'idea, su spinta della Pro-loco di Brufa, della sua trasformazione in rassegna, con conseguente riproposizione dell'evento con cadenza annuale.

Tanto l'una che l'altra opera degli artisti citati vengono ancora concepite ed assunte dalla comunità locale e dal Comune, che da subito entra in partnership con la Pro-loco, essenzialmente come elementi di arredo urbano, fortemente ancorati all'espressione artistica di tipo figurativo.

Una realtà, quella di Brufa, che, sul piano urbanistico mantiene all'epoca, anche se con un accentuato grado di compromissione ed anche di degrado, la natura dell'antico borgo agricolo fortificato, con una campagna circostante in cui si mescolano tanto gli elementi della più consuetudinaria tradizione, quanto quelli maggiormente indirizzati all'innovazione delle colture di tipo specialistico – in massima parte viticole – strettamente legate alla grande proprietà fondiaria connessa all'industria vinicola.

D'altra parte la popolazione di Brufa, fin da queste prime esperienze, comincia progressivamente ad avvertire l'idea che, anche attraverso un evento artistico fondato sull'istallazione permanente di opere scultoree, erano messi in gioco l'identità stessa del territorio, le sue occasioni di sviluppo e perfino la fuoriuscita da certi comuni stereotipi, che – già nella vicina Perugia – intendevano contrassegnare, per la sua storica arretratezza e marginalità, il luogo stesso.

Pensare oggi a quanto sia positivamente mutata la realtà di questa parte del territorio torinese, anche in termini di crescita e recupero urbanistico, e come

<sup>1</sup> *Brufa* (1987).

<sup>2</sup> *L'equilibrista* (1988).

a ciò corrisponda un radicale cambiamento nella percezione collettiva esterna sull'identità del luogo, non può in fondo che confermare quella intuizione feconda, alla luce anche dei successivi sviluppi che hanno visto coinvolti tanto la manifestazione artistica, quanto appunto la complessiva realtà della stessa Brufa. Nel 1989 è Mario Pizzoni<sup>3</sup> ad essere invitato a partecipare alla manifestazione, con una conseguente prima modifica dei presupposti iniziali.

Si passa infatti da un linguaggio prettamente figurativo, anche se di notevole levatura artistica e formale, ad un linguaggio artistico totalmente diverso e nuovo per la realtà locale e che praticamente costituisce *in nuce* – quasi senza soluzione di continuità – l'avvio di un lungo percorso che porterà la rassegna stessa agli esiti e alle acquisizioni degli anni a venire.

Non è agevole affermare se la scelta di allora guardasse coscientemente o meno in questa direzione: ho motivo di ritenere di no, visti anche i non ampi confini culturali su cui allora poteva muoversi quella che, ancora sommariamente, veniva intesa come una manifestazione, e non certamente come un progetto generale a valenza artistica e territoriale.

Un rischio, a dire il vero, sempre incombente, proprio come sembrano indicare, a mio giudizio, gli esiti della trascorsa edizione.

Sta di fatto che la presenza di Pizzoni introduce un elemento di grande novità, prima di tutto sul piano del rapporto tra la comunità locale e l'artista.

Se infatti nei primi due anni il rapporto è definito essenzialmente e – si può dire – naturalmente dalla stretta appartenenza degli attori al contesto sociale del luogo e dall'immediata comprensibilità ed accoglibilità della proposta e del linguaggio artistico, il passaggio ad una scultura di tipo astratto evidenzia problematiche e propone orizzonti e sfide nuove.

Per la comunità brufana infatti, d'ora in poi, l'opera dell'artista non potrà più essere vissuta solo come un abbellimento del luogo, ma dovrà essere addirittura interiorizzata ed adottata; l'artista stesso diventerà soggetto proponente e dialogante, in un rapporto dialettico continuo con la gente, tale da costituire sottilmente una sorta di prova iniziatica tesa al conseguimento dello status di nuovo membro della comunità.

### Nasce l'idea di un percorso

Ritengo sia stata un'intuizione e pertanto un merito di Pizzoni l'aver lucidamente sostenuto inizialmente – al di là di quei suoi approcci iper-campanilistici di qualche anno più tardi che costituiranno il principale elemento di frattura con lui – questo tipo di rapporto con una comunità locale, che, progressivamente ha concepito ed assorbito sempre più il senso dell'innovazione come elemento della peculiarità e di quella nuova identità collettiva di cui iniziava ormai a percepire contorni e prospettive.

◆  
<sup>3</sup> *La Serena di Tuoro* (1989).

Anche solo, sfogliando i vecchi cataloghi di quegli anni è possibile cogliere, nelle foto di quei “paesani” orgogliosamente intenti al montaggio delle opere scultoree, questa spinta motivazionale ed esplorativa, vissuta in modo quasi incantato.

Nei tre anni successivi partecipano ancora altri artisti umbri, la cui storia artistica, però, è riuscita a proiettarsi sul piano nazionale ed anche oltre: Agapito Miniucchi<sup>4</sup>, Giuliano Giuman<sup>5</sup> ed Aurelio De Felice<sup>6</sup>.

Sono anni in cui, da un lato si fa strada la consapevolezza della continuità della manifestazione e della necessità di espanderne il richiamo, con artisti in grado di garantirne una maggiore esposizione e visibilità, dall'altro, anche se ancora timidamente e contraddittoriamente, ci si comincia ad interrogare sulla sua valenza territoriale.

In altre parole, sia gli artisti partecipanti, sia gli organizzatori prendono piano piano coscienza che si vanno formando, tra le opere permanentemente installate sul territorio ed il territorio stesso, relazioni tali da richiedere un maggiore approfondimento ed un approccio più sistematico, data anche la cadenza annuale della manifestazione.

Sarebbe forse azzardato ritenere che ci fosse ancora una diffusa coscienza sulla necessità di un *progetto*<sup>7</sup>: in altri termini di un'*idea-forza* generale, che in qualche misura non solo contribuisse a comporre un quadro d'insieme dell'esperienza sino ad allora percorsa, ma che fosse anche in grado di sostenere ed alimentare negli anni a venire l'evento stesso.

D'altra parte occorre rilevare come proprio in questi anni l'idea originale, che stava prendendo corpo, di intrecciare il percorso artistico delle sculture *en plein air* al percorso enogastronomico della *Strada del Vino* fosse in realtà vissuta in modo alquanto controverso, se non in modo piuttosto mediocre, quasi ad interpretare le opere come elementi atti a segnare un percorso stradale precostituito.

Tale contraddizione si ripercuote anche nella vicenda dell'installazione nel 1993

<sup>4</sup> *Thaun* (1990).

<sup>5</sup> *Inanuae* (1991)\* N.B.: saranno d'ora in poi contrassegnate con \* le opere scultoree espressamente concepite e realizzate dall'artista per il territorio torgianese di Brufa. Quelle non contrassegnate rappresentano opere già realizzate in precedenza e collocate, con l'intervento dell'artista stesso.

<sup>6</sup> *La montanara* (1992).

<sup>7</sup> Il termine *progetto* va sempre inteso come *idea-forza* generale, riferita tanto al percorso culturale, quanto alle sue ripercussioni sul tessuto socio-ambientale del luogo. A più riprese si è erroneamente ritenuto che il percorso della Strada del Vino e dell'Arte potesse rispondere a presupposti di tipo pianificatorio, anche in termini di esatta collocazione delle opere scultoree, con relative previsioni e vincoli urbanistici. In realtà, nel tempo, si è sempre confermata l'indispensabilità di coniugare l'idea culturale e territoriale con la libera opzione dell'artista, anche in relazione alla scelta del sito della propria installazione, in accordo con i soggetti organizzatori, i privati e l'ente locale. Ciò ha naturalmente comportato e continuerà a presentare non poche comprensibili difficoltà organizzative, risultando, in ogni caso, l'unica via realmente percorribile, come sinora l'esperienza ha dimostrato.

della grande opera di Bruno Liberatore, la cui collocazione, avvenuta in realtà successivamente – e solo da poco tempo – in via definitiva, apre un confronto ed un dibattito più serrato tra i soggetti partecipanti all'evento: situazione che comunque contribuirà notevolmente a condizionare gli esiti più significativi della manifestazione, negli anni a seguire<sup>8</sup>.

Proprio con i successivi importanti interventi di Nino Caruso<sup>9</sup> e di Loreno Sguanci<sup>10</sup> si apre, di fatto, un orizzonte nuovo, che stimola una più approfondita riflessione sul rapporto tra le opere e le vocazioni del territorio.

### La scultura contemporanea e la cultura della ruralità

Se da un lato è ormai definitivamente acquisita la cognizione della *Strada del vino e dell'arte*, come connubio tra espressione artistica e valenze speciali di un particolare territorio e di una specifica comunità locale, il dibattito si sposta anche su questioni più generali, che hanno a che fare con la qualità del territorio stesso e con il suo modello di sviluppo: anzi con il modello di sviluppo dell'intero territorio comunale.

Questa riflessione, che stimola un dibattito importantissimo, diffuso e corale, anche se naturalmente non privo di qualche ingenuità o forzatura<sup>11</sup>, si annoda così alla politica urbanistica più generale del comune di Torgiano e non può non intrecciarsi con lo stesso lavoro di prima elaborazione, proprio di quegli anni, del nuovo Piano regolatore generale, tanto da costituirne un'importante riferimento e contribuire a dare sostegno, come nel caso dell'ipotesi di teatro all'aperto in loc. Montespinnello, del grande parco della torre idrica o dello stesso piano di recupero del castello di Brufa, ad alcuni concreti obiettivi che il Comune stava perseguendo o aveva in animo di perseguire<sup>12</sup>.

È perciò il rapporto tra ambito urbano e spazio rurale a segnare profondamente tutta la riflessione e l'analisi su cui innestare la riorganizzazione e la valorizzazione del territorio torgianese, con uno strumento in più: l'esperienza delle sculture di Brufa, capace di dimostrare come la nuova ruralità possa definirsi non solo come ambito deputato ad esprimere uno specifico spazio economico e produttivo, ma un immenso valore culturale ed ambientale, in cui modernità e tradizione riescono a fondersi su più livelli.

<sup>8</sup> *Torri* (1993)\*. L'opera di Liberatore, dopo essere stata esposta a Dresda e a Roma venne collocata, a cura della Pro-loco, in un'area che l'associazione stessa riteneva idonea alla realizzazione di un parco di sculture. Dopo un dibattito, anche serrato, la scultura è stata poi riposizionata in località Montespinnello, all'interno di un'area comunale, come primo ed imponente segno dell'intero percorso artistico.

<sup>9</sup> *Il portale di Dioniso* (1994)\*.

<sup>10</sup> Cfr. AA.VV., *Pro Loco Brufa - La strada del Vino e dell'Arte* (1996), Provincia di Perugia, Perugia.

<sup>11</sup> *Ibidem*.

<sup>12</sup> *Primavera per Brufa* (1996).

Un luogo quindi in grado, in qualche misura, di rimodellare un diverso rapporto tra città e campagna, in quanto quest'ultima – intesa sia come ambiente aperto, sia come relativi borghi di riferimento – inizia (o torna?), in forme nuove ed inusuali, non solo a ricevere, ma a produrre cultura, contribuendo con ciò ad incidere su di una realtà più complessiva. Sul piano della manifestazione artistica, dopo la parentesi del 1996, con la piccola ma preziosa opera di Umberto Mastroianni<sup>13</sup>, si torna nell'anno successivo ad un'installazione di grandi dimensioni, pensata e realizzata *in loco*, dall'artista bolognese Mirta Carroli<sup>14</sup>.

Proprio in riferimento a quest'opera, va annotato – a sottolineare l'entità, ma anche la contraddittorietà della riflessione in corso – che in molti era ancora presente l'idea di realizzare, con un insieme di opere collocate in uno spazio fisico delimitato, un parco di sculture, sull'esempio di tante esperienze del genere sparse in Italia.

### La maturazione di un'idea

Ritengo una fortuna che, proprio l'anno successivo, con l'intervento di Carlo Lorenzetti<sup>15</sup>, che realizza una delle più imponenti e rappresentative opere della *Strada del vino e dell'Arte*, prevalga finalmente una concezione più nitida del rapporto con lo spazio aperto, così come del legame tra questo ed il borgo.

La presenza di Lorenzetti costituisce quindi a mio avviso, senza nulla togliere alla qualità delle opere ed al prestigio degli altri artisti, un momento di reale svolta ideale, proprio per la forte convinzione sulla scommessa territoriale che avvertono, in un decisivo periodo di passaggio, l'artista ed i soggetti proponenti.

Il percorso artistico ed ambientale prende finalmente corpo e consistenza come museo *en plein air*. Seguono così, negli anni seguenti gli interventi di Joaquin Roca Rey<sup>8</sup>, Nicola Carrino<sup>16</sup>, Giuliano Giuliani<sup>17</sup> e Gino Marotta<sup>18</sup>: i primi tre sono interventi nel borgo di Brufa, il quarto, di grandi dimensioni, si colloca in una sorta di linea di confine tra campagna e zona edificata. L'anno successivo è invece la volta di Eliseo Mattiacci<sup>19</sup>, la cui opera affronta un tema di

<sup>13</sup> *Il Tempio delle Voci* (1997)\*.

<sup>14</sup> *Arc-en-ciel* (1998)\*.

<sup>15</sup> *Sursum corda* (1999).

<sup>16</sup> *Progetto Brufa Costruttivo Modulo L* (2000).

<sup>17</sup> *Tronco* (2001).

<sup>18</sup> *Grande alone* (2002)\*.

<sup>19</sup> *Porta di Castelgrifone* (2003)\*.

grande significato simbolico, quello della porta<sup>20</sup> del castello di Brufa (antico Castel Grifone), suscitando naturalmente un dibattito vivace, tra gli esperti e nella popolazione, riguardo agli esiti nel contesto urbano dell'opera stessa.

Va peraltro annotato come oggi, a meno di tre anni dalla sua collocazione, il lavoro di Mattiacci venga oggi generalmente vissuto, non solo per le sue intrinseche ed inequivocabili qualità artistiche, ma per quella capacità della grande scultura contemporanea di farsi storia e di segnare il luogo in cui è collocata, riempiendolo di significati.

Anche da questa vicenda è comunque scaturita nel 2003, in molti protagonisti istituzionali e culturali, così come in molti dei più autorevoli artisti delle pregresse edizioni, l'esigenza di fornire all'intera esperienza di Brufa una più solida e prestigiosa configurazione, anche organizzativa<sup>21</sup>, proprio per superare quei limiti oggettivi, che un evento di tale portata e dimensioni potrebbe non più sopportare.

Purtroppo, per motivi poco comprensibili, non sembra ancora matura la volontà per compiere un passo così importante ed impegnativo.

Nel 2004, con la partecipazione di Mauro Staccioli<sup>22</sup> la *strada* si arricchisce del lavoro di un altro grande protagonista della scultura contemporanea, che sceglie, come sistemazione della sua opera, anche questa espressamente studiata per Brufa, un sito non distante da altre opere scultoree.

Infine nel 2005, è la volta di Valeriano Trubbiani<sup>23</sup>, con un'opera del 1975, posta su un nuovo basamento scultoreo creato per l'occasione, in un piccolo spazio adiacente il campanile parrocchiale.

## Conclusioni

Come ho precedentemente espresso alcuni motivi di preoccupazione, legati essenzialmente al rischio di un ritorno all'episodicità e soprattutto al venir meno della necessaria spinta innovativa e del necessario coraggio, nello svolgersi di una manifestazione che, a distanza di venti anni, potrebbe accusare qualche

<sup>20</sup> L'idea della porta del castello, quale elemento strutturale e simbolico da riproporre, è stata suggerita ad Elseo Mattiacci dall'amministrazione comunale, anche a seguito della prima originaria idea, che si deve, già nel 1994, a Nino Caruso. In quella occasione il maestro Caruso realizzò provvisoriamente, nell'ambito della mostra all'aperto delle sue opere, uno stupendo portale in legno e terracotta, raffigurato nel relativo catalogo. Mattiacci ha in seguito accettato l'invito ad intervenire in loco, interpretando con il linguaggio artistico concettuale che gli è proprio e realizzando magistralmente la "nuova" porta di accesso del castello.

<sup>21</sup> Il 26 agosto 2003, durante la manifestazione di inaugurazione dell'opera di Mattiacci, un nutrito gruppo di artisti e di personalità presenti sottoscrisse un appello per la costituzione di un'apposita Fondazione. Tale documento è agli atti della Pro-loco di Brufa.

<sup>22</sup> *Brufa 04* (2004)\*.

<sup>23</sup> *Volo frenato - dal ciclo del Passero solitario* 1975 (2005).

segno di stanchezza e di disorientamento, così sento di esprimere una grande speranza, soprattutto legata al sedimento motivazionale e di conoscenza che un'esperienza di questo spessore non può non aver lasciato.

Dipenderà molto dagli organizzatori<sup>24</sup> che, in questi lunghi anni, sono stati capaci di aprirsi ad apporti diversi, senza mai peraltro rinunciare ad una propria forte autonomia, contribuendo così a mobilitare quella partecipazione dal basso che ha rappresentato e dovrà continuare a rappresentare la più segreta e genuina risorsa, anche negli anni a venire.

Per questo occorrerà forse ripensare a qualche assetto organizzativo e funzionale teso ad arricchire e sostenere un percorso, che, in mancanza di ciò, potrebbe inaridirsi o, peggio ancora, vivere su di una apparente autonomia, che fa velo, di volta in volta, ad una delega esterna senza reali e profondi agganci al valore del territorio.

Dipenderà però anche dalla consapevolezza e dall'approfondimento delle forti motivazioni culturali che sottendono ad un evento come questo, che non possono continuare ad essere misconosciute da un'istituzione, come quella regionale, in questi venti anni praticamente assente, nonostante oggi la *Strada del Vino e dell'Arte* – anche per il suo spessore artistico e per la sua valenza territoriale – possa essere a ragione definita come una delle più straordinarie esperienze sociali e culturali della nostra Umbria contemporanea.

 —————  
<sup>24</sup> Pro-loco e Comune, *in primis*.

# I centri storici minori: un valore per il futuro

*Marcello Archetti*

Antropologo

**Centri (passati), Centralità (presenti), Comunità (future):  
verso una urbanistica sociale**

*Centri (passati)*

Ieri nel passato, esistevano i centri, architetture significative, luoghi dello spirito e dell'ordine, del metodo e della chiarezza, terreno di dominio della razionalità del capitale che delimitavano ambienti e gruppi sociali e che servivano a rinserrare l'individuo dentro valori determinati dall'ambiente stesso. Nei centri storici minori, ma anche nei centri storici maggiori, il legame tra individuo e proprio spazio era talmente vincolante da riconoscersi in un processo culturale carico di significato, come momento essenziale di ogni processo di ambientamento e di insediamento spaziale; più si maneggia il proprio intorno e più si è capaci di fare centro in esso, perché il centro è dato da un'attività di conoscenza e organizzazione, di competenza e abilità di luoghi in una trama di riferimenti spaziali.

Nelle strutture spaziali tradizionali dei centri storici minori, prima della modernizzazione, sono contenute le ragioni essenziali alla formazione dell'identità degli abitanti. Per una comunità insediata, l'abitare significava adattarsi al luogo scelto, usarne le risorse, organizzarne lo spazio al fine di costruire tramite esso una economia dei beni e simbolica, adoperarne le minime sfumature, ogni caratteristica e presenza, tutti gli elementi del luogo, i vari sedimenti materiali e culturali. Questo appaesamento dello spazio conduceva ad una conoscenza che è possibile solo agli abitanti, e ad un'attribuzione di significato ai luoghi di cui essi solo sono i depositari e a cui gli estranei non possono accedere immediatamente, perché la percezione e la pratica identitaria ne è consentita solo per appartenenza o assimilazione lenta. Il senso di appartenenza ad una comunità insediata: l'essere di... e non di... Il legame che tiene uniti gli appartenenti è l'abitare inteso come peculiare relazione tra le diverse identità e i precisi luoghi: così la forma del luogo abitato nella mente degli abitanti viene fuori come una spazialità sentita e significata metro per metro, passo per passo. Occorre dunque abitare e non risiedere per fare il centro.

*Centralità (presenti)*

Oggi nel presente, cioè nella città moderna, frantumata e diffusa, in cui lo spazio urbano richiede di essere percorso e attraversato, e fa fuggire l'abitante da un luogo definito, vi sono attualmente depositate le centralità che vanno dalle varie e diverse forme di raggruppamento, in un determinato posto, di edifici e attrezzature utili alla vita e all'attività umana (centri commerciali, industriali, direzionali, fieristico, centro congressi) ai complessi urbanizzati di uomini e mezzi per la distribuzione di beni e servizi (centro meccanografico, meteorologico, centro di produzione) fino agli spazi delegati alla libertà controllata per segmenti (centri sociale, centri di aggregazione giovanile, centro immigrati). La costruzione di queste centralità della modernità, senza la partecipazione e il desiderio degli abitanti, secondo le mie indagini, sono diventate attualmente, e contro la posizione di Augé, anche esse luoghi (e non luoghi come lui afferma), cioè composti però di storicismo (e non di storia), di rapporti veloci (e non di relazioni durature), di identificazione casuale (e non di identità forte). Ecco il policentrismo moderno non affermatosi del tutto, senza neanche le centralità vere.

Occorre rafforzare e significare ancora più marcatamente queste centralità presenti con uno sforzo collettivo in cui si delinei una configurazione di insediamento, quasi un paesaggio.

Dopo la incompiuta modernizzazione perugina ed umbra, i centri storici minori diventano distratti, sfumano appartenenze e distinzioni. Si allargano invece le smagliature tra il vecchio e il nuovo, le confusioni dove la stessa linea del ricordo e della memoria è invasa da nostalgie non più di luoghi lontani mediati dalla specificità culturale, ma di luoghi e manufatti standard catapultati nello spazio senza alcuna mediazione e rilettura contestuale. Nei centri storici minori vige lo sradicamento e la inabilità per costruire un ambientamento. La perdita di contatto tra abitare e costruito rende perciò difficile quel processo culturale che consiste nel rapporto reciproco tra identità e luoghi. Nell'attuale orientamento ci si perde nei reticoli di una maglia di coordinate senza possedere né tantomeno sentire la mappa del territorio. Non si sa esprimere più il valore del qui, senza poter più comprendere, esprimere e comunicare attraverso una esperienza fisica dello spazio. Nascono allora le pro-loco e le associazioni, si inventano le tradizioni, si fanno azioni ma lo spazio trovato è altro da queste azioni. Occorre rileggere e ritessere la trama dei centri storici minori e rafforzare gli elementi significativi e caratterizzanti.

*Comunità (future)*

Domani nel futuro, bisognerà rifondare la facoltà di abitare, come capacità evidente della cultura dell'abitare che confluisce nell'edificato, cioè costruire i punti di riferimento, misurare e ridefinire un altro contesto, riattivare l'interazione tra abitante e luogo. Esistono luoghi e ambienti che si indossano con più agio di altri, e in cui sentiamo noi adeguati a quei luoghi ed essi a noi. Tra abitante e luogo vi è quindi una continuità di segno e di relazione. La coltivazione dello spazio è possibile perché l'orientamento di chi lo abita è un

orientamento a partire da un proprio centro o da più propri centri che stanno nella località e che emanano direzioni, cioè ordinano, estendendolo, lo spazio circostante. Centrarsi rimane costantemente una esigenza umana, personale e collettiva, sociale e culturale, imprescindibile.

La località è la forma del possesso di un luogo da parte dei suoi abitanti, e viceversa: l'appartenenza attiva in tutti i due sensi, dei luoghi e delle persone. Questo possesso è assicurato dalla condivisione di una mappa mentale stesa sul luogo, mappa a cui ognuno contribuisce, mantenendola, confermandola o modificandola in qualcosa di "evolutivo". Questo sistema di definizione dello spazio contiene in sé il modo e le motivazioni collettive dell'insediamento. Escludere gli abitanti dalla definizione dell'ambiente, dall'uso del territorio e delle sue risorse all'interno di una propria economia locale significa perdersi nello stesso ambiente in cui si vive, in quanto non appartenente, e dove si è solamente consumatori di domicili nelle poche libertà dell'arredamento. L'abitare è una facoltà umana, cioè un'abilità acquisita e costruita su di una predisposizione biologica – "essere fisicamente presenti in un luogo" –, ma elaborata culturalmente dalle comunità.

Occorrerà spostarsi attraverso gli uomini (in un percorso aperto alle esperienze che la storia dell'individuo e della sua terra matura e traduce in esistenze e relazioni) piuttosto che attraverso i luoghi. Così il discorso sullo spazio diventerà una conversazione tra la propria presenza e la presenza dei luoghi; ed è nella conversazione con i luoghi che si formano gli insediamenti come culture dell'abitare, di cui le comunità sono e saranno le sole depositarie.

### **I centri storici minori: un valore per il futuro dell'Umbria**

Nel solo territorio del comune di Perugia, nel PRG, sono stati censiti circa 196 "centri storici minori" (pievi, borghi, castelli, aziende, agglomerati, insediamenti, tutti localizzati in posizioni privilegiate). Ripartire dai centri storici minori, riqualificandoli e rinnovandoli, completando il non finito, distinguendo campagna-città e rurale-urbano, definendo limiti/forme/stili, con particolare attenzione/cura al centro del centro storico minore. L'Umbria è culturalmente tutta un centro storico minore. Paradossalmente la valorizzazione dei centri storici minori, farà rinascere ed apprezzare i centri storici maggiori.

Politicamente occorre ripartire dai luoghi e dal loro contesto; metodologicamente utilizzare la strategia della partecipazione e lo strumento della Agenda 21, forse su scala sovracomunale se non con coordinamento regionale.

Attore principale: la comunità insediata, la sola che può produrre il senso del luogo; tramite la sua partecipazione, essa ha dato la possibilità di essere riconosciute alle due categorie sociali alle quali sempre di più dobbiamo dare attenzione ("sviluppo sostenibile"): i giovani e gli anziani.

L'identità di un luogo, attraverso la pratica individuale e collettiva, è:

- 1) strettamente collegata agli aspetti fisici e alle pietre del paese, venendola sostanzialmente a far coincidere con l'identità storica;
- 2) riferibile all'intero territorio, la cui morfologia naturalistico-culturale assu-

me il ruolo di elemento ordinatore della specificità e riconoscibilità dei luoghi stessi, dei paesaggi e delle risorse locali;

- 3) connessa agli abitanti, alla relazione che i luoghi intrattengono con le rispettive formazioni sociali, come luoghi di incontro umano caratterizzato dal vissuto e dal percepito;
- 4) relativa al ruolo che ogni paese svolge nel rispettivo contesto territoriale. Occorre una adesione identitaria alla propria autorappresentazione e una condivisa e partecipata funzione collettiva con un alto senso di comune appartenenza dello spazio pubblico, facendo riapparire la coscienza del luogo tramite la pratica e il presidio degli spazi locali.

Il senso del luogo è la scoperta della compagnia che il luogo fa a chi lo abita. L'ambientamento è una frequentazione collettiva e assidua nel tempo. Il piazzarsi e la coltivazione dello spazio, l'addomesticamento e l'affettività, la familiarità e la differenza, l'appaesamento e la comprensione fanno mondo. L'attenzione è la base dell'esperienza del luogo e la cura del proprio e singolo luogo diventa la cura del mondo. Oggi e qui, nel "nostro" luogo si sente e si abita il centro del mondo.

### **Agire in una città vivibile, oggi: verso una urbanistica sociale e partecipata della città**

La carta europea dei diritti degli uomini nella città (vivere insieme "del fare insieme" diventare veri cittadini) è stata ratificata nel 2000. Essa dichiara che la messa in atto di iniziative capillari, promosse dal basso, potrebbe contribuire a riavvicinare le richieste di qualità e vivibilità dell'ambiente urbano alle politiche urbane e che il prendersi cura dei luoghi coincide con l'instaurazione di una relazione affettiva, forte e vera.

Uno degli obiettivi fondativi dell'urbanistica sociale dovrebbe essere predisporre le condizioni per abitare felicemente lo spazio urbano. E per costruire le condizioni per poter abitare felicemente lo spazio urbano occorre una cultura urbana (civica, amministrativa, tecnica ed economica) dedicata all'abitare.

In sintesi, propongo, 7 grandi categorie di "luoghi comuni", sovrapponibili e interagenti che dovrebbero dare alcuni indicatori di una vivibilità più felice e riconosciuta, letta e diffusa: 7 luoghi comuni sui quali sarebbe bene concentrare le attenzioni per far accadere un avvicinamento alla propria città perché su di essi sembra convergere un "senso comune" di apprezzamento collettivo:

- 1) i luoghi dello stare (luoghi di pausa, dove vige lo stare, sostare, incontrare altri, leggere, dare appuntamenti);
- 2) i luoghi della natura (parchi, giardini e il sentire la morfologia della propria città, sentire la terra);
- 3) i luoghi della storia dell'arte (dove si leggono i segni della storia della città e del territorio);
- 4) i luoghi del camminare (dove si misura la dimensione umana dello spazio urbano e della città/paesaggio);
- 5) i luoghi del panorama (dove si hanno ampie visuali, non solo belvederi ma

- visuali sulla città-macchina su grandi strade, stazioni, ferrovie, aeroporti);
- 6) i luoghi dei riti (dove si svolgono i riti sociali, civili, religiosi);
  - 7) i luoghi del consumo e del tempo libero (luoghi del commercio, della musica, dello sport).

I 7 luoghi comuni praticati all'interno di 8 requisiti più ampi come condizione di base per la costruzione della propria città:

- 1) requisito della dimensione medio-piccola;
- 2) requisito della gerarchizzazione o dell'articolazione per ruoli e per parti;
- 3) requisito della conformazione dello spazio;
- 4) requisito delle molte velocità;
- 5) requisito delle correlazioni con l'intorno;
- 6) requisito della natura;
- 7) requisito della storia;
- 8) requisito del racconto.

### **Verso una urbanistica sociale e partecipata delle nostre città**

In questo senso, per Wladimiro Boccali, assessore all'Urbanistica del Comune di Perugia,

l'urbanistica sociale per la città di Perugia deve avere come principi cardine la partecipazione e la sostenibilità: partecipazione reale insieme ai cittadini e sostenibilità ambientale con la presenza di spazi collettivi e pubblici. Vorrei una Perugia luogo in cui il "bello" sia centrale, dove si veda ovunque la grande capacità dei perugini di mettere insieme tradizione e innovazione. Con i cittadini e gli abitanti della nostra città.



## Per una nuova socialità e per una rivoluzione nonviolenta

Luciano Capuccelli  
Presidente Fondazione Capitini

Maurizio Cavicchi, *Aldo Capitini. Un itinerario di vita e di pensiero*, Lacaia, Roma 2005.

Maurizio Cavicchi pubblicò nel 1972 un prezioso libretto di lettere a lui indirizzate, intitolato *Aldo Capitini, Lettere Inedite*, nel quale egli dette la prima testimonianza della sua lunga consuetudine di amicizia, di vita culturale e morale con il grande perugino “persuaso della nonviolenza”. Così Maurizio scrive nella sua testimonianza: “Lo avevo conosciuto ‘sotto il campanile’ nell’autunno del 1941. Il professor Giuseppe Granata, insegnante di storia e filosofia nel liceo ‘A. Mariotti’ di Perugia, una mattina di fine ottobre, durante la ricreazione, mi chiamò in disparte e mi consigliò di approfondire certi temi filosofici e aggiunse che la guida del professor Aldo Capitini mi avrebbe giovato molto. ‘Abita in Palazzo Comunale. Sali tutta la scala principale interna, all’ultima rampa, ultima porta, tira forte la corda della campanella! Sta sotto il campanile del Comune!’. Aldo venne ad aprirmi dopo parecchi minuti; appena uno spiraglio di porta. Occhi vivi, buoni dietro le lenti, voce aperta, sorriso largo, tono disadorno. Un uomo comune. Era in pigiama. ‘Ti manda Granata? Bene, vieni giovedì alle 16,30; ci saranno altri; poi ci metteremo d’accordo’”.

Fu così che Cavicchi cominciò a frequentare gli “incontri del giovedì”, fino all’8 maggio del 1943, quando trovò l’atrio e la scala del Palazzo dei Priori gremito di poliziotti. Aldo Capitini era stato fermato per disfattismo.

Dopo il liceo, Maurizio Cavicchi frequentò lettere e filosofia all’Università la Sapienza di Roma dove conobbe Giovanni Gentile. Nel libro che stiamo recensendo egli ricorda l’affettuosa attenzione che il filosofo riservava ai suoi studenti e come talvolta, sulla strada per l’università, questi facesse fermare la sua macchina scortata per far salire “l’umbro fanciullo” e condurlo a lezione. Il 24 giugno 1943 Maurizio ascoltò in Campidoglio il “Discorso agli Italiani” di Giovanni Gentile. Lo colpì per la sua drammaticità e come segnale della fine imminente, ma non lo mobilitò (pp. 110-111). La conoscenza di Aldo Capitini a Perugia era stata dunque decisiva per le sue scelte di giovane, lo aveva preparato a cogliere e a distinguere tra le forme diverse della persuasione e quelle della retorica.

Questi due episodi sono emblematici rispetto alle scelte culturali e politiche di Maurizio, al suo impegno nella vita pubblica (“la vita pubblica sta necessariamente tra la vita privata e la vita religiosa” affermava Capitini): militante nel PSI di Pietro Nenni e poi nel PSIUP, sindaco di Passignano sul Trasimeno, insegnante e innovatore diri-

gente scolastico nel Liceo Classico di Foligno, nei Licei Scientifici di Marsciano e di Perugia e sempre studioso attento e originale.

Per testimoniare questa lunga frequentazione di pensieri e di affetti Maurizio Cavicchi non poteva eludere la sfida di tentare un'interpretazione complessiva della figura, del pensiero e dell'opera del "persuasore della nonviolenza" Aldo Capitini. Nasce così il volume *Aldo Capitini. Un itinerario di vita e di pensiero*, edito da Piero Lacaita, che porta in epigrafe la frase significativa del filosofo Gianni Carchia, "Al punto estremo della parabola cristiana". Il libro articolato in nove capitoli, preceduti da una introduzione e seguiti da una postfazione, con 24 fotografie e la copia di una lettera autografa di Capitini, rappresenta la risposta a questa urgenza interiore e a un antico dovere di amicizia. L'originalità del lavoro di Cavicchi sta, oltre che nella profonda radice personale dell'ispirazione, nel tentativo, a mio parere riuscito, di restituirci un Capitini a tutto tondo, analizzando vicende biografiche, riflessione filosofica, esperienza religiosa, prassi politica e vita pubblica, in modo tale da consegnarci una interpretazione complessiva, onesta ed equilibrata, del messaggio capitiniano e della sua collocazione nella cultura italiana del Novecento.

Già nella densa introduzione Maurizio Cavicchi mette in tavola le sue carte interpretative e la chiave di lettura del suo libro. Qualche lettore può rimanere sorpreso da un *incipit*, nel quale appaiono, attraverso la mediazione di Karl Lowith, per poi scomparire a lungo, le remote figure di Martin Heidegger e di Franz Rosenzweig. L'autore vuole intanto sottrarre Capitini a quello stereotipo di "provinciale aperto" che lui stesso si attribuiva e che molti hanno preso alla lettera. Vuole inoltre attirare l'attenzione del lettore sull'esistenza di un sottofondo comune, e di carattere europeo, nella cultura degli anni venti e trenta del secolo scorso, caratterizzato dalla "filosofia della crisi", come già aveva fatto notare in un suo saggio lo storico Angelo D'Orsi. Cavicchi ci ricorda che in quei primi decenni del Novecento si era già consumata nel pensiero dell'occidente la crisi della trascendenza e della metafisica tradizionale, erano stati ascoltati, e recepiti, anche da Capitini, gli annunci della "morte di Dio" e il pensiero aveva riscoperto l'individuo concreto e solo, l'uomo in carne ed ossa che sperimenta il proprio limite e lo vive con la profonda angoscia della morte e del nulla. Heidegger e Rosenzweig rappresentano perciò, rispettivamente, due opposte vie di uscita dalla terribile stretta del nulla. Da un lato Heidegger chiude l'uomo in una insuperabile solitudine poiché in lui tutto ciò che è limitato e finito è pura negatività e all'uomo resta solo la possibilità di una posizione di flebile ascolto nei confronti dell'essere. Rosenzweig fuoriesce invece dalla terribile stretta nichilista attraverso il riconoscimento del valore della propria creaturalità e di quella del prossimo, aprendosi così alla rivelazione e alle promesse di eternità della religione dei padri. Su quella terribile stretta si erano infrante le esistenze di due intellettuali apprezzati e amati da Capitini: Carlo Michelstaedter, morto suicida a ventitre anni dopo aver scritto *La Persuasione e la Retorica* (1910), e il più giovane Claudio Baglietto, con Aldo studente alla Normale di Pisa, allievo prediletto di Gentile, da questi mandato a studiare a Friburgo alla scuola di Heidegger, e che morì in estrema povertà a 32 anni,

dopo aver rinunciato alla carriera e alla patria, avendo compiuto l'obiezione di coscienza contro l'esercito in nome dell'irrevocabile dovere del "non uccidere". Capitini, dice Cavicchi, riesce a trovare una sua via che gli consente di fondare l'inizio di un nuovo percorso e la possibilità di un nuovo respiro religioso, pur restando nell'orizzonte dell'immanenza. Tale cammino, non potendo più partire né dal *Dio* della tradizione, né dall'*io* limitato e transeunte dei filosofi della crisi, si affida a un radicale atto di apertura al tu. Il "tu" è dunque, conclude il nostro autore, la verità ontologica di Capitini che riapre la possibilità del linguaggio umano come dialogo di tutti gli esseri tra loro. Il libro di Cavicchi ricostruisce questo lungo e complesso percorso, di cui ho anticipato la conclusione, a partire dall'abbandono e dal superamento dell'attualismo gentiliano fino al confronto con lo storicismo, l'esistenzialismo, il pragmatismo e il marxismo. Un tale percorso si svolge non solo nel pensiero, come avviene nei filosofi, ma in un impegno e in una prassi fondate religiosamente che portano Capitini a diventare l'instancabile protagonista di un disegno rinnovatore, che si esprime in molteplici attività pratiche e investe i campi della religione, della politica e della cultura. Tale disegno può venir definito come "rivoluzione nonviolenta". Esso implica un atteggiamento di infinita apertura verso gli altri e comporta la partecipazione ad essa di tutti coloro che creano valore ("una infinita compresenza di tutti"). Tale infinita compresenza non solo investe le moltitudini degli anonimi, essenziali per ogni lavoro teso a rinnovare il mondo, ma include perfino i morti. Buona parte del libro di Cavicchi si misura con quello che appare come il problema più sconcertante del pensiero capitiniano, la compresenza dei morti e dei viventi nella creazione dei valori. È indubbiamente un segno dell'autenticità della riflessione di Maurizio Cavicchi sulla vita e sul pensiero dell'amico scomparso, questo suo voler dar conto dell'arduo concetto di compresenza che, egli afferma, implica un "nuovo concetto di essere" e ci porta inevitabilmente fuori dalla tradizione del mondo occidentale, inducendoci a riflettere sulle possibili lezioni delle culture dell'Oriente. Tutta l'opera capitiniana, ci dice Cavicchi, è percorsa da questo *leit motif*: "i morti non sono morti ma collaborano sempre". Per indagare ulteriormente questo concetto l'autore mette in campo, nell'ultimo capitolo del libro, un confronto epistolare del 1966 tra Aldo Capitini e Norberto Bobbio. Ma i morti come collaborano? si domanda Norberto Bobbio, perplesso anche rispetto alle risposte date da Capitini in *La Compresenza dei morti e dei viventi* (1966). Capitini lavora sulle incalzanti domande dell'amico fino a pervenire alle pagine di *Teoria della Compresenza* pubblicate in *Educazione Aperta* del maggio 1967, che costituiscono "la più persuasiva ripresentazione sintetica dell'intero messaggio capitiniano". È qui che Cavicchi riprende il filo apparentemente abbandonato nell'introduzione e, rivolgendo di nuovo lo sguardo all'orizzonte europeo, approda a quell'affermazione, da me già anticipata, del "tu" come la "verità ontologica di Capitini, che riapre la possibilità del linguaggio umano come dialogo di tutti gli esseri tra loro, ridona fondamento all'etica e riabilita l'uomo all'assunzione della propria responsabilità" (p. 213).

Malgrado le attuali (e talvolta terribili) evidenze della presenza delle religioni nella storia c'è ancora la tendenza a mettere in ombra la centralità dell'esperienza religiosa di Capitini

rispetto ai suoi apporti politici e civili, che invece costituiscono in lui una sorta di “sporgenza pubblica” di etica e religione. Il libro, come si è visto, non incontra questo limite, e inoltre non elude nessuna delle questioni controverse che riguardano le posizioni pubbliche di Capitini rispetto alla chiesa cattolica e rispetto ai partiti politici e alle vicende del suo tempo. La polemica con la gerarchia ecclesiastica, l'unicità del suo liberalsocialismo, il suo giudizio circa il comunismo, la peculiarità del suo antifascismo, sono chiaramente documentati.

Vorrei qui accennare al rapporto di Capitini con la Chiesa Cattolica, con il liberalsocialismo e con il comunismo. Il distacco di Aldo Capitini dalla Chiesa Cattolica diventò definitivo nel 1929, anno del Concordato con lo Stato fascista. I contrasti con le gerarchie ecclesiastiche furono durissimi nel 1956 quando la sua *Religione Aperta* fu messa all'indice. Tali conflitti non possono essere fatti rientrare nella categoria di anticlericalismo, che Capitini disprezzava tanto più quanto era vuoto e violento. Del resto è noto il rispetto per la Chiesa, l'affetto per i cattolici, l'impegno nel dialogo, l'amicizia con sacerdoti come Luigi Piastrelli e Angelo Migni Ragni. L'autore di *Discuto la Religione di Pio XII* (1957) e di *Severità religiosa verso il Concilio* (1965), l'uomo che chiede, dopo la penosa vicenda dei coniugi Bellandi di Prato, di essere cancellato dalle liste dei battezzati, esprime un contrasto che, afferma Cavicchi (p. 129), “affonda nella sostanza o essenza stessa della chiesa in quanto istituzione sacramentale, per porre il tema della liberazione o tramutazione della realtà [...] Contro l'assolutismo del Signore del Cielo e della terra, onnipotente, assiso sul trono, contro il vecchio mondo metafisico aristotelico e tomista, contro la casta sacerdotale, egli di fatto annuncia, nella tramutazione, il Dio anonimo della compresenza dei morti e dei viventi, annuncia il positivo “post”: apertura, aggiunta, presenza, vicinanza, il tu-tutti nella omnicrazia”.

Ma in tal senso Capitini anche se su Gesù ha scritto pagine bellissime, è anche post-cristiano, e non nel senso crociano, ma nel senso proprio del “non possiamo dirci cristiani”.

In politica Capitini è stato radicalmente un uomo di sinistra (“indipendente di sinistra” lo ha definito Walter Binni), collaborò con i comunisti perugini che nei Cos erano, insieme al PsiUP, membri della direzione mentre non c'erano, per sua volontà, né azionisti (“non ancora decisamente socialisti”) né democristiani. Formò e influenzò giovani che ebbero ruoli importanti nella resistenza armata antifascista (lo stesso Ciabatti che vi perse la vita, e poi Innamorati, Rasimelli, Tenerini e molti altri.). Nel 1948 aderì al Fronte Democratico popolare, con un programma autonomo che partiva dalla sua esperienza dei centri di orientamento sociale e proponeva la costituzione di assemblee popolari in tutta Italia e una prassi nonviolenta per il superamento dell'antagonismo dei blocchi, per un'Italia portatrice di pace assoluta. Non rinunciava alla critica radicale alle posizioni del comunismo italiano e internazionale, in quanto “inadeguate ai compiti e agli obbiettivi del necessario, profondo rinnovamento del paese e del mondo”, e perché, affermava, non si può conseguire un fine positivo con mezzi negativi (eserciti, polizie, violenze): il fine è contenuto già in nuce nei mezzi. Alla teoria del “moderno principe”

gramsciano Capitini oppone la sua Italia nonviolenta, il potere dal basso, la democrazia diretta. Oggi che viviamo in una temperie strana, con venature torbide e regressive, mi pare comunque opportuno citare dal volume di Cavicchi la netta distinzione che Capitini compie tra comunismo e fascismo (in *Aggiunta religiosa all'opposizione*): “ Tra queste due posizioni – afferma [Capitini] – va tenuta sempre ferma una differenza sostanziale: nel fascismo è confluita tutta la parte privilegiata e conservatrice della società dei potenti che, a difesa dei loro privilegi, hanno mobilitato le plebi armate di manganello contro il libero formarsi dal basso delle associazioni popolari socialiste. Con i comunisti molti non comunisti hanno fatto lunga strada insieme contro il vecchio mondo. Certo il limite grave del comunismo è l’uso della violenza e l’aver ridotto la rivoluzione allo statopartito russo. Bisognerà lavorare insieme per una unione di tutti che rifiuti la violenza, la guerra e la divisione in blocchi militari contrapposti. Ma non basta neppure un “riformismo di tipo socialdemocratico” [...] sono unito a chi promuove strutture economiche che siano effettivamente per tutti (tutto a tutti)” ( pp.163-64).

Anche su Capiti liberalsocialista l’autore ci fornisce una ricostruzione documentale che gli consente di dimostrare la radicale differenza tra il liberalsocialismo di Calogero e di tutti coloro che confluirono nel Partito d’Azione e quello di Capiti, il quale ribadisce la necessità di un fondamento intimo religioso e di una riforma religiosa che sorreggano una trasformazione economica della società in senso socialista. La partecipazione di tutti dal basso è rivoluzionaria se vi è in più la religione della compresenza e della nonviolenza, che non chiudono mai la necessità del sogno di una società altra. Quando poi Capiti nel suo ultimo lavoro pubblicato postumo *Il Potere di Tutti*, sviluppa la teoria dell’omnicrazia, “la distanza [...] dal suo iniziale liberalsocialismo appare [...] abissale. Egli si colloca decisamente in una posizione *post*, cioè di post-comunismo, in assonanza con post-cristianesimo; decisamente lontano dai movimenti storici socialisti” (p. 220). Ho qualche perplessità sul concetto di post-moderno al quale Cavicchi ricorre nella densa postfazione. Aldo Capiti dava alla preposizione latina un valore positivo (che Cavicchi recepisce pienamente), come fase nella quale sarebbe avvenuto il superamento delle inadeguatezze della modernità e delle radicali insufficienze degli assetti storici dati e dei loro fondamenti ideologici. Tale superamento si sarebbe dovuto realizzare attraverso una *sintesi* e una *compenetrazione* dei loro aspetti migliori. Ma la vicenda storica è andata diversamente: nella realtà abbiamo assistito alla vittoria di un solo impero, quello americano, che si è ben guardato dal far proprie le ragioni dell’avversario. Ha invece fatto propria un’ideologia, quella liberista, che ha prodotto gravi conseguenze in termini di chiusure e disuguaglianze. Abbiamo visto tornare non solo la guerra e la tortura, ma anche l’ideologia della guerra. Certo io non userei meccanicamente la definizione di Jeremy Rifkin quando dice che “l’età postmoderna è legata a una nuova fase del capitalismo, fondata sulla mercificazione del tempo, della cultura e delle esperienze” e credo che sarebbe opportuno attenerci ancora al parere di Habermas “dovremmo [...] conoscere meglio le aberrazioni che hanno accompagnato il progetto moderno, e gli errori dei presuntuosi programmi del suo superamento, invece di dare per perso il moderno e il

suo progetto”. Visti gli esiti della vicenda storica sembrerebbe dunque che il fallimento delle profezie capitiniane sia completo: la partecipazione dal basso, il potere di tutti, l’Italia nonviolenta, la conquista di una religiosità pura senza esclusivismi, la nuova socialità con al centro l’assemblea, un pacificato orizzonte mondiale. In realtà Capitini aveva anche considerato che uno dei blocchi in contrasto vicesse e non assimilasse le ragioni del blocco avverso: “La sua vittoria non durerebbe che poco [...] Se l’America vince, il socialismo le risorgerà più veemente dentro”.

Forse è più opportuno considerare Capitini un profeta per il presente. La lotta per la pace, ormai diventata un movimento mondiale, i nascenti movimenti per la difesa dei beni comuni, l’esigenza di una globalizzazione dal basso, possono essere i germi di questo risorgere. La nonviolenza sta diventando, nella crescente consapevolezza di molti, l’orizzonte politico di partiti e di istituzioni e, malgrado le carneficine in atto, in molti paesi ha dato la prova di essere l’unica via per la pace e per la riconciliazione e non è più utopico auspicare che essa venga assunta come ideale a livello mondiale. A Perugia la marcia della pace si è fatta internazionale e le manifestazioni dell’Onu dei popoli sono il simbolo di quella pressione dal basso, esercitata al di fuori di istituzioni e stati, che Capitini sollecitava. Che Perugia e l’Umbria abbiano una parte importante in questo ripresentarsi di germi necessari a un risorgimento (nuova socialità, nonviolenza, orizzonte mondiale), lo si deve in buona parte al figlio del campanaro del Comune di Perugia che continua, a tanti anni dalla morte, a esserci compresente, a fornirci spunti e a richiamarci a inderogabili doveri.

Il testo di Cavicchi non consente un uso quietistico e rassicurante della figura e del pensiero di Capitini, e non ne autorizza un tardivo uso ideologico. In ciò l’autore, inserendo Capitini tutto intero nella storia concreta del secolo scorso, rende un prezioso servizio al suo amico e maestro di un tempo e consegna ai contemporanei, specialmente ai più giovani, la freschezza di un pensiero del quale è doveroso apprendere la lezione, per viverla creativamente nei nuovi e difficili tempi di oggi.

### **Alcune riflessioni sulle recenti vicende dell’acciaio magnetico ternano**

Enrico Gibellieri  
*Direttore SteelMaster ICSIM*

Il primo numero della nuova rivista “Diomede” contiene, nella sezione “Analisi & Studi”, un articolo di Ruggero Ranieri su “Crisi dell’acciaio ternano: dinamiche produttive e contesto societario”. Si tratta di un lavoro realizzato nell’autunno 2005, a qualche mese soltanto dalla conclusione della vicenda che ha coinvolto in un aspro contrasto la Tk AST, i lavoratori, la comunità locale, le sue istituzioni e il governo del paese su un cambiamento di carattere strutturale che ha messo fine a Terni, e in Italia, alla pluri-decennale produzione di acciai magnetici. L’articolo di Ranieri riveste una notevole importanza perché affronta in modo sistematico tutti gli aspetti connessi alla politica della holding

ThyssenKrupp degli ultimi anni, partendo dalle scelte di fondo, dall'analisi dei bilanci e delle relazioni che li accompagnano, collocando il tutto nel contesto dello scenario internazionale del mercato siderurgico che ha visto nel primo quinquennio di questo secolo cambiamenti epocali.

Anche la privatizzazione dell'allora AST viene collocata correttamente nel contesto che caratterizzava la situazione della siderurgia pubblica italiana nella prima metà degli anni novanta del secolo scorso, facendo giustizia di teorie caratterizzate da ricostruzioni di comodo quando non addirittura da basse finalità di speculazione politica a fini elettoralistici.

Quello che negli ultimi quindici anni è successo a Terni può essere meglio letto e compreso se si colloca questa vicenda nei grandi cambiamenti che hanno coinvolto prima tutta l'Europa e, successivamente il mondo intero.

La privatizzazione delle imprese siderurgiche europee di proprietà pubblica ha riguardato tutti i paesi europei al punto che, alla fine degli anni novanta, praticamente tutta la siderurgia europea risultava privatizzata. Certo, le privatizzazioni non sono state tutte uguali perché uguali non erano le condizioni di partenza delle aziende interessate. Non è il caso qui di ripetere ancora una volta che la privatizzazione della siderurgia pubblica italiana è stato un obbligo derivante da tre ristrutturazioni che non solo non erano riuscite a risanare i bilanci delle aziende ma avevano prodotto altri ingenti debiti.

Qui, però, è necessario fare una distinzione tra chi ha diretto queste aziende distruggendo la ricchezza da loro prodotta e chi questa ricchezza produceva, realizzando livelli di produttività e qualità del tutto confrontabili con quelli dei migliori concorrenti europei e internazionali. Sta di fatto che le aziende pubbliche privatizzate hanno ripagato il costo del loro acquisto in un anno o poco più con gli stessi operatori e tecnici.

Ranieri passa poi ad esaminare la situazione derivante dalla fusione tra Thyssen e Krupp, avvenuta sulla scia del processo di concentrazione attraverso fusioni e acquisizioni che ha caratterizzato, e ancora caratterizza, il settore siderurgico europeo ed internazionale. Forse questa è la parte più interessante e solida del lavoro di Ranieri perché molte scelte locali possono essere meglio comprese alla luce delle scelte strategiche compiute dalle grandi aziende siderurgiche multinazionali.

Viene descritta l'evoluzione dei risultati e delle scelte d'investimento dell'AST prima e dopo la fusione e del pieno controllo della ThyssenKrupp sull'azienda che ha determinato il cambiamento del nome in TK AST e la perdita dei simboli e della sostanza stessa della sua "autonomia" a seguito del processo d'integrazione nell'azienda madre. Per un lungo periodo l'AST era stata una piccola holding con politiche industriali proprie, sebbene coordinate con quelle del suo maggiore, poi unico, azionista.

È da questo momento in poi che avviene l'accelerazione dei processi d'integrazione che passano per il cambio dei gruppi dirigenti, che pure avevano assicurato il governo dell'azienda nel dopo privatizzazione, con altri provenienti dal centro e portatori di una nuova impostazione. Lo scorporo della produzione di acciaio magnetico ed il suo conferimento alla TKES avviene in questo momento e rappresenta il dato più appariscen-

te e tangibile del cambiamento di strategia. Ranieri cerca di motivare le scelte con l'andamento del mercato e con l'affacciarsi sulla scena mondiale di nuovi produttori e consumatori di acciaio inossidabile, che era e resta la produzione principale del sito ternano. Mentre la prima parte dell'articolo è fortemente sostanziata da dati numerici che la rendono più facilmente interpretabile, la parte finale, pur piena di motivazioni e interpretazioni, non poggia ancora su dati certi ed incontrovertibili.

Le vicende del magnetico vengono ricostruite fedelmente e l'autore, non nascondendo il non lineare comportamento dei gruppi dirigenti della TKES, apprezza lo sforzo dei sindacati teso al mantenimento di una produzione di qualità anche nel quadro dell'interesse nazionale. È veramente difficile, e forse prematuro, tentare un'interpretazione univoca e definitiva dei fatti del 2004-2005. Ciò vale in particolare per tutti coloro che sono stati, in qualche modo, coinvolti in prima persona nella vicenda che ha lasciato ferite non ancora rimarginate. La tesi sostenuta da Ranieri si basa molto sulle informazioni tratte dai bilanci e sulle dichiarazioni dell'azienda. Tutti i tentativi di indicare soluzioni alternative alla chiusura del reparto magnetico erano frutto di elaborazioni basate su diversi presupposti e su un diverso quadro di interessi di riferimento, quelli dei lavoratori, della comunità locale e del paese.

L'analisi di Ranieri si è fermata ad un certo punto quando ancora non erano noti i risultati della ristrutturazione. In questo ci vengono ancora in aiuto le informazioni di fonte aziendale sottoforma di un comunicato stampa pubblicato il 9 dicembre 2005 sul sito web della TKES ([www.tkes.com](http://www.tkes.com)) e intitolato "ThyssenKrupp Electrical Steel: Forward strategy after a successful restructuring" (TKES: sviluppi strategici dopo una ristrutturazione di successo).

In esso si afferma che:

- la ristrutturazione ha portato buoni frutti e profitti ad otto cifre (decine di milioni di euro) nell'anno fiscale 2004/2005 rispetto alle perdite ad otto cifre dell'anno precedente;
- sono stati anche stabiliti nuovi record produttivi con 200.000 tonnellate di produzione e vendite pari a 387 milioni di euro, con un incremento del 28% sul periodo precedente;
- sono stati già acquisiti ordini fino a luglio dell'anno prossimo (essendo il comunicato stampa del dicembre 2005, si riferiscono al 2006);
- che si stanno predisponendo gli strumenti (investimenti) per aumentare la produzione a 250.000 tonnellate per l'anno fiscale 2006/2007;

Il comunicato prosegue riportando il parere di Clement Iller, Amministratore Delegato (CEO) della TKES, che in riferimento alla forte crescita della domanda di acciaio magnetico in Asia in generale (1,5 milioni di tonnellate pari al 40% del consumo globale) ed in Cina in particolare, parla di difficoltà di alimentare il mercato con le quantità di prodotto richieste. Si sottolinea, inoltre che il prezzo medio dei prodotti di acciaio magnetico di alta gamma hanno raggiunto il livello di 1.500 euro/tonnellata mentre nei due anni precedenti esso era di 1.100 euro/tonnellata.

Il comunicato informa che la produttività del gruppo è aumentata del 7%, che sono migliorati i livelli di qualità del prodotto e che sono in corso prove su scale industriale per introdurre una nuova tecnologia che ridurrà i costi di produzione dell'acciaio magnetico a grano orientato (N.d.R. tecnologia messa a punto in collaborazione con il CSM e pienamente operativa a Terni nel momento della chiusura).

In conclusione, il comunicato indica i due eventi chiave che hanno reso possibili questi risultati: la chiusura della produzione di acciaio magnetico a grano orientato a Terni nel Settembre 2005 e il conferimento della produzione di acciai magnetici a grano non orientato alle aziende sorelle della ThyssenKrupp che producono acciaio al carbonio, per sinergie legate alla metallurgia del prodotto.

Ho cercato di riassumere il contenuto del comunicato della TKES, che è comunque accessibile ancora oggi per tutti coloro che volessero leggerlo sul sito internet della società, perché le informazioni che esso contiene permettono di valutare meglio le conclusioni dell'articolo di Ranieri e le posizioni espresse dalle parti in causa durante il duro conflitto industriale e sociale del 2004-2005.

Non è possibile non notare come l'esplosione del mercato e dei prezzi dell'acciaio magnetico, oltre alla difficoltà a soddisfare la domanda per le limitate capacità produttive disponibili, sembrano (per il momento) dare sostegno postumo alle ragioni e agli argomenti di chi propendeva per il mantenimento della produzione di Terni.

## Il XIII Congresso Internazionale dell'Archeologia Industriale

Franco Giustinelli  
*Presidente ICSIM*

Tra pochi mesi, dal 14 al 18 settembre 2006, si svolgerà a Terni, nel recuperato compendio dell'ex Siri, e domenica 17 a Roma, nell'area Ostiense-Testaccio, il XIII Congresso del TICCIH, *The International Committee for the Conservation of the industrial heritage*, con al centro due suggestivi temi di confronto: *Patrimonio industriale e trasformazione urbana; territori produttivi e paesaggio industriale*.

Seguiranno poi due *tour* per i congressisti, che si annunciano da tutti i Continenti, comprendenti numerose visite ai nostri paesaggi di archeologia industriale: uno breve, di tre giorni, ai siti della Campania, e uno lungo, di sei, ai più significativi tra quelli del Centro-Nord. Nel complesso si tratta quindi di dieci giorni nei quali l'attenzione di molti studiosi e operatori del settore – direttori di musei, docenti universitari, esperti, giornalisti – sarà canalizzata sulla nostra Regione e sul nostro Paese.

È la prima volta che una simile manifestazione si svolge in Italia, grazie a una decisione del *board* del Ticcih che, a scrutinio segreto, ha ritenuto il Progetto congiunto AIPAI - ICSIM più meritevole di quello proposto da Dresda. Per l'ICSIM, Istituto per la Cultura e la Storia d'Impresa "Franco Momigliano", si tratta di un lusinghiero risultato che viene a

conclusione di un decennio di intensa attività nei campi della formazione superiore e di quella in siderurgia, dell'archeologia industriale e della pubblicitaria di settore. Grazie anche alla proficua collaborazione instauratasi con l'AIPAI, Associazione Italiana per il Patrimonio Archeologico Industriale, e con varie istituzioni nazionali ed europee, non è azzardato dire che l'ICSIM oggi si presenta come uno dei soggetti più vivaci che operano in tali campi. Va inoltre detto – ma questo è soprattutto un augurio – che il Congresso del ICSIM dovrebbe rappresentare per l'ICSIM la chiusura di una fase e l'apertura di un'altra, assai più impegnativa, nella quale l'Istituto sarà chiamato a svolgere un ruolo sempre più marcato e caratterizzante sullo scenario disciplinare italiano ed europeo.

Entrando nel dettaglio dell'iniziativa si può dire che essa sta già riscuotendo un forte interesse, con un numero di pre-iscrizioni che fanno presagire una partecipazione superiore a quella delle ultime edizioni che si sono svolte a Santiago del Cile, Londra e Mosca, con cadenza triennale.

Va inoltre detto che alla sua buona riuscita stanno fortemente collaborando anche le Istituzioni, a cominciare dalla Regione dell'Umbria e dalla Provincia di Terni, fino ai Comuni di Roma, Terni, Narni, e vari soggetti economici pubblici e privati, come la Camera di Commercio, la Fondazione Carit, il DITT, Tk AST, Endesa e Coop Umbria.

Numerose sono anche le proposte di intervento, ammesse dal Comitato Scientifico, alle sessioni plenarie e ai sedici workshop. A "latere" del Congresso sarà inoltre organizzata un'esposizione delle migliori realizzazioni portate a compimento in tutte le regioni italiane, mentre tre conferenze preparatorie, in Sardegna, Puglia e Piemonte, concorreranno a mettere a fuoco le diverse tematiche. Infine, grazie a un workshop su "archeologia industriale e turismo", decine e decine di operatori, istituzionali e no, presenteranno un quadro dell'offerta complessiva italiana in materia.

Da quanto fin qui sinteticamente esposto si può cogliere non solo il dato dello sforzo messo in atto, particolarmente dall'ICSIM per realizzare un evento di grande spessore culturale ma anche per riannodare, suo tramite, un discorso sullo stato dell'arte in Italia, riaprendo col nuovo Governo un terreno di confronto inopinatamente caduto negli ultimi anni.

Si tratta di fare il punto sul quadro legislativo e sulle condizioni più generali, a cominciare dalle strategie d'uso delle aree industriali dismesse, che fanno dell'Italia una realtà tra le meno avanzate, in contrasto spesso con l'alta qualità degli interventi di recupero attuati nel nostro Paese.

Per Terni e per l'Umbria con questo Congresso possono aprirsi prospettive nuove e di un certo significato, in un campo che è in crescita quanto agli interessi che muove, tutti legati a quella civiltà dell'industria e delle macchine che ha cambiato la faccia del mondo. Archivi, contenitori, singoli pezzi, disegni e foto assumono un significato diverso se considerati nell'ottica dello sviluppo dei territori e delle città, delle trasformazioni che hanno indotto nei loro confronti e per milioni e milioni di persone. Recuperare questa grande storia per farne un elemento propulsivo di un futuro migliore è quanto ciascuno di noi auspica. Ma è anche un recuperare e mettere al posto giusto

molte tessere di un vasto mosaico, certamente tra le più significative per leggerne il messaggio complessivo.

## I cattolici nell'Italia democratica. Storia e memoria

Mario Tosti  
Presidente ISUC

La recente presentazione di due volumi, scritti da Luciano Radi e aventi per tema uno la crisi del centrismo degasperiano e le vicende che segnarono il passaggio alla politica fanfaniana, con la successiva apertura a sinistra<sup>1</sup> e l'altro il profilo biografico e politico di Gerardo Bruni, fondatore del partito cristiano-sociale<sup>2</sup>, offre l'occasione per una nuova riflessione sul ruolo dei cattolici negli anni che videro la ripresa della vita politica e l'ascesa di un cattolico a capo del governo, nonché sulla fase di onnipotenza, come alcuni storici definiscono il decennio successivo alle elezioni politiche del 1948. I due volumi, messi a confronto, toccano infatti alcune delle questioni centrali che da anni la storiografia, non solo di parte cattolica, dibatte e che riguardano aspetti storici peculiari, ruoli e fini, limiti e progressi, di un partito che ha saputo interpretare esigenze e sollecitazioni provenienti dal fondo della società civile. La ricostruzione storica è portata avanti da Luciano Radi soprattutto attraverso fonti bibliografiche edite, ma ogni tanto la trama è arricchita da ricordi personali, che servono a giustificare le tesi sostenute, ma anche ad aggiungere dettagli che attribuiscono ai due volumi un profilo originale e c'è, forse, da rammaricarsi che nelle pagine dei due libri il filo della memoria non sia prevalente rispetto al racconto della storia ufficiale. Luciano Radi è stato infatti un protagonista di primo piano della storia dell'Italia repubblicana, sia dal punto di vista istituzionale, è stato infatti parlamentare dal 1958 al 1994, sottosegretario alla presidenza del Consiglio dei Ministri, ministro per i rapporti con il Parlamento, sia nell'esercizio quotidiano del potere, collegato alle dinamiche interne di un partito complesso quale la Democrazia Cristiana. La prima questione che emerge riguarda le origini del partito, le sue radici, i momenti più caratterizzanti del suo iter politico e sociale.

La ricostruzione di Radi, naturalmente, ribatte a un luogo comune, che ogni tanto riemerge, per il quale la DC sarebbe stata essenzialmente un grande fatto elettorale ma provvisorio, legato a una situazione storica straordinaria, costituita dal pericolo del comunismo e vissuto sostanzialmente su questa emergenza. Alla base della DC, insomma, ci sarebbero state più paure, che vitali esigenze riformatrici civili e istituzionali. In realtà, anche dal volume di Luciano Radi, emerge che De Gasperi riuscì a costruire un punto di

<sup>1</sup> L. Radi, *La Dc da De Gasperi a Fanfani*, Rubbettino Editore, Soveria Mannelli 2005.

<sup>2</sup> L. Radi, *Gerardo Bruni e la questione cattolica. Un ricordo del fondatore del Partito cristiano-sociale a trent'anni dalla morte*, Provincia di Perugia, Perugia 2005.

equilibrio e di sintesi fra le varie tendenze del cattolicesimo italiano e costruì un partito che aveva certamente la capacità di fronteggiare e sostenere l'urto di quelle forze politiche che potevano attentare alla ricostruzione di un sistema democratico parlamentare, ma nello stesso tempo si muoveva nella prospettiva di una ricostruzione morale, politica ed economica, per una ripresa della vita democratica. Il problema politico del secondo dopoguerra era, infatti, da una parte, quello di fondare la democrazia sul consenso dei partiti popolari, partendo dall'antifascismo ma qualificandolo in senso democratico; dall'altro, quello di sottrarre gli ambienti moderati e lo stesso mondo cattolico, dove deboli erano le radici di una cultura democratica, alla tentazione di riflussi autoritari.

La risposta a questi problemi costituisce il grande merito storico di De Gasperi e la sua forte iniziativa politica oppose ferma resistenza, da posizioni democratiche, a ogni spinta giacobina e ancorò saldamente il mondo cattolico alla democrazia. Alla realizzazione del disegno politico dello statista trentino, diventava essenziale il sostegno delle gerarchie ecclesiastiche; questo riconoscimento non venne immediatamente perché numerose, come accenna lo stesso Radi, furono le perplessità sull'opportunità di sostenere il disegno degasperiano. Alla fine prevalse la posizione filodegasperiana di monsignor Montini che riuscì a indurre la Santa Sede a prendere posizione per l'unità politica dei cattolici intorno alla Dc. Questo fatto determinò l'irrilevanza politica di quei gruppi di cattolici che già negli anni precedenti la caduta del regime avevano cominciato ad organizzarsi; tra questi i cristiano-sociali che aspiravano a un impegno politico che portava alle conseguenze più radicali le elaborazioni sociali della tradizione del movimento cattolico e gli orientamenti più recenti della dottrina sociale. Uno dei due volumi scritti da Radi è proprio dedicato alla figura di Gerardo Brunì, fondatore del partito, nato ad Ocosce, frazione del comune di Cascia e, per questo, devotissimo di santa Rita, della cui lezione di santità fece tesoro per tutta la vita. Gerardo Brunì è considerato da Luciano Radi uno di quegli uomini che prima di altri vedono e leggono i segni dei tempi e non si rassegnano ad una supina accettazione degli eventi; egli maturò negli anni della dittatura una profonda e istintiva reazione contro ogni forma di occultamento delle regole della democrazia e, sulla scorta dei testi più significativi della cultura cattolica europea (Maritain, Mounier), elaborò la concezione di un "umanesimo integrale", definito dai cristiano-sociali "socialismo cristiano", in cui l'economia non era posta in mano dello Stato, ma della collettività nelle sue diverse articolazioni.

Così interpretata l'esperienza di Gerardo Brunì e dei cristiano-sociali appare come utopistica, se non velleitaria; tuttavia non è così e il merito del volume di Radi, che ricorda questa storia dalla parte del vincitore, è proprio quello di ricostruire il passato nella sua totalità e di rivalutare la funzione di stimolo, di provocazione, portata avanti da una minoranza che impedì alla Dc di smettere di pensare, di progettare, di confrontarsi. L'esempio di Gerardo Brunì è offerto anche per non dimenticare, oggi, in una fase di partiti post-ideologici, di coalizioni, cosa significa ancorare, nella laicità dello Stato, il progetto politico, locale o nazionale o europeo, alla dimensione del bene comune. Significa comunque orientare la politica nella difesa di chi stenta a far valere i suoi diritti,

significa evitare un pragmatismo, che riduce la politica a buona amministrazione. Rileggere oggi gli interventi di Gerardo Bruni all'Assemblea costituente, opportunamente riprodotti in Appendice del volume, che riferiscono della sua posizione sulla scuola o sul decentramento regionale, si resta impressionati dalla attualità del suo pensiero: se sulla scuola non accetta la distinzione tra pubblica e privata ed è favorevole al finanziamento pubblico di tutti quegli istituti che impartiscono l'insegnamento secondo i canoni di un'educazione civica ed italiana; rispetto al tema delle Regioni considera il decentramento lo strumento più idoneo a realizzare una società pluralista, capace di integrare gli antichi diritti di libertà e di uguaglianza, nati dalla Rivoluzione francese, con i diritti di carattere sociale, meglio assicurati da enti quali i Comuni e le Regioni. La voce di Bruni all'Assemblea costituente non ebbe la forza di imporre mutamenti: tutti i suoi emendamenti vennero sempre bocciati; tuttavia continuò a scrivere, a parlare, senza cedimenti e resta la testimonianza di un uomo per certi aspetti "profetico"; un uomo appassionato, che voleva costruire sulla terra la città di Dio, per questo sconfitto dalla storia che preferì allora affidare ad un partito di massa, interclassista, le istanze riformiste e popolari. Nel luglio del 1944 Alcide De Gasperi divenne, infatti, segretario della Dc e nel governo presieduto da Bonomi, dopo aver rifiutato la presidenza del Consiglio, ricoprì l'incarico di ministro degli Esteri, intuendo che quello sarebbe stato un ruolo chiave. Effettivamente, il rapporto diretto con le autorità d'occupazione fece di De Gasperi un interlocutore privilegiato, proprio quello che gli Stati Uniti cercavano per dare un governo stabile all'Italia. In breve tempo si caratterizzò come uno statista di levatura europea, uno dei pochi, allora, in grado di guidare il paese; il 10 dicembre 1945, per la prima volta, un cattolico assunse la massima carica politica in un governo che comprendeva ancora tutti i partiti del CLN e che si trovò di fronte problemi delicatissimi quali quello della scelta tra monarchia e repubblica e quello della predisposizione della Carta costituzionale. Con il referendum del 2 giugno 1946 l'Italia divenne una Repubblica; insieme al referendum si svolsero anche le elezioni per l'Assemblea costituente che fecero conoscere la forza numerica dei diversi partiti: la Dc si attestò al 35%, il Psi al 20% e il Pci al 19%. Nonostante le pressioni su De Gasperi perché abbandonasse la collaborazione con i partiti anticlericali, egli, con grande avvedutezza, resistette; il trattato di pace si presentava assai pesante e punitivo e lo statista trentino voleva che socialisti e comunisti ne condividessero le responsabilità della firma. C'era, inoltre, la questione costituzionale e De Gasperi voleva che la nuova Carta fosse varata con una maggioranza più ampia possibile poiché erano in gioco le regole della democrazia negli anni a venire. L'approvazione dell'articolo 7, che permise di inserire nella Costituzione i Patti Lateranensi, fu uno degli ultimi momenti di convergenza tra cattolici e comunisti. Si è molto discusso sui motivi che indussero la Dc a rivedere la politica di collaborazione con le sinistre e, in questo senso, per molto tempo, la storiografia laica e di sinistra ha interpretato il viaggio di De Gasperi in America come il momento in cui l'alleato ordinò di sbarcare dal governo i socialcomunisti. In realtà le ricerche storiografiche recenti sembrano giungere a un risultato paradossale e cioè che gli americani, contrariamente a quanto si è creduto,

avrebbero tollerato ancora per un certo tempo la presenza delle sinistre al governo. Dunque la “svolta del 1947”, la rottura cioè della solidarietà tra i partiti di massa, resta in un certo senso una questione aperta anche se non si può trascurare alcuni fatti concreti. In primo luogo l’enunciazione, il 12 marzo del 1947, della “dottrina Truman”, per fronteggiare l’avanzata comunista nel mondo e, in secondo luogo, la necessità di avere l’appoggio oltre che degli americani, degli ambienti economici italiani, senza il quale sarebbe stato difficile, e forse impossibile, superare l’inflazione e la conseguente profonda crisi che investiva l’Italia del dopoguerra. Fu in questo clima che si giunse alle elezioni del 18 aprile 1948; socialisti e comunisti si presentarono uniti nel Fronte popolare e concentrarono gli sforzi propagandistici su due motivi di dubbia efficacia: l’asservimento al Vaticano e agli Stati Uniti. La Dc, invece, sfruttò la paura della prospettiva di una vittoria comunista, diffusa tra le classi medie e alimentata dal colpo di stato comunista in Cecoslovacchia del 25 febbraio. Come è noto, la Dc ottenne un successo, raggiungendo quasi il 48,5% dei voti validi e la maggioranza assoluta; al trionfo contribuirono i Comitati civici, ideati da Luigi Gedda, che ebbero lo scopo di mobilitare tutte le associazioni del mondo cattolico. Il volume di Luciano Radi sottolinea, giustamente, la svolta politica del 1948, ne evidenzia la scelta di libertà, la difesa degli interessi non di una sola parte politica, ma del regime democratico nato dalla Resistenza.

Tuttavia, ciò non toglie che una parte consistente del cattolicesimo italiano sia rimasta invischiata a lungo in questa linea, in questo spirito di crociata che a volte ha fatto perdere di vista la necessità di un impegno religioso più attento al nuovo, alle grandi trasformazioni economico-sociali in atto nella società italiana degli anni cinquanta, che venivano a mettere in crisi antichi valori e aprivano la strada a un processo di secolarizzazione di eccezionali dimensioni. Il centrismo resta la formula politica che meglio risponde alla visione politica degasperiana; sono stati anni decisivi, non solo per la stabilità della nostra democrazia, ma anche per gli indirizzi della politica economica.

Già la scelta dell’economia mista rappresentò un fatto nuovo rispetto alla tradizione del popolarismo: Sturzo, se sosteneva la Cassa del Mezzogiorno e gli enti di bonifica, non accettava né l’Iri né l’Eni, né in genere le partecipazioni statali, nelle quali vedeva il pericolo dello statalismo e una minaccia per la libertà economica. Non potremmo nemmeno dire che egli nutrisse simpatia per lo *Stato sociale*, il che naturalmente non escludeva, nel suo pensiero, una presenza dello Stato nel campo della tutela dei diritti dei lavoratori, della salute e della previdenza.

Ma c’è una seconda fase nella storia della Dc del dopoguerra, caratterizzata dagli uomini di *Iniziativa democratica*, i costruttori, appunto, dello *Stato sociale*, sulla quale il volume di Radi si sofferma con ricchezza di particolari e analisi spesso inedite. Si forma una nuova classe dirigente, che apre alla collaborazione con il Partito socialista, che sostiene una economia mista, nella quale la mano pubblica era chiamata a svolgere un ruolo preponderante nello sviluppo economico del Paese. Il volume di Luciano Radi contribuisce a rivedere il giudizio negativo che su questi anni è stato lungamente enunciato; gli anni che vanno dal 1954 al 1962, sono stati infatti anni di governi instabili, di maggio-

ranze deboli, di pesanti tentativi da parte dell'estrema destra di inserirsi nell'area governativa; anni di agitazioni e di moti di piazza, spesso repressi duramente, ma anche anni in cui si manifesta la necessità di superare i tradizionali schemi politici e di proporre al paese, che stava attraversando un momento di impetuosa crescita, un modello più aderente alle esigenze che stavano maturando all'interno della società civile.

Dal punto di vista politico, sono gli anni che segnano il trapasso dalla figura di Alcide De Gasperi a quella di Amintore Fanfani; il passaggio avvenne in occasione del Congresso di Napoli del 1954, allorché Fanfani divenne segretario del partito. Fanfani cercò di rafforzare le strutture della Dc, imitando in parte il modello organizzativo del primo Pci, per renderle il più possibile autonome dall'Azione Cattolica e dai suoi condizionamenti; nel campo economico la sua strategia prevedeva uno sviluppo fondato sia sul settore privato che su quello pubblico, un disegno che seppure non ebbe sempre felici attuazioni, consentì il decollo industriale dell'Italia, almeno del Settentrione. Fu altresì sostenitore di un organico programma per lo sviluppo economico dell'Italia che portò all'elaborazione dello *Schema di sviluppo dell'occupazione e del reddito in Italia nel decennio 1955-1964*, più noto come Piano Vanoni.

Il Piano non divenne mai una legge dello Stato e fu ben presto superato dalla crescita, inattesa, dell'economia italiana, ma rappresentò un significativo sforzo da parte della Dc per dare un indirizzo preciso alla politica economica del governo e in particolare per affrontare i problemi della disoccupazione e dello squilibrato sviluppo tra Nord e Sud del paese. Fu alla metà degli anni cinquanta, con l'elezione di Giovanni Gronchi a presidente della Repubblica, con i voti delle sinistre e di una parte della Dc, contro il candidato ufficiale del partito, Cesare Merzagora, che cominciò a prospettarsi la possibilità dell'apertura a sinistra. Si trattò di un processo in parte influenzato anche da fattori internazionali, primo fra tutti la crisi del sistema sovietico con la destalinizzazione operata da Kruscev in Unione Sovietica. Fu un processo che trovò consensi soprattutto in alcuni giovani democristiani per i quali l'ipotesi di apertura a sinistra, dopo anni di immobilismo centrista, suscitò entusiasmi e vivaci dibattiti. Ma la via dell'apertura a sinistra si rivelò piena di ostacoli, all'interno del partito, dove si assistette a confronti animosi, nel rapporto con le gerarchie ecclesiastiche, che a partire dalla primavera del 1952, avevano instaurato un clima di rigida chiusura, anche nei confronti delle associazioni cattoliche più orientate a superare la linea geddiana, giudicata ormai poco adatta ad affrontare schemi di comportamento e di giudizio assai diversi dal passato. L'Italia stava infatti ormai velocemente cambiando: da paese agricolo stava trasformandosi in paese industriale e l'emigrazione interna raggiunse punte incredibili (tra il 1955 e il 1963 circa 10 milioni di persone si trasferirono da una parte all'altra della penisola senza alcuna preparazione).

In questo contesto di profondi mutamenti sociali ed economici il 28 ottobre 1958, fu eletto papa, a quasi ottant'anni, Angelo Roncalli. Con il suo stile personale gettò le basi per una radicale trasformazione della Chiesa cattolica e nel nuovo clima aumentarono le speranze dei fautori dell'apertura a sinistra, ma sarà Aldo Moro, eletto segretario politico

nel marzo del 1959, a portare la maggioranza del partito ad accettare tale passaggio. È rispetto a queste vicende che il volume di Luciano Radi diventa penetrante; apre quadri inediti sul rapporto di Fanfani con la corrente di *Iniziativa democratica*, introduce elementi nuovi per valutare il dissenso di quella parte della corrente che non tollerava l'autoritarismo dell'uomo politico di Arezzo; rivela particolari poco conosciuti sui grandi appuntamenti che allora decisero le sorti del paese: il Consiglio Nazionale tenuto a Vallombrosa nel luglio del 1957, le elezioni del 1958, fino alle tormentate vicende della nascita del primo governo Fanfani, sostenuto da Dc, Psdi, nel quale egli ricoprì anche la carica di Ministro degli Esteri, senza abbandonare la segreteria del partito.

Una concentrazione di potere che consentì a Fanfani di rafforzare la sua leadership all'interno del partito, di egemonizzare gli apparati statali e di estendere il suo potere anche sulla nascente televisione, ma che non impedì, nel gennaio del 1959, la fine dell'esperienza. L'opposizione di sempre più ampi settori del mondo democristiano, il venir meno dell'appoggio del Psdi costrinsero Fanfani a rinunciare e ad aprire la strada al governo Segni, appoggiato da Pli, Pnm ed esternamente dal Msi. Tale battuta d'arresto stimola Luciano Radi ad una riflessione complessiva sull'azione del politico aretino; pur riconoscendogli grandi meriti, quali il rilancio dell'iniziativa statuale, soprattutto in campo economico, l'apertura in politica estera agli Stati arabi e ai paesi del Terzo mondo, l'autore del volume sottolinea i limiti dell'azione innovativa proposta dall'erede di De Gasperi, limiti che individua nella gestione personale del partito e nell'incapacità di comprendere e di controllare il gioco delle correnti interne, che il tramonto dell'esperienza degasperiana aveva esaltato. Ma nel giudicare la politica di De Gasperi prima e di Fanfani poi, Luciano Radi introduce una considerazione che oltrepassa quel periodo storico e getta un'ipoteca sul futuro: nella sua lettura è la stessa esistenza di un grande partito comunista, sia pure revisionista, ad alterare tutta la competizione politica e a distorcere il sistema.

A conclusione del suo lavoro scrive: "si può senza dubbio affermare che il Partito Comunista Italiano, con i suoi pesanti vincoli internazionali, la sua ideologia marxista-leninista, l'incapacità di costruire alleanze in grado di assicurare l'alternanza, è stata la principale causa dei tanti ritardi, di libertà e di autentica democrazia, dei quali ancora soffriamo" [p. 221].

Nessuno, certamente, può negare che la presenza in Italia del più robusto partito comunista dell'Europa occidentale abbia fortemente condizionato la vita politica e le alleanze parlamentari e tuttavia, per giudicare in modo pieno le radici delle sofferenze che tuttora tormentano il nostro paese, proprio considerando il periodo da De Gasperi a Fanfani, non si può non considerare che nonostante l'impegno dello stato nella politica economica il paese conobbe uno sviluppo a scacchiera, che raggiunse alti livelli di benessere solo lì dove poteva contare su una ben dotata tradizione imprenditoriale-artigianale. Troppo presto, poi, lo *Stato sociale* cedette alle più disparate sollecitazioni di un corporativismo territoriale, che ha condotto alle degenerazioni dello stato assistenziale; il Parlamento sembrò molte volte soggiacere a quel confuso mercato di leggi e leggine che come una selva intricatissima hanno offuscato la vista degli interessi e delle esigenze più vitali del

paese. Del resto, la gravità di questo fenomeno di selvaggio rimboschimento della politica economica e finanziaria del paese era già stata avvertita dal successore di Fanfani. Come sappiamo, Aldo Moro più volte manifestò profonda apprensione per la consapevolezza della crescente dicotomia fra politica e società civile.

## Tra equilibrismi e palude

Raffaele Rossi

Presidente "Umbria Contemporanea"

Renato Covino, *Gli equilibrismi sulla palude. Saggio sull'Umbria dell'ultimo ventennio*, CRACE, Perugia 2006.

Si deve sottolineare il coraggio dell'autore, oltre, ovviamente, la sua abilità a costruire grandi sintesi. Coraggio, perché scrivere di "storia recente" costituisce – come egli stesso scrive – un rischio "tanto più che la fase apertasi con i primi anni ottanta del Novecento, non appare conclusa".

Nonostante la dichiarata consapevolezza, Renato Covino compie "l'azzardo" e ci obbliga a riflettere sulle vicende così vicine, concitate e confuse della crisi politica, istituzionale, economica dell'Italia. Essa è resa ancor più palese in questo ultimo ventennio cosiddetto di transizione.

È vero che Paolo Sylos Labini dice: "Siamo sempre in transizione, il problema di fondo è storico"<sup>1</sup>. Lo scritto, denso di fatti nazionali ed umbri, di problemi, di sollecitazioni e provocazioni sono stati già oggetto di numerosi interventi su "micropolis". In questa sede ci si può limitare a ragionare su alcune questioni.

### *Per una lettura unitaria del cinquantennio*

Lo scenario di questo pamphlet è l'Umbria, come lo era in un altro libro di dieci anni fa dal titolo *L'invenzione di una regione*: un riassunto a scopo divulgativo, molto utile anche quello per gli apparati bibliografici e statistici. Esso andava dall'Ottocento agli anni ottanta del Novecento, proprio là dove inizia questo ultimo saggio, richiamando "la fragilità e le contraddizioni dell'esperienza umbra negli anni settanta".

Credo che si debba accogliere questo approccio storiografico che non mette un qualche artificioso confine tra i decenni. Anzi rimango dell'opinione che occorra assumere la lunga durata dell'ultimo cinquantennio, quello che definisce un passaggio di fase nella storia della società regionale. Esiste, anche se tra notevoli fasi diverse, una continuità di fondo, non priva di contraddizioni, tra gli anni cinquanta che danno inizio alla grande trasformazione, i primi anni sessanta con l'esperienza del regionalismo pensato e preparato e i de-

<sup>1</sup> P. Sylos Labini, *Abi, serva Italia. Un appello ai miei concittadini*, a cura di Roberta Petrini, Laterza, Bari-Roma 2006.

cenni seguenti della Regione attuata.

Si è passati dai tempi del duro scontro sociale nelle campagne e nelle fabbriche, da una attività molteplice che i critici definivano con qualche fondamento di puro rivendicazionismo fino ad un vero salto di qualità, quando nei primi anni Sessanta si avviava l'esperienza del regionalismo e della programmazione economica. Non sono però comprensibili gli anni Sessanta senza il decennio precedente che concorse a preparare quel passaggio politico, a selezionare nuovi gruppi dirigenti, a determinare le ampie convergenze sociali e politiche. Una vera svolta che rafforzava la debole unità umbra, che rifiutava la vecchia pratica delle legghine, che proponeva i suoi problemi in quanto grandi questioni nazionali. Anche se il Piano del 1962 non trovò pratica applicazione nell'attività della Regione, la sua esperienza rese più forte la debole coscienza regionalista: essa avrebbe segnato gli anni del governo regionale, non solo con l'eccezionale slancio partecipativo della fase costituente, ma anche con le politiche del territorio e con quelle sociali, che ponevano l'Umbria nelle prime posizioni per la qualità dell'ambiente e della vita.

#### *L'isola che non c'è*

Nella ricerca delle ragioni del fallimento del Piano del 1962 non si dovrebbe sottacere, come talvolta si fa<sup>2</sup>, la causa fondamentale e cioè gli orientamenti dei governi che consideravano la programmazione "il libro dei sogni". Fallito lo Schema Vanoni negli anni del "centrismo debole" (1953-1958), l'iniziativa umbra con il Piano regionale di sviluppo aveva coinciso con la breve stagione del centro-sinistra del primo governo Moro, caduto con la crisi del 1964. I governi di centro-sinistra sarebbero continuati, ma non più con le promesse riformatrici iniziali. Con "il rumore delle sciabole" i poteri forti avevano decretato il fallimento sia della riforma urbanistica del ministro Sullo che la politica di programmazione economica. Recentemente un testimone come l'ex ministro alla programmazione Pieraccini, ha spiegato "le ragioni di uno scacco" con la debolezza del riformismo italiano<sup>3</sup>. Tutto ciò può farci capire anche i successivi ritardi nella creazione delle Regioni e gli orientamenti che sarebbero pesati anche dopo, a Regioni realizzate. Allora ci furono amarezza e delusione in Umbria, anche però un avvertimento: non era sufficiente che il riformismo e il regionalismo vincessero in Umbria. Ci si doveva confrontare con il problema del governo nazionale e del sostanziale mutamento della sua linea politica. Risulta comunque chiaro anche da questa esperienza, che non è possibile una lettura dell'Umbria isolata dal contesto nazionale.

#### *Il passato a tinte rosee*

C'è oggi una duplice tendenza: cancellare il passato, oppure rivestirlo di tinte rosee. Ma non si può rinunciare ad una sua lettura critica anche di quei primi decenni. L'esperienza

---

<sup>2</sup> Centro studi sociali "E. Vanoni", *Un Piano nel cassetto*, Terni 1992.

<sup>3</sup> Atti del Convegno Nazionale "Costituzione, programmazione, concertazione", Camera dei Deputati, Roma 19 ottobre 2005.

umbra non fu certo aiutata dagli orientamenti governativi che ostacolavano l'autonomia della Regione, ma vi sono state debolezze anche interne, almeno in due direzioni tra loro collegate: alcuni limiti nei contenuti del Piano regionale (questione della mezzadria e la politica delle Partecipazioni statali) e il venir meno di quella eccezionale partecipazione che aveva sostenuto nei primi anni Sessanta la svolta regionalista.

Non va dimenticato che tra euforia e delusione per la sorte del Piano economico svani anche in Umbria l'altro aspetto di fondo, quello che rivendicava la Regione come riforma democratica dello Stato. Prevalse una visione economicistica che sottovalutava l'importanza delle riforme istituzionali: esse venivano rinviate a futura memoria, tanto che ancora occupano, tra confuse riforme e una grave controriforma, gli scenari di questi nostri difficili anni. L'Umbria, che era riuscita a dare un significativo contributo a livello nazionale al regionalismo, non propose un collegamento specifico e permanente tra le regioni dell'area centrale per andare al di là dei confini amministrativi verso una complementarità nell'Italia mediana. Un ritardo ripetutamente indicato, ma con limitati tentativi per superarlo.

#### *Policentrismo ed Umbria plurale*

A proposito di unità umbra, Renato Covino (p. 50) sostiene che "i tessuti connettivi, già deboli in Umbria, costruiti faticosamente nel primo quindicennio di vita dell'istituto regionale, vengono ulteriormente messi in crisi dalla valorizzazione della policentricità". Ecco una questione ancora non chiarita, anzi materia di equivoco, per cui spesso la si invoca in senso municipalistico o, per reazione, la si intende come fattore disgregante e non come visione più democratica dell'unità umbra.

Delle tendenze centrifughe abbiamo avuto manifestazioni prima e dopo l'avvento della Regione, e in particolare negli anni Ottanta, a significare l'esistenza di un problema reale. Debbo ricordare che nel momento in cui esse si producevano, eloquente spia di un problema irrisolto, si prospettò invano la necessità di una nuova fase costituente del regionalismo che rimettesse in sintonia istituzioni e cittadini.

Bisogna riflettere sul fatto che "il particolarismo municipale e il cosmopolitismo cattolico, che erano in stretta connessione tra loro, costituivano la forma italiana più caratteristica di residuo medioevale e feudale"<sup>4</sup>.

Anche municipalismo e centralismo dello Stato unitario (forza della continuità!) erano opposti e connessi, l'uno rafforzava l'altro. Ma il policentrismo è semplicemente la rappresentazione della realtà della regione. È soltanto un retaggio storico. Il problema vero è quello di saper passare dalla oggettiva situazione policentrica all'*Umbria plurale*, vero progetto politico, attraverso il riconoscimento delle realtà locali, portandole, non a cercare chiusure e fughe disgreganti, ma ad essere attive e convinte forze costituenti dell'unità regionale.

<sup>4</sup> A. Gramsci, *Il Risorgimento*, Editori Riuniti, Roma 1977.

*Gli equilibristi*

Mantenendo la polemica terminologia dell'autore, mi chiedo: "Chi sono e quanti sono gli equilibristi?" Non so se Renato Covino può essere d'accordo nel comprendere nella categoria dell'equilibrisimo, non solo un ristretto gruppo dirigente, ma un insieme di interessi, di enti, di associazioni sociali, economiche, finanziarie, culturali. Arnaldo Bagnasco ha precisato bene il problema quando ha spiegato il concetto di *governance* come un vasto ventaglio di istituzioni, reti, direttive, regolamenti, norme e usi politici, sociali e amministrativi, pubblici e privati, scritti e non scritti, precisando che "in una società via via più complessa, nella quale diversi sottosistemi si differenziano e automatizzano, la governabilità complessiva dipende meno da un unico centro capace di controllo e più da meccanismi di negoziazione fra differenti gruppi e reti di attori"<sup>5</sup>.

Al centro di questo complesso di interessi e di forze ci sono le istituzioni elettive e i partiti che le determinano: il problema non sempre facile è quello di portare ad unità la complessità e di far prevalere l'interesse generale. C'è veramente materia di riflessione perché la cultura del verticismo decisionista tende a ridurre la capacità di ascolto e ripropone la questione della democrazia.

*La palude*

Trascrivo dal dizionario ragionato di Carlo Salinari: "La palude è luogo infestato da acque stagnanti". A ben vedere è una rappresentazione vicina alla realtà dell'Italia di oggi caratterizzata da stagnazione, cioè da accentuato rallentamento dello sviluppo economico, dal declino industriale, dal dissesto della finanza pubblica. L'Umbria va letta in tale contesto nazionale. Sulla situazione dell'economia umbra si alternano spesso giudizi contraddittori tra pessimismo e ottimismo. Forse ciò significa che non serve una semplificazione, che l'Umbria ha punti di forza e punti di debolezza, che essa è in ritardo sul terreno dell'innovazione, che poi è la chiave di volta del futuro.

La complessità dell'economia umbra nelle sue variabili è indagata in uno studio di Elisabetta Tondini che pone in modo problematico la tradizionale medianità dell'Umbria<sup>6</sup>. Si può accogliere l'invito di Franco Giustinelli a guardare oltre il presente, "più che a un passato comunque dignitoso"<sup>7</sup>. In quel passato, tra luci e ombre, ci sono le energie per una nuova fase di sviluppo e di crescita complessiva della società. Vinicio Bottacchiari scrive: "Occorre, in buona sostanza, un'operazione 'fiducia e trasparenza' perché non si tratta di salvaguardare posti di lavoro, ma di valorizzare uno stile e una qualità di vita"<sup>8</sup>. Non dimentichiamo infatti che ad un sistema produttivo meno dinamico di altre regioni

<sup>5</sup> A. Bagnasco, *Tracce di comunità*, Il mulino, Bologna 1999.

<sup>6</sup> E. Tondini, *Umbria: ancora una regione di mezzo?*, in "AUR&S", 5-6 (2006).

<sup>7</sup> F. Giustinelli, *L'orma del regionalismo*, in "micropolis", a. XI, 3 (2006).

<sup>8</sup> V. Bottacchiari, *Poco se mi considero, molto se mi comparo*. *Riflessioni sull'Umbria*, in "Umbria contemporanea", 4 (2005).

l'Umbria unisce un modello sociale di buona qualità. Claudio Carnieri e Giuseppe Coco, in un recente articolo, affermano che “non si può pensare ad uno sviluppo economico senza una giusta distribuzione dei benefici sociali ed economici e senza una certa qualità sociale dell’ambiente in cui i cittadini vivono”<sup>9</sup>.

Il discorso va all’economia al servizio dell’uomo e non viceversa, che poi è il modo per recuperare il momento alto dell’esperienza umbra. Bruno Bracalente, esaminando l’Italia della piccola e media impresa, ha richiamato la complessità della situazione e le diversificazioni in atto (ci sono imprese capaci di adattarsi alle nuove circostanze), ma con una preoccupazione: l’Umbria “appare ad oggi complessivamente più statica, meno reattiva agli stimoli della più aspra competizione”. Un nuovo motore di sviluppo – come egli dice – dovrebbe fondarsi sul settore manifatturiero (e dei servizi per l’industria) profondamente rinnovato ed anche “sulla principale risorsa di cui dispone: quella territoriale e culturale”. La qualità delle città e del territorio è considerato un prerequisito anche per costruire “una nuova economia della cultura”<sup>10</sup>. Occorrerebbe tornare a proporre i problemi di una piccola regione come grandi questioni generali: in sostanza, come si è detto, l’Umbria che risponde al pericolo della marginalità e del declino assumendo un ruolo di ponte creativo nella più vasta area europea dell’Italia mediana.

### Prime prove di dialogo

Nicola Molè

*già Presidente della Provincia di Terni*

Dal 30 ottobre al 4 novembre 1976 si è svolto a Roma il primo convegno ecclesiale della Chiesa cattolica italiana. Fu un evento, conseguenza diretta e frutto importante del Concilio ecumenico vaticano II, addirittura inimmaginabile se non ci fosse stato il Concilio. Ben 1.250 delegati delle diocesi (preti, religiosi e laici) più i vescovi più un centinaio di invitati dalla Presidenza della CEI (Conferenza Episcopale Italiana) convennero a Roma per discutere della Chiesa in Italia. Da quella data si sono succeduti altri due convegni, a Loreto e a Palermo (uno per ogni decennio), il prossimo a Verona. Il tema del primo convegno fu “Evangelizzazione e promozione umana”. Presidente della CEI era il cardinale Antonio Poma, arcivescovo di Bologna e Segretario Generale monsignor Enrico Bartoletti, morto otto mesi prima che si aprisse il Convegno, sostituito da monsignor Luigi Maverna. Quest’ultimo trasse le conclusioni insieme a padre Bartolomeo Sorge. Il convegno, essendo il primo e segnando una svolta nella vita della Chiesa in Italia, ebbe

<sup>9</sup> C. Carnieri - G. Coco, *Welfare e coesione sociale*, in “Impegno sociale”, a. IX, 1 (2006).

<sup>10</sup> B. Bracalente, *L’Umbria nell’economia che cambia*, conferenza tenuta presso l’Istituto Conestabile della Staffa, Perugia 16 marzo 2006.

una lunga preparazione. Fu costituito dalla CEI un comitato promotore nel febbraio 1974 che indicò il percorso ed avviò le prime ipotesi di lavoro. Nel giugno dello stesso anno il comitato promotore, con modificazioni, fu costituito un vero e proprio comitato preparatorio composto da 35 membri nominati dalla CEI e dai 34 membri nominati dalle singole Conferenze episcopali regionali (un vescovo ed un delegato laico o presbitero per ciascuna regione).

Nel comitato preparatorio l'Umbria fu rappresentata da monsignor Santo Quadri, allora vescovo di Terni e Narni ed amministratore apostolico di Amelia (già presente nel comitato promotore in quanto Presidente della Commissione episcopale della CEI per i problemi sociali ed il mondo del lavoro) ed il sottoscritto Nicola Molè, delegato regionale dell'ACI (Azione cattolica italiana)<sup>1</sup>. La preparazione al convegno, coordinata dal suddetto comitato, durò ben due anni. All'inizio si elaborò un documento base (in gergo politico si sarebbe chiamata mozione congressuale) dal quale scaturirono quattro approfondimenti; tutto questo materiale servì allo svolgimento dei convegni regionali, di molti convegni diocesani e di numerose iniziative di Università ecclesiastiche, di associazioni e movimenti e singole personalità. Fu un vero e proprio coinvolgimento della intera comunità ecclesiale di Italia, svolto con entusiasmo e competenza. Per la prima volta, a seguito del Concilio, la Chiesa popolo di Dio in tutte le sue componenti e non solo la gerarchia rifletteva su se stessa e si confrontava con il mondo esterno. Si realizzava così la profezia di Giovanni XXIII il quale nell'annunciare la convocazione del Concilio esortava la Chiesa ad aprire porte e finestre per meglio dialogare con l'umanità nel senso dell'ascolto e dell'annuncio (vedi, per esempio, l'incipit del documento conciliare *Gaudium et spes*, in italiano "la Chiesa nel mondo contemporaneo"). Monsignor Quadri ed io organizzammo il convegno regionale umbro che si tenne in Assisi e fu presieduto da monsignor Ferdinando Lambruschini, Presidente della CEU (Conferenza Episcopale Umbra) ed arcivescovo di Perugia.

Furono anni intensi quelli; furono anni di applicazione, a volte faticosa, delle indicazioni conciliari nelle singole diocesi; uno Spirito nuovo, nella fedeltà alla Tradizione con la "T"

<sup>1</sup> Delegati delle Diocesi umbre al I° convegno nazionale ecclesiale "Evangelizzazione e promozione umana" (Roma 30 ottobre - 4 novembre 1976): *Amelia*: Cerasi Umberto; *Assisi*: Vescovo Tomassini mons. Dino, Battistoni prof. Dario, Farnetani p. Bernardino, Onofri p. Gesualdo; Città di Castello: vescovo Pagani mons. Cesare, Amantini sac. Nazareno, Capecchi prof. Angelo, Rossi Antonio; *Foligno*: vescovo Benedetti mons. Giovanni, Betori sac. Giuseppe, Cesarini sac. Dante, Segatori prof. Roberto; *Gubbio*: Fanucci sac. Angelo, Pellegrini prof. Giancarlo; *Nocera Umbra*: Bontempi prof.ssa Anna, Polidori sac. Domenico; *Norcia*: Ricci sac. Enrico, Ruggeri Maria Antonietta; *Orvieto*: Borri dott. Paolo, Necchi sac. Paolo, Urbani Claudio; *Perugia*: Banetta sac. Enzo, Carbonari sac. Oscar, Cernetti Pucci prof.ssa Maria, Dottorini sac. Giuseppe, Ferri prof.ssa Rita, Maddoli prof. Gianfranco; *Spoletto*: Bonanno rag. Gino, Chiaretti sac. Giuseppe, Cosso dott.ssa Anna Rita, Nichinonni Stefania, Romagnollo suor Maria Chiara; Terni-Narni: vescovo Quadri mons. Santo, Benigni sac. Fernando, Colasanti sac. Gianni, Molè avv. Nicola, Nicolini Diotallevi prof.ssa Amabilia, Stopponi prof. Roberto; *Todi*: Bonvecchi prof.ssa Almerina, Corboli sac. Alceste.

maiuscola, uno stile nuovo di vivere la Chiesa e rapportarsi con la società: un ritorno all'antico, alla Chiesa dei primi secoli ed un aprirsi al nuovo. Tra i due termini non c'era e non c'è contraddizione. Sulla scorta dei criteri indicati dal Comitato preparatorio furono scelti i delegati delle diocesi umbre al Convegno nazionale. In nota riportiamo l'elenco nominativo. In sede di convegno nazionale io ho avuto l'onore e l'onere di presiedere la commissione n. 3 "Evangelizzazione, promozione umana e nuove forme di partecipazione sociale". Il Convegno infatti si è articolato oltre che in relazioni e dibattiti in sede plenaria anche in dieci commissioni di studio. Confesso che quando mi sentii chiamare alla presidenza di uno dei gruppi di studio mi sentii lusingato e fortemente preoccupato. Il Convegno era importante, nuovo ed essere chiamato a garantirne, sia pure per un decimo, il successo era un onore e un impegno gravoso. La prova è andata bene; in quei casi è più quel che si riceve che quel che si dà. È una esperienza di vita formidabile.

La preparazione al convegno è dunque consistita nell'animazione del popolo di Dio, nel coinvolgerlo, nell'ascoltare istanze, critiche, esigenze, riflessioni e propositi all'interno della comunità ecclesiale; non solo, è anche consistita nell'ascoltare quel che "gli esterni" alla comunità avevano da dire alla Chiesa "ufficiale", in se stessa e su quel che la Chiesa italiana, umbra in particolare, potesse fare per la promozione umana, vale a dire per il progresso umano e sociale dei singoli e della collettività. Si trattava insomma di andare a scoprire ed a capire qual'era linea di riflessione e d'azione delle correnti culturali e politiche operanti nella società umbra. Questo incarico fu assolto con particolare cura. L'interlocutore più forte, antagonista per tanti versi, a quell'epoca era in Umbria il Partito comunista italiano; una forza politica importante era poi il Partito socialista italiano, alleato in Umbria del PCI, anche se a Roma era alleato al Governo con la DC; ci interessava però ascoltare anche il filone liberale, debole in Umbria sul piano politico ma significativo sul piano culturale. Non era necessario ascoltare la DC; si può tranquillamente dire che la DC "era di casa" e che noi "eravamo di casa" nella DC.

Per l'area cultural-politica liberale fu scelto un professore residente a Perugia di cui non ricordo il nome; fu intervistato da un delegato della diocesi di Perugia.

Per il partito socialista la scelta è caduta su Fabio Fiorelli, già Presidente della Provincia di Terni e già Presidente del primo Consiglio regionale dell'Umbria, uomo di vasta popolarità e di grande dinamicità istituzionale sia in Provincia che in Regione. Sono andato io ad intervistarlo. Il colloquio è durato più di un'ora. E' difficile ricordare ora quel che mi ha detto, anzi quel che ci siamo detti. L'impressione è stata che avesse un'approfondita sensibilità politica, per cui parlava con convinzione del valore positivo per la società italiana dell'alleanza nel governo di centro-sinistra tra i socialisti ed i cattolici democratici rappresentati dalla Democrazia cristiana. Mi è sembrato invece meno interessato, diciamo così, alle vicende interne della Chiesa; sapeva certamente del Concilio ecumenico Vaticano II, ma non molto al corrente delle trasformazioni che il Concilio stava producendo ed avrebbe prodotto all'interno della Chiesa ed all'esterno di Essa nel rapporto con la società. Ho avuto conferma di un fenomeno diffuso allora ed oggi un pò di meno: negli ambienti agnostici, o comunque non "cattolici", la Chiesa, come

comunità di credenti, non fa notizia e non si presta ad Essa la dovuta attenzione se non quando s'impatta con la politica. E anche da ciò abbiamo tratto insegnamento.

Per il Partito comunista non c'erano dubbi: il numero uno in Regione, per la forte organizzazione del partito e la sua centralità politica, non poteva non essere il Segretario regionale; almeno a noi così appariva. A quell'epoca il segretario regionale era Gino Galli.

A quell'epoca "Chiesa" e "comunisti" facevano la "lontananza"; c'era una qualche attenzione "in alto", basta pensare a Togliatti, ai tempi della Costituente, a Berlinguer, alcuni altri esponenti e alla rivista "Rinascita". Ma i rapporti in periferia erano molto scarsi. Io ricordo che a quell'epoca il Comune di Terni a maggioranza socialcomunista non illuminava all'esterno la sede in occasione della processione del Corpus Domini e che alla celebrazione del patrono san Valentino non veniva il Sindaco ma era mandato, in rappresentanza, un consigliere comunale della minoranza democristiana. Oggi non è così, ma ieri lo era.

Come prendere contatto quindi con il Segretario regionale? Ma, soprattutto, come presentare l'iniziativa nel giusto modo a farla accettare?

Monsignor Quadri, in occasione delle trattative per la cessione alla Regione di una ampia rata di terreno della Curia, adiacente all'Anfiteatro Fausto, era diventato amico con Alberto Provantini allora assessore regionale. Famosa è rimasta la sfida a pallone (tiro di rigori in porta, luogo il campo di calcio dell'Oratorio San Gabriele dell'Addolorata, parrocchia della Cattedrale di Terni) durante un incontro di giornalisti per la festa di San Francesco di Sales.

Per il tramite di Provantini fu fissato il colloquio a casa dello stesso, una sera dopo cena. Andammo monsignor Quadri ed io; dall'altra parte Galli e Provantini. Ovviamente non ricordo quel che ci dicemmo; il tema era quello generale del convegno con riguardo all'Umbria.

Noi eravamo contenti di presentare le nostre tesi; Galli e Provantini contenti di presentare le loro. Punti di contatto e punti di divergenza. Sincera volontà di dialogo; il 1948 era ormai lontano. Berlinguer, segretario generale del PCI, mostrava vera attenzione e stima alla Chiesa ed al mondo cattolico ed aveva ormai operato lo "strappo" nei confronti dell'URSS e dell'internazionale comunista. Era all'epoca in atto il brigatismo rosso dal quale il PCI aveva preso netto distacco, condannandolo come nemico della classe operaia e schierandosi con lo Stato democratico. Dopo due anni, nel 1978 (uccisione dell'onorevole Aldo Moro e della sua scorta), ci sarebbe stato il "governo di unità nazionale".

Trovammo nei due interlocutori attenzione alle dinamiche di riforma che il Concilio stava producendo nella Chiesa ed ai rapporti proficui che si potevano instaurare tra comunità religiose e comunità civile e politica, ognuna rispettosa del proprio ambito.

D'altra parte avevamo un "terreno" comune: il popolo. Il popolo umbro, che a maggioranza votava comunista, conservava un certo rapporto con la parrocchia. Certo, era ormai in atto un processo di scristianizzazione al quale il PCI portava il suo notevole

contributo, però... In maggioranza la gente umbra partecipava ai Sacramenti (Battesimo, Eucaristia, Cresima, Matrimonio) ed ai funerali religiosi. Il popolo partecipava in massa alle feste patronali ed alle processioni.

L'Umbria è famosa nel mondo, per esempio, per le processioni del "Cristo morto"; quanti dei "festaroli", dei membri delle confraternite erano comunisti, iscritti al partito e comunque votanti per il Pci?

L'Anticlericalismo era più nei "capi" che nei "gregari". Il desiderio di giustizia sociale era forte nei comunisti e nei cattolici. Nel colloquio con gli esponenti del Pci riscontrammo un giudizio positivo verso l'opera che la comunità cristiana, in quanto tale, poteva portare al progresso umano, civile e sociale dell'Umbria e dell'Italia. Dei tre colloqui fu stilato da parte nostra un fedele resoconto che andò ad arricchire il dossier Umbria quale contributo al lavoro preparatorio al convegno nazionale.

Ho scritto perchè rimanga traccia di aspetti poco noti della vita della Chiesa cattolica in Umbria; è storia minuta, però sono convinto che la Storia grande è fatta anche, in modo visibile o invisibile, da storie minute.

## Il riformismo, Ruggero Grieco e l'Umbria

Mario Liberti

*Opinionista*

Nella rivista "Diomede", n. 1, 2005, in un articolo dal titolo *Riformismi immaginari*, si condanna "l'uso politico della storia", espressa in una mostra che ha tentato di presentare un'idea non canonica del riformismo umbro. Ci pare di avere capito che, con tale mostra, si è tentato di pensare al riformismo non più soltanto come una corrente del vecchio movimento socialista, ma come il concorso di forze e personalità di diversa posizione ideologica e politica che hanno contribuito a fare progredire l'Umbria. In fondo era il tentativo di affrontare il discorso dei diversi riformismi per non attribuire ad un partito il progresso della regione, ma di mettere in luce i tanti apporti. Tentativo indubbiamente difficile che, nella sommarietà di una mostra, può rischiare di offuscare la complessità e le contraddizioni della storia regionale, mentre l'argomento di un riformismo umbro, nella sua pluralità e diversità, richiede una ben definita spiegazione dell'intento e un'approfondita ricerca.

Tuttavia occorrerebbe non essere chiusi dentro gli schemi da "guerra fredda", che spingono proprio a quel deprecato "uso politico della storia", anche per non cadere in grossi abbagli, come quello su Ruggero Grieco. Si legge infatti nell'articolo in questione: "Nella mostra si è dunque presentato come esempio di 'riformismo' *made in Umbria* Ruggero Grieco, storico dirigente del Pci che non solo con l'Umbria non ha avuto nessun particolare rapporto, ma che con il riformismo vero non ha avuto praticamente nulla a che fare". È il caso che i redattori di "Diomede" sappiano che Ruggero Grieco è nato in

Puglia, ma ha trascorso la fanciullezza e la giovinezza in Umbria e precisamente a Spoleto nel Convitto degli orfani dei dipendenti civili dello Stato. Divenuto adulto, ha partecipato alla vita politica nel partito socialista a Spoleto a fianco di Aldo Manna, che fu poi, nei primi anni Cinquanta, sindaco socialista di Perugia.

Il 10 marzo 1985 il “Corriere dell’Umbria” informava che era stato presentato a Spoleto nel chiostro di San Nicolò il libro di Ruggero Grieco, *Diavoli ed Eccellenze*, con “la prefazione di Edoardo Sanguineti” e aggiungeva: “Ad interpretare e commentare il personaggio che fu di spicco nella storia delle lotte contadine del dopoguerra, erano presenti il professor Franco Ferri dell’Università di Messina, l’on. Luciano Radi, il sen. Raffaele Rossi, vice sindaco di Perugia”.

Coloro che conoscono la storia della nostra regione sanno che Ruggero Grieco è umbro non solo per gli anni giovanili vissuti a Spoleto ma, molto di più, perché egli dette un contributo di idee per fare della questione mezzadrile non un fatto puramente sindacale ma il problema centrale della riforma umbra, cioè della più importante esperienza riformista che sta alla base della modernizzazione della regione.

Per comprendere il suo ruolo senza il pregiudizio cui induce la parola ‘comunista’, sarebbe utile leggere i suoi scritti e discorsi, noti, d’altra parte, a studiosi e dirigenti politici di tutti i partiti dell’Umbria. A cominciare da Luciano Radi, cattolico e dirigente democristiano che, pure essendo avversario politico, non a caso si trovava a Spoleto a parlare di Grieco e della sua opera. Erano entrambi studiosi dell’agricoltura e avversari politici, ma non nemici, categoria venuta purtroppo molto in uso nella politica odierna.

Ruggero Grieco, dunque, umbro a pieno diritto per l’opera dedicata alla rinascita umbra. Si può concludere con le sue parole pronunciate a Perugia nel 1954: “Io vi prego di considerarmi umbro anche perché ci tengo. Ho vissuto nell’Umbria gli anni dell’infanzia e della prima giovinezza e pretendo di conoscere molte cose della nostra bella regione. E poi, vedete, ciò mi consente di adoperare il possessivo, parlando dell’Umbria, ciò che piace a quanti amano [...] L’Umbria sta diventando un rudere nelle cui fessure vivono gli uomini: vi prego di credere che io amo le pietre dell’Umbria perché comprendo il loro linguaggio e l’immenso ricordo che esse ci tramandano; ma amo di più gli uomini, gli uomini vivi e la gente umbra. Credetemi, gli uomini vivi e operosi e lieti, vicino alle vestigia del passato, rendono più colta e, perciò, più bella la vita” (*Una riforma umbra*, in “Cronache umbre”, rivista bimestrale, a. II, n. 2, marzo -aprile 1959).

## Economia e società nella storia dell'Italia Centrale

Franco Amatori

*Direttore dell'Istituto di Storia Economica - Università "Bocconi" di Milano*

◆ *La grande trasformazione e la memoria. Fonti e tracce di ricerca per lo studio dell'economia e della società umbra e marchigiana nella seconda metà del ventesimo secolo*, a cura di Franco Amatori e Renato Covino, in "Proposte e Ricerche", 55 (2005).

Quale ideatore e curatore con Renato Covino di questa raccolta di saggi, non sta a me esprimere un giudizio sui risultati conseguiti. Posso solo – e lo faccio molto volentieri – esporre le ragioni dell'iniziativa.

La seconda metà del ventesimo secolo ed in particolare il trentennio 1950-1980 costituiscono una cesura epocale per l'economia e la società delle due regioni dell'Italia centrale. È il passaggio dall'agricoltura all'industria così tanto indagato da economisti e sociologi che l'hanno preso come una sorta di laboratorio che mostri la possibilità di evitare le contraddizioni e le lacerazioni della grande industria e del Taylorismo. È la cosiddetta "industrializzazione senza fratture" di Giorgio Fuà. È la Terza Italia di Arnaldo Bagnasco. È tempo che anche gli storici scendano in campo con i loro specifici ferri del mestiere – l'uso ampio e critico delle fonti – e, soprattutto, con la loro sensibilità ricompositiva. L'essenza stessa del fenomeno lo richiede, in quanto il cambiamento è terreno precipuo dello storiografo; ma lo esige anche una istanza di impegno civile indispensabile in anni in cui non sembra agevole conservare la propria identità. Certo lo storico non può pretendere per ora di rispondere al celebre imperativo di von Ranke "mostrare le cose come erano veramente" (*wie es eigentlich gewesen*) perché troppo vicino l'oggetto indagato. È possibile però definire e in questo modo salvaguardare le fonti indispensabili al futuro ricercatore ed indicare anche direzioni di ricerca. Questi sono gli obiettivi di fondo dell'iniziativa. Non certo quelli di indicare politiche utili al miglioramento delle condizioni delle due realtà regionali anche se è evidente "l'impazienza" in questa direzione di quanti hanno partecipato al dibattito sulle relazioni.

Il lavoro si divide in tre scansioni: permanenze e fratture; protagonisti del cambiamento; fonti e strumenti della memoria. Nella prima Ercole Sori e Renato Covino mettono a punto lo scenario di sfondo, ovvero fatti e cifre della grande trasformazione. All'interno di una generale convergenza le Marche sembrano mostrare i vantaggi del *late comer* raggiungendo uno dei più alti tassi di industrializzazione del Paese, mentre l'Umbria più matura inclina velocemente verso la terziarizzazione. Due saggi sono dedicati all'agricoltura: quello di Giacomina Nenci che esamina il quadro "macro" ponendo soprattutto in evidenza la difficoltà dei partiti di sinistra e del movimento sindacale a leggere la grande profondità della trasformazione. Luigi Rossi vede l'agricoltura attraverso l'osservatorio delle microstorie, un "additivo" per la storia, come le

definiva Franco Venturi, che però possono dare un contributo di prima mano a comprendere un fenomeno generale. Fabio Bettoni affronta il tema della montagna, una storia, quella degli spazi appenninici, che va vista in concomitanza con la vicenda delle aree collinari e di fondo valle dove realtà urbane anche di notevole consistenza hanno svolto funzioni di disegno territoriale chiaramente caratterizzate nel corso del tempo. La sezione relativa ai protagonisti del cambiamento è aperta da un saggio di Valeriano Balloni e Marco Cucculelli, entrambi della Facoltà di Economia di Ancona, sui protagonisti dello sviluppo industriale. Il saggio si articola in due parti. Nella prima si cerca di offrire lo scenario generale riguardante l'economia italiana; nella seconda, con l'approccio dei *case studies*, il *focus* è sulle due regioni. Ciò che emerge è la maggiore presenza nelle Marche del fenomeno ormai noto come "quarto capitalismo", ovvero aziende medie che valicano il fatturato dei 100 miliardi di vecchie lire, fortemente orientate all'esportazione in una nicchia del mercato globale. L'Umbria appare più legata ad un quadro di vecchia industrializzazione. Ma certamente protagonista indiscusso della storia di questo mezzo secolo è il distretto industriale, le cui caratteristiche e la cui natura intrinseca non possono essere affrontate nei puri limiti della storia economica strettamente intesa. Ciò è detto magistralmente da Patrizia Sabbatucci, la quale sottolinea la necessità di ricostruire i valori che cementano le comunità e le istituzioni basilari per il distretto, così come decisivo diventa il ruolo degli enti locali. Francesco Chiapparino affrontando il ruolo della banca prova a sfidare l'affermazione tradizionalmente condivisa secondo cui il ruolo di questa istituzione è poco rilevante per il cosiddetto modello NEC (Nord-Est-Centro), mentre Paolo Raspadori prova a "catturare" la fisionomia degli operai e delle loro organizzazioni; un compito non semplice in un'area dominata dalla piccola impresa. Angelo Bitti pone invece in luce il ruolo delle istituzioni pubbliche, che ha come filo rosso la mediazione fra esigenze politiche locali. Infine Roberto Giulianelli affronta il difficile tema dell'innovazione ancora una volta non agevole da codificare data la prevalenza della piccola dimensione. In questo caso il punto di riferimento non eludibile è costituito dalla brevettazione. La sezione è conclusa da due testimonianze. Alessandro Portelli mette in luce le difficoltà della storia orale, strumento tuttavia indispensabile per il presente e per il futuro. Giuseppe Guzzini della famiglia titolare di una delle più importanti e note aziende di quest'area ricostruisce la storia della sua impresa, ponendo schiettamente in evidenza i problemi di governo di un'azienda familiare.

La terza sezione, infine, "Fonti e strumenti per la memoria", è aperta dall'autorevole contributo di Paola Carucci sostanzialmente giocato sul confronto fra la Legge archivistica del 1963 e il Codice dei beni culturali e del paesaggio del 2004, purtroppo quest'ultimo uno strumento più impreciso della prima. Marco Moroni pone invece in rilievo il notevole progresso nel campo dei musei e degli archivi d'impresa, così come ricca è la letteratura giubilare sulle imprese umbro-marchigiane dell'ultimo cinquantennio sulla quale riferisce Augusto Ciuffetti. Strumento nuovo e senz'altro ineludibile sono le fonti radio-televisive, di cui scrive dettagliatamente Maurizio Blasi. La sezione è conclusa da un contributo di Gianni Bovini sull'archeologia industriale, un campo che vede l'Umbria in posizione di avanguardia a livello internazionale, e da

un saggio di Luca Garbini sulle fonti esterne come quelle dell'Archivio centrale dello Stato, della Camera dei Deputati e della Banca d'Italia, senza le quali mancherebbe il necessario collegamento con la realtà nazionale. Raffaele Rossi conclude l'intera iniziativa con appassionate considerazioni sull'esigenza di politiche che integrino l'Italia media. Rossi ripercorre con grande padronanza il dibattito che si è svolto in questa direzione negli ultimi trent'anni sin dalle proposte di Alberto Caracciolo. Ma in un certo senso la sua, enfatizzando l'elemento *policy*, è una voce fuori dal coro. Nelle intenzioni di chi scrive quanto stampato è essenzialmente un contributo storiografico che va sottratto alle urgenze del presente.

## La Ferrovia Centrale Umbra

Angelo Bitti  
Ricercatore ISUC

◆ Giovanni Cornolò - Giuseppe Severi, *La Ferrovia Centrale Umbra. 150 chilometri attraverso il cuore verde d'Italia*, Arcipelago Edizioni, Milano 2005, pp. 425.

Il volume intende ricostruire la storia del trasporto ferroviario locale in Umbria ripercorrendo le alterne vicende di quella che rappresenta la maggiore realtà ormai da quasi un secolo operante in tale ambito: la Ferrovia Centrale Umbra.

Questa ferrovia ha costituito e costituisce tutt'oggi un'importante risorsa nel quadro della rete del trasporto regionale e, potenzialmente, non soltanto regionale. Entrata in funzione nel 1915, dopo quasi un quarantennio di polemiche tra ceti dirigenti locali e governi nazionali, oltre che tra i vari Comuni interessati, le quali determinarono la dapprima parziale quindi totale esclusione dell'Umbria dal grande asse ferroviario collegante il nord e il sud del paese, sviluppatasi quindi, così come risulta nel tracciato attuale definitivamente affermatosi nella seconda metà degli anni cinquanta, attraverso una linea longitudinale lunga circa 152 chilometri che da Sansepolcro arriva a Terni, la Centrale Umbra nel corso della sua storia ha esercitato un ruolo significativo, favorendo gli spostamenti e i commerci tra il nord e il sud della regione, contribuendo in tal modo a ridurre le distanze, non soltanto chilometriche.

E tuttavia, tale ferrovia ha risentito del mancato prolungamento fuori dai confini regionali, soprattutto nella direttrice nord, con l'eccezione del breve tratto sino a Sansepolcro, questione questa costituente vizio di origine e ricorrente motivo di discussione e polemica nelle diverse fasi della sua storia.

Cornolò e Severi, nessuno dei due storici di professione ma appassionati e cultori in modo particolare degli aspetti tecnologici della storia del trasporto ferroviario, ricostruiscono le vicende della Ferrovia Centrale Umbra, dalle origini sino ai giorni nostri, proprio a cominciare da alcune questioni più specificatamente tecniche. Particolarmente approfondito risulta quindi l'esame dei diversi sistemi di alimentazione adottati per la trazione, del materiale rotabile in uso, delle caratteristiche con-

cernenti le stazioni ferroviarie presenti lungo la linea. Le diverse fasi che hanno contrassegnato la storia della Centrale Umbra, dalla nascita nel 1915, proprio nel momento dell'entrata dell'Italia nella prima guerra mondiale, al rapido sviluppo nel ventennio fascista, dalle distruzioni subite nel corso del secondo conflitto mondiale, alla ricostruzione postbellica e alle alterne fasi gestionali nel trentennio compreso tra il boom economico e gli anni novanta, sino alle nuove e auspicabili prospettive di crescita dell'ultimo decennio, vengono scandite alla luce degli sviluppi tecnologici succedutisi che rendono la ferrovia umbra un caso per certi versi esemplare.

Ciò si evince in modo evidente come rivela, ad esempio, l'analisi dei sistemi di trazione utilizzati, risultanti spesso all'avanguardia in ambito nazionale: originariamente progettata, attorno agli anni dieci del novecento per la trazione elettrica monofase, soluzione tecnologicamente all'avanguardia per l'Italia del tempo; convertita, per esigenze belliche prima ancora di entrare in funzione, al vapore; passata finalmente, nel 1920, al sistema elettrico monofase; costretta però nuovamente al vapore in conseguenza delle distruzioni belliche; passata, a partire dal 1958, alla corrente continua e, dal 1993, abbandonata l'elettificazione, al diesel, attualmente è in attesa di un annunciato ritorno all'elettificazione.

La trattazione delle diverse vicende viene affrontata con l'ausilio di un ricco apparato documentario e iconografico (costituito da riproduzioni di documenti, manifesti pubblicitari, ritagli di giornali, oltre che da fotografie, disegni, schede tecniche), che risulta certamente importante per una più agevole comprensione di alcuni aspetti, specialmente di quelli più specificatamente tecnici, anche se talvolta il massiccio uso di questi materiali rischia di appesantire, anche graficamente, in alcuni casi forse eccessivamente, l'economia complessiva del lavoro. D'altra parte, il ricorso e un migliore utilizzo di un più ampio ventaglio di fonti, ad esempio di quelle prodotte dalle autorità centrali (Ministero dei Trasporti, Genio Civile, Prefettura di Perugia, alcuni archivi comunali), avrebbe probabilmente reso possibile una più attenta indagine di talune questioni.

Arricchisce il volume un'appendice che descrive le origini e lo sviluppo del sistema monofasico in Italia, ricostruendo sinteticamente la storia di altre sei linee ferroviarie locali (la ferrovia della Valle Brembana; la Napoli-Piedimonte d'Alife; la ferrottramvia Roma-Civitacastellana-Viterbo; la ferrottramvia Verbania-Omegna) e di tre reti tramviarie extraurbane (riguardanti le città di Parma, Salerno e Padova) che hanno preceduto la Centrale Umbra nell'applicazione di questo sistema di alimentazione.

In ultima analisi, il lavoro di Cornolò e Severi rappresenta un utile contributo alla ricostruzione della storia del trasporto ferroviario in Umbria.

Fornisce infatti utili indicazioni in un settore che è stato e continua ad essere al centro degli interessi e delle preoccupazioni degli amministratori locali umbri, nella convinzione che questa regione, nel suo complesso, quanto nei diversi territori che la compongono, sia stata e risulti ancora penalizzata rispetto alle parti più sviluppate del paese.

## La filosofia è una cosa penserosa

Dino Renato Nardelli

Responsabile sezione "Didattica della Storia" - ISUC

◆ Anna Rita Nutarelli - Walter Pilini, *La filosofia è una cosa penserosa. Diario di un'esperienza nella Scuola Primaria di Chingiana*, Morlacchi Editore, Perugia 2005.

Un gruppo di bambine e bambini del terzo e del quarto anno della scuola primaria discutono, seduti nel loro *salotto filosofico*, di amicizia, di giustizia, di anima, di bellezza, di Dio, dell'infinito e di molto altro ancora. Prendo a prestito le parole di Adriana Croci, che ha scritto la Prefazione al libro per rappresentare il luogo e la situazione dentro cui è nato il libro.

Il luogo: il salotto filosofico. Ma cos'è? E' un posto ricavato all'interno di un'aula (già questo appare straordinario: con classi sempre più numerose individuarvi uno spazio sgombro da banchi costituisce impresa ardua). A guardar bene la foto di pagina 41, è un salotto vero, con tanto di poltrona a righe, di portariviste, di tappeto soffice e (immagino) colorato. Corrisponde, per chi non è pratico di vita scolastica, al salotto buono di casa propria, talvolta liso dall'uso ma conservato sempre con rispetto ed affezione.

Cos'è che lo rende filosofico? È la situazione. In quel luogo si creano occasioni di dialogo, di confronto, di discussione, di codifica negoziata di idee. Un po' come il nostro salotto buono se dal suo arredo si cancellasse la Tv. Diventerebbe un posto dove far fluire in maniera sequenziale, logica, distesa, articolata e ponderata la conversazione fra amici; un posto dove riscoprire il linguaggio - al singolare - quello che storicamente consente a individui intelligenti di entrare in relazione intendendosi sul significato delle parole. E con quel linguaggio parlare delle cose di tutti i giorni e di quelle straordinarie, del modo di sbarcare il lunario e delle convinzioni politiche, delle opinioni, dei valori. Se la filosofia è dare senso alla propria vita nel mondo, chiunque può ragionare di filosofia.

Immediata tentazione, sfogliando queste pagine, è cercarvi tracce di adultismo: come, fare filosofia con alunni di nove - undici anni! Per la verità i curatori mettono le mani avanti, ma proseguendo si scopre che non ce n'era bisogno. La trascrizione delle conversazioni nel salotto filosofico evidenziano l'intellegibilità di un mondo (quello dei conversanti) e la drammaticità di un problema.

Anna Rita Nutarelli e Walter Pilini hanno chiari gli obiettivi: "cercare di restituire ai bambini e alle bambine il diritto alla parola, per abituarsi a porre/porsi continuamente dei perché, a formulare domande, ad avanzare ipotesi, insomma a ragionare, o meglio, ad imparare a farlo". Perseguono quanto dichiarato con cognizione di causa, attraverso un apparato pedagogico didattico maturo, reso in maniera discreta (pregio indubbio).

Ma perché un genitore, un nonno, un operatore scolastico, insomma, *un adulto*, dovrebbero leggere questo libro? Qui sta il problema. Per conversare con i bambini

occorre considerare il peso e il significato che *loro* attribuiscono a parole troppo spesso date come scontate. Ed ecco la straordinarietà.

Guardando con attenzione, siamo di fronte ad un vero e proprio dizionario di *parole piene*, riempite di senso dai nostri potenziali *interlocutori piccoli*. Quando un adulto parla di Dio con un bambino, entrambi devono intendere: “è una persona che ci ha voluto bene” (pag. 53); quando usa la parola tempo, entrambi devono intendere: “è una cosa che passa, scorre come un ruscello che scende giù dalla montagna” (pag. 126); quando usa la parola giustizia, entrambi devono intendere: “è mandare in galera gli assassini e i ladri” (pag.113). Così, a seguire con parole come: lavoro, soldi, felicità, infelicità, diritti, doveri, bene, male, sogno, mito, anima, nulla, vuoto, infinito, e tante altre ancora.

Se noi adulti non concordiamo con quelle definizioni, impegniamoci a trovare un vecchio salotto e due tappeti variopinti, e parlare con i piccoli che ci stanno vicini per dare senso condiviso, ancora una volta, alle parole.

## Il difficile cammino verso la democrazia

Emanuele Pettini  
ricercatore AUR

◆ Tommaso Rossi, *Il difficile cammino verso la democrazia (Perugia 1944-1948)*, Editoriale Umbra, Foligno 2005.

Il volume di Tommaso Rossi rientra nell'ambito delle iniziative editoriali, promosse dal Comune di Perugia, che hanno l'intento di raccontare, per non dimenticare, la storia vissuta dalla nostra regione nel periodo che va dal 1944 al 1948.

Il lavoro, strutturato in due parti, inizia con l'approfondire le ultime fasi della Resistenza in Umbria e, fin dalle prime pagine, emergono le difficoltà che il Paese ha dovuto affrontare per scrollarsi di dosso una *feroce* dittatura e per ricostruire il “difficile cammino” verso la democrazia. Nel corso della trattazione vengono messe in risalto le ingenti difficoltà materiali, la paralisi delle strutture economiche, industriali e commerciali e l'instabilità politica di una società che stentava a riorganizzarsi nel dopoguerra.

Nella seconda parte del libro vengono affrontati gli aspetti politico-amministrativi ed economico-sociali che caratterizzano il periodo successivo alla Liberazione dell'Umbria. L'appendice riporta un suggestivo archivio fotografico con immagini significative della situazione di Perugia negli anni presi in esame.

Non mancano, nel testo, racconti e ricordi dei protagonisti che hanno vissuto sulla propria pelle quegli eventi, sacrificando interessi personali, affetti e, per alcuni, perfino la vita. L'autore ricostruisce efficacemente questi momenti, mettendo in risalto la strada intrapresa, all'indomani della guerra, da tutta la società civile nel tentativo di recuperare quell'identità storica, morale e culturale, forzatamente messa da parte. In

particolare, si evidenzia come la conquista e la costruzione della democrazia, della libertà e dei diritti violentemente negati, abbiano attraversato moltissime difficoltà prima di realizzarsi. Tutto ciò ha portato, comunque, ad un recupero di un'unità ormai dimenticata, facendo confluire tutti gli animi verso quei sentimenti di speranza per una nuova rinascita.

Negli anni esaminati Perugia, l'Umbria, e l'Italia in generale, vivono uno di quei momenti che segnano non solo un cambiamento di regime politico, ma anche l'inizio di una fase nuova, fatta di ferite da rimarginare, di sofferenze e di speranze.

In conclusione, si può dire che questo libro ci porta a riflettere su una delle pagine più buie della storia del nostro Paese e, al tempo stesso, riesce a riportare alla luce quell'orizzonte di speranza caratterizzato dalla riconquista dei valori di unità e libertà, segno di un rinnovamento profondo che attraversava la società. Basti pensare, come sottolineato dall'autore, che l'Umbria, nelle votazioni del 2 giugno 1946, fu la terza regione a dare la più alta preferenza nei confronti della Repubblica (in favore della quale si espresse il 72% dei votanti), segno di una forte volontà di cambiamento e di far valere quei diritti e doveri di cui si stava prendendo man mano coscienza.

Oggi che l'Italia attraversa una lunga fase di transizione alla ricerca di un nuovo sviluppo economico e civile, la memoria delle fasi descritte nel libro offre un utile contributo a comprendere il valore assoluto della democrazia, a non ripetere gli errori del passato e a difenderne i valori.

Il libro di Tommaso Rossi richiama in modo significativo l'attenzione sul problema della memoria, sulla necessità di respingere l'idea che una società possa vivere nell'oblio della sua storia, sull'importanza di una costante riflessione sulle vicende che solo sessanta anni fa hanno segnato la rinascita democratica dell'Italia.

*I due documenti sono datati entrambi 1906, cioè dopo solo qualche anno che le prime automobili percorrevano le strade italiane. A Perugia e a Spoleto era già all'attenzione delle Amministrazioni comunali "la soluzione della questione automobilistica" con studi e progetti per i collegamenti con le città del proprio territorio. Perugia organizzava le linee per Umbertide e per Chiusi, Spoleto per Norcia.*

*I due documenti, estremamente dettagliati sul piano tecnico e su quello finanziario, comprendono rispettivamente 38 e 24 pagine: vengono qui pubblicate solo le premesse generali rinviando la pubblicazione integrale nel sito web [www.umbriacontemporanea.it](http://www.umbriacontemporanea.it).*

*Di notevole interesse risulta la relazione di Domenico Arcangeli, sindaco di Spoleto, con la quale si ritiene di proseguire il servizio automobilistico nonostante che un referendum avesse dato risultato negativo (415 No contro 34 Sì). La diligenza a cavalli contrastava l'arrivo della "civiltà della macchina".*

### Relazione e resoconto dell'Azienda Automobilistica per l'esercizio 1905

Non solo per seguire la buona norma di amministrazione degli anni precedenti la Giunta vi espone i risultati dell'esercizio automobilistico durante l'anno 1905, ma, ormai, allo scopo di sottoporvi una risoluzione definitiva in proposito a questa che è sempre più divenuta la vera grande questione del Comune di Spoleto. E con la risoluzione che voi, egregi Colleghi, sarete per prendere, avrete anche dato la conseguenza logica richiesta chiarissimamente dalla volontà degli Amministrati, esposta col referendum popolare consultivo del 4 giugno 1905, allorchè il corpo elettorale, chiamato a rispondere a questo quesito: "Deve continuarsi l'attuale servizio Automobilistico Spoleto - Norcia?" dette 415 voti per il No e soli 34 per il Sì.

Tuttavia durante la preparazione e l'esecuzione del referendum la minoranza – fortissima minoranza – degli elettori, per organo di una Associazione politica, l' "Unione liberale monarchica" e di un giornale "Il Popolo" proclamò ed effettuò l'astensione, affermando nel tempo stesso altamente che il servizio era mal condotto, che vi avvenivano sperperi di lubrificanti e combustibile, rovina di macchine, che vi era eccesso e disordine di personale, che infine – e questa era grave affermazione – la soppressione del servizio automobilistico avrebbe condotto con sè conseguenze funeste per la stabilità delle risorse economiche cittadine, per l'immane disfacimento del Circondario e perdita di uffici pubblici giudiziari, amministrativi e militari, a causa del distacco della Montagna.

Questo era il pensiero, o almeno l'affermazione di una fortissima minoranza dei cittadini, che si astenne con pretesti per evitare di confessarsi minoranza, in vista delle vicine elezioni amministrative, ma che innegabilmente esisteva nel Comune.

E la Giunta Municipale, scrupolosissima tutrice dell'interesse cittadino, imparziale fino alla esagerazione nel valutare tutte le opinioni, senza riguardi a partiti e persone, sorvolando su tutte le falsità e le ipotesi pur offensive, prima di affrontare l'evento di una soppressione del servizio, in cui essa pure sentiva alcuni pericoli, sebbene da altri

esageratissimi, volle, per suprema correttezza, e visto che si era giunti a metà dell'esercizio 1905, proseguire e completare l'esperimento, provando nel servizio riforme varie di cui ora vi intratterremo.

Altre gravi considerazioni si aggiunsero a persuadere la prosecuzione dell'esperimento per tutto il 1905. Prima fu l'aver rilevato, come fece lo stesso Sindaco in un pubblico Comizio, che la tariffa pei viaggiatori adottata sugli automobili di Spoleto in sei centesimi per viaggiatore-chilometro è assurda, e non esiste in alcun servizio simile, fra quei pochi che vivono all'estero, né è accettata in nessun preventivo di servizi da impiantarsi: le tariffe all'estero sono al minimum di cent. 10 per viaggiatore-chilometro. E vero che la tariffa di Spoleto fu adottata per vincere colla concorrenza il servizio delle vetture a cavalli che si esercitava sulla stessa strada, ma ormai l'esperienza aveva detto che il servizio a cavalli reggeva per una quantità di cause d'indole locale, alla concorrenza, e quindi era prudente vedere coll'esperienza se piuttosto non esistessero ormai due categorie di viaggiatori, due classi di clienti, una amante della comodità e della celerità dell'automobile, e fornita di sufficienti mezzi finanziari, tanto da non rinunziarvi anche con una tariffa aumentata, e l'altra meno fornita di mezzi, la quale non si era mai dato il lusso di viaggiare in automobile, ma per economia proseguiva a viaggiare in vettura a cavalli, e per economia costituiva ancora e sempre la clientela della Società Nursina. E la prudenza voleva che prima di smettere il servizio municipale si facesse anche la prova di applicare la tariffa giusta, e non di concorrenza, di cent. 8 per viaggiatore chilometro in 2. classe e di cent. 10 in 1. clas. Se la prova riusciva, poteva contarsi in seguito su un maggior introito annuo, per viaggiatori, di L. 12000 circa.

Secondo motivo concorrente a far proseguire temporaneamente il servizio municipale si fu quello di poter regolarizzare la questione del sussidio governativo. Fino allora era stato, è vero, concesso dal Ministero un sussidio annuo di lire 10,000 per cinque anni, ma la Corte dei Conti non aveva mai registrato i relativi Decreti, e neppure un soldo si era potuto riscuotere. Frattanto la Legge sui lavori detta del quadriennio, ed il regolamento 8 gennaio 1905, n. 23 disciplinavano anche la materia dei sussidi ai servizi pubblici di trasporti con automobili, e davano la possibilità di avere sussidi fino a L. 400 a Km. come infatti ci affrettammo a chiederlo per il Servizio Spoleto - Norcia. Ma la pratica non era esaurita nel Giugno, come del resto non è esaurita neppure ora. Evidentemente, se il servizio si sopprimeva, si sarebbero perduti anche i sussidi scaduti e non pagati, con un'altra perdita pel Municipio di circa L. 35.000.

Terza considerazione sopravvenne col fatto che nella estate del 1905 si costituirono o si prepararono in Italia varie Società Anonime per l'assunzione di pubblici servizi di trasporti mediante automobili a benzina, aiutate e fiancheggiate da potenti Società costruttrici di vetture automobili: e così se ne ebbero due a Milano, una a Genova, ed in Perugia si formò un forte gruppo di promotori per fondare una potente Società Umbra di trasporti con mezzi meccanici su strada ordinaria, il quale gruppo di promotori disegnò, fra le altre linee, anche una Perugia-Todi-Terni-Norcia. Evidentemente, se la Città di Spoleto può, in fondo, vedere con tranquillità cessare il Servizio proprio, tanto comodo e tanto poco aiutato dalle città della Montagna, non poteva con uguale

tranquillità vederne sorgere contemporaneamente un altro più poderoso e con macchinario più moderno, che facesse capo a Terni.

E l'esperimento fu continuato.

### Per la costituzione d'una società d'impresе automobilistiche nell'Umbria (studi e progetti, 1906)

L'estendersi continuo anche in Italia delle applicazioni industriali dell'automobilismo e il bisogno fortemente sentito in tante parti della nostra "Umbria Verde" di nuovi mezzi di trasporto tra centri popolati ed operosi, eppure lasciati fuori da ogni comunicazione ferroviaria fece sembrare opportuna la costituzione d'una Società locale per l'impianto e l'esercizio di servizi pubblici automobilistici, in luogo della secolare diligenza antigienica, tarda, costosa e malsicura ancora.

L'esperienza difatti va sempre più affermando la praticità di questo nuovo mezzo di locomozione e la sua importanza, per i benefici immediati che arreca alle popolazioni sparse; poiché s'adatta con facilità e convenienza alle ultime diramazioni stradali, alle regioni montuose, dove la costruzione delle ferrovie non può essere impresa facile né sempre remunerativa, pur non impegnando l'avvenire per la loro eventuale effettuazione. Così l'automobile si presenta oggi quale complemento necessario dei grandi mezzi di trasporto collettivo, tramviari e ferroviari, e non meno di essi importante come fattore di progresso economico-sociale; per modo che il problema delle più intense comunicazioni può avviarsi alla vera soluzione, completa e vantaggiosa.

Molte delle località dell'Umbria servite tuttora dalla diligenza, non mancano d'altra parte di quelle condizioni essenziali per cui un servizio automobilistico possa impiantarsi e prosperare, vicine come sono a importanti centri urbani, ricche di prodotti agricoli e commerciali, e talune anche di fiorenti industrie.

Per tutto ciò una Società di forze locali si presenta la più adatta per l'attuazione e lo sviluppo di una tale industria, che deve servire a tanti piccoli interessi, tutti del luogo, deve vivere per essi e con essi; si presenta, direi, unico mezzo per addivenire ad una conclusione, non essendo un'industria che possa richiamare gran capitale di fuori. Lo vediamo dappertutto; se qualche cosa si viene facendo in questo campo, è per opera di Società locali o di Società in cui l'elemento del luogo entra sempre.

Per tali ragioni e con tali convincimenti venne studiata e proposta una rete generale di linee automobilistiche nell'Umbria, e per opera principalmente degli illustrissimi sigg. cav. ing. Fucci e cav. dott. Militone Moretti, vennero tenute in Perugia allo scopo varie riunioni tra i principali interessati alle linee medesime e molti aderenti alla bella e promettente iniziativa. Fu costituito un Comitato promotore. Risultarono eletti: presidente il sig. cav. Moretti, e membri i sigg. cav. in. Fucci, cav. rag. Bussini, march. dott. Ranieri Di Sorbello, cav. prof. Domenico Tocchi, sig. Amedeo Rossi, ed il compianto avv. Bianchi. Il detto Comitato aveva il compito di far preparare studi particolareggiati dell'importante questione sia dal lato tecnico sia da quello finanziario; di avanzare in nome della costituenda Società le domande di concessione relative allo

esercizio delle linee più indicate per un primo esperimento; di preparare infine gli atti occorrenti, lo statuto, ecc. per la costituzione di una Società Umbra, insieme anche ad altri Enti, reputandolo opportuno.

Dal Comitato Umbro ebbe il sottoscritto l'onorifico incarico di preparare gli studi e i progetti per le linee più importanti della rete, che doveva aver centro Perugia.

E da notare, che la questione automobilistica nell' Umbria non si agita da oggi, ma fin dai primi tentativi di applicazione industriale delle automobili ai trasporti, si sono avute per le linee principali offerte, domande, prove ancora; ma non sempre a proposito e con quella base che può derivare da studi seri e da esperienze assodate.

Importava per ciò di addivenire a studi esaurienti, onde porre la questione nei suoi veri termini, per stabilire cioè la possibilità, la convenienza o meno, alle condizioni attuali, dell'impiego degli autominibus per i servizi di diligenza, e lo esponente vero dei rischi e profitti di questa nuova industria applicata ai trasporti collettivi sulle strade interurbane della nostra Provincia.

Gli studi furono condotti con questi criteri e così continuati a tutt'oggi, per seguire il più possibile i primi impianti; le ricerche e i risultati dei tentativi di altre Società sorte al medesimo scopo; gli esperimenti che si sono andati facendo anche qui in Roma con autominibus a benzina di varie Ditte, perché l'industria è sempre nuova, sebbene si manifesti già calda.

Però incominciano ad aversi elementi sufficienti per il necessario affidamento su tali imprese; per cui si ritiene ormai possibile formulare una conclusione.

Gli studi fatti hanno portato ad escludere per ora molte delle linee della rete proposta, limitando il primo esperimento con i nuovi tipi di carrozze a benzina con cerchioni di gomme piene sulle ruote, alle due linee solamente Perugia-Chiusi e Perugia-Umbertide in prosecuzione della Terni-Todi-Perugia, domandata dalla Società Anonima Genovese, in rapporti di possibile fusione con la nostra.

E per queste due linee dunque, che si riferiscono gli studi completi, e in raffronto anche all'esercizio della Spoleto-Norcia, si deducono le conclusioni più sotto riportate.

## ARCHIVIO DELLA MEMORIA

## Il mio ventesimo compleanno

*di Pompeo Cagini*

La mia generazione ha pagato un prezzo molto alto per essere stata coinvolta nelle varie vicende, anche tragiche, che hanno caratterizzato il secolo ventesimo. I nostri vent'anni hanno coinciso con il periodo della seconda guerra mondiale che, iniziata nel 1939 e finita nel 1945, ha provocato in Europa milioni di morti. Noi siamo nati dopo la fine della prima guerra mondiale, alla metà degli anni venti caratterizzati da grandi sconvolgimenti sociali, politici e culturali.

In Russia la rivoluzione comunista conquistò il potere, mentre in Germania il nazismo di Adolf Hitler iniziava la dittatura ed in Italia nel 1922 il fascismo saliva al potere che manterrà per venti anni, fino ad una fine tragica durante la seconda guerra mondiale. Noi siamo nati nel clima ancora rovente lasciato dalla prima guerra mondiale ed in seguito abbiamo vissuto una adolescenza sempre ricca di imprese guerresche, prima nel 1935 la conquista dell'impero fascista da parte dei legionari di Mussolini, poi la guerra civile spagnola nel 1938. Io studente di scuola media seguivo la conquista dell'impero su di una carta geografica dell'Africa orientale e con delle bandierine fissate a degli spilli, segnavo l'avanzata del legionari. La guerra civile spagnola ci coinvolse marginalmente, ma Mussolini volle dare una mano al generale Franco inviando a combattere al suo fianco battaglioni di camicie nere "volontarie".

Il 1° settembre 1939 con l'invasione della Polonia da parte delle divisioni corazzate tedesche iniziò la seconda guerra mondiale. L'Italia entrerà in guerra il 10 giugno 1940 registrando una tragica serie di sconfitte militari, distruzioni di città, molte perdite umane sia di truppe combattenti che di civili, culminata nell'invasione del nostro territorio metropolitano da parte di due eserciti stranieri che nemici si combattevano sul suolo della nostra patria.

La mia situazione personale è stata tranquilla fino all'8 settembre 1943, giorno dell'armistizio fra il governo italiano del maresciallo Badoglio e l'esercito anglo-americano che aveva invaso l'Italia ed era arrivato alle porte di Roma. Fino a quel giorno la mia vita era stata tranquilla, frequentavo il liceo ed avevo soltanto l'obbligo della premilitare che consisteva nel recarci tutti i sabati pomeriggio e la domenica mattina nel piano terra del mercato coperto nei locali oggi parcheggio di auto ed allora adibiti a palestra, dove venivano inquadrati in vari plotoni ed iniziavano le istruzioni militari. Queste esercitazioni si rivelarono subito inutili e noiose: ci facevano marciare avanti e indietro per due o tre ore fino a quando non sentivamo una certa stanchezza e la convinzione assoluta di avere perso il tempo. Molti miei coetanei si rifiutavano di partecipare a queste che dovevano essere nella mente di che l'aveva ideate una preparazione al servizio militare ed alla guerra. Noi studenti eravamo gli unici che partecipavano a queste riunioni perché i presidi degli istituti scolastici ricevevano dalla federazione fascista l'elenco dei nomi degli studenti assenti ed i presidi erano invitati a sospendere dalle lezioni scolastiche. I nostri coetanei operai od artigiani non partecipavano e non potevano essere perseguiti in nessuna maniera. Questa situazione si protrasse fino a quando l'andamento della guerra molto negativo con gli allarmi aerei che si facevano sempre più frequenti rese la situazione non bene gestibile dalle autorità fasciste fino alla cessazione dopo il 25 luglio 1943, quando il gran consiglio del fascismo decise la caduta di Mussolini.

L'estate del 1943 vide l'intensificarsi della guerra con continui bombardamenti delle nostre città ed a Perugia divennero sempre più frequenti gli allarmi aerei ma senza bombardamenti. Dopo l'8 settembre 1943 con l'armistizio iniziò per tutti il periodo più drammatico e tragico della guerra: gli alleati bloccati a Cassino non riuscivano a sfondare le linee tedesche ed arrivare a Roma, cercarono di risolvere la situazione facendo uno sbarco ad Anzio per prendere alle spalle i tedeschi che combattevano sul fronte di Cassino. Lo sbarco si rivelò subito un insuccesso: gli americani corsero il rischio di essere ributtati a mare. Riuscirono a tenere la posizione sulla spiaggia di Anzio, ma non riuscirono ad

attuare il piano operativo per cui avevano fatto lo sbarco. La situazione rimase bloccata fino a primavera avanzata quando gli anglo-americani ripresero l'offensiva e riuscirono a sfondare le linee tedesche ed arrivare a Roma il 4 giugno 1944. Dopo l'8 settembre 1943 fui richiamato alle armi: questo voleva dire essere arruolato nei reparti dell'esercito repubblicano fascista che Mussolini stava ricostruendo a Salò dove aveva posto la sede del governo. Il maresciallo Rodolfo Graziani era stato nominato ministro della guerra e comandante dell'esercito repubblicano fascista. I reparti di questo esercito erano destinati ad andare a combattere sul fronte di Cassino contro gli alleati od inviati nel nord Italia o anche in Germania per essere addestrati al combattimento. L'andamento della guerra era disastroso per la neo-repubblica di Mussolini e nessuno, anche fra i fascisti, pensava ad una vittoria, noi giovani richiamati alle armi, nella grande maggioranza non ci presentammo ai distretti militari di appartenenza. Io fui dichiarato renitente alla leva e per rappresaglia mio padre fu obbligato a chiudere il suo negozio di via Ariodante Fabretti e furono tolte alla mia famiglia le tessere annonarie che consentivano l'acquisto degli alimenti.

Dalla metà del mese di Settembre al 9 gennaio 1944 mi nascosi nell'abitazione di un nostro vicino di casa ed amico il signor Augusto Ricci che abitava con la moglie Enrica Tortoioli ed il figlio Enzo in corso Garibaldi al n. 92 – io abitavo al n. 96. La casa era grande, distribuita su due piani, al piano terra vi era la cucina, una sala grande ed un salotto più piccolo ed una camera da letto dove dormivano i coniugi Ricci. Al piano superiore vi erano altre due camere da letto, in una di queste dormiva il figlio Enzo e l'altra libera fu data a me. La casa aveva un ingresso preceduto da un grande cortile con ingresso a volta su Corso Garibaldi. Il cortile confinava con dei grandi locali che anticamente erano i magazzini del grano e della lana del Nobile Collegio della Mercanzia che avevano gli ingressi in corso Garibaldi prima dell'abitazione del Ricci. Questi locali erano liberi e furono requisiti dal comando della guardia Nazionale Repubblicana della repubblica di Salò che vi fecero la loro caserma. Questo complicò molto le cose, perché i militi per poter cucinare aprirono la porta che collegava la loro caserma con il cortile di Ricci.

Mio padre pensò bene di farmi cambiare aria ed il 9 gennaio 1944 al mattino molto presto mio padre con un calesse al quale era attaccato un cavallo bianco non molto grande, che mio padre chiamava Vaporino in senso ironico, data la sua velocità, mi condusse a San Giovanni del Pantano in casa del suo amico Vittorio Baglioni che aveva in affitto la tenuta dell'ingegnere Calderoni. Quel giorno, 9 gennaio, compivo venti anni e non fu certamente per me e per i miei genitori un giorno di festa. Vittorio Baglioni abitava con la famiglia, la moglie signora Brigida ed i figli Antonio, Fausto ed Alfredo, nella casa padronale. Io consumavo i pasti con loro e la sera andavo a dormire nella casa colonica della famiglia Cenerini che era la prima che si incontrava venendo da San Giovanni del Pantano in una collinetta che dominava il paese sottostante e la strada che da Perugia porta ad Umbertide. Di fronte vi è Monte Tezio. Una notte dell'inverno 1943 aerei alleati bombardavano l'aeroporto di Sant'Egidio: dall'alto di questa collina si vedeva uno spettacolo bello ed impressionante. Si udivano dei forti scoppi dietro monte Tezio e si vedevano le fiammate dell'esplosione delle bombe che lanciavano gli aerei e si vedevano i proiettili traccianti dell'antiaerea che disegnavano strani arabeschi nel cielo. Durante una di queste incursioni un aereo tedesco Messerschmidt fu colpito e cadde sulla sommità di monte Tezio.

Fu uno spettacolo fantastico; esplose il serbatoio dell'aereo e tutte le munizioni che erano a bordo e fu una serie di detonazioni di varia intensità che continuarono per parecchio tempo.

Il giorno seguente molti abitanti del paese di Pantano e delle zone circostanti si recarono sul monte per vedere i resti dell'apparecchio colpito e recuperarono i paracadute che servirono per farne capi di abbigliamento. Molti presero pezzi dell'aereo per avere un ricordo di questo episodio e della guerra.

La mia permanenza in casa di Vittorio Baglioni ed in quella del Cenerini si protrasse fino quasi a tutto il mese di marzo. Mio padre venne a riprendermi e mi fece tornare a Perugia perchè il maresciallo d'Italia Rodolfo Graziani aveva promulgato un nuovo editto in base al quale i renitenti alla leva ed i disertori, se catturati, sarebbero stati fucilati sul posto senza processo. In quei mesi vi erano state varie fucilazioni di partigiani o renitenti e non erano minacce a vuoto, Rodolfo Graziani era noto per la sua ferocia nell'applicare le leggi di guerra. Dovevo presentarmi o trovare una via d'uscita

che mi facesse escludere dall'obbligo di presentarmi alle armi. Mio padre fu bravissimo, aveva molti amici e molte conoscenze; Aldo Mugnani, un artigiano proprietario di una officina meccanica, mise in contatto mio padre con il signor Pedana.

Pedana era un operaio specializzato che aveva lavorato alla SAi Ambrosini di Passignano, Fabbrica per aerei, in quel momento non più in attività per i bombardamenti subiti da parte degli anglo-americani.

I tedeschi avevano improvvisato una officina meccanica per riparare i caccia Messerschmidt di base all'aeroporto di Sant'Egidio, nei capannoni della valigeria Italiana in via Elce di Sotto ed impiegavano operai italiani in gran parte operai della Sai Ambrosini di Passignano. Pedana, sollecitato da Mugnani, mi presentò ai responsabili dell'officina come un operaio della SAi di Passignano. Fui assunto e gli operai italiani fecero del tutto per farmi apparire il più possibile uno di loro, aiutandomi in ogni modo e dandomi preziosi consigli. Facilmente i tedeschi responsabili del lavoro dell'officina si resero presto conto delle mie scarse capacità di operaio ed un giorno un graduato mi urlò di mostrargli la palma delle mani; dopo averle viste si mise ad urlare ancora più forte. Nonostante risultasse chiaro la mia incapacità di operaio specializzato non fui licenziato ma adibito a lavori poco qualificati.

Lavorare alla valigeria con i tedeschi mi comportò l'iscrizione all'organizzazione del lavoro tedesco in guerra; l'organizzazione Todt che arruolava operai in tutti i territori occupati dal terzo Reich. Mi fu consegnata una tessera di riconoscimento con foto che dimostrava questa mia qualifica di operaio alle dipendenze delle forze di occupazione tedesche.

Intanto siamo arrivati ad aprile 1944, il nostro medico di famiglia, il professor Quinto Calabro, mi preparò un certificato dal quale risultava che soffrivo di disturbi al fegato per una pregressa epatite. Il certificato mi permise di non andare a lavorare in valigeria. Io, approfittando della tessera Todt, potevo circolare tranquillamente; così andai a lezione di fisica all'Università Centrale ed a quelle di Biologia Generale alla facoltà di Agraria a San Pietro. Alla fine di maggio detti il primo esame all'Università, Biologia con votazione di 27/30, i primi giorni di giugno detti Fisica nella sede dell'Università Centrale riportando 25/30.

**FONDAZIONE  
CASSA DI RISPARMIO  
DI TERNI E NARNI**

**Corso Cornelio Tacito, 49  
05100 TERNI  
Tel. 0744.421330 - 0744.402524  
Fax 0744.421349**

