

Capitolo 2

Gli elementi quantitativi e la metaprogettazione

Regione Tiberina: una terra da coltivare, un ambiente da curare, un distretto da ricreare ...

Ugo Baldini, Irma Visalli

CAIRE - Cooperativa Architetti e Ingegneri - Urbanistica S.c.r.l.

Di là (o di qua) dal fiume gli etruschi, di qua (o di là) gli umbri, i sabini, i latini. Un confine che le Regioni attuali superano, ma che è “latente” e fa parte delle cento cose da scoprire, dei cento racconti da intercettare e raccontare.

Una terra quella tiberina ricca di borghi e di città, che si incastona tra le aree adriatiche e quelle tirreniche per un tratto, lungo e trasversale, quasi fosse uno spartiacque esteso e fertile che collega il nord padano al meridione delle paludi pontine.

Una terra che al confine o nelle immediate vicinanze ritrova città importanti per storia e ruolo: L’Aquila, Ascoli, Camerino, Urbino, Arezzo, Montepulciano, Civitavecchia, Velletri, Frosinone, Cortona. Ancora più vicini Avezzano e Viterbo [fig.1a].

All’interno, città storiche che anche nei tempi più recenti hanno esercitato funzioni di governo di aree vaste: a parte Roma e Perugia, Orvieto, Foligno, Terni, Spoleto; o che hanno avuto storiche fondazioni e antiche sedi vescovili come Chiusi (Clusicum), Assisi (Asisium), Spello (Hispellum), Todi (Tuder), Narni (Narnia), Tivoli (Tibur), Gubbio (Iguvium), e poi ancora da Amelia a Nepi, da Città di Castello a Bagnoregio.

Città e capoluoghi che servono oggi sistemi locali, i quali salvo poche eccezioni (Subiaco, Orte, Amatrice, Montefiascone, Magliano Sabina, Fara in Sabina, etc) sono rimasti immobili (nel loro ruolo e nel loro dominio) senza catture recenti di un centro sull’altro: una buona premessa per fare rete, con una dinamica forse da incentivare rispetto al passato [fig.1b].

Per fare rete solidale.

Con questa ricchezza di recapiti urbani, l’accessibilità all’offerta dei servizi presenta però valori inferiori alla media italiana, se non si conta Roma; con Roma invece si va a superare la media

dell’Italia centrale [fig.2]. Buona l’accessibilità all’istruzione, così come l’accessibilità ai musei [fig. 3].

L’accessibilità della popolazione è ovviamente molto diversa se comprende la parte della conurbazione romana che porta il valore al livello più alto nazionale (68,3% della popolazione sta in comuni che superano 200.000 ab. accessibili in 30 primi), mentre senza Roma i valori si riducono della metà, descrivendo un rurale urbanizzato (ricco di città e borghi) che fa pensare, fuori della metropoli, ad un buon rapporto tra lo spazio urbano e lo spazio agricolo e naturale [fig.4].

Le variazioni di accessibilità della popolazione (del potenziale demografico) dicono che molto nel decennio ultimo (2001 - 2010) è cambiato sia a livello nazionale (+ 3.500.000 di incremento), che in quasi tutta l’area del Tevere, che è andata oltre le già buone prestazioni complessive del decennio precedente [fig. 5]. Decennio nel quale, mentre Roma decresceva, la regione Tiberina nel suo complesso segnava valori tra i più alti a livello nazionale (i Comuni in crescita erano il 65,8%) [fig. 6].

La popolazione straniera incide oggi moltissimo sul popolamento e le ultime rilevazioni lo confermano, con un fenomeno che ancora prosegue nonostante la congiuntura non buona [fig. 7].

La ricchezza (intesa come PIL) si ritrova nelle città: Roma metropolitana, Viterbo e poi la costellazione che da Rieti passa con continuità a Terni, Spoleto, Foligno, Assisi, Perugia [fig. 8]. Aree con riserve di potenziale demografico si alternano ad aree di riserva del potenziale economico e ad aree a più basso valore di centralità di servizi, in un sistema territoriale che ha in Roma e Perugia i valori massimi e conserva vaste aree con un buon equilibrio rurale [fig. 9].

I Capoluoghi, che avevano al 1870

Roma, Viterbo e Perugia tra i primi, sono parte di un presidio storico unico, denso, differenziato, “determinato” da un contesto di antica antropizzazione, riferimento importante per la valorizzazione di una intercomunalità efficiente. Centri storici e beni culturali e naturali diffusi. Una popolazione che conserva fortissime radici e che opera ancora con dedizione (parte fondamentale per la necessaria opera di manutenzione) nella dimensione locale. Dedizione che è servita da una cultura del fare e del creare ben esercitata e sviluppata dalla applicazione artistica e artigianale, agricola e alimentare [figg. 10 e 11].

Qui più che altrove (come si dice) è alto il potenziale paesistico, vista la forte domanda di natura e cultura che segna la ricerca di autenticità della domanda turistica più accorta (e crescente).

Paesaggi rurali a forte impronta agraria dove il fiume e il bosco separano le aree governate dall’uomo. La Romagna, le Marche, la Val di Chiana, il Casentino, la Maremma e i Sibillini, gli Abruzzi, la Sabina, la Ciociaria, i Castelli segnano i confini storici, paesistici, linguistici [fig. 12].

Di qua dal fiume gli etruschi, di là gli italici ... La ricchezza di paesaggi di interesse culturale caratterizza e traccia i recenti programmi di ricerca sugli Oliveti di Assisi, su Colfiorito, sulle Colline dei Martani, sugli Oliveti Gradonati di Spoleto, sugli Altipiani di Norcia, sui poggi di boschi, sui campi a farro, sulla Rupe di Orvieto, e altri ancora, da mettere a sistema con i siti UNESCO o i beni del FAI, per pensare a qualcosa di più integrato e connesso, unico, per la Valle del Tevere, fiume presente nell’immaginario collettivo mondiale.

Una candidatura dell’intero fiume per una valorizzazione che assume la sostenibilità come traguardo da avvicinare, luogo per luogo, in una Valle e un terri-

torio dai profili dolci che bene si apre a percorsi su antichi e nuovi itinerari, tra città e parchi (già ben presenti) [figg. 13a-13b]. Tra boschi, selve, paesaggi e emergenze (landmark) generate dall'uomo e dalla natura, con progetti fattibili di mobilità dolce che può avere percorsi facili, incisivi e affascinanti.

Qualche ferrovia minore potrebbe entrare in gioco (cosa ce lo impedisce?) per rendere più facile arrivare in modo sostenibile e percorrere con facilità i luoghi con altri mezzi (in bici, a cavallo, a piedi, in mongolfiera...) con mete brevi o lontane; da Civitavecchia, importante porto turistico, parte una ferrovia non elettrificata ora dismessa che va ad Orte incontrando per via, la Roma-Viterbo [fig. 14a].

Potrebbe essere una risorsa formidabile, per il Porto più turistico d'Italia, da offrire anche in modo complementare all'ingresso in Roma, su un treno che può portare a Viterbo, ad Arezzo, all'Aquila e Spoleto, Assisi, Perugia e in cento altri luoghi; treni turistici attrezzati (si può dire, in Italia, attrezzato? Come quelli promossi dalla Svizzera?) e poi forse anche ad Urbino e naturalmente a Siena, a Firenze e finalmente ancora a Roma.

Ma anche dal Porto di Ancona si può raggiungere bene il Tevere...

Grande progetto, forse troppo semplice: non pensare a elettrificazioni costose ma a fare funzionare un vettore che mette in collegamento il territorio del Tevere con la sua proiezione naturale, la Maremma e il suo Porto principale, Civitavecchia (valorizzando tutti gli altri approdi dal mare).

Grande progetto (da proporre come uno dei progetti per la Valorizzazione della Valle del Tevere?) che rende accessibile e sostenibile un patrimonio ingente da integrare, lavorando nel contempo contro la congestione "metropolitana".

Un progetto - strategico e fattibile - che trova una offerta di ricettività diffusa già ben attrezzata e facilmente migliorabile [fig. 14b], soprattutto con i nuovi segmenti agrituristicci e del turismo diffuso, ma ancora da incrementare come offerte generate [fig. 15].

In un territorio che presenta buoni livelli di accessibilità e buone dinamiche nei suoi sistemi locali connessi all'ospitalità e all'opera artigianale (andando oltre la ricettività, dalla cura del gusto alla cura dello spirito).

Un territorio che ha ampie potenzialità

di crescere nei suoi valori economici, sociali e ambientali e che, con una governance efficace [fig. 16], può disporre, con una carta dei luoghi convincente e condivisa, ad essere anche un grande Distretto Culturale, capace di intercettare una domanda mondiale di servizi che hanno nella natura e nella cultura la fonte prima e nella mobilità dolce una mobilità di fruizione sostenibile. Servizi (e attori) che hanno bisogno di intercettare innovazione, integrazione, internazionalizzazione e imprenditorialità per essere affidabili come servizi di qualità.

Bisogna agire su accordi tra i sistemi locali che si propongono come partner affidabili alle politiche nazionali, affidabili ed esigenti [fig. 17].

Bisogna agire su forme di ascolto inclusive e responsabilizzanti [fig.18] (nè come predatori, nè come conservatori, nè come provocatori, ma da innovatori), agire ben radicati su un sistema territoriale, e sulla sua esperienza, costruendo più percorsi di azioni e di strategie.

Bisogna integrare, mettere assieme - come dice il poeta - "politiche e poesia, economie e culture, scrupolo e utopia" [fig.19].

I CAPOLUOGHI: LE CITTA' STORICHE E I SISTEMI LOCALI DEL LAVORO



Fig.1a | Rete urbana dei capoluoghi

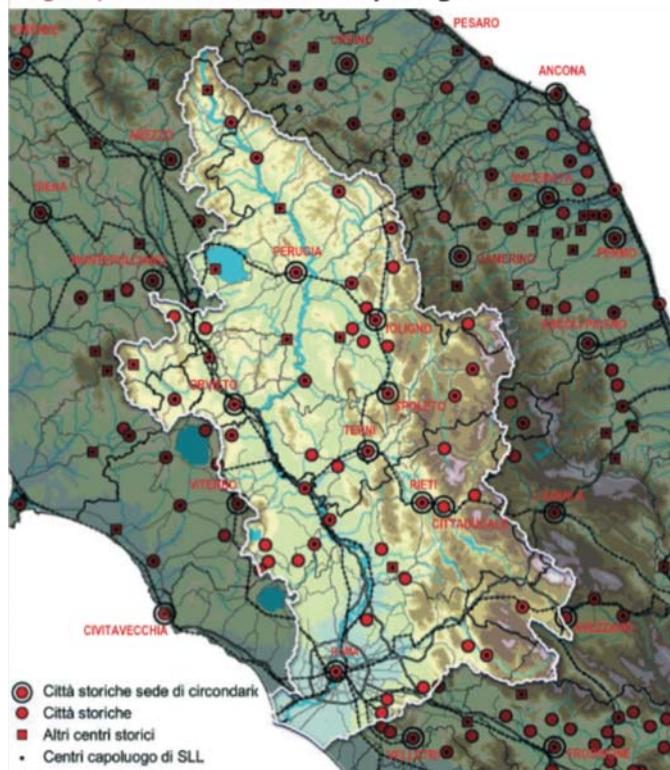
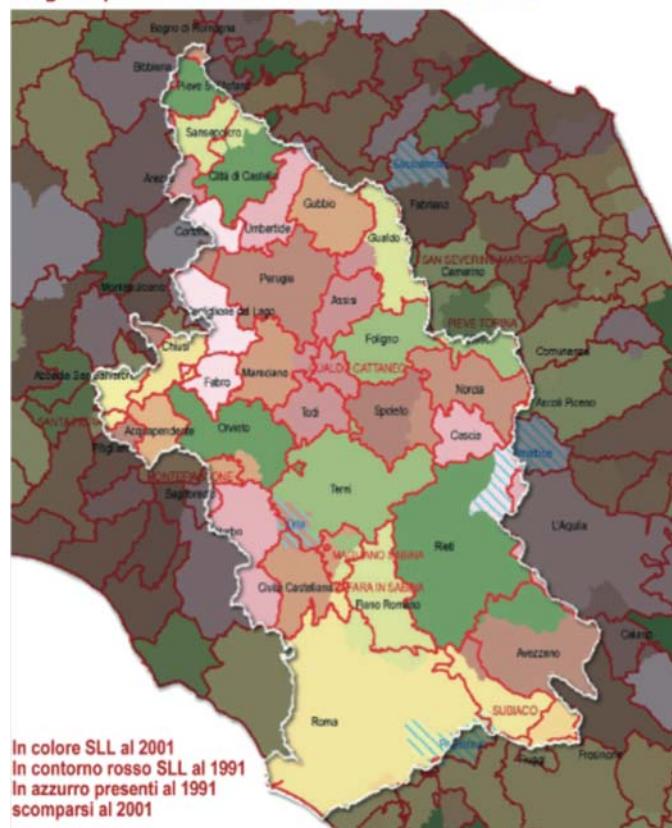
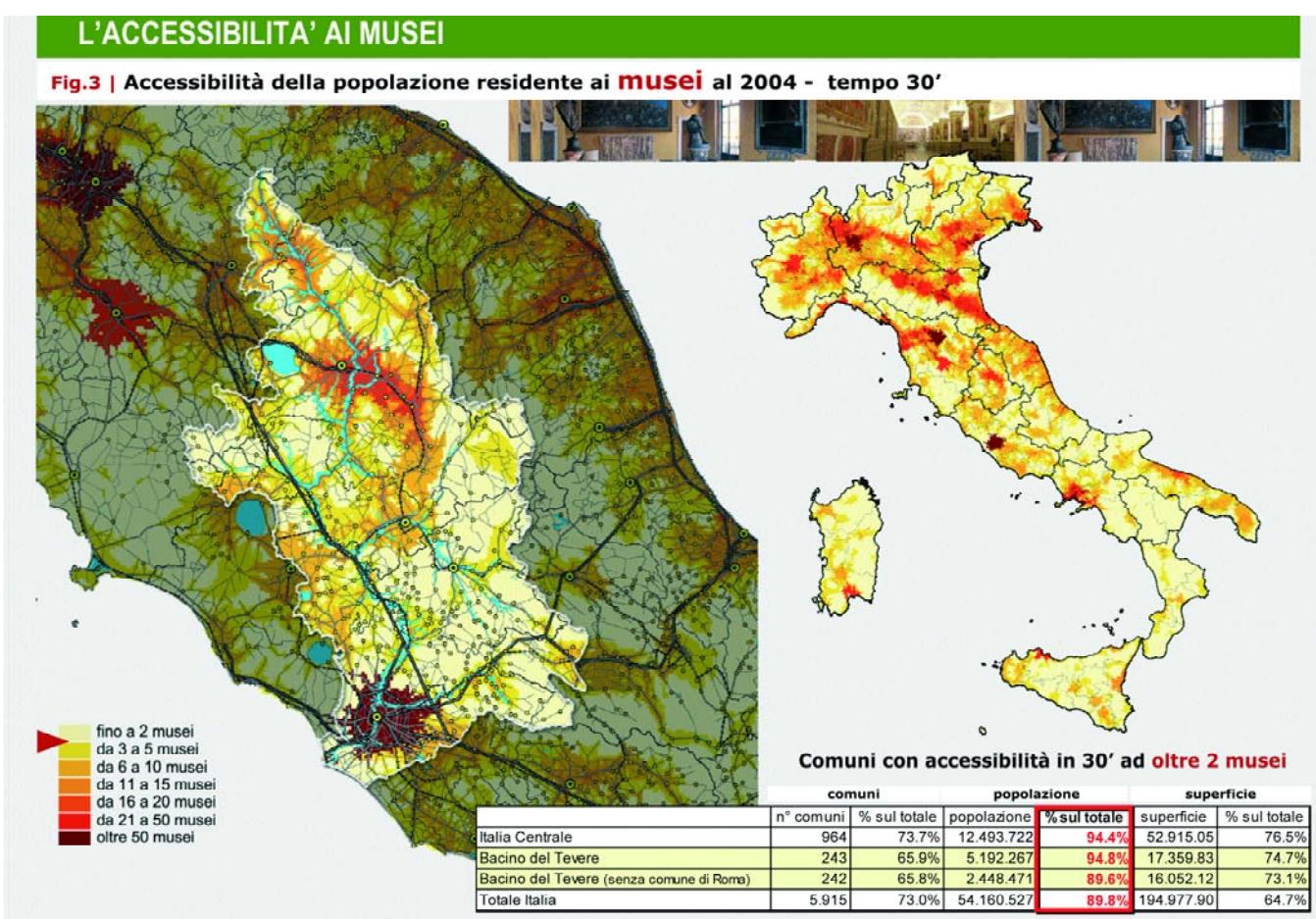
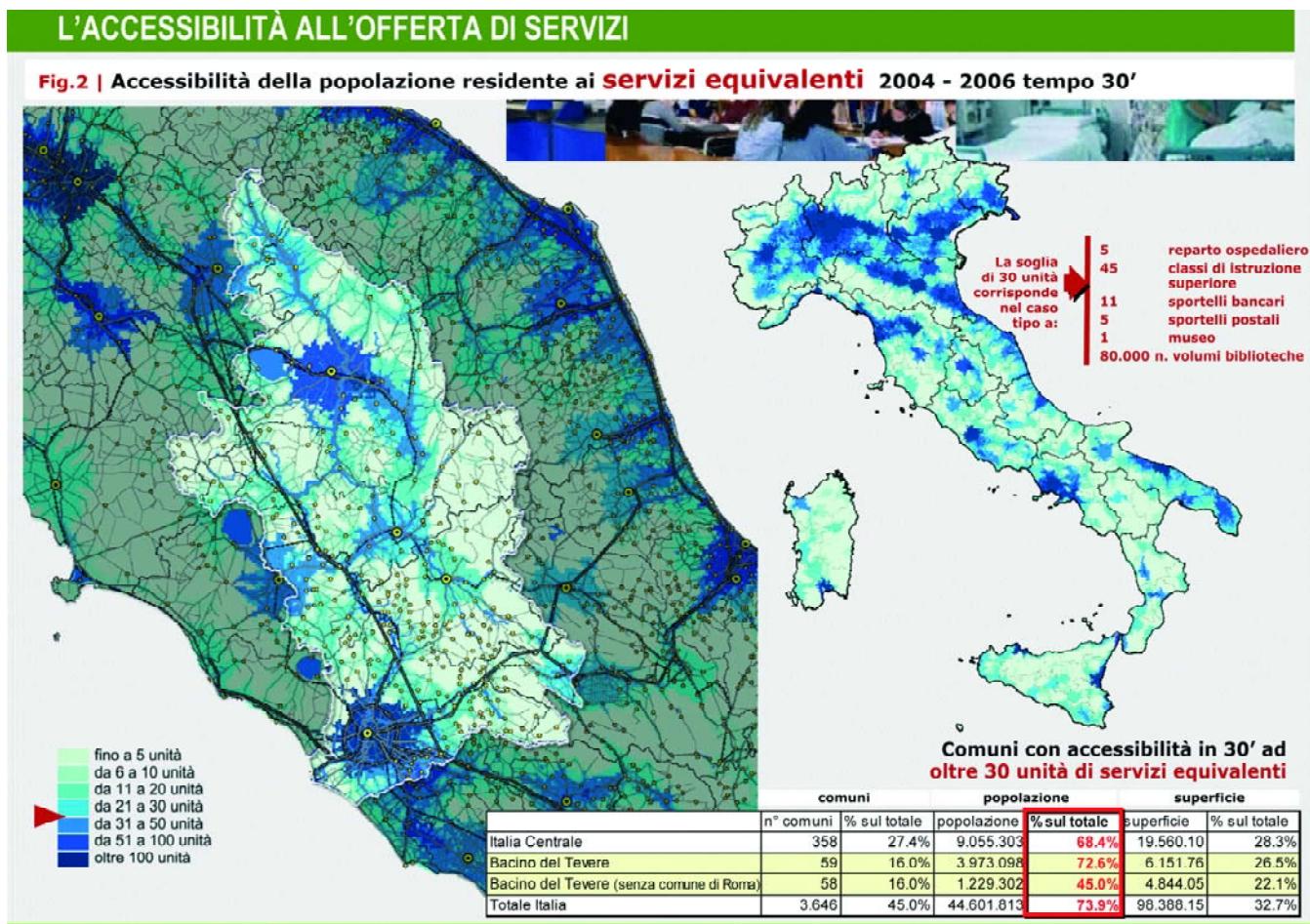


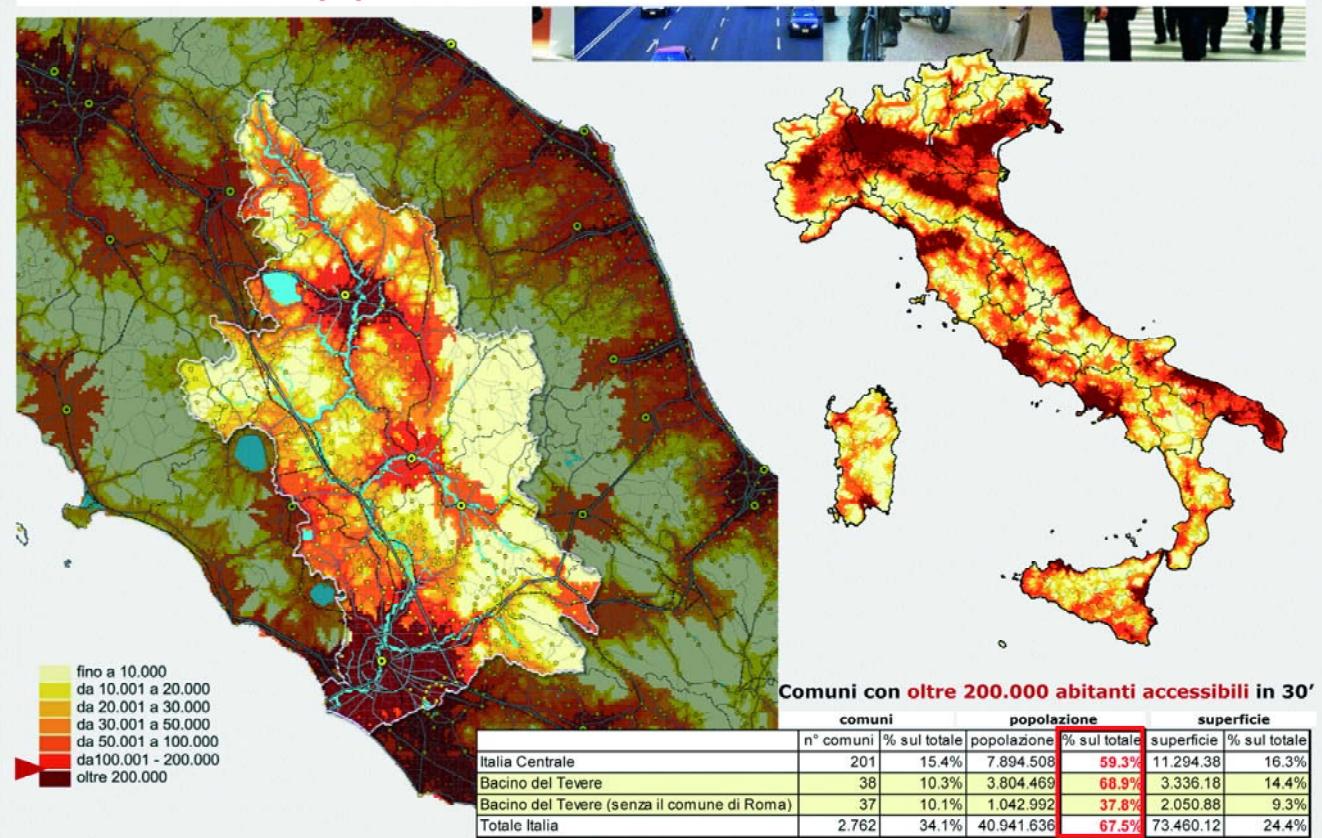
Fig.1b | I Sistemi Locali del Lavoro al 2001





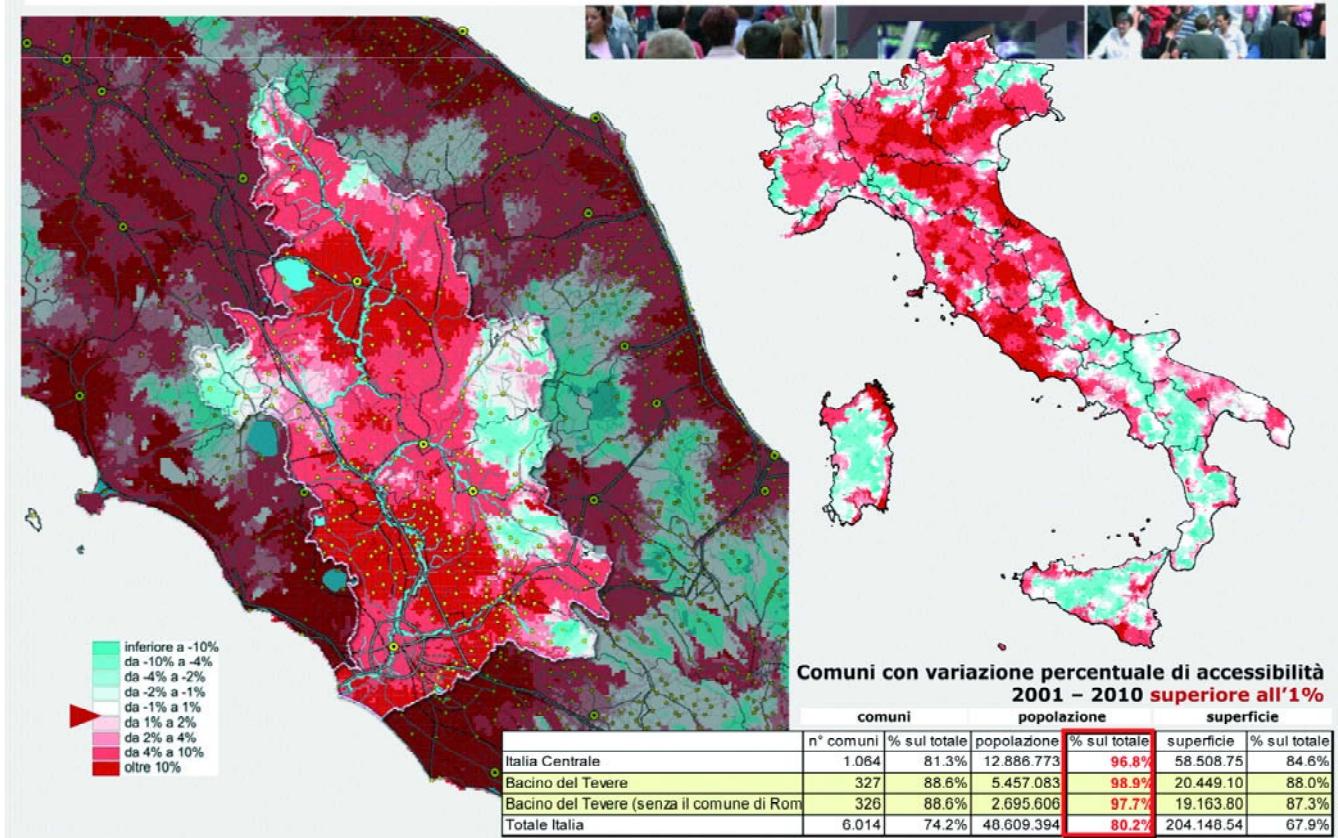
L'ACCESSIBILITÀ DELLA POPOLAZIONE RESIDENTE

Fig.4 | Accessibilità della popolazione residente al 2010 – tempo 30'



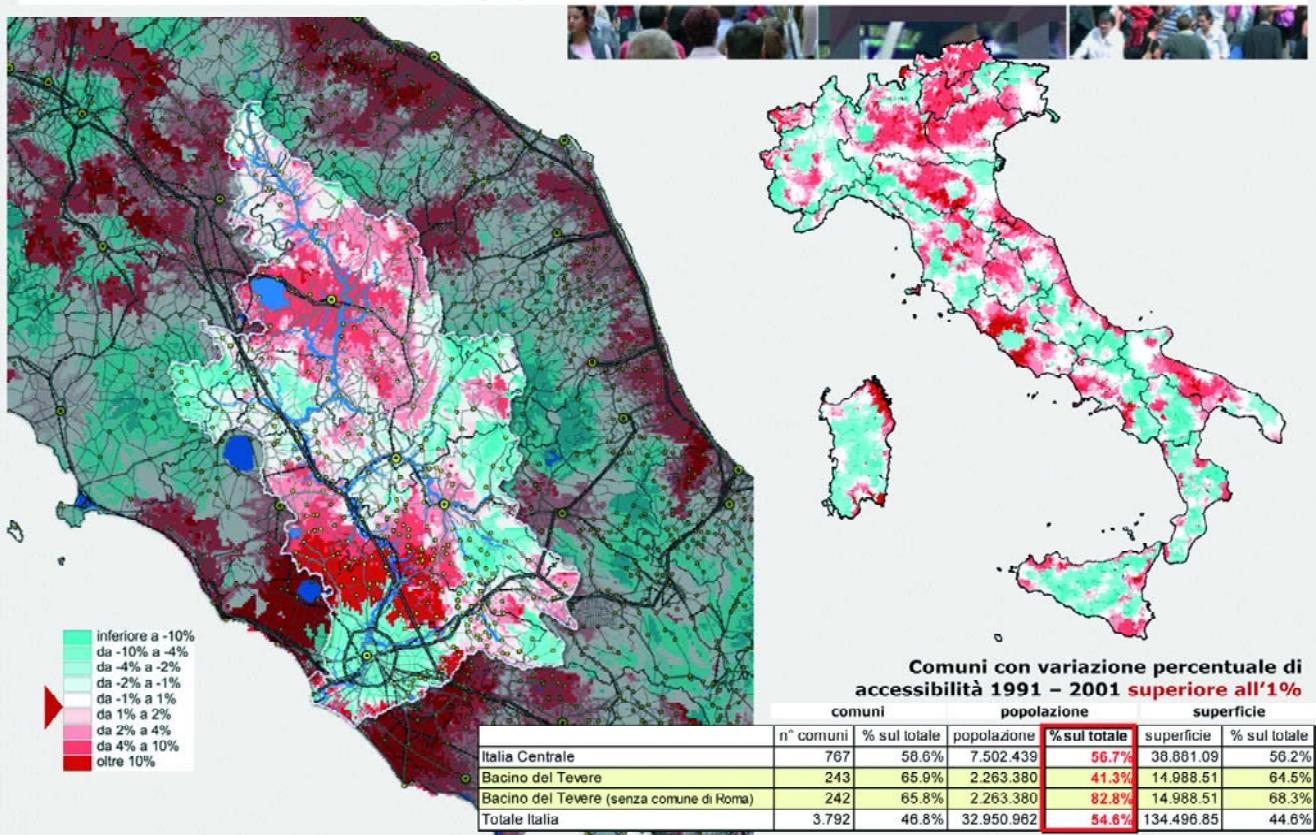
LE VARIAZIONI DI ACCESSIBILITÀ 2001 - 2010

Fig.5 | Differenza di accessibilità della popolazione residente al 2001 - 2010 – tempo 30'



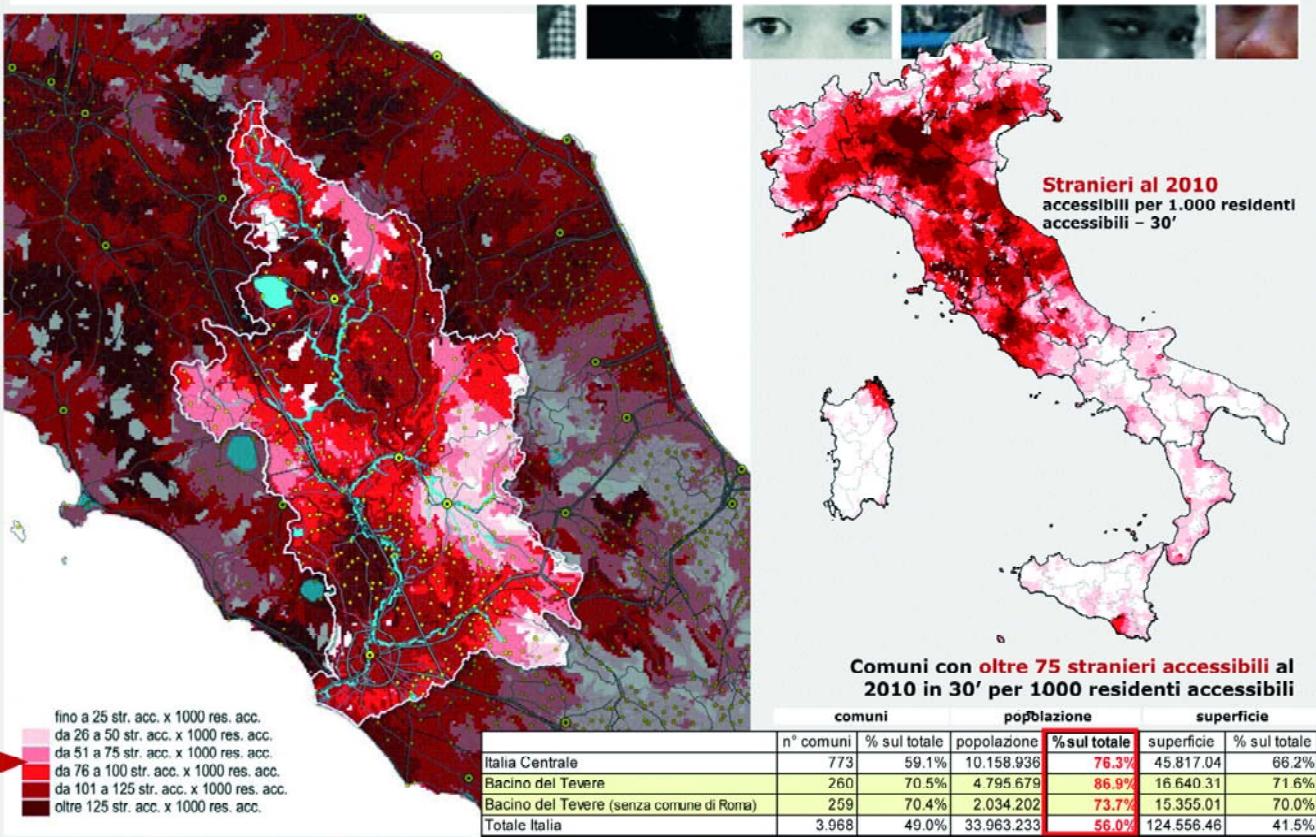
LE VARIAZIONI DI ACCESSIBILITÀ 1991 - 2001

Fig.6 | Differenza di accessibilità della popolazione residente al 1991 - 2001 - tempo 30'



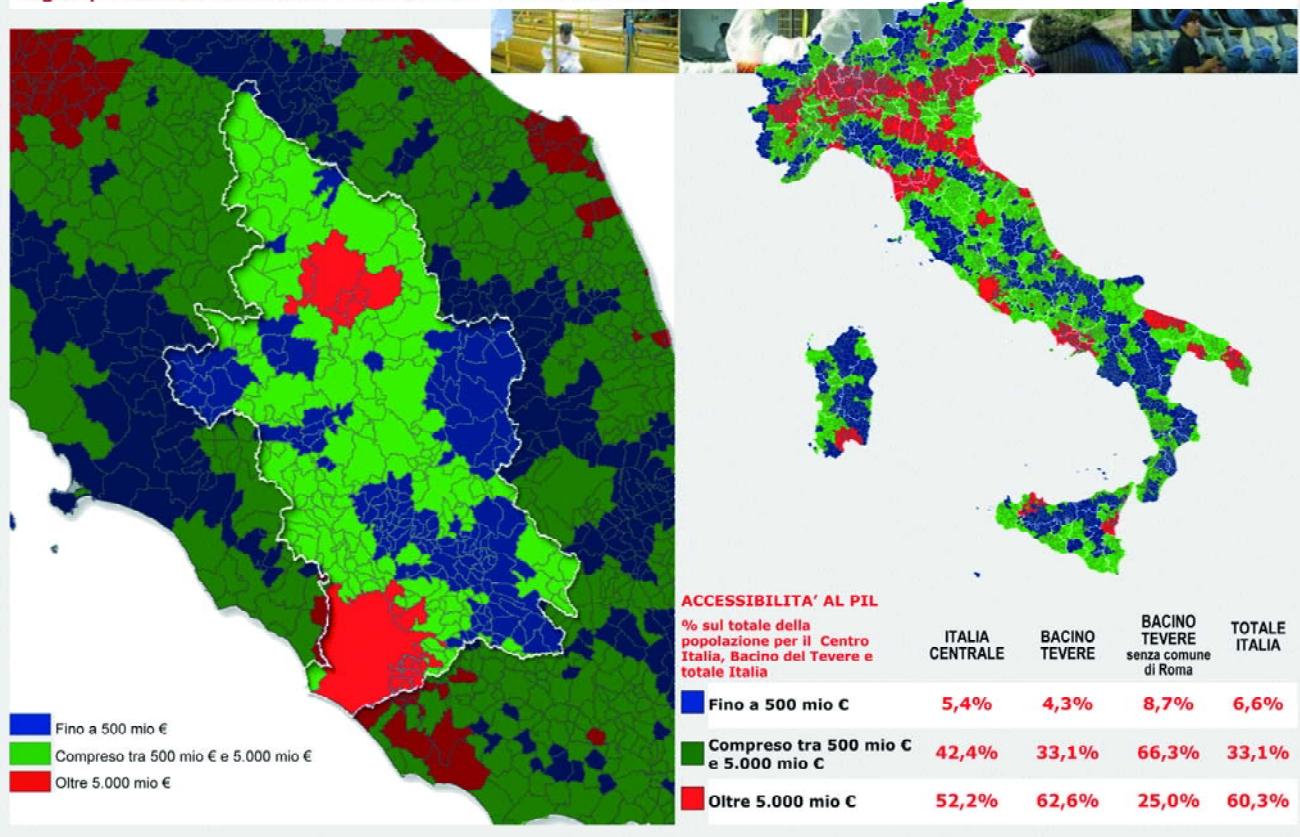
LA POPOLAZIONE STRANIERA

Fig.7 | Densità degli Stranieri al 2010



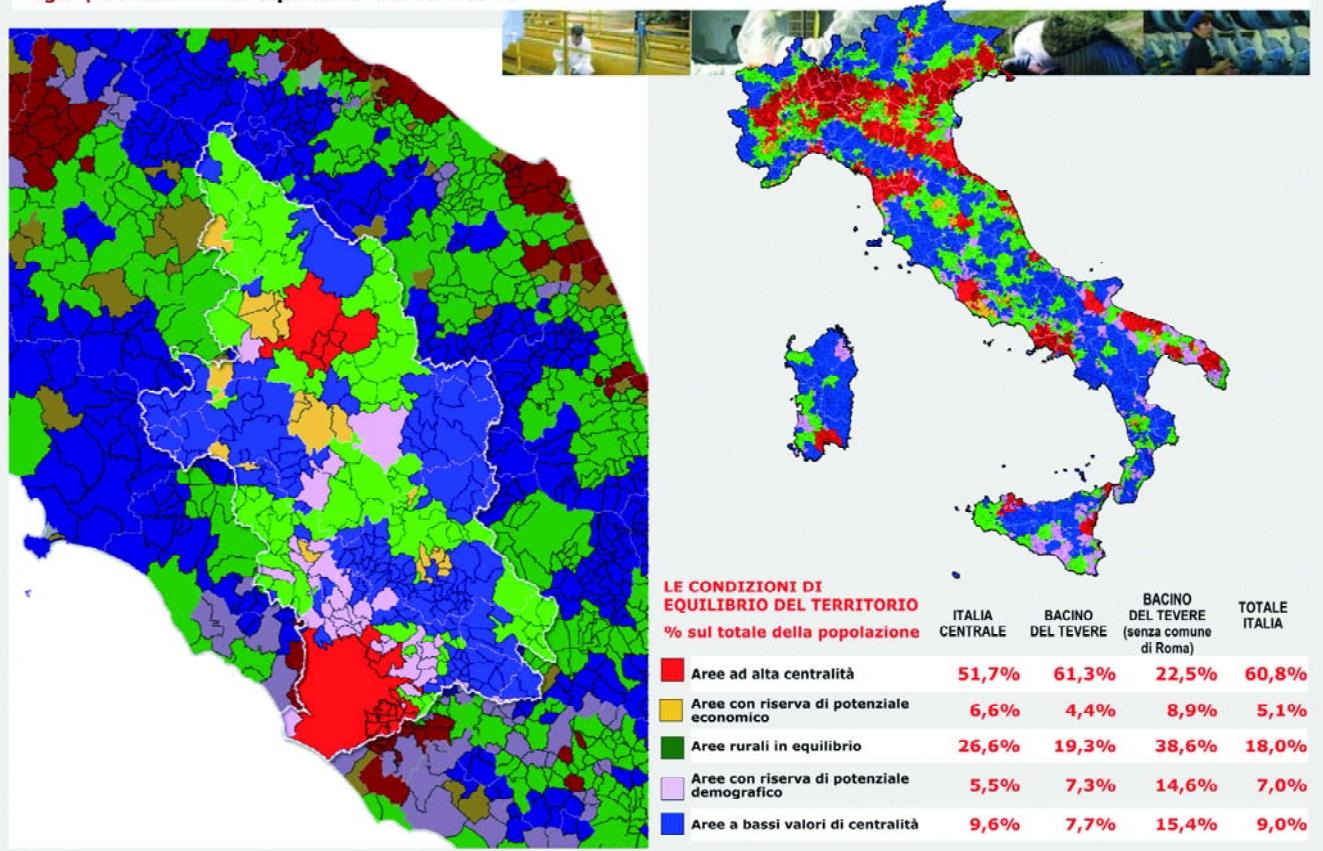
IL PIL (Prodotto Interno Lordo) - VALORI COMUNALI

Fig.8 | Accessibilità al PIL al 2001- valori comunali



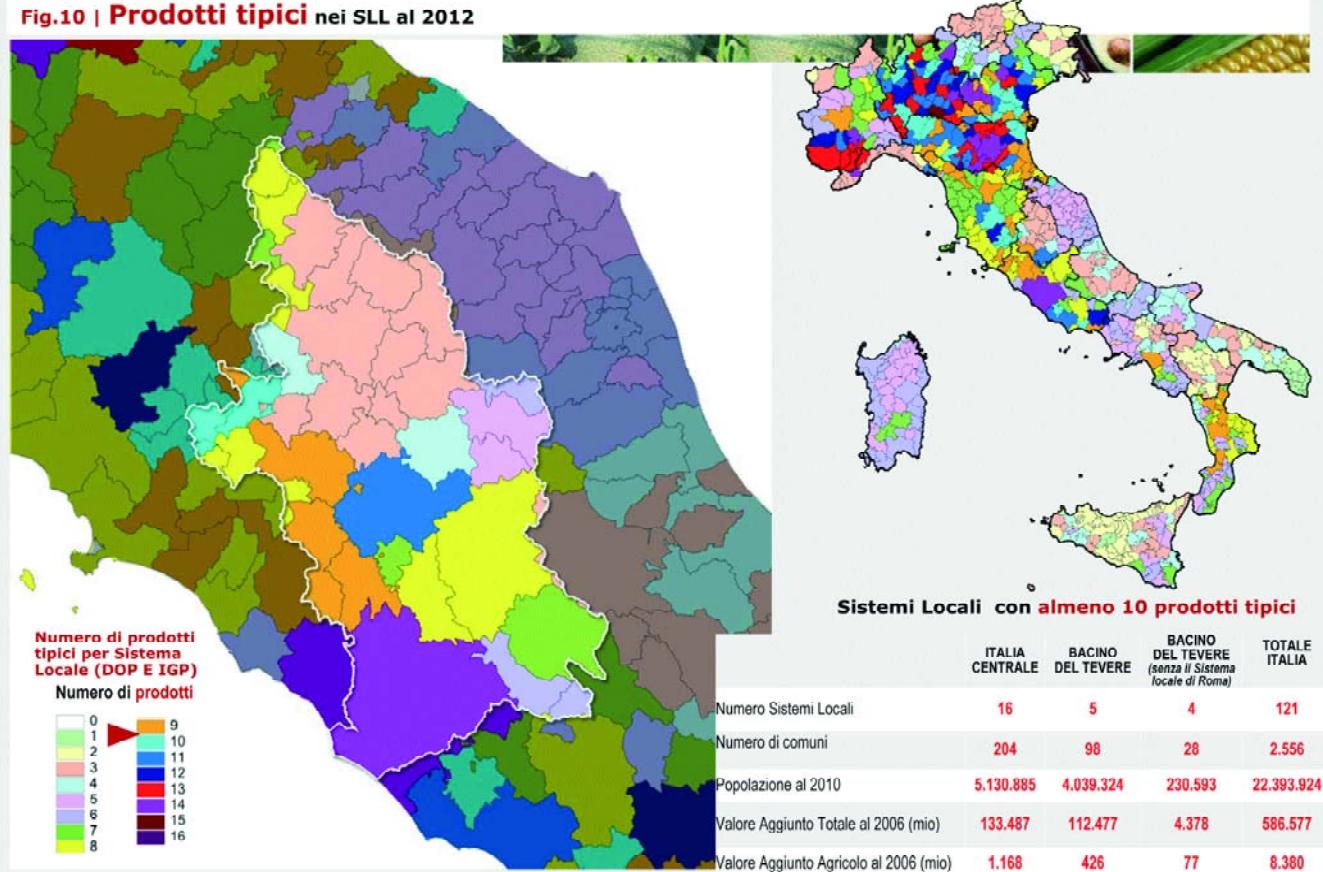
LE CONDIZIONI DI EQUILIBRIO E POTENZIALI DEI SISTEMI LOCALI

Fig.9 | Condizioni di equilibrio del territorio



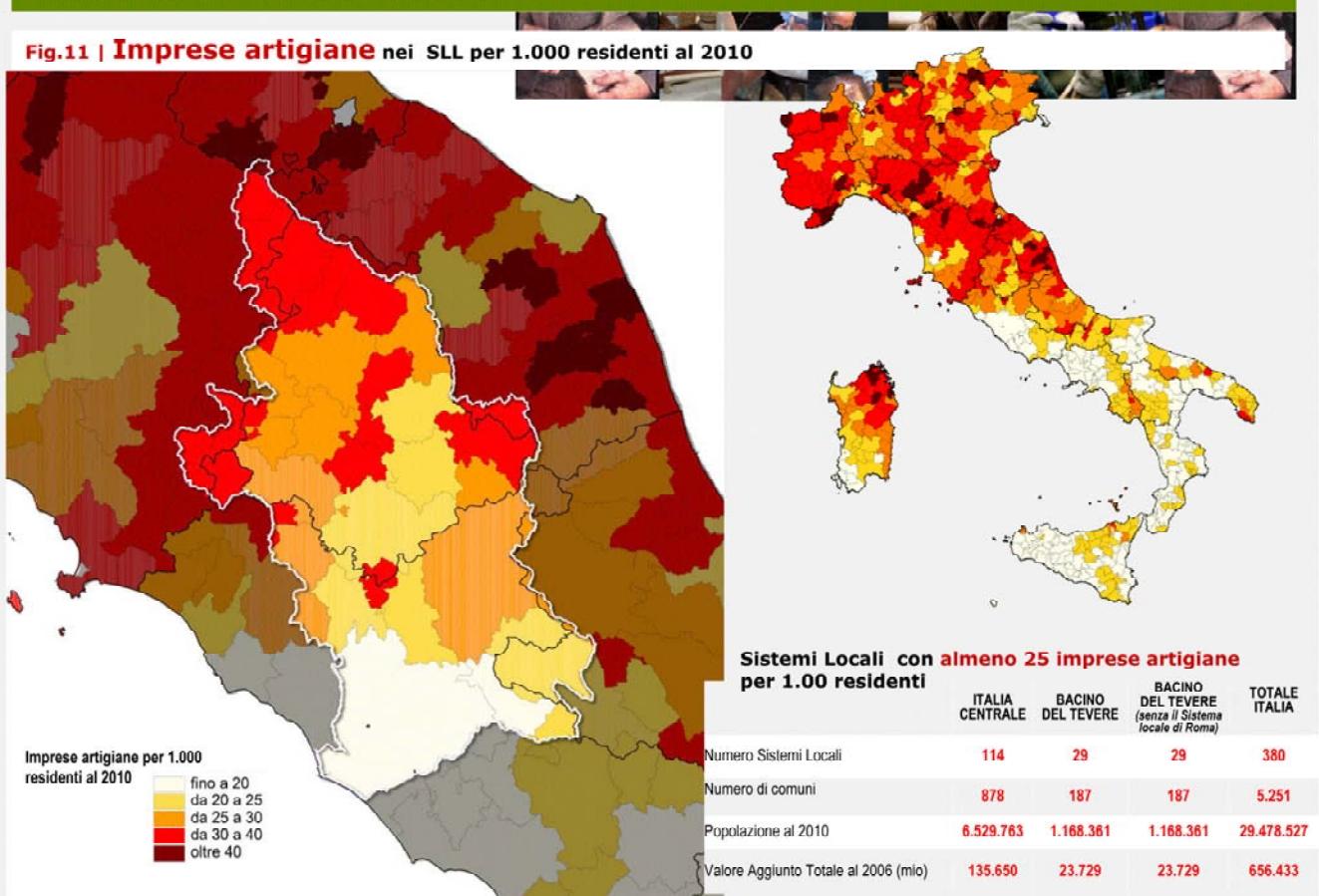
L'AGRICOLTURA NEI SISTEMI LOCALI

Fig.10 | Prodotti tipici nei SLL al 2012



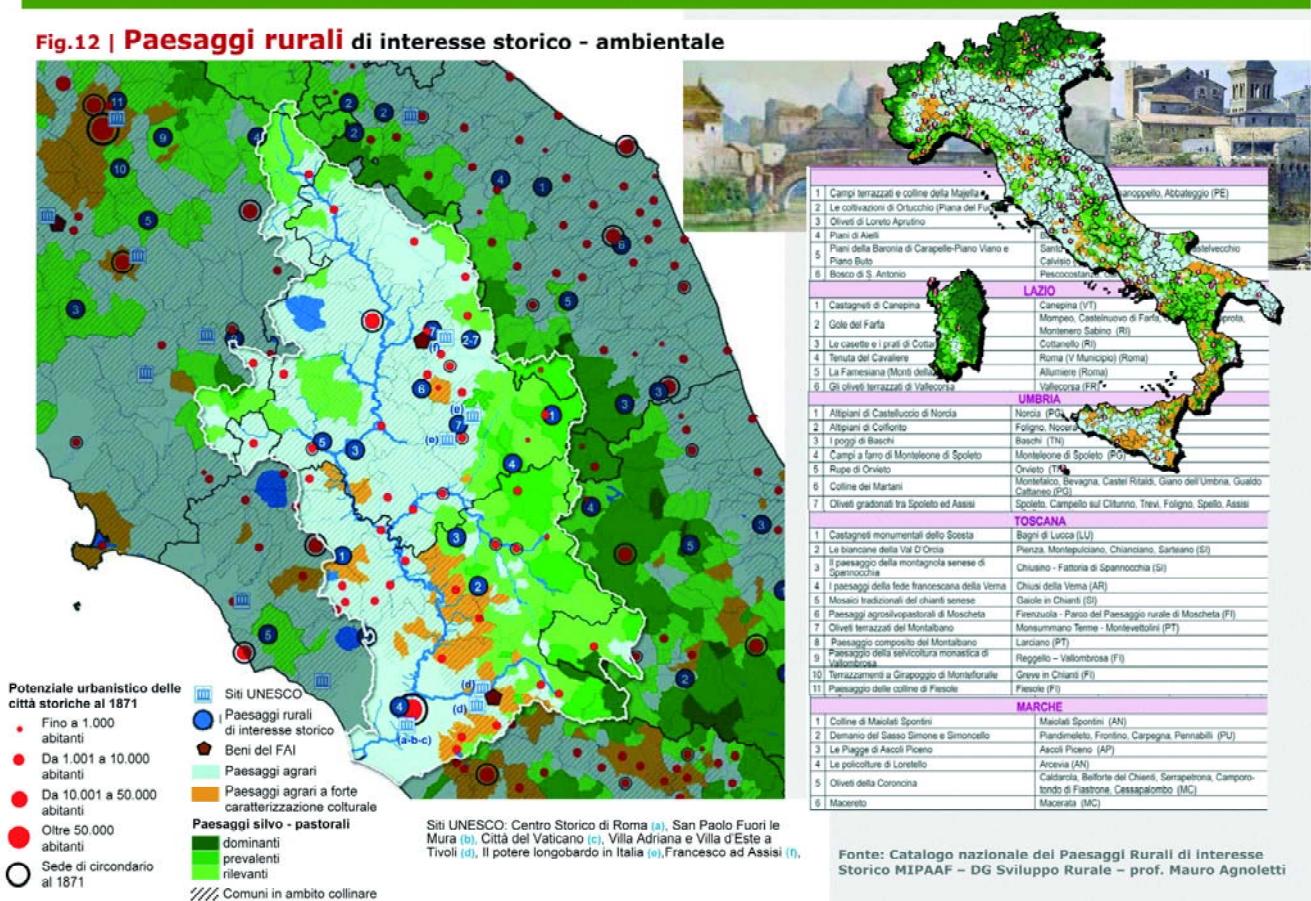
L'ARTIGIANATO NEI SISTEMI LOCALI

Fig.11 | Imprese artigiane nei SLL per 1.000 residenti al 2010



IL PATRIMONIO STORICO URBANISTICO

Fig.12 | Paesaggi rurali di interesse storico - ambientale



L'ACCESSIBILITÀ AI PARCHI

**Fig.13a | Accessibilità ai parchi nazionali e regionali
al 2009 - tempo 30'**

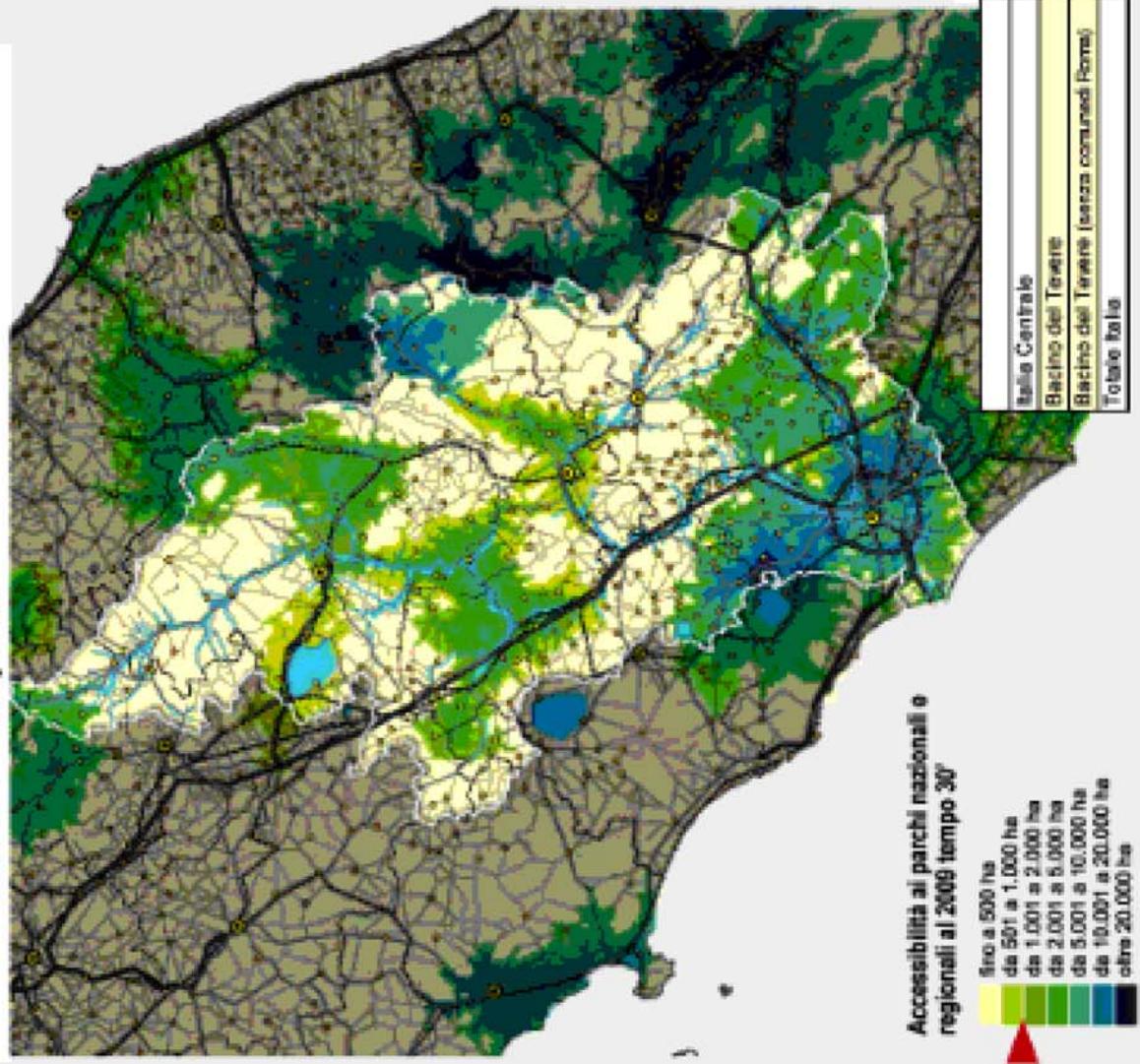
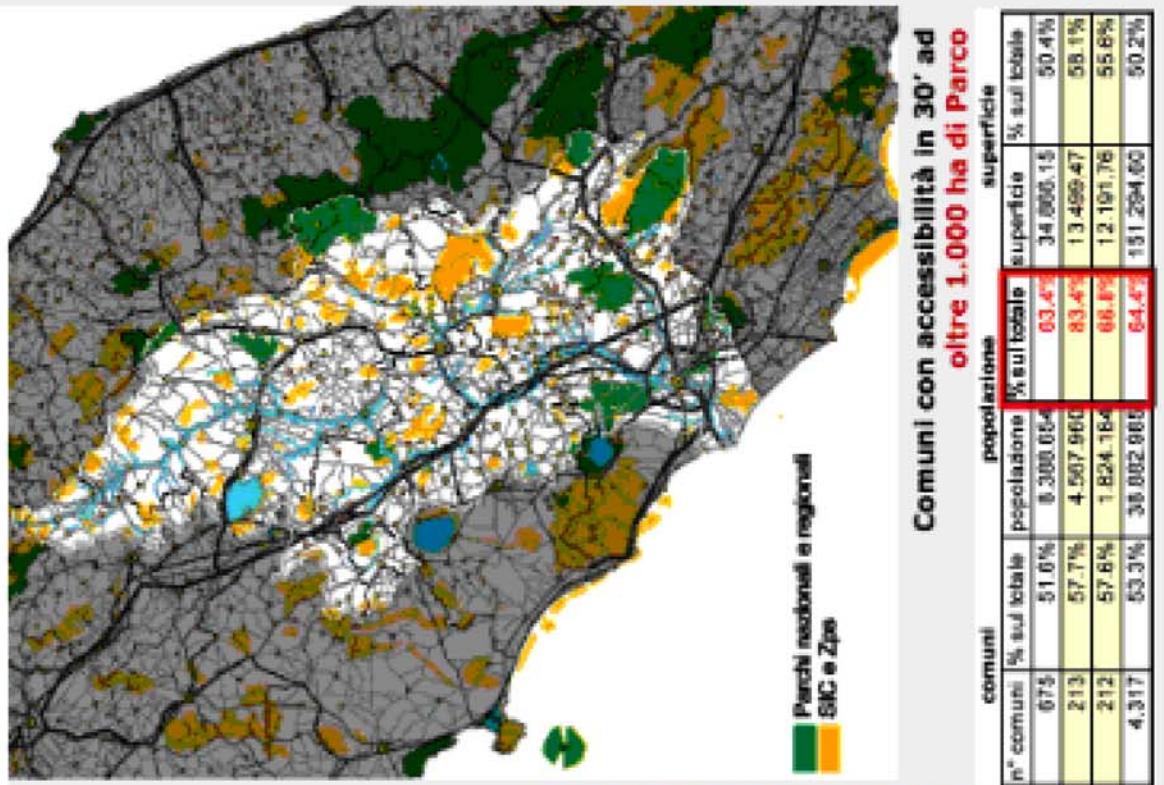


Fig.13b | Parchi nazionali, regionali, SIC e Zps



L'ACCESSIBILITÀ E L'OSPITALITÀ

Fig.14a | Principali vie di accesso alla Tiberina
si arriva al Tevere con la ferrovia dismessa Civitavecchia - Viterbo - Orte? o
Siena? da Roma? da Firenze?!!... o in bici da ...

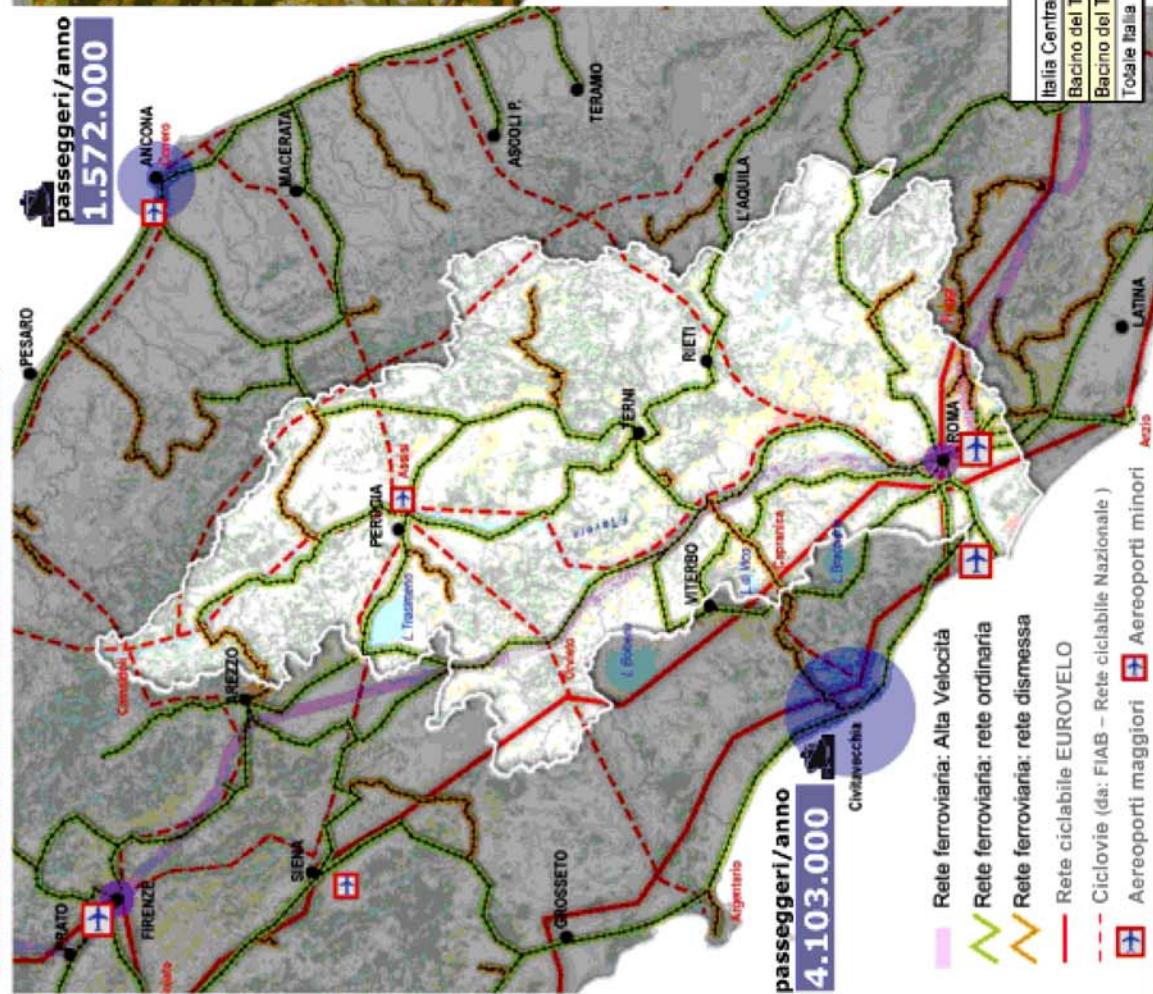
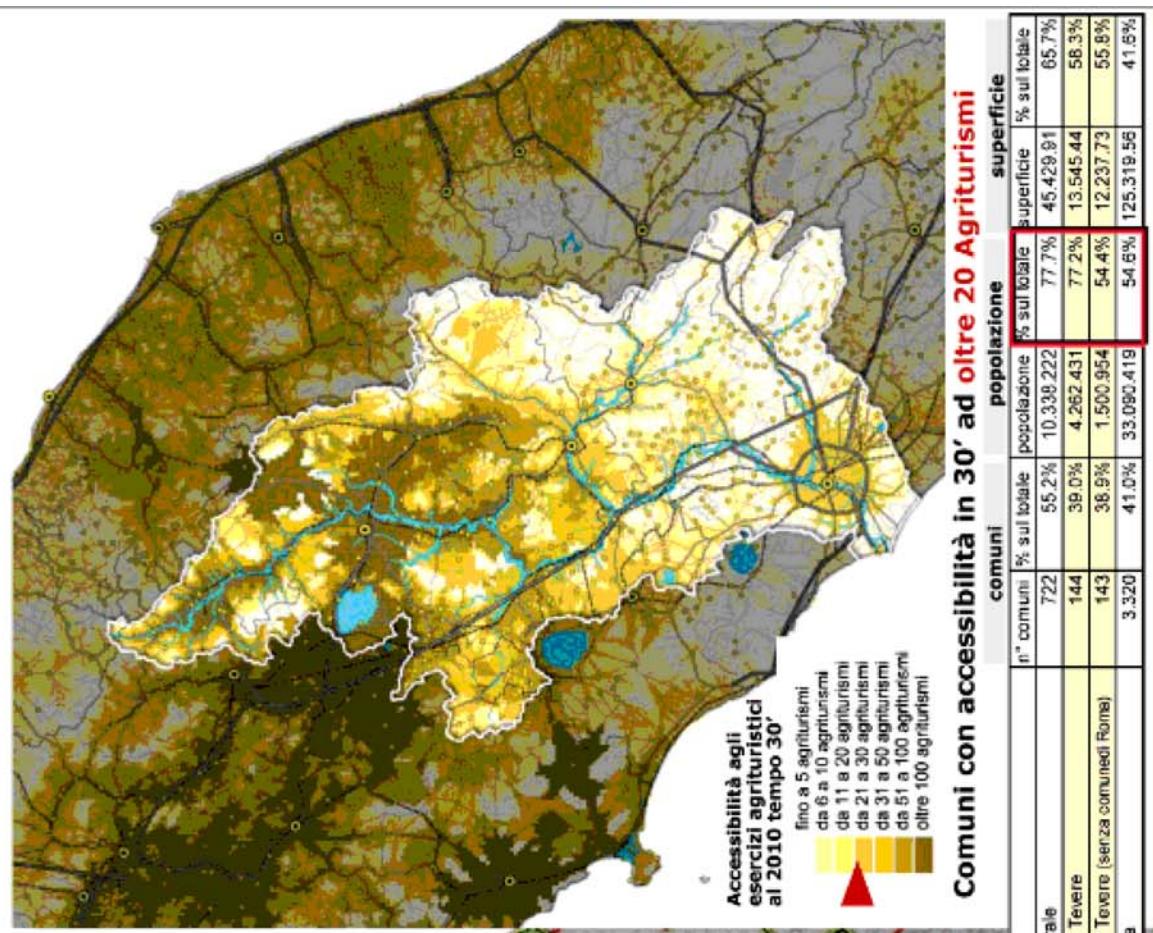


Fig.14b | Accessibilità agli esercizi agrituristicci al 2010



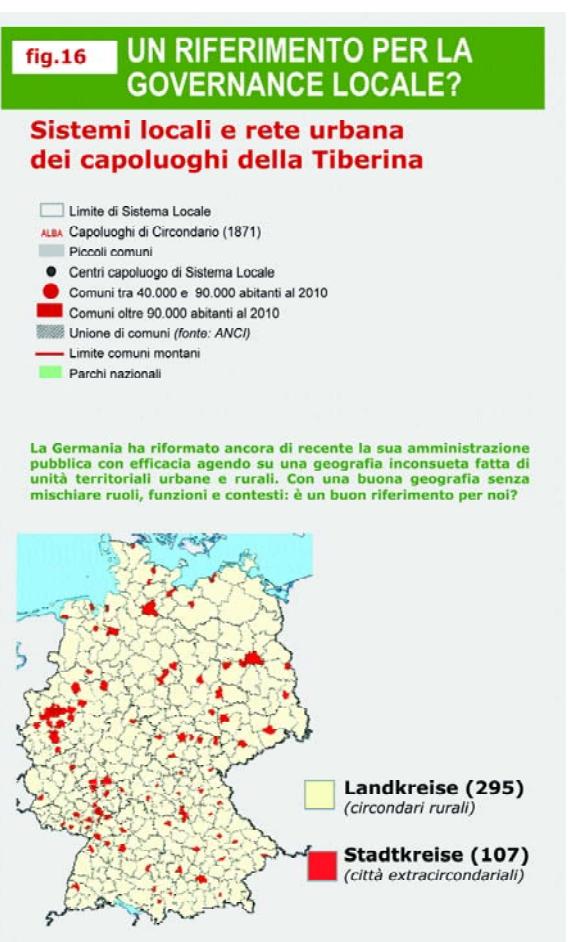
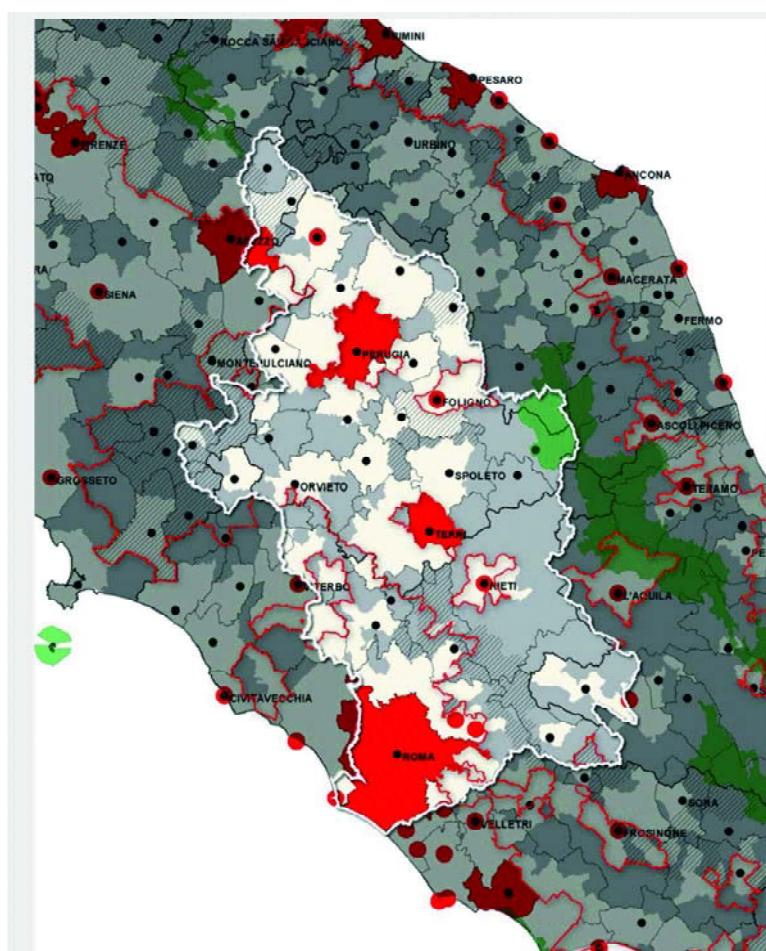
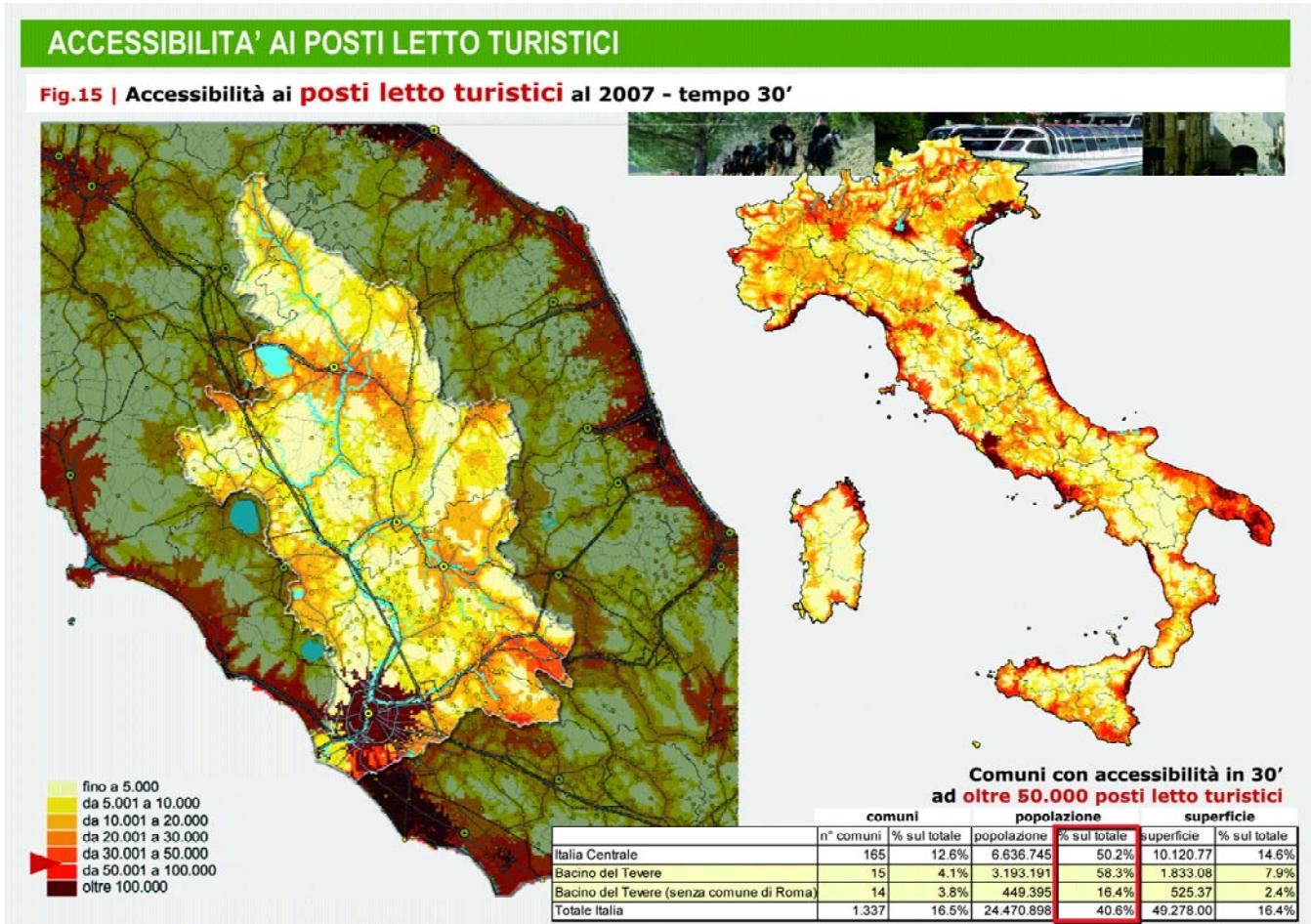


fig.17

L'AGENDA STRATEGICA ACQUISTA VALORE E CREDIBILITÀ SE SI MOBILITANO GLI ATTORI LOCALI (E NON SOLO)

RICERCARE LA CONDIZIONE RESPONSABILE



fig.18

L'AGENDA SI DEVE DARE UN PERCORSO, UNA ORGANIZZAZIONE E UNA FINALITÀ AL PROGETTO DI GOVERNANCE

IN UN CASO CONCRETO

Fare in fretta e bene

Lavoro tecnico Concertazione attori

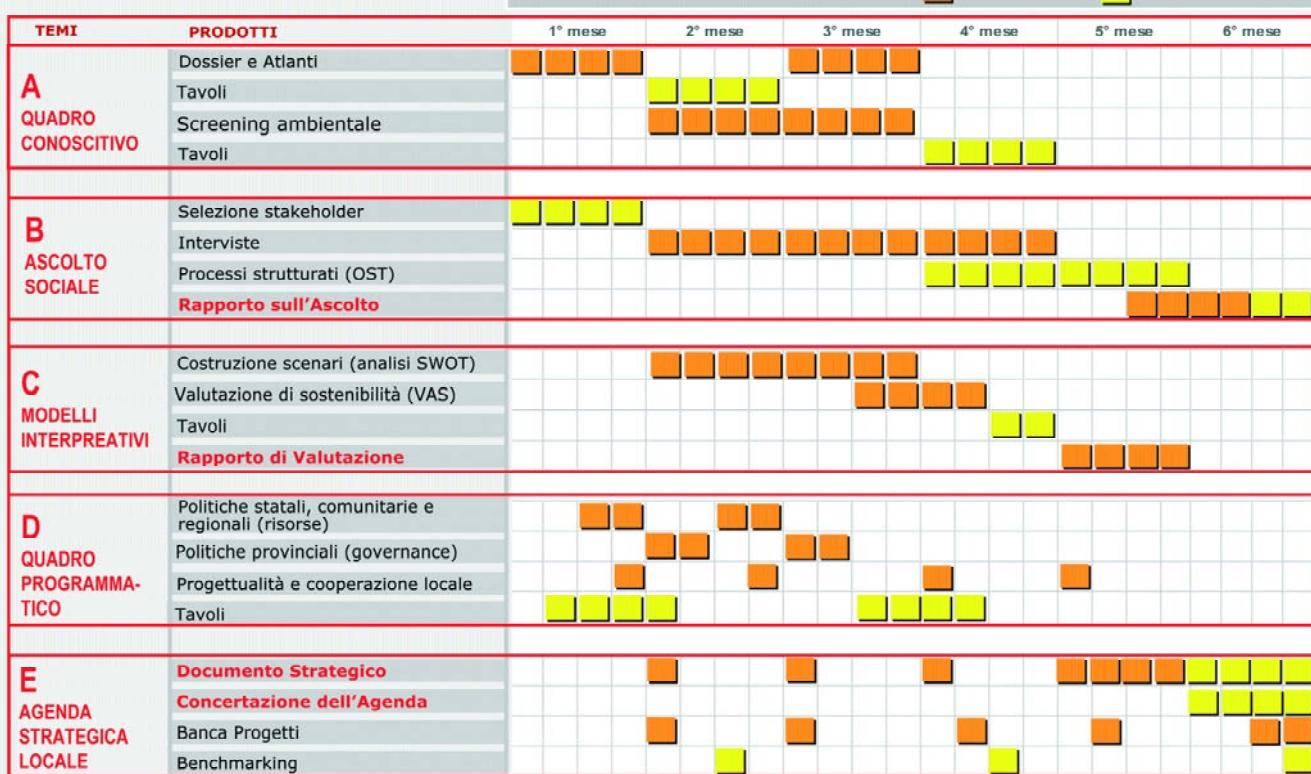


Fig.19 | misurare, distinguere, comprendere, immaginare, raccontare, creare...

Tullio Pericoli | Paesaggio italiano, 1981, matita e acquarello su cartone



Giuseppe Penone Arte Povera | Albero Poria Triennale di Milano, 1992



Bisogna intrecciare in ogni scelta importante competenze locali e contributi esterni. Intrecciare politica e poesia, economia e cultura, scrupolo e utopia".
(Franco Arminio)

Michelangelo Pistoletto
Progetto Città degli orti | 2009

GLOSSARIO: L'ACCESSIBILITÀ Cosa misura, come si misura

Accessibilità, centralità, mercato potenziale

L'accessibilità generale della popolazione rappresenta uno degli indicatori più efficaci per misurare le condizioni di centralità di un determinato territorio, misurando le dimensioni del bacino di utenza che è rappresentato dalla somma della popolazione insediata in tutti i luoghi che da quel luogo sono raggiungibili, muovendosi entro un intervallo spazio-temporale pre-determinato lungo le reti di mobilità presenti; reti qualificate in funzione della loro morfologia e delle loro caratteristiche funzionali. Un indicatore di centralità che misura il "mercato potenziale" di una determinata offerta localizzata sul territorio di servizi pubblici o privati (di beni pubblici o merci), naturalmente senza tener conto delle possibili concorrenze che altre analoghe offerte localizzate su territorio possono esercitare. Non a caso, per comunicare con immediatezza il significato di una carta di accessibilità della popolazione, è usuale fare riferimento al suo impiego per la localizzazione delle grandi strutture commerciali per le quali il valore dell'accessibilità come misura del mercato potenziale è del tutto evidente.

Le diverse popolazioni accessibili

Per rappresentare le condizioni di accessi-

bilità del territorio è possibile che la popolazione residente venga sostituita dai valori di altre "popolazioni": ad esempio i turisti, gli addetti all'industria o, in senso ancora più ampio, da valori economici, come il PIL, o funzionali, come i posti letto ospedalieri o le aule scolastiche o altre unità di offerta di servizi.

Ciascuno di questi indicatori rappresenta sempre un potenziale di mercato (latu sensu) per l'offerta di una qualche specie di servizi: l'accessibilità ai posti barca diportistici rappresenterà un mercato potenziale per i servizi di accoglienza turistica, l'accessibilità agli addetti all'industria o al PIL, per esempio, rappresenta il mercato potenziale per l'offerta di servizi alle imprese, e così via.

L'accessibilità come media mobile spaziale

C'è però un significato più generale ed astratto delle rappresentazioni della distribuzione geografica di un fenomeno attraverso la misura delle sue condizioni di accessibilità, ed è quella che l'accessibilità rappresenta una sorta di media mobile "spaziale" che, come le usuali medie mobili temporali, consente di smorzare le fluttuazioni statistiche di natura casuale.

Ogni volta che si tratta un indicatore statistico rappresentandone la distribuzione nello spazio per unità geostatistiche, che presentano una forte disaggregazione, il rischio che la normale oscillazione casuale dei valori osservati generi distribuzioni "a macchia di leopardo" si presenta con

regolarità rendendo meno evidente ed immediato il senso della rappresentazione.

Pensate a due piccoli comuni contigui che presentino una connotazione funzionale complementare: uno sede piuttosto di attività economiche e l'altro che ospita prevalentemente funzioni residenziali (di soggetti che magari trovano nel comune contiguo la propria sede di lavoro). Un indicatore di consistenza del potenziale economico locale, come è ad esempio il numero di addetti per 100 residenti, presenterà configurazioni opposte nei due comuni senza che ciò testimoni una differenza effettivamente significativa nelle condizioni di vita delle due popolazioni.

Se però, attraverso il calcolo e la rappresentazione della accessibilità, noi misuriamo il potenziale locale non solo per il valore caratteristico di una certa unità amministrativa (che peraltro, come accade per i comuni italiani, è assai variabile nelle stesse dimensioni geografiche) ma anche per quelle che caratterizzano il suo intorno, possiamo attenuare - sino a rendere trascurabili - le variazioni aleatorie e cogliere con immediatezza il valore strutturale del fenomeno rappresentandone la effettiva variabilità geografica. Questa rappresentazione della distribuzione geografica di indicatori socio-economici attraverso una loro "media mobile spaziale" è dunque un contributo di portata più generale che l'analisi della accessibilità consente di offrire alle scienze regionali.

Una misura generalizzata

Il modello di calcolo dei valori di accessibilità della popolazione ha il suo nocciolo in un grafo infrastrutturale i cui rami sono le infrastrutture stradali e ferroviarie e i cui vertici sono punti rappresentativi dei luoghi geografici nei quali sono concentrati gli insediamenti (le frazioni geografiche risultanti al censimento della popolazione del 1951). La misura della accessibilità non è tuttavia limitata ai soli vertici del grafo, ma può essere estesa, attraverso un apposito algoritmo, ad una maglia indifferenziata (grid) che copre con passo regolare l'intero territorio, considerando le velocità medie consentite dalla morfologia del territorio o dalla densità del reticolato minore e considerate le barriere fisiche invalicabili.