

The title 'PASSAGGI' is rendered in a large, black, serif font. The letter 'P' is white and set within a blue square. The letters 'A', 'S', 'S', 'A', 'G', 'G', 'I' are black. The text is overlaid on a grid of thin black lines. A vertical line passes through the center of the 'G's, and a horizontal line passes through the middle of the letters. A blue asterisk-like symbol is positioned at the intersection of these lines over the second 'G'.

PASSAGGI

L'Umbria nel futuro

Rivista semestrale di società e cultura

I.2016

MORLACCHI EDITORE

PASSAGGI

L'Umbria nel futuro

Rivista semestrale n.1/2016 (giugno)

Direttore responsabile

PIERPAOLO BURATTINI

Comitato di redazione

ANTONIO ALLEGRA

ANDREA MAORI

MARCELLO MARCELLINI

GABRIELLA MECUCCI

RUGGERO RANIERI (Coordinatore)

GIOIA ZAGANELLI

Hanno collaborato alla cura redazionale di questo volume: ANTONIO ALLEGRA, GABRIELLA MECUCCI, RUGGERO RANIERI.

Abbonamenti: www.morlacchilibri.com/riviste

Realizzata con il contributo di



Fondazione

Ranieri di Sorbello

BIBLIOTECA, ARCHIVIO, COLLEZIONI D'ARTE

ISSN: 2464-9627

ISBN: 978-88-6074-775-4

Progetto grafico e impaginazione: Jessica Cardaioli

Progetto grafico di copertina: Francesco Montegiove

Assistenza redazionale: Eleonora Antonini

Copyright © 2016 by Morlacchi Editore, Perugia. Tutti i diritti riservati. È vietata la riproduzione, anche parziale, con qualsiasi mezzo effettuata, compresa la copia fotostatica, non autorizzata. Finito di stampare nel mese di giugno 2016 presso la tipografia “Digital Print - Service”, Segrate (MI). Mail to: redazione@morlacchilibri.com | www.morlacchilibri.com/universitypress

Editoriale

La ripresa possibile_5

ATTUALITÀ

P. Brutti_TRASPORTI: L'URGENZA DI UNA SVOLTA_15



MEDIOETRURIA E SANT'EGIDIO STRATEGICI

Intervista all'Assessore Giuseppe Chianella, a cura di L. Rivola_23



PUNTARE SULLE "FRECCHE"

Intervista ad Alessio Trecchiodi, a cura di A. Maori_29

F.M. Ciuffini_PERUGIA: LE MALATTIE DEL TRAFFICO. E LE CURE_35

L'ECONOMIA DOPO LA CADUTA

U. Sbarra_UMBRIA: UN FUTURO FRAGILE E INCERTO_49

S. Sacchi_EDILIZIA E SVILUPPO ECONOMICO_67

M. Casavecchia_L'INNOVAZIONE SU CUI PUNTARE_89

C. Fani O'Broin_IL TRAINO DELL'EXPORT_97

E. Gibellieri_L'AST NELLA CRISI EUROPEA_107

C. Carnieri_SVILUPPO E NUOVO REGIONALISMO_131

U. Barelli_AMBIENTE E MODERNITÀ SOSTENIBILE_139

RELIGIONE E LIBERTÀ

Presentazione_169

P. Monti_L'ALLEANZA TRA LIBERTÀ E CRISTIANESIMO_171

A. Santambrogio_PER UNA LAICITÀ "LAICA"_179

N. D'Acunto_FEUDATARI ED EREMITI: LA LEZIONE DEL MEDIOEVO
UMBRO_191

M. Campanini_IL CORANO NON È SOTTOMISSIONE_201

B. Lewis...MA NEL CALIFFATO IL PECCATO È REATO_209

A. Allegra_LIBERTÀ, RELIGIONE E (S)CORRETTEZZA POLITICA_229

A. Stella_OLTRE L'EGO_239

S. Parisi_POPOLI E RELIGIONI: UN FESTIVAL DEL CINEMA A TERNI_249

Il titolo di questo secondo numero della rivista è “Una regione bloccata”. E ci sembra fotografaci efficacemente la fase che l’Umbria sta vivendo. Innanzitutto, sul terreno dei trasporti, dove le soluzioni avanzate scontano profonde differenze, in particolare sulla questione ferroviaria che vede i ritardi più pesanti della nostra regione e del suo capoluogo.

Nel primo articolo Paolo Brutti, ex segretario nazionale della Cgil trasporti ed ex presidente dell’Apm nonché ex parlamentare che in questa veste si è occupato lungamente di infrastrutture, fa un’analisi acuta e per molti versi impietosa degli errori degli ultimi 15-20 anni che hanno portato la regione ad essere semi isolata, a partire dal fatto che è un territorio “a treno zero” sino ad arrivare alla recente crisi dell’aeroporto di Sant’Egidio. Una situazione difficile, dunque, ma non senza vie d’uscita. Brutti avanza alcune proposte su cui muoversi nel breve periodo, evitando la “politica degli annunci” e delle “slide”. Innanzitutto, accelerare al massimo il completamento della Perugia-Ancona. In secondo luogo raggiungere in tempi rapidi un accordo con le FS per arrivare ad avere il transito di Freccia Rossa e o Bianca per Perugia. Poi, in tempi più lunghi, la trasformazione della FCU in metropolitana di superficie e il passaggio per il capoluogo di una linea della Orte-Falconara. Un no senza appello invece alla stazione Medioetruria. Quanto a Sant’Egidio, Brutti segnala una possibilità che si potrebbe aprire in un prossimo futuro: la probabile chiusura per lavori di Ciampino. Perugia potrebbe così diventare aeroporto “base” o di riferimento per Ryanair. Il progetto non è di semplice realizzazione soprattutto perchè occorrerebbe battere la concorrenza di Pisa, ma garantirebbe un futuro allo scalo umbro intorno al quale dovrebbero fiorire una rete di comunicazioni ferroviarie.

L’Assessore regionale ai Trasporti e alle Infrastrutture, Giuseppe Chianella (l’intervista è realizzata da Laura Rivola), giudica Sant’E-

gidio tutt'ora "strategico": vede un probabile accordo con Ryanair e una trattativa con Alitalia per arrivare alla realizzazione della tratta Perugia-Pescara-Roma. L'Assessore esclude il passaggio dell'Alta velocità per Perugia e si dichiara favorevole ad una stazione in provincia di Arezzo. Quanto al sistema autostradale, infine, Chianella conferma la prossima apertura della Foligno-Civitanova e del tratto umbro della Perugia-Ancona.

Su di una linea di fondo simile a quella di Brutti – anche se non mancano le differenze – si muove l'intervista che Andrea Maori ha fatto a Alessio Trecchiodi. Trecchiodi individua – attraverso la costruzione di un sistema complesso di collegamenti – un futuro da terzo aeroporto di Roma per Sant'Egidio. Quanto alla ferrovia anche lui scarta la stazione Medioetruria giudicando particolarmente sbagliata la sua collocazione a Rigutino. E consiglia invece il passaggio per Perugia dell'Alta velocità con un numero di treni superiore a quello proposto da Paolo Brutti, sostenendo che la nostra rete ferroviaria è in grado di sopportarlo senza problemi.

Fabio Maria Ciuffini, già vicesindaco di Perugia, membro del consiglio di amministrazione delle FS nonché parlamentare che si è lungamente occupato anche di infrastrutture, affronta infine il tema del traffico partire da un giudizio di fondo: i guai del capoluogo umbro a proposito di mobilità nascono soprattutto e prima di tutto dalla schizofrenia fra scelte urbanistiche e scelte in materia di mobilità. Un fenomeno questo accaduto in quasi tutte le città italiane ma che a Perugia ha raggiunto livelli paradossali. Su questo piano le responsabilità sono molteplici: nazionali e locali. A partire da questa constatazione, Ciuffini avanza una serie di proposte: da quelle riguardanti la ferrovia a quelle riguardanti il sistema stradale, particolarmente importante per il capoluogo visto che quasi tutto il trasporto si svolge – e si tratta di un pesante difetto – su auto. Qui, il primo problema da risolvere è il "nodo" di Collestrada dove l'ingente traffico ormai resta quotidianamente bloccato. Difficile riassumere tutte le idee che Ciuffini mette in campo, ma questa breve sintesi non può però trascurare un'altra ipotesi: quella di utilizzare o riutilizzare una serie di "strade alternative".

Se l'Umbria è bloccata dal punto di vista della mobilità, altrettanto complicato è rimettere in moto la sua economia che è stata colpita da una crisi fortissima: più pesante rispetto a quella di molte altre zone

d'Italia. Per interrogarci sullo stato dell'economia umbra abbiamo interpellato voci autorevoli da ambienti diversi: dal mondo del sindacato (Ulderico Sbarra), dell'associazionismo imprenditoriale (Cillian Fani), della ricerca e dell'Università (Casavecchia e Sergio Sacchi), delle istituzioni europee (Gibellieri), del mondo politico e amministrativo (Carnieri e Barelli). Le impostazioni con cui gli autori affrontano il problema è quanto mai varia: dalla analisi macro-economica, alla discussione di particolari settori o di particolari imprese, all'indicazione di alcune linee di tendenza o di proposte per il futuro.

I saggi (in particolare quelli di Ulderico Sbarra e Claudio Carnieri) ci offrono un quadro drammatico delle condizioni in cui versa l'economia umbra all'uscita dalla lunga recessione degli anni passati. La perdita in termini di reddito pro-capite è stata ben maggiore che nella media italiana, e lo stesso vale per una serie di altri indicatori, dall'occupazione, alla produttività ai livelli di povertà; tradizionalmente l'Umbria aveva difeso un equilibrio fra redditi contenuti e bassi livelli di povertà sociale, oggi anche questo risultato sembra compromesso.

Una domanda che ricorre spesso è se la crisi sia davvero alle nostre spalle o se, di fatto, ancora non ne siamo usciti. Tecnicamente una recessione è il susseguirsi di due trimestri di crescita negativa. Questo non è più il caso dagli inizi del 2015. Alcuni dati forniti dagli autori, su occupazione, reddito pro-capite, esportazioni, mostrano la recente inversione di tendenza. Sbarra, che rimane molto pessimista, sottolinea come questa sia del tutto insufficiente a risolvere le criticità e risollevare una barca arenata. Anche i dati migliori presentati da Fani O'Broin relativi alle esportazioni potrebbero essere più un episodio, che un trend sostenuto.

Siamo, pertanto, anche in Umbria in un periodo di convalescenza, di grave debolezza in presenza di una ripresa anemica che si inserisce in una congiuntura europea e globale piena di incertezze e contraddizioni (basta pensare alle possibili ricadute finanziarie della Brexit, alla crisi del processo di integrazione europea, alle difficoltà di alcune economie, già trainanti, dei Brics come la Cina o il Brasile, alle incertezze politiche in USA). Un aspetto più positivo emerge dai saggi di Casavecchia e di O'Broin e riguarda una pattuglia di aziende leader che hanno attraversato la crisi innovando e si presentano oggi sui mercati globali con ottime prospettive di crescita. Tra queste potrebbe prendere il suo

posto anche l'AST, che mostra segni di ripresa dopo la difficile ristrutturazione concordata fra governo e parti sociali; tuttavia, come illustra molto bene il saggio di Enrico Gibellieri, nel parlare di AST occorre avere presente un quadro globale in cui sono determinati gli esiti della controversia sull'ammissione della Cina fra le economie di mercato, e la capacità delle autorità europee di uscire da una logica burocratica e autoreferenziale. La siderurgia europea, argomenta Gibellieri, richiede politiche industriali serie, per esempio sulla ricerca, ma anche le istituzioni locali e sindacali possono dare un contributo, come mostra, per esempio, il caso di Piombino.

Per il futuro emergono ricette diverse: Ulderico Sbarra, che traccia il quadro più negativo, ma anche forse più realistico dell'Umbria bloccata – bloccata da cattiva amministrazione, assenza di politica, chiusure, consorterie varie –, ripone le sue speranze in un processo di partecipazione dal basso, un progetto a cui lavorino in primo luogo le forze sociali. Un progetto in grado di recepire e promuovere innovazione, un nuovo rapporto con il territorio e con i beni comuni. Carnieri sembra indicare una prospettiva di mobilitazione politica regionale che rimetta in moto meccanismi virtuosi. In effetti, il saggio di Sacchi che ripercorre la storia del settore delle costruzioni offre conferma di come una forte iniziativa pubblica sorretta da investimenti adeguati sia stata uno dei motori della crescita regionale negli anni Settanta e successivamente (fino alla ricostruzione dopo l'ultimo terremoto). Il progetto regionalista, per una stagione, mobilitò la politica umbra a tutti i livelli, offrendo una prospettiva di identità, di affermazione di nuovi ceti dirigenti e di uscita da una condizione di minorità economica. Ma oggi? È possibile riproporre quel modello e quello sforzo? Mancano i partiti, almeno nel senso di un loro ruolo aggregante e trainante; l'Umbria non ha maturato in 50 anni una vera identità regionale e nessuno sembra più voler combattere per la sua futura esistenza: si parla infatti di nuove aggregazioni, di macro-regioni – un dibattito su cui la nostra rivista vuole ritornare.

Se quindi un gruppo di ottime imprese non può da solo bastare, se un nuovo regionalismo umbro sembra una prospettiva del tutto virtuale, da dove ripartire? Fani insiste molto a ragione sulla necessità di inserirsi nelle linee di finanziamento europeo, aperte a imprese e soggetti istituzionali che sappiano sviluppare e estendere le loro competenze e le

loro reti di collegamento. Barelli, d'altra parte, sulla stessa scia, indica una linea ancora più ambiziosa, leggendo i nuovi sviluppi della crescita sostenibile in chiave di ambientalismo propositivo e dinamico. Non quindi decrescita, ma un modello di economia partecipata che colleghi reti di comunicazione, conoscenza e ricerca e una valorizzazione del territorio della regione e del suo capoluogo, come attrattore di capitale umano e di risorse innovative. È un quadro importante, anche affascinante, che Barelli cerca di declinare in una serie di iniziative in corso o possibili, promosse dalla Amministrazione comunale di Perugia, di cui è vicesindaco.

Il quadro della situazione perugina merita di essere completato prendendo in considerazione anche recenti vicende che hanno riguardato la Perugina-Nestlé. La manifattura non è morta: può costituire ancora un motore di produttività e sviluppo. Fra le multinazionali che operano nella nostra regione, la Nestlé rimane una delle più importanti, per occupati e fatturato. Recentemente la multinazionale svizzera ha presentato il piano industriale per lo stabilimento di San Sisto: non vi saranno esuberi, sarà cessata la produzione delle caramelle Rossana e dei biscotti Ore liete, mentre si rilancerà la produzione del Bacio e il suo marketing nel mondo, facendone il core business dell'azienda. Nestlé si è dichiarata pronta a mettere sul piatto 45 milioni di euro per questo rilancio, con l'obiettivo di triplicare in pochi anni la produzione; in aggiunta si annuncia un cospicuo investimento per l'ammodernamento dello stabilimento. Se la sfida avrà successo, si tratterà di un fatto importante.

Indicazioni meno positive vengono da due comparti della nostra economia: le partecipate e le banche. L'Umbria, particolarmente la provincia di Terni, per molti decenni è stata dominata dalla presenza delle aziende a partecipazione statale. La loro privatizzazione nel corso degli anni Novanta – che ha riguardato l'IRI con la siderurgia e la meccanica, l'ENI con la chimica ma anche l'ENEL con le sue centrali – ha aperto il mercato e introdotto importanti aziende multinazionali nella regione. D'altra parte però abbiamo forse esagerato nella direzione opposta. Il modello economico italiano era basato su una presenza pubblica strategica, in settori di alta tecnologia e di ricerca, che oggi molti rimpiangono (vedi il recente dibattito sul ruolo della Cassa Depositi e Prestiti). Nel frattempo ci siamo ritrovati con una serie di aziende partecipate (due soli nomi, Umbria Mobilità e Gesenu), con confini

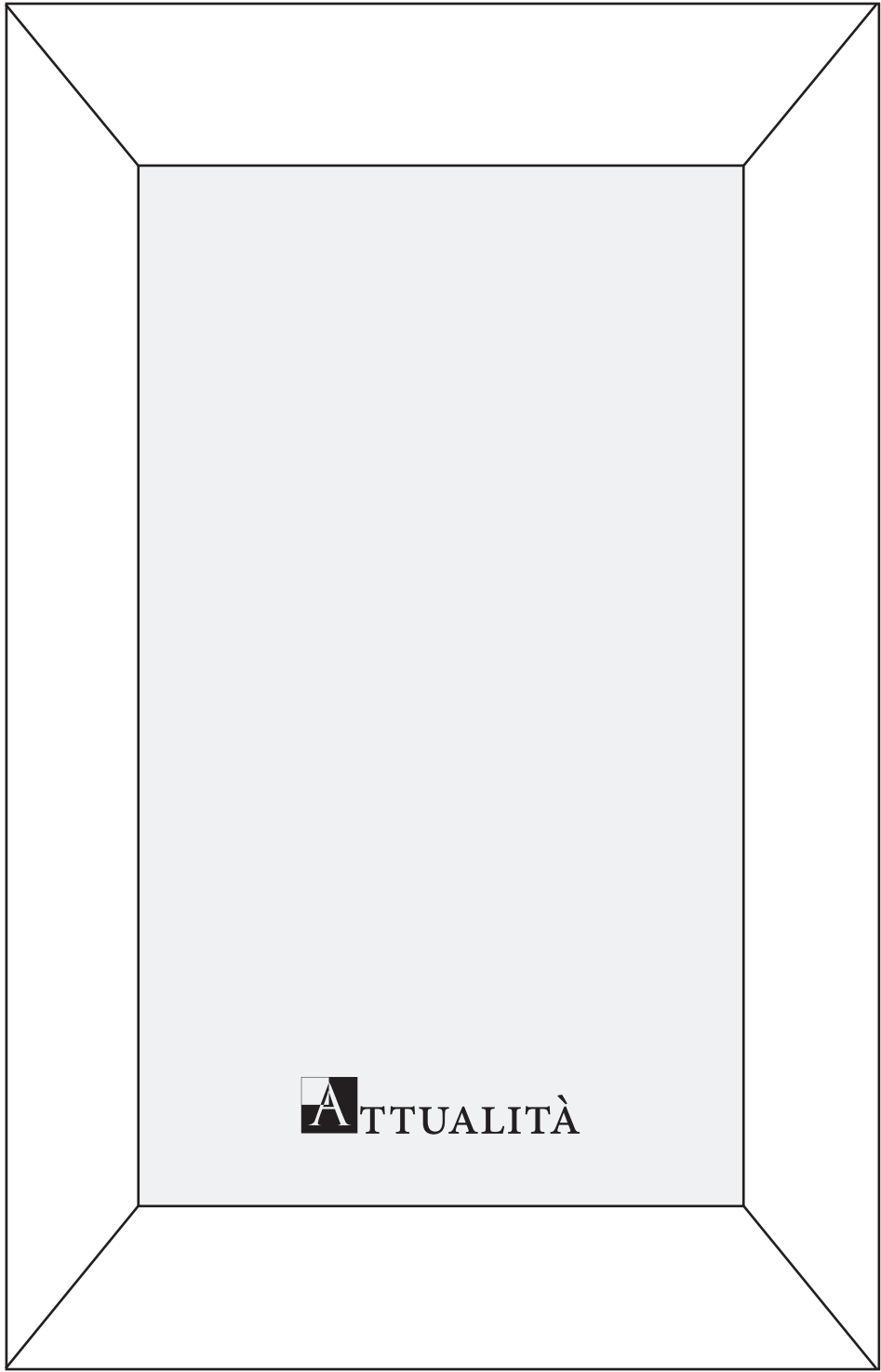
opachi fra pubblico e privato, che controllano, con pessimi risultati di gestione, servizi e prestazioni che si gioverebbero di maggiore apertura al mercato.

L'Umbria ha perso, in gran parte, le sue piccole banche territoriali. È una illusione che se ne possano creare altre: in questo campo le economie di scala sembrano fondamentali. Se non vogliamo i colossi multinazionali, occorrono banche a scala multiregionale o macro-regionale, capaci di essere competitive. Nel frattempo però la lunga crisi ha fatto crescere le sofferenze a ritmi elevati e superiori alla media nazionale, pari a circa un terzo del totale dei prestiti alle imprese e per un valore assoluto di 3,5 miliardi di euro a giugno 2015, poco meno del 20% del PIL regionale. La conseguenza: una flessione del credito all'economia, pur contrastata dalle politiche monetarie molto permissive assunte da un anno a questa parte dalla BCE. Intanto i depositi sono cresciuti e gli investimenti languono. Su questo fronte si gioca una parte importante delle possibilità di ripresa.

Infine il turismo, che nel discorso corrente sull'economia umbra è come nelle avventure di Sherlock Holmes "*the dog that didn't bark*", nel senso che nessuno lo mette al centro delle analisi, e purtroppo nemmeno nelle politiche, mentre potrebbe essere decisivo, anche per gli spin off che un turismo di qualità può generare. Un errore comune è di limitarsi a considerare i flussi e ricavarne motivi di ingiustificato ottimismo. Si legge spesso che i turisti sono in aumento, e indubbiamente gli ultimi due anni registrano una ripresa; tuttavia il dato centrale è che l'Umbria è molto indietro rispetto a quanto le sue bellezze e il suo patrimonio potrebbero consentire. Basterà citare pochi dati. Dopo la Toscana, l'Umbria è la seconda regione per numero di siti aperti al pubblico in rapporto agli abitanti. Secondo l'Istat, nel 2011 il numero di visitatori dei musei e degli altri siti è stato lievemente inferiore a 1,5 milioni, l'1,4% del totale nazionale; ogni sito umbro ha, però, attirato in media meno di 9 mila visitatori, un valore molto al di sotto di quello nazionale e di quello delle regioni del Centro, pari, rispettivamente, a 23 mila e 35 mila visitatori. Allargando lo sguardo a tutto il settore culturale, l'istituto statistico regionale ha recentemente pubblicato dati sull'importanza del sistema produttivo culturale. In Umbria esso genera il 4,7% del totale del PIL; appena l'1,2 % del totale nazionale, e 0,7% meno della media italiana; gli occupati nel settore in Umbria

sono il 5,2% degli occupati della regione; se il settore raggiungesse il livello delle altre regioni dell'Italia centrale produrrebbe qualcosa come 5.000 posti di lavoro in più. Non si tratta quindi di fare miracoli, ma di valorizzare meglio ciò che abbiamo ereditato dalla nostra storia.

La terza parte della rivista si occupa di "Religione e Libertà". Un argomento complesso e di scottante attualità. Una breve sintesi degli articoli la potrete trovare nella "Presentazione" che anticipa la sezione.



ATTUALITÀ

TRASPORTI: L'URGENZA DI UNA SVOLTA

Nel campo dei trasporti e delle infrastrutture domina la politica degli annunci a cui seguono anni di attesa dopo i quali si ricomincia con nuovi annunci, accolti con distrazione, in una specie di perdita di memoria collettiva. Il caso dell'Umbria è esemplare.

Quella che attraversiamo in questo momento è l'ultima fase di un insieme di progetti pensati e avviati nella seconda metà degli anni Novanta, riconfermati nei primi anni Duemila e poi nel 2010. Questi progetti sono rimasti largamente incompiuti e oggi sono ormai superati dall'evoluzione dei tempi, nel senso che i problemi e le difficoltà che si sono accumulati nel frattempo non troverebbero soluzione neppure se per incanto tutti quei progetti arrivassero alla conclusione. Sono stati venti anni di annunci e di conferenze stampa inconcludenti, che hanno riscaldato sempre la stessa pietanza, senza accorgersi che nel frattempo la realtà dei nuovi problemi avrebbe richiesto soluzioni diverse.

La regione a “treno zero”

Ancora di recente, mentre i collegamenti dell'Umbria col resto d'Italia con il treno raggiungevano il minimo assoluto, fino a far dire che l'Umbria è la prima regione d'Italia a “treno zero” nella quale tutto si muove su auto e su camion, mentre riesplodevano le proteste dei pendolari e contemporaneamente la FCU chiudeva i battenti e l'aeroporto di San Francesco entrava in una crisi difficilissima da superare, mentre emergevano verità lungamente tenute nascoste è stata data notizia, con abbondanza di slide e di grafici, di un nuovo piano delle infrastrutture e dei trasporti che parla di un avvenire luminoso per la mobilità in Umbria ma che non ha niente a che fare con i problemi del presente.

Per affrontare una situazione di crisi strutturale di questa gravità occorre avere il coraggio di cambiare paradigma: chiudere la fase iniziata venti anni fa e avviarne una nuova, ripensandone gran parte dei progetti, selezionandoli e mettendoli in lista di priorità, per non ripetere gli interminabili elenchi di opere tutte di valore assolutamente strategico, lasciando poi al governo e ai grandi enti centrali di fare e disfare a loro piacimento.

Fino ad oggi le politiche praticate dalle istituzioni umbre non hanno nemmeno preso in considerazione la esigenza di questa discontinuità e i problemi sono rimasti irrisolti, anzi si sono aggravati.

Da quindici anni tutto lo scenario delle infrastrutture stradali in Umbria è stato dominato dal progetto del cosiddetto Quadrilatero di penetrazione Umbria-Marche. Un investimento in infrastrutture stradali di oltre 2,3 miliardi di euro, che si prolunga più del rifacimento della Salerno-Reggio Calabria, già di per sé avrebbe dovuto sollevare l'interrogativo del suo reale significato economico e, se ce lo aveva, di come questo ritardo si sia potuto determinare senza che, in tutte le regioni dell'Italia centrale, si levasse una forte protesta delle forze economiche e delle istituzioni, private per tanto tempo di un potente motore di sviluppo. Il motivo è che il progetto fu pensato in una logica sostanzialmente locale, come una prosecuzione in Umbria delle strade di grande comunicazione marchigiane che, a pettine, collegano l'interno delle Marche con la costa, e non come un progetto infrastrutturale di valore nazionale.