

Mobilità e accessibilità nelle aree interne: un'analisi delle strategie SNAI in atto

Original

Mobilità e accessibilità nelle aree interne: un'analisi delle strategie SNAI in atto / Vitale Brovarone, E. - In: Piani e politiche per una nuova accessibilità. Atti della XXIII Conferenza Nazionale SIU DOWNSCALING, RIGHTSIZING. Contrazione demografica e riorganizzazione spaziale, Torino, 17-18 giugno 2021 / La Greca P., Staricco L., Vitale Brovarone E.. - ELETTRONICO. - Roma-Milano : Planum Publisher e Società Italiana degli Urbanisti, 2021. - ISBN 978-88-99237-35-6. - pp. 34-40

Availability:

This version is available at: 11583/2948192 since: 2022-01-02T14:36:43Z

Publisher:

Planum Publisher e Società Italiana degli Urbanisti

Published

DOI:

Terms of use:

This article is made available under terms and conditions as specified in the corresponding bibliographic description in the repository

Publisher copyright

(Article begins on next page)

Atti della XXIII Conferenza Nazionale SIU - Società Italiana degli Urbanisti

DOWNSCALING, RIGHTSIZING. Contrazione demografica e riorganizzazione spaziale

Torino, 17-18 giugno 2021

PIANI E POLITICHE PER UNA NUOVA ACCESSIBILITÀ

A cura di

Paolo La Greca, Luca Staricco, Elisabetta Vitale Brovarone

**Società italiana
degli urbanisti SIU**



PLANUM PUBLISHER | www.planum.net

Planum Publisher e Società Italiana degli Urbanisti

ISBN: 978-88-99237-35-6

DOI: 10.53143/PLM.C.821

I contenuti di questa pubblicazione sono rilasciati
con licenza Creative Commons, Attribuzione -
Non commerciale - Condividi allo stesso modo 4.0
Internazionale (CC BY-NC-SA 4.0)



Volume pubblicato digitalmente nel mese di aprile 2021

Pubblicazione disponibile su www.planum.net |

Planum Publisher | Roma-Milano

08 PIANI E POLITICHE PER UNA NUOVA ACCESSIBILITÀ

A cura di

Paolo La Greca, Luca Staricco, Elisabetta Vitale Brovarone

Atti della XXIII Conferenza Nazionale SIU - Società Italiana degli Urbanisti

DOWNSCALING, RIGHTSIZING. Contrazione demografica e riorganizzazione spaziale

Torino, 17-18 giugno 2021

Atti della XXIII Conferenza Nazionale SIU

Società Italiana degli Urbanisti

DOWNSCALING, RIGHTSIZING.

Contrazione demografica e riorganizzazione spaziale

Torino, 17-18 giugno 2021

Responsabile scientifico

Claudia Cassatella

Comitato scientifico, Giunta Esecutiva della Società Italiana degli Urbanisti 2018-2020 e 2020-2021

Maurizio Tira (Presidente), Maurizio Carta, Claudia Cassatella, Giovanni Caudò, Paolo La Greca, Giovanni Laino, Laura Lieto, Anna Marson, Maria Valeria Mininni, Stefano Munarin, Gabriele Pasqui, Camilla Perrone, Marco Ranzato, Michelangelo Russo, Corrado Zoppi

Comitato locale, Dipartimento Interateneo di Scienze, Politiche e Progetto del Territorio del Politecnico e Università di Torino

Cristina Bianchetti, Grazia Brunetta, Ombretta Caldarice, Nadia Caruso, Federica Corrado, Giancarlo Cotella, Antonio di Campi, Carolina Giaimo, Umberto Janin Rivolin, Fabrizio Paone, Elena Pede, Angelo Sampieri, Loris Servillo, Luca Staricco, Maurizio Tiepolo, Ianira Vassallo, Angioletta Voghera

Progetto grafico

Federica Bonavero

Redazione Planum Publisher

Cecilia Maria Saibene (Coordinamento), Teresa di Muccio, Laura Infante, Marco Norcaro

Il volume presenta i contenuti della Sessione 08,

“Piani e politiche per una nuova accessibilità”

Chair: Paolo La Greca (Università degli Studi di Catania, Dipartimento di Ingegneria Civile e Architettura - DICAR)

Co-Chair: Luca Staricco, Elisabetta Vitale Brovarone (Politecnico di Torino, Dipartimento Interateneo di Scienze, Progetto e Politiche del Territorio - DIST)

Ogni paper può essere citato come parte di La Greca P., Staricco L., Vitale Brovarone E. (a cura di, 2021), *Piani e politiche per una nuova accessibilità. Atti della XXIII Conferenza Nazionale SIU DOWNSCALING, RIGHTSIZING. Contrazione demografica e riorganizzazione spaziale, Torino, 17-18 giugno 2021*, vol. 08, Planum Publisher e Società Italiana degli Urbanisti, Roma-Milano 2021.

INDICE

- 7 **Piani e politiche per una nuova accessibilità. Introduzione** • Paolo La Greca, Luca Staricco, Elisabetta Vitale Brovarone
- 10 **La rete degli hub intermodali della Città Metropolitana di Firenze: nodi d'interscambio e luoghi centrali** • Francesco Alberti, Giacomo Rossi
- 17 **Progetti urbani integrati per la città resiliente. Azioni innovative per il recupero di ambiti strategici nel territorio marchigiano** • Francesco Alberti, Gianluigi Mondaini, Maddalena Ferretti, Paolo Bonvini
- 22 **I tessuti connettivi delle aree marginali nelle città-aeroporto italiane minori: il caso di Brindisi** • Alessandro Massaro, Paolo Ventura
- 34 **Mobilità e accessibilità nelle aree interne: un'analisi delle strategie SNAI in atto** • Elisabetta Vitale Brovarone
- 41 **Accessibility and Mobility in Public Spaces: a sustainable challenge** • Marichela Sepe
- 48 **La misura dell'accessibilità come espressione spaziale della sicurezza urbana** • Michele Grimaldi, Francesca Coppola, Isidoro Fasolino
- 56 **Le Greenway come elementi di fruizione e valorizzazione del territorio. Il caso dei Laghi Briantei** • Fulvia Pinto, Andrea Fossati
- 62 **SI.ME.TU.: Siracusa-MESSINA TURistica. Un percorso ciclabile tra Siracusa e Messina per contenere lo spopolamento dei piccoli centri e per la valorizzazione della "sicilianità" e delle valenze storiche, artistiche, culturali e naturali della Sicilia orientale** • Gaetano Giovanni Daniele Manuele
- 70 **Responsive Territories. La mobilità ciclabile per la riscoperta dei territori interni tra Italia e Germania** • Emanuele Sommariva, Maria Elisabetta Ruggiero, Ruggero Torti
- 80 **Il ruolo delle tecnologie digitali nella promozione del turismo lento in Sardegna (Italia). Una proposta per il Cammino di Santa Barbara** • Mara Ladu, Ginevra Balletto, Alessandra Milesi, Giuseppe Borruso

Mobilità e accessibilità nelle aree interne: un'analisi delle strategie SNAI in atto

Elisabetta Vitale Brovarone

Politecnico di Torino

DIST – Dipartimento Interateneo di Scienze, Progetto e Politiche del Territorio

Email: elisabetta.vitale@polito.it

Abstract

I fenomeni di contrazione, invecchiamento e abbandono che impongono un ripensamento della disciplina urbanistica e delle politiche per l'accessibilità si pongono nelle aree interne con particolare enfasi. In un quadro di carenza di risorse economiche, è essenziale che gli investimenti per l'accessibilità nelle aree interne siano orientati alle sue diverse componenti e calibrati sui contesti. La Strategia Nazionale per le Aree Interne (SNAI) è un'occasione senza precedenti per il miglioramento dell'accessibilità di queste aree. Benché sia presto per valutare in quale misura questa occasione esprimerà pienamente il suo potenziale e perseguirà gli ambiziosi fini cui tende, un'analisi dei processi SNAI in atto può far emergere utili elementi di riflessione, indagando se e come la Strategia stia effettivamente traducendo, nella sua applicazione pratica, l'idea di accessibilità di cui è promotrice. A partire da un'analisi quali-quantitativa delle 50 strategie d'area approvate, il contributo propone una riflessione sulle iniziative messe in campo dai territori per l'asse dedicato alla mobilità. In particolare, vengono indagati le criticità in essere, gli obiettivi e i target, gli attori coinvolti, l'integrazione con altri assi e iniziative, le azioni previste e le rispettive risorse. Gli esiti dell'analisi da un lato mettono in evidenza sfide e proposte di intervento ricorrenti, potendo così definire un bacino di riferimento e di confronto per aree analoghe, dall'altro propongono temi di riflessione in merito all'effettiva capacità della SNAI di andare oltre a un'idea di accessibilità ancora troppo incardinata su soluzioni prototipali, settoriali e distanti dalla complessità di queste aree.

Parole chiave: mobility, rural areas, public policies.

1 | Introduzione

Le aree rurali interne soffrono da decenni gli effetti di processi di contrazione, spopolamento e invecchiamento. L'attrazione esercitata dai poli urbani ha determinato lo svuotamento di queste aree, non solo in termini demografici ma anche di servizi, risorse, competenze, legami e valori culturali e sociali (Camarero & Oliva, 2019; Cotella & Vitale Brovarone, 2020a; Küpper et al., 2018; Vitale Brovarone & Cotella, 2020). In un contesto di carenza di risorse finanziarie ordinarie e straordinarie, è fondamentale che gli investimenti per migliorare l'accessibilità delle aree interne siano parte di un approccio che sappia affrontare le varie componenti dell'accessibilità. Quest'ultima, spesso interpretata principalmente con riferimento alla mobilità, è un concetto che tocca invece diversi aspetti, e ben rappresenta le molteplici interazioni tra i connotati spaziali e socioeconomici dei territori e la mobilità (Bertolini, 2017; Geurs et al., 2016). L'interazione tra la mobilità e i territori, e con essa l'accessibilità, sono da decenni oggetto di studio, da diversi punti di vista e con vari approcci e metodi (Silva et al., 2019; Vitale Brovarone, 2010a). Tra le più note e condivise definizioni del concetto di accessibilità vi è quella proposta da Geurs e van Wee, per cui l'accessibilità costituisce «il livello a cui i sistemi degli usi del suolo e dei trasporti consentono a (gruppi di) individui di raggiungere attività o destinazioni con un mezzo (una combinazione di mezzi) di trasporto» (Geurs & van Wee, 2004, p. 128. Traduzione propria).

Come evidenziato già da tempo (Moseley, 1979), in ragione dei loro caratteri geomorfologici, socioeconomici e insediativi, le aree rurali interne presentano livelli di accessibilità più bassi rispetto alle aree urbane. Ciò vale se l'accessibilità viene misurata con riferimento agli spostamenti in automobile, ma ancora di più per gli altri modi (trasporto pubblico, mezzi non motorizzati), dando luogo a notevoli criticità in termini di equità e inclusione sociale (Farrington & Farrington, 2005; Mattioli, 2014). Le distanze da percorrere, cui si associano i dislivelli nei contesti collinari e montani, rendono difficili gli spostamenti a piedi e in bicicletta. Inoltre, i servizi di trasporto pubblico tradizionali non riescono a essere efficienti in contesti di domanda debole e dispersa (Daniels & Mulley, 2012; Davison et al., 2012; Vitale Brovarone & Cotella, 2020).

La Strategia Nazionale per le Aree Interne, pur con i suoi limiti, costituisce un'importante occasione per migliorare l'accessibilità e la vivibilità di queste aree attraverso un approccio place-based (Cotella & Vitale Brovarone, 2020b).

Questo contributo propone un'analisi dell'approccio SNAI all'accessibilità delle aree interne, e del modo in cui essa interpreta e sviluppa il miglioramento della mobilità. Pur riconoscendo l'importanza di un'analisi che prenda in considerazione tutte le componenti dell'accessibilità, tra cui in primo luogo la distribuzione spaziale dei servizi e delle opportunità, si ritiene infatti opportuno muovere da una prima analisi di come la componente di mobilità venga affrontata nelle aree progetto, essendo quest'ultima di per sé una condizione abilitante per l'accesso ai servizi, più o meno distanti essi siano.

Il prossimo paragrafo inquadra il modo in cui la SNAI tratta il tema dell'accessibilità e approfondisce l'asse relativo alla mobilità. Successivamente, vengono prese in esame le strategie d'area di 50 aree progetto¹, con particolare riferimento alla mobilità. A partire da queste analisi, vengono proposti primi elementi a supporto di una riflessione più approfondita.

2 | Accessibilità e mobilità nel metodo SNAI

L'accessibilità è un tema chiave della SNAI, a partire dalla classificazione dei comuni, fondata sulla distanza dai centri di offerta di servizi. Inoltre, la Strategia agisce da un lato sulla dotazione di servizi essenziali di cittadinanza (istruzione, salute, mobilità), dall'altro sullo sviluppo locale. Idealmente, la SNAI intende quindi agire sull'accessibilità dei territori in senso ampio, non solo migliorando la mobilità di persone e merci, ma anche potenziando la dotazione di servizi e di opportunità in loco, riducendo quindi la necessità di spostarsi.

Esaminando il documento di indirizzo della SNAI (Barca et al., 2014), il termine accessibilità non è, come spesso accade, assimilato alla mobilità, ma è inteso in relazione alla possibilità di accesso ai servizi essenziali di cittadinanza, tra cui la mobilità. La scarsa accessibilità ai servizi di cittadinanza, tipica delle aree interne, implica forti disparità, limitando il campo di scelta e di opportunità, quindi il benessere di chi risiede in queste aree (Bacci et al., 2020). In merito alla mobilità, la SNAI afferma che “i servizi di mobilità differiscono da scuola e sanità in quanto rispetto a questi ultimi svolgono una funzione servente: mentre i secondi presuppongono quasi inevitabilmente la coincidenza fra luogo di fornitura e luogo di fruizione, i primi implicano una relazione spaziale, definita dall'origine e dalla destinazione degli spostamenti” (Barca et al., 2014, p. 39). La mobilità è quindi interpretata, come in gran parte della letteratura disciplinare, come domanda derivata dalla necessità di raggiungere una destinazione a partire da un'origine, quindi correlata all'attività che si intende svolgere presso la destinazione².

Nel tentativo di migliorare l'accessibilità agendo sia sulla dotazione di servizi sia sull'offerta di mobilità, la strategia sottolinea la necessità di una valutazione complessiva dei rispettivi costi e benefici economici, ambientali e sociali, anche considerando le opportunità offerte dalla tecnologia. Quest'ultima, se da un lato può contribuire a portare virtualmente servizi dove difficilmente potrebbero essere offerti in ragione di vincoli economici e organizzativi, dall'altro non è di per sé sufficiente a risolvere le criticità, che si esprimono non solo nell'accesso ai servizi ma anche nelle relazioni interpersonali e sociali. La strategia sottolinea inoltre che la domanda di mobilità va considerata non solo per le persone ma anche per le merci, e che vadano presi in esame in modo distinto gli spostamenti interni a queste aree e tra queste e l'esterno.

Sulla base di queste considerazioni, la SNAI fissa quattro principi base per il miglioramento della mobilità nelle aree interne:

- La sostenibilità ambientale degli interventi, in particolare limitando il consumo di suolo, mettendo in sicurezza la rete esistente e rendendo più flessibile l'offerta di trasporto pubblico, in modo tale da adeguarla alla domanda che connota queste aree;
- Il coordinamento tra pianificazione e programmazione territoriale e dei trasporti, con riferimento sia ai contenuti programmatici, sia alla loro sincronia temporale;
- L'analisi della domanda di spostamenti e la valutazione dei fabbisogni, intese come “tassativi passi propedeutici alla strategia d'intervento sulla mobilità nelle Aree interne” (Barca et al., 2014, p.40);

¹ Sono state prese in esame tutte le strategie d'area approvate e disponibili online sul sito della SNAI al momento dell'analisi (maggio 2020).

² Tuttavia, alcuni autori, primi tra tutti Mokhtarian e Salomon, hanno messo in discussione questa assunzione, evidenziando la componente di utilità positiva dello spostamento in sé (Mokhtarian & Salomon, 2001). Per un approfondimento del dibattito sulle relazioni tra la mobilità e l'uso del suolo si veda Vitale Brovarone (Vitale Brovarone, 2010a, 2010b).

- Il consolidamento di sperimentazioni che si siano mostrate efficaci nel favorire l'incremento della quota modale del trasporto collettivo, la riduzione del contributo pubblico e lo sfruttamento delle innovazioni tecnologiche.

L'analisi delle strategie d'area SNAI proposta in questo contributo, incentrata sull'asse di intervento relativo alla mobilità, mette in evidenza temi e approcci, priorità e peculiarità, potenzialità e limiti dell'azione che i territori selezionati dalla strategia stanno mettendo in campo per migliorare l'accessibilità delle aree interne.

3 | Analisi delle strategie d'area

Questo paragrafo propone alcuni primi elementi a supporto di una riflessione su come la SNAI stia affrontando il tema della mobilità per migliorare l'accessibilità del territorio. In particolare, vengono presi in esame i seguenti aspetti:

- la dotazione finanziaria, assoluta e rapportata al budget complessivo per area;
- le criticità individuate dall'area con riferimento alla mobilità;
- i target cui le azioni per la mobilità sono rivolte;
- le azioni messe in campo.

Per quanto riguarda la dotazione finanziaria, in media vengono destinati ad azioni per migliorare la mobilità circa 3 Milioni di euro, a fronte di una media di 16 milioni di euro complessivi per strategia. Esaminando più in dettaglio i valori nelle diverse aree, emerge un quadro alquanto vario (Figura 1): le risorse destinate alla mobilità variano dai 23 Mln ai 195.000€, e non di meno variano le quote percentuali destinate alla mobilità rispetto all'ammontare complessivo delle strategie, con valori compresi tra l'1% e il 52%. È tuttavia possibile riconoscere una prevalenza di valori inferiori ai 2 Mln e percentuali inferiori al 15%. Entro questo intervallo, anche in ragione di valori assoluti bassi, si può evidenziare una relazione tra importi e percentuali, mentre per valori più alti tale relazione si affievolisce, anche se tendenzialmente agli importi più elevati corrispondono percentuali alte. Ciò si può spiegare con il fatto che alcune aree abbiano inserito nelle strategie importanti investimenti infrastrutturali, che incidono molto sul budget complessivo. Salvo poche eccezioni, a percentuali di investimento in mobilità superiori al 30% corrispondono strategie d'area che hanno previsto investimenti infrastrutturali.

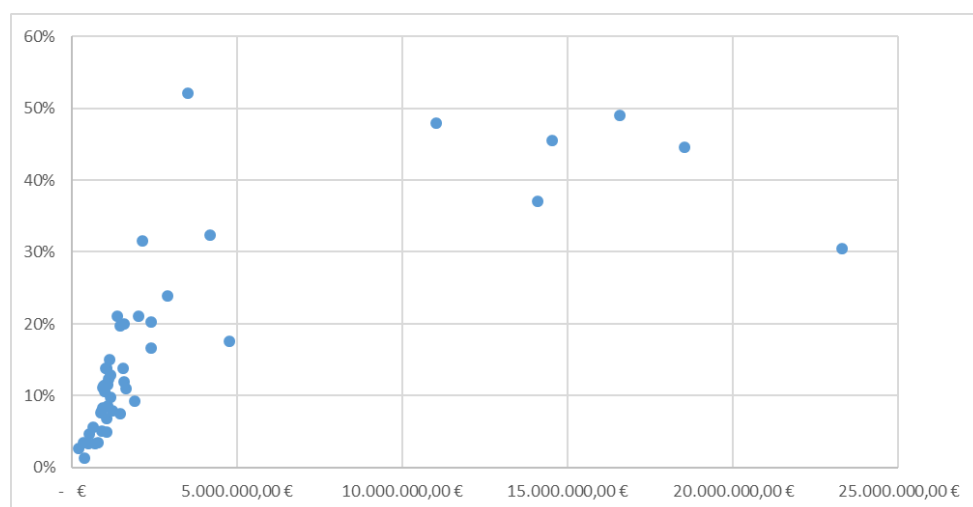


Figura 1 | Importi assoluti e percentuali delle risorse destinate alla mobilità nelle 50 strategie d'area esaminate.

Un quadro più omogeneo si ha nell'esaminare le criticità segnalate dalle aree progetto riguardo alla mobilità (Figura 2). Al di là della distanza dai servizi, che è elemento intrinseco delle aree interne in quanto criterio di selezione, gran parte delle aree segnalano come principale problema l'inadeguatezza del TPL. In misura minore (in circa un quarto delle strategie), vengono lamentati problemi strutturali della rete viaria (dissesti, difficoltà di percorrenza, etc.) e l'assenza di una pianificazione d'insieme, e a seguire altre criticità più specifiche, come la carenza di servizi di trasporto dedicati ai disabili o ai giovani, la carenza di offerta di mobilità dolce, la dipendenza dall'esterno (pendolarismo), etc. Il tema più ricorrente riflette le difficoltà a vivere in queste aree per quanti non possano spostarsi in auto; nelle aree più turistiche emerge anche il disagio arrecato dal traffico nell'alta stagione.

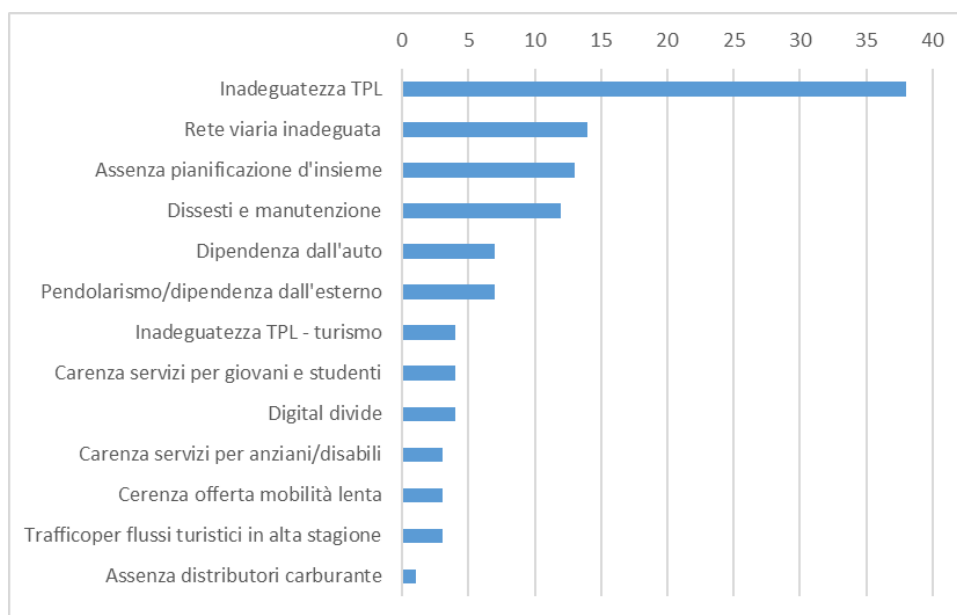


Figura 2 | Criticità riguardo alla mobilità segnalate nelle 50 strategie d'area esaminate.

L'utenza target cui le strategie d'area dichiarano di rivolgersi (Figura 3) rispecchia in parte le criticità rilevate: prevalgono studenti e giovani, anziani e disabili, che sono tra le categorie che più spesso non hanno modo di spostarsi in automobile (se non come passeggeri) e di conseguenza dipendono maggiormente dal trasporto pubblico. Ricorrono tuttavia in oltre metà delle strategie anche i turisti, seppure in gran parte dei casi non siano il target principale. Altra categoria di utenza che ricorre in molte strategie è quella dei pendolari. Una buona parte di aree intende rivolgersi alla popolazione in generale, anche se, fatta eccezione per due aree, oltre alla popolazione vengono indicati target più specifici, o si contrappone la popolazione come categoria d'utenza "interna" ai turisti. Infine, 6 aree non precisano a quali target di utenza siano rivolte le azioni messe in campo.

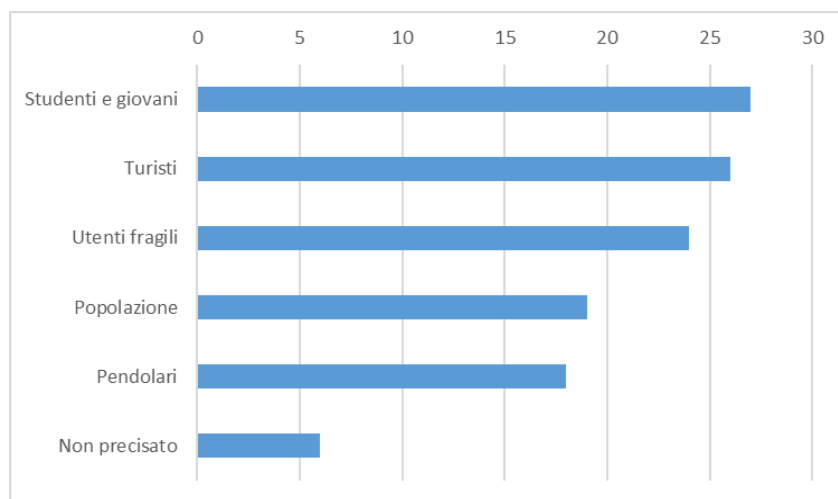


Figura 3 | Utenza target indicata dalle 50 strategie d'area esaminate.

Venendo alle azioni che le aree progetto prevedono di mettere in campo (Figura 4), si conferma la priorità di adeguare l'offerta di trasporto pubblico alle esigenze di queste aree. L'introduzione di servizi di trasporto a chiamata è prevista come azione prioritaria da oltre metà delle aree; alcune aree ne prevedono l'eventuale introduzione a seguito di opportune analisi di domanda o nell'ambito di un più generale potenziamento del servizio di TPL. Altro tema che ricorre in molte strategie è quello dell'analisi della domanda, considerato come elemento fondamentale per poter definire azioni mirate ed efficaci. Allo studio di domanda si legano in molti casi azioni che prevedono la riorganizzazione del TPL attraverso una

pianificazione integrata multilivello, più rispondente alle esigenze delle aree a domanda debole. Con meno frequenza (13 aree progetto) è associato all'introduzione di un mobility manager di territorio che possa coordinare e organizzare l'offerta di mobilità a livello di area vasta, e ancor meno (7 aree) a un complessivo piano di mobilità, che non riguardi soltanto la riorganizzazione del TPL ma interessi il sistema della mobilità nel suo insieme.

Benché il tema della carenza di offerta di mobilità lenta sia segnalato come criticità da un numero limitato di aree³, sono molte le aree progetto che intendono utilizzare le risorse SNAI per migliorare l'offerta di mobilità lenta, mediante la realizzazione di ciclovie e percorsi pedonali, l'installazione di colonnine di ricarica per e-bike, etc. Salvo poche eccezioni, le azioni dedicate alla mobilità lenta hanno come target principale l'utenza turistica.

La multimodalità e l'intermodalità sono un altro tema che le aree progetto intendono affrontare mediante azioni mirate, come ad esempio l'allestimento di rastrelliere portabiciclette sui mezzi pubblici e la realizzazione di hub di interscambio. A questo tema si collegano le azioni volte a favorire l'uso multiplo dei mezzi, in termini di categorie di utenza sia di tipologia (persone e merci). Vi sono poi azioni dedicate a target di utenza specifici, come l'introduzione o il potenziamento di servizi di taxi sociale, navette ultimo miglio per lavoratori in aziende non servite dal TPL e servizi dedicati ai giovani, non solo per il trasporto scolastico ma anche per attività extrascolastiche.

Anche l'introduzione di piattaforme e servizi digitali è un'azione che diverse aree intendono mettere in campo, sia per agevolare l'utente in tutte le fasi dello spostamento, sia per ridurre la necessità di spostamento mediante la digitalizzazione dei servizi. Va inoltre precisato che oltre alle 10 aree che hanno indicato l'introduzione di piattaforme digitali e/o la digitalizzazione dei servizi tra le azioni comprese nell'asse mobilità, molte altre aree intendono investire nel digitale ma collocano tale investimento su altri assi, o stanno già investendo su questo fronte al di fuori della SNAI.

Benché l'inadeguatezza della rete viaria e le criticità derivanti dalla scarsa manutenzione e da dissesti idrogeologici siano messe in evidenza da molte aree, sono soltanto 8 le aree che inseriscono investimenti sulla rete viaria all'interno delle loro strategie. In molti casi, questo tema è richiamato tra le misure di contesto, e solo in qualche caso i rispettivi interventi vengono riportati nel quadro finanziario della strategia.

L'introduzione di azioni mirate al potenziamento strutturato del ride sharing è invece un'azione su cui poche aree intendono investire: soltanto 5 aree la inseriscono tra le azioni per migliorare la mobilità. Così come non sono molte le aree che intendono investire risorse nella riqualificazione e messa in sicurezza delle fermate del TPL, nella logistica e nella mobilità elettrica.

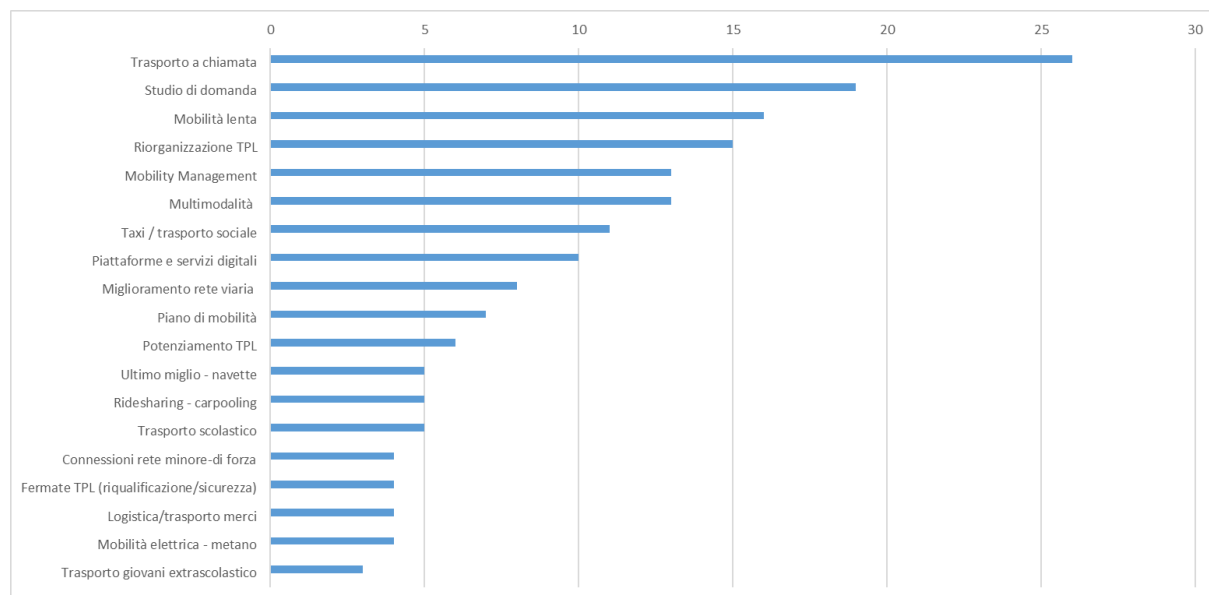


Figura 4 | Azioni per migliorare la mobilità indicate nelle 50 strategie d'area esaminate.

³ È opportuno precisare che la figura 2 illustra le criticità segnalate nelle strategie d'area in merito alla mobilità; è possibile che il tema della carenza di offerta di mobilità lenta sia messo in evidenza in merito ad altri temi, come ad esempio lo sviluppo locale e il turismo.

Vi sono poi azioni che sono scelte da meno di 3 aree (che non compaiono nella figura 4), tra cui il potenziamento delle linee di forza del TPL⁴ (mentre più aree intendono investire sulla rete minore), il miglioramento del comfort a bordo del TPL e l'installazione di un distributore di carburante a gestione intercomunale.

4 | Conclusioni

Questo contributo ha fornito alcuni elementi per una riflessione sull'accessibilità e la mobilità nelle aree interne, a partire dall'analisi dell'approccio SNAI a questi temi e dei contenuti delle 50 strategie d'area approvate al momento dello studio. Il campione di strategie prese in esame è ampiamente rappresentativo, costituendo circa il 70% del totale.

La SNAI costituisce senza dubbio un'occasione senza precedenti per migliorare l'accessibilità delle aree interne mediante un approccio place-based (Bacci et al., 2021; Cotella & Vitale Brovarone, 2021). Tuttavia, essa non è esente da limiti (Cotella & Vitale Brovarone, 2020b), anche in ragione dell'ampiezza e della portata delle ambizioni e degli scopi che si prefigge. L'analisi qui condotta lascia emergere alcuni interessanti aspetti, sinteticamente riportati al fine di porre le basi per ulteriori approfondimenti.

Come già messo in evidenza da Punziano (Punziano, 2019), si riscontra in generale una forte aderenza delle strategie d'area al quadro strategico definito a livello nazionale, con il ricorrere di analisi e visioni molto simili tra loro. Ciò anche in ragione del forte controllo centrale (Cotella & Vitale Brovarone, 2020b) e dell'«effetto gabbia e del quadro normativo e la logica adempimentale nella scrittura dei documenti strategici» (Punziano, 2019, p. 82). In molti casi, la sezione dedicata alla mobilità appare stereotipata, talora con incongruenze tra le criticità, i target e le azioni. Alcune aree, ad esempio, lamentano gravi difficoltà per la mobilità degli abitanti, salvo poi investire buona parte delle risorse in sentieristica, ippovie, etc., a fini turistici. Se da un lato ciò denota un collegamento con le azioni per lo sviluppo locale (nella prospettiva di ridurre la dipendenza dall'esterno), dall'altro ci si chiede quanto impatto avrà e in quanto tempo. È possibile, in questi casi, che i problemi di mobilità siano percepiti come problemi strutturali e difficilmente irrisolvibili.

In gran parte delle strategie ricorre la volontà di introdurre servizi di trasporto flessibili. Ciò può sicuramente costituire un aiuto alla mobilità dell'area, ma in assenza di un'analisi accurata della domanda, che indaghi a fondo i bisogni e le esigenze specifiche di ciascun territorio, il rischio è che le risorse vengano investite in servizi destinati ad avere vita breve ed efficacia limitata. La SNAI indica l'analisi della domanda tra i quattro principi base per la mobilità, quale tassativo passo propedeutico alla strategia di intervento. Tuttavia, la definizione delle strategie avviene a monte di tale analisi, e meno di metà delle aree prevede espressamente di investire risorse nell'analisi della domanda, in alcuni casi ritenendo che tale analisi debba essere finanziata al di fuori della strategia d'area, per non “erodere” il budget destinato alle azioni per la mobilità (Bacci et al., 2021).

In vista della prossima programmazione, in cui si prevede che la SNAI abbia ancora un ruolo di primo piano per lo sviluppo delle aree interne e la coesione territoriale, è auspicabile una riflessione sui contenuti e sugli esiti preliminari delle strategie d'area per la mobilità, al fine di trarre da esse elementi a supporto di una rinnovata strategia che possa sfruttare quanto appreso. Importante sarà trovare un equilibrio tra il controllo centrale e il contributo locale, da un lato evitando di consolidare l'effetto gabbia citato da Punziano, dall'altro offrendo il necessario supporto agli attori locali, che non sempre possiedono le competenze necessarie. Infine, è fondamentale prevedere una approfondita analisi di domanda a monte della definizione delle strategie; in alternativa, il rischio è quello di un enorme spreco di risorse pubbliche e di un'opportunità mancata.

Riferimenti bibliografici

- Bacci E., Cotella G., Vitale Brovarone E. (2021), La sfida dell'accessibilità nelle aree interne: Riflessioni a partire dalla Valle Arroscia. *Territorio*, in stampa.
- Barca F., Casavola P., Lucatelli S. (eds., 2014), *Strategia nazionale per le Aree Interne: Definizione, obiettivi, strumenti e governance*. Collana Materiali UVAL, 31.
- Bertolini L. (2017), *Planning the Mobile Metropolis: Transport for People, Places and the Planet*. Macmillan Education UK.

⁴ Mentre la maggioranza delle aree che prevede di potenziare il TPL intende investire principalmente sulla rete minore e sul suo collegamento con la rete veloce. Fa eccezione l'area progetto Appennino Emiliano, che legge la carenza di collegamenti con la rete veloce come elemento di tenuta del sistema, evitando il drenaggio a valle della popolazione.

- Camarero L., Oliva J. (2019), Thinking in rural gap: Mobility and social inequalities. *Palgrave Communications*, vol 5, no. 1, pp. 1–7.
- Cotella G., Vitale Brovarone E. (2020a), Questioning urbanisation models in the face of Covid-19. *TeMA - Journal of Land Use, Mobility and Environment*, Special issue n. 1/2020, pp. 105–118.
- Cotella G., Vitale Brovarone E. (2020b), The Italian National Strategy for Inner Areas: A Place-Based Approach to Regional Development. In J. Bański (Ed.), *Dilemmas of Regional and Local Development*. Routledge.
- Cotella G., Vitale Brovarone E. (2021), La strategia nazionale per le aree interne: Una svolta place-based per le politiche regionali in Italia. *Archivio di Studi Urbani e Regionali*, in stampa.
- Daniels R., Mulley C. (2012), Flexible Transport Services: Overcoming Barriers to Implementation in Low-Density Urban Areas. *Urban Policy and Research*, vol. 30, no. 1, pp. 59–76.
- Davison L., Enoch M., Ryley T., Quddus M., Wang C. (2012), Identifying potential market niches for Demand Responsive Transport. *Research in Transportation Business & Management*, vol. 3, pp. 50–61.
- Farrington J., Farrington C. (2005), Rural accessibility, social inclusion and social justice: Towards conceptualisation. *Journal of Transport Geography*, vol. 13, no. 1, pp. 1–12.
- Geurs K. T., van Wee B. (2004), Accessibility evaluation of land-use and transport strategies: Review and research directions. *Journal of Transport Geography*, vol. 12, no. 2, pp. 127–140.
- Geurs K. T., Dentinho T., Patuelli R. (2016), Accessibility, equity and efficiency. Part 1: Introduction. In *Accessibility, equity and efficiency. Challenges for transport and public services* (pp. 3–8). Edward Elgar.
- Küpper P., Kundolf S., Mettenberger T., Tuitjer G. (2018), Rural regeneration strategies for declining regions: Trade-off between novelty and practicability, *European Planning Studies*, vol. 26, no. 2, pp. 229–255.
- Mattioli G. (2014), Where Sustainable Transport and Social Exclusion Meet: Households Without Cars and Car Dependence in Great Britain. *Journal of Environmental Policy & Planning*, vol. 16, no. 3, pp. 379–400.
- Mokhtarian P., Salomon I. (2001), How derived is the demand for travel? Some conceptual and measurement considerations. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, vol. 35, no. 8, 695–719.
- Moseley M. (1979), *Accessibility: The rural challenge*. Methuen.
- Punziano G. (2019), Salute, mobilità, istruzione: Strategie per le aree interne. *Scienze Regionali*, 1/2019.
- Silva C., Pinto N., Bertolini L. (2019), *Designing Accessibility Instruments: Lessons on Their Usability for Integrated Land Use and Transport Planning Practices*. Routledge.
- Vitale Brovarone E. (2010a), *Città in movimento: Relazioni e dipendenze tra i caratteri degli insediamenti e la domanda di mobilità*. Le Pensur.
- Vitale Brovarone E. (2010b), Urban planning and mobility styles: More than a relation. Pianificazione urbana e comportamenti di viaggio: Più di una relazione. *TeMA - Journal of Land Use, Mobility and Environment*, vol. 3, n. 1.
- Vitale Brovarone E., Cotella G. (2020), Improving Rural Accessibility: A Multilayer Approach. *Sustainability*, 12(7), 2876.