

Integrare TPL e trasporto motorizzato privato nelle aree montane

*Original*

Integrare TPL e trasporto motorizzato privato nelle aree montane / Staricco, L; Zoppellaro, G. - In: TRASPORTI & CULTURA. - ISSN 2280-3998. - ELETTRONICO. - 25:71(2025), pp. 28-35.

*Availability:*

This version is available at: 11583/3008861 since: 2026-03-17T13:14:20Z

*Publisher:*

Laura Facchinelli

*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)

# TRASPORTI

# *& cultura*

71

rivista di architettura delle infrastrutture nel paesaggio



**IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE  
COME CARDINE DELLA MOBILITÀ**



## Comitato d'Onore:

Paolo Costa  
già Presidente Commissione Trasporti Parlamento Europeo

Franco Purini  
Università La Sapienza, Roma

Enzo Siviero  
Università telematica E-Campus, Novedrate

Maria Cristina Treu  
Architetto Urbanista, Milano

## Comitato Scientifico:

Oliviero Baccelli  
CERTeT, Università Bocconi, Milano

Alberto Ferlenga  
Università Iuav, Venezia

Massimo Guarascio  
Università La Sapienza, Roma

Stefano Maggi  
Università di Siena

Giuseppe Mazzeo  
Consiglio Nazionale delle Ricerche, Napoli

Cristiana Mazzoni  
ENSA Paris-Belleville, UMR AUsSer

Marco Pasetto  
Università di Padova

Michelangelo Savino  
Università di Padova

Luca Tamini  
Politecnico di Milano

Zeila Tesoriere  
Università di Palermo - LIAT ENSAP-Malaquais

Rivista semestrale  
luglio-dicembre 2024  
anno XXV, numero 71

Direttore responsabile  
Laura Facchinelli

Direzione e redazione  
Cannaregio 1980 – 30121 Venezia  
e-mail: laura.facchinelli@trasporticultura.net  
redazione@trasporticultura.net

Comitato Editoriale  
Marco Pasetto  
Michelangelo Savino

Coordinamento di Redazione  
Giovanni Giacomello

Manager editoriali  
Elena Dorato  
Martina Massari

Redazione  
Marco Alioni

La rivista è sottoposta a *double-blind peer review*

La rivista è pubblicata on-line  
sul sito [www.trasporticultura.net](http://www.trasporticultura.net)

2025 © Laura Facchinelli  
Norme per il copyright: v. ultima pagina

Editore: Laura Facchinelli  
C.F. FCC LRA 50P66 L7365

Pubblicato a Venezia nel mese di novembre 2025

Autorizzazione del Tribunale di Verona n. 1443  
del 11/5/2001

ISSN 2280-3998 / ISSN 1971-6524

## TRASPORTI

- 5 IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE COME CARDINE DELLA MOBILITÀ**  
di Laura Facchinelli
- 7 SFIDE E POTENZIALITÀ DELLA MOBILITÀ PUBBLICA PER CITTÀ E TERRITORI PIÙ EQUI E ACCESSIBILI**  
di Elena Dorato
- 13 GOVERNANCE MULTILIVELLO E DIRITTO ALLA MOBILITÀ: STRUMENTI FORMALI E INFORMALI NELLA CATALOGNA METROPOLITANA**  
di Enrico Porfido, Ander Becerra, Mariona Tomàs
- 21 LE MOBILITÀ QUOTIDIANE NELL'EUROMÉTROPOLE DI STRASBURGO: SCELTE URBANISTICHE E POLITICHE PUBBLICHE ALLA PROVA**  
di Angelo Bertoni, Lionel Debus
- 29 INTEGRARE TPL E TRASPORTO MOTORIZZATO PRIVATO NELLE AREE MONTANE**  
di Luca Staricco, Gaia Zoppellaro
- 37 UN PIANO URBANISTICO INTERCOMUNALE PER MIGLIORARE LA MOBILITÀ E IL TRASPORTO PUBBLICO DELLE AREE INTERNE. L'ALTA VAL POLCEVERA IN LIGURIA**  
di Francesca Pirlone, Valentina Trentini, Federica Paoli, Ilenia Spadaro
- 45 LA SFIDA DELL'ACCESSIBILITÀ PUBBLICA NELLE AREE A BASSA DENSITÀ: UN'ANALISI ESPLORATIVA E SPERIMENTALE PER IL BASSO FERRARESE**  
di Caterina Rondina
- 57 IL RINASCIMENTO DEL TRAM EUROPEO: UNA ANALISI STORICA E GEOGRAFICA**  
di Michelangelo Fusi

**69 TRASPORTO PUBBLICO. IMMAGINI E SPAZI DELLA CITTÀ**  
di Luigi Siviero

**79 IL NUOVO SISTEMA DI TRASPORTO PUBBLICO DELLA CITTÀ DI VERONA**  
di Marco Pasetto, Giovanni Giacomello

**87 IL NUOVO TRAM DI BOLOGNA, UN 'VETTORE DI URBANITÀ'**  
di Valentina Orioli, Giancarlo Sgubbi

**93 IL NUOVO SISTEMA TRANVIARIO DI PADOVA E L'INTERSCAMBIO CON LA STAZIONE FS**  
di Carlo Andriolo

**101 TPL E MOBILITÀ STUDENTESCA A FERRARA: UN'ANALISI PROGRAMMATICA**  
di Elena Dorato

## cultura

**111 A (SUB)WAY TO THE TOP: LA METROPOLITANA DI BRESCIA E LE ASPIRAZIONI DI UNA CITTÀ DEINDUSTRIALIZZATA**  
di Marco Alioni

**119 GOING THE DISTANCE: MOBILITY AS A VECTOR OF INEQUALITY AND INJUSTICE IN THE URBAN PERIPHERIES**  
by Nooreen Fatima

**131 UN CINEFILO NEL METRÒ**  
di Fabrizio Violante

**139 LA CITTÀ CHE CAMBIA**  
di Franco Purini



## Integrare TPL e trasporto motorizzato privato nelle aree montane

di Luca Staricco, Gaia Zoppellaro

### Una domanda di mobilità peculiare

I territori a bassa densità insediativa costituiscono un ambito particolarmente sfidante per il trasporto pubblico locale, tanto più se rappresentano contesti montani.

Dalla seconda metà del Novecento, infatti, le aree montane europee sono state investite da dinamiche di contrazione e invecchiamento demografico, frutto di processi di marginalizzazione connessi alla crescente attrattività dei poli urbani (Camarero et al., 2019). L'esodo della popolazione attiva verso le città ha progressivamente ridotto la domanda di servizi essenziali – quali scuole, presidi sanitari, attività commerciali di prossimità, sportelli bancari –, determinando una parallela contrazione dell'offerta e la chiusura di numerose strutture (Küpper et al., 2018). Si è così innescata una spirale regressiva in cui spopolamento e rarefazione dei servizi si alimentano reciprocamente, aggravando la fragilità socio-economica dei territori montani (Amodio, 2022).

A tale processo si intreccia l'accentuata dipendenza dal trasporto privato motorizzato. La scarsa densità insediativa, la frammentazione territoriale e la domanda ridotta rendono difficile l'attivazione di sistemi di trasporto collettivo efficienti (Daniels, Mulley 2012). Le caratteristiche geomorfologiche ostacolano inoltre lo sviluppo della mobilità pedonale e ciclabile, rafforzando il ruolo dell'automobile come unico mezzo per spostamenti quotidiani e di medio-lungo raggio. Ciò genera condizioni di esclusione per quelle fasce di popolazione prive di un veicolo privato a causa di età, disabilità o limitazioni economiche (Binder, Matern 2019; Shergold et al. 2012).

La relazione città-montagna non si è limitata al fenomeno dello spopolamento, ma si caratterizza anche per nuovi modelli di fruizione legati alle seconde case e alla riconver-

### Integrating Public Transport and Private Motorized Mobility in Mountain Areas

by Luca Staricco, Gaia Zoppellaro

Mountain areas, characterized by low population density and demographic decline, face critical mobility challenges due to dependence on private motorized transport and limited public transport options. Geographic constraints and dispersed settlements hinder efficient collective mobility, creating social exclusion for those without private vehicles. Recent strategies, such as the RECAP project in the Pinerolo Valley, explore integrating public transport (both fixed-route and demand-responsive) with shared private mobility forms like car-pooling and ride-sharing. These approaches, combined with active mobility initiatives and redesigned community hubs, aim to enhance accessibility and reduce car dependency. Pilot interventions in several municipalities demonstrate how spatial reorganization of transport nodes can foster multimodal integration, strengthen local networks, and promote more sustainable, inclusive mobility in mountain territories.

1 - Nella pagina a fianco: la linea ferroviaria dismessa tra Pinerolo e Torre Pellice. Foto di Gaia Zoppellaro.

sione economica verso funzioni turistiche e ricreative, quali impianti sciistici, piste per downhill e parchi avventura (Gallent 2020). Anche queste pratiche si basano su un uso massiccio dell'automobile, che nei picchi di afflusso turistico produce rilevanti pressioni ambientali e paesaggistiche. Le istituzioni hanno spesso incoraggiato tale accessibilità illimitata mediante infrastrutture stradali ad alta capacità, trascurando tuttavia gli effetti sugli ecosistemi alpini. Solo recentemente sono state introdotte politiche di limitazione del traffico privato, talora riconvertendo la mobilità dolce in risorsa turistica attraverso la valorizzazione di itinerari paesaggistici (Savino 2017; Scuttari et al. 2019). Parallelamente si è affermato il fenomeno dei cosiddetti "nuovi montanari", famiglie e individui provenienti dalle aree urbane, attratti da modelli di vita ritenuti più sostenibili e meno consumistici (Dematteis 2020). Per questi residenti, come per gli abitanti storici, la permanenza in montagna dipende non solo dalla disponibilità di servizi sanitari locali, ma anche dalla possibilità di accedere in tempi accettabili ai poli urbani con le loro funzioni scolastiche, culturali e commerciali (Associazione Dislivelli 2024). Ne scaturisce quella che Pilotti (2023) definisce "iper-mobilità", caratterizzata da un ricorso quasi esclusivo all'automobile, percepita non come criticità, ma come condizione inevitabile della vita alpina. In contrapposizione, i soggetti più fragili sperimentano forme di immobilità, venendo di fatto esclusi dall'accesso a servizi fondamentali (van Dülmen et al. 2022). La questione dell'accessibilità è stata posta al centro della Strategia nazionale per le aree interne (SNAI), che classifica i comuni sulla base della distanza dai poli erogatori di servizi. Tuttavia, anche in questo quadro, le politiche si sono concentrate sul potenziamento dell'offerta di trasporto, senza affrontare in maniera strutturale le radici della dipendenza dall'automobile. Ne deriva il rischio di perpetuare un approccio riduttivo, incapace di cogliere la complessità delle specificità territoriali montane e delle loro dinamiche di abbandono (Vitale Brovarone 2022).

## Verso una maggiore integrazione tra TPL e automobile privata

La soluzione più frequentemente messa in campo nelle aree a domanda debole per affrontare la dipendenza dall'uso dell'auto è fi-

nora stata costituita dal trasporto pubblico "a chiamata", che dovrebbe offrire una flessibilità spaziale e temporale tale da renderlo più efficace ed efficiente rispetto a quello tradizionale in territori a bassa densità abitativa. Questa soluzione ha mostrato buoni risultati nei contesti periurbani (Calabrò et al., 2020), mentre ha evidenziato limiti significativi nei contesti rurali e montani, legati a fattori quali digital divide (Velaga et al., 2012), complessità operativa (Petersen et al., 2016), scarsa conoscenza dei caratteri della domanda di mobilità locale da servire (Marti et al. 2024). Sembra lentamente emergere la consapevolezza della necessità di promuovere servizi di TPL a domanda e non – non tanto sostitutivi rispetto all'uso dell'automobile, quanto complementari a forme razionalizzate di tale uso. In altre parole, una possibile strategia può essere quella di sviluppare servizi di car pooling e ride-sharing informali, ovvero la condivisione spontanea di veicoli privati tra persone con destinazioni simili, spesso organizzati attraverso reti sociali o comunitarie. Questo tipo di servizi permette di ridurre il numero di veicoli in circolazione, con benefici ambientali (in termini di riduzione dei costi esterni) e sociali (offrendo la possibilità di muoversi in auto anche a chi non la possiede o non può guidarla). Queste forme di condivisione possono essere supportate attraverso la creazione di portali digitali di coordinamento, da semplici gruppi Whatsapp a vere e proprie piattaforme Maas che includano anche i servizi di TPL.

Un'esperienza interessante in questa direzione è il progetto pilota Mobilfalt in Germania, che si propone di ampliare l'offerta pubblica già esistente nelle aree rurali – linee regolari di autobus, servizi di taxi collettivo a chiamata e bus comunitari – con l'inserimento di tragitti privati condivisi su una piattaforma online unica. In questo modo, i viaggi che i cittadini compiono comunque per ragioni personali o lavorative possono diventare parte della rete complessiva, aumentando la possibilità di spostamento e migliorando la mobilità locale. L'integrazione con il trasporto pubblico riguarda sia il quadro tariffario sia la sincronizzazione degli orari. Gli autisti ricevono un compenso forfettario per chilometro percorso, mentre i passeggeri pagano una tariffa proporzionata alla distanza. Ogni viaggio condiviso disponibile viene inserito nell'orario online, ampliando l'offerta visibile agli utenti e, in alcuni casi, consentendo di raggiungere una frequenza di dieci minuti, un livello raro nelle aree rurali. Se non è disponibile un passaggio registrato, l'utente

non rimane senza alternativa: la corsa viene sostituita da un taxi convenzionato o da un bus comunitario. Uno dei principali vantaggi è la possibilità di ridurre la dipendenza dall'automobile privata individuale, pur valorizzando l'uso del mezzo stesso attraverso forme di condivisione. Si tratta dunque di un modello che unisce vantaggi individuali e benefici collettivi: grazie al ride-sharing, da un lato offre un'alternativa laddove il trasporto pubblico tradizionale non è economicamente sostenibile; dall'altro lato, permette di aumentare l'occupazione dei veicoli e persone che altrimenti rischierebbero di rimanere isolate – come anziani, giovani senza patente o cittadini a basso reddito – possono accedere con maggiore facilità ai servizi e alle reti di trasporto principali (Sommer and Harz 2018).

L'integrazione tra TPL e mobilità motorizzata privata può essere ulteriormente rafforzata nei contesti montani attraverso punti di interscambio modale, in cui convergono le fermate del trasporto collettivo (sia quello tradizionale, sia quello a chiamata), i punti di salita e discesa del ride-sharing e del car-pooling, i parcheggi park-and-ride, le stazioni di partenza del pedibus o del bicibus. Proprio su questa integrazione si è concentrato il progetto RECAP.

## Il caso dell'Unione Montana del Pinerolese

RECAP è un Progetto di Rilevante Interesse Nazionale promosso dai Politecnici di Milano e Torino e dallo IUAV di Venezia. Esso mira a indagare come ridurre la dipendenza dall'automobile in territori a bassa densità insediativa – periurbani, rurali e montani – attraverso l'analisi congiunta delle condizioni spaziali e socioeconomiche, delle abitudini di mobilità e dell'offerta di trasporto.

Un caso studio del progetto è il territorio dell'Unione Montana del Pinerolese, istituita nel 2014 e costituita da tredici comuni della valle del torrente Pellice, inseriti nella Zona omogenea 5 della Città metropolitana di Torino, gravitante sul polo medio-superiore di Pinerolo. La morfologia montuosa, caratterizzata da elevati dislivelli soprattutto nei comuni più occidentali, produce densità abitative generalmente basse, che crescono progressivamente nelle aree collinari e di fondovalle. Questa configurazione determina tassi elevati di motorizzazione privata, forte incidenza dell'uso dell'auto negli spostamenti sistematici e scarsa accessibilità

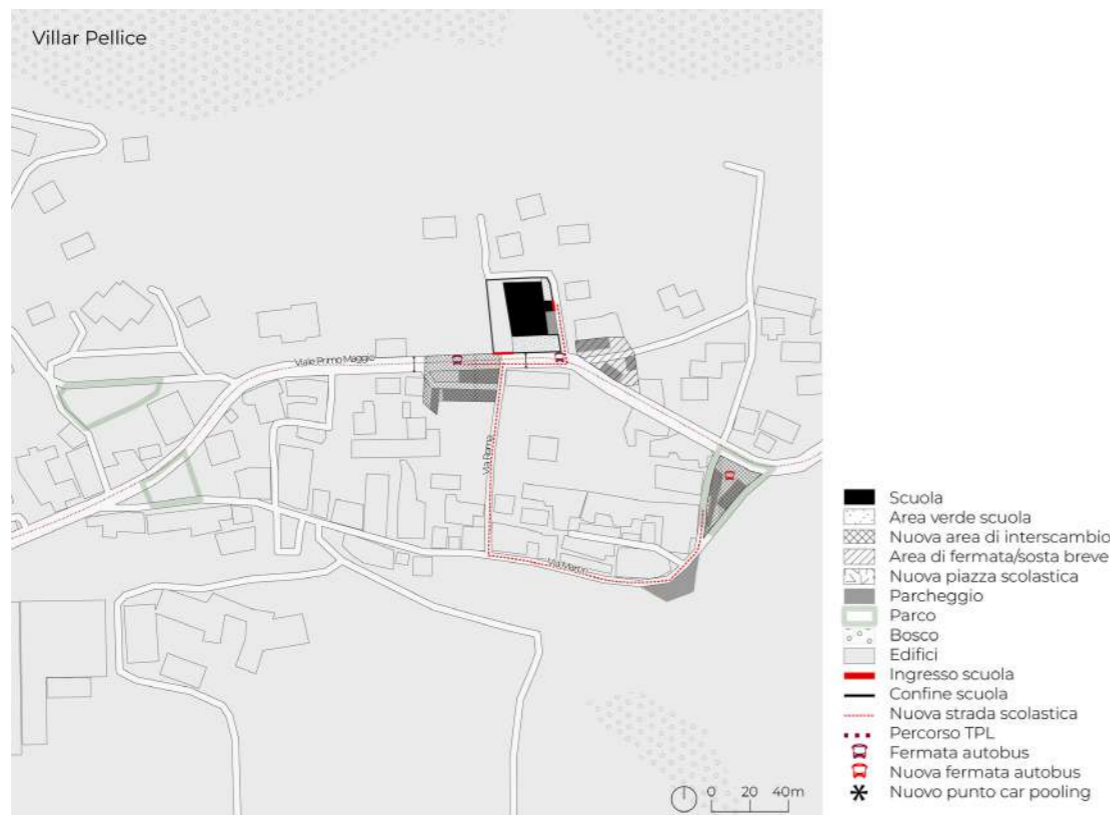
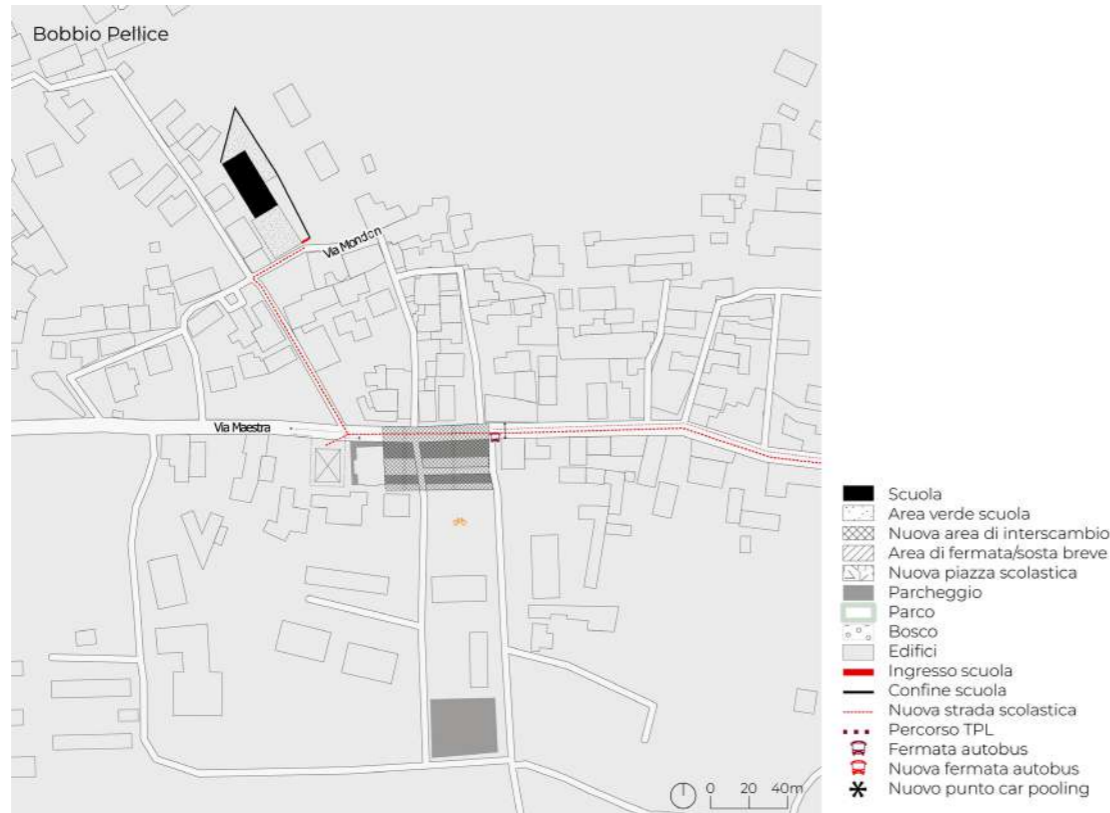
ai servizi, in particolare nelle zone collinari e lungo i versanti vallivi. Ciò avviene in un contesto in cui pure è presente una radicata sensibilità verso la sostenibilità ambientale, testimoniata dalla costituzione della prima comunità energetica rinnovabile d'Italia e dalle tradizioni collettive di matrice valdese, che hanno storicamente promosso pratiche orientate al bene comune.

Il territorio presenta inoltre una notevole varietà di assetti insediativi, che rende impraticabile l'adozione di soluzioni univoche e impone un approccio "su misura", capace di modulare le azioni in funzione delle caratteristiche locali e di mantenere, allo stesso tempo, una visione sistemica dell'intera valle. Le analisi condotte nell'ambito del progetto si sono concentrate sulla mobilità sistematica casa-scuola, individuata come ambito prioritario per il TPL. Dopo una ricostruzione della domanda di spostamento, sono stati realizzati colloqui con interlocutori selezionati – amministratori locali, dirigenti scolastici, genitori – per approfondire bisogni, vincoli e possibili strategie di intervento. I risultati confermano la forte dipendenza dall'auto privata e la forte riluttanza a cambiare modo di spostamento. Emerge però un'attenzione verso un approccio integrato, che combini servizi di trasporto tradizionale con forme di mobilità privata condivisa, modalità attive quali bicibus e pedibus, nonché interventi fisici sugli spazi pubblici e sulle infrastrutture per accogliere e favorire tali pratiche integrate. Da qui la proposta di ridisegno spaziale di alcuni nodi di interscambio, che possono diventare *community mobility hub* per il contesto locale.

## Quattro esempi di *mobility hub* in contesti montani

I comuni di Bobbio Pellice e Villar Pellice, collocati in fondo valle, presentano entrambi un tessuto insediativo mediamente compatto, ma con differente struttura: concentrico intorno a una piazza centrale nel caso di Bobbio (che non a caso presenta una maggior quota modale della mobilità attiva), più lineare e stretto nel caso di Villar (che invece si sviluppa lungo la strada provinciale, con ridotti marciapiedi e spazi poco sicuri per muoversi a piedi o in bicicletta).

A Bobbio Pellice attualmente la piazza centrale del paese (situata davanti al Municipio e lungo la strada provinciale) è in gran parte destinata a parcheggio, mentre il capolinea degli autobus è collocato ai margini dell'abi-



tato, circa duecento metri a sud. L'intervento progettuale ribalta la situazione. La piazza centrale diventa la sede del capolinea del TPL, che acquisisce così centralità. La sosta delle auto viene spostata nell'area a sud, cre-

ando un parcheggio park-and-ride. A ovest della piazza viene invece valorizzata una monumentale tettoia (che un giorno alla settimana ospita il mercato): attorno ad essa sono collocati alcuni posti di fermata sia per

il ride-sharing e car-pooling (qui l'autista carica sul suo mezzo i passeggeri che faranno un tragitto comune sulla sua auto e che lo aspettano sotto la tettoia), sia per le autovetture dei genitori che possono lasciarvi i figli destinati ad andare a scuola. È infatti previsto un servizio di pedibus, che porta gli studenti lasciati dai genitori sotto la tettoia fino alla scuola primaria, collocata circa duecento metri a nordovest della piazza e raggiungibile tramite una stretta via, che viene pedonalizzata e resa percorribile alle auto solo per l'accesso da parte dei disabili.

Nel comune di Villar Pellice la scuola primaria si affaccia direttamente su una strada provinciale, lungo cui sono situati una serie di parcheggi senza una vera piazza scolastica per gli studenti. Anche in questo caso l'intervento progettuale prevede l'attivazione di un servizio di pedibus con due punti di partenza per gli studenti. Il primo viene collocato nell'attuale parcheggio di via Roma, posto a sud sul lato opposto della strada provinciale rispetto alla scuola, che viene in parte pedonalizzato e attrezzato come piazza scolastica, e in parte trasformato in area per la fermata breve delle auto che fanno scendere i bambini alla stazione del pedibus; per mettere in sicurezza l'attraversamento tra il parcheggio e la scuola, viene realizzata una piattaforma rialzata. Il secondo punto di partenza per il pedibus viene collocato in corrispondenza di un altro parcheggio esistente, localizzato circa trecento metri a est della scuola, che viene invece riservato alla sosta lunga in forma park-and-ride, con l'attivazione di una nuova fermata degli autobus che collegano Villar con Bobbio e Torre Pellice; qui i genitori possono parcheggiare l'auto, lasciare i figli all'adulto che guida il pedibus e prendere l'autobus per recarsi a lavorare nei comuni vicini.

Completamente diversa è la struttura insediativa di Angrogna, frammentata in un centinaio di località sparse sul versante collinare e montano della valle. Qui le origini degli spostamenti casa-scuola sono così disperse che è praticamente impossibile servirle tramite TPL, anche in forma di scuolabus. L'obiettivo diventa allora quello di attivare forme di car-pooling tra gruppetti di famiglie che si alternano a portare i figli insieme nella stessa vettura fino alla sede della scuola primaria localizzata nella piazza del Municipio, presso la località più centrale del comune. L'intervento previsto trasforma tale piazza in piazza scolastica durante le ore di entrata e uscita degli studenti: vengono rimossi i parcheggi (tranne un paio per le persone con disabilità); viene mantenuta la fermata dell'autobus

in entrambe le direzioni di marcia; solo una corsia a senso unico è lasciata alla circolazione delle auto, l'altra è dedicata al servizio di pedibus, che tocca due parcheggi posti a sud destinati uno al park-and-ride (con fermata dell'autobus) e uno al car-pooling.

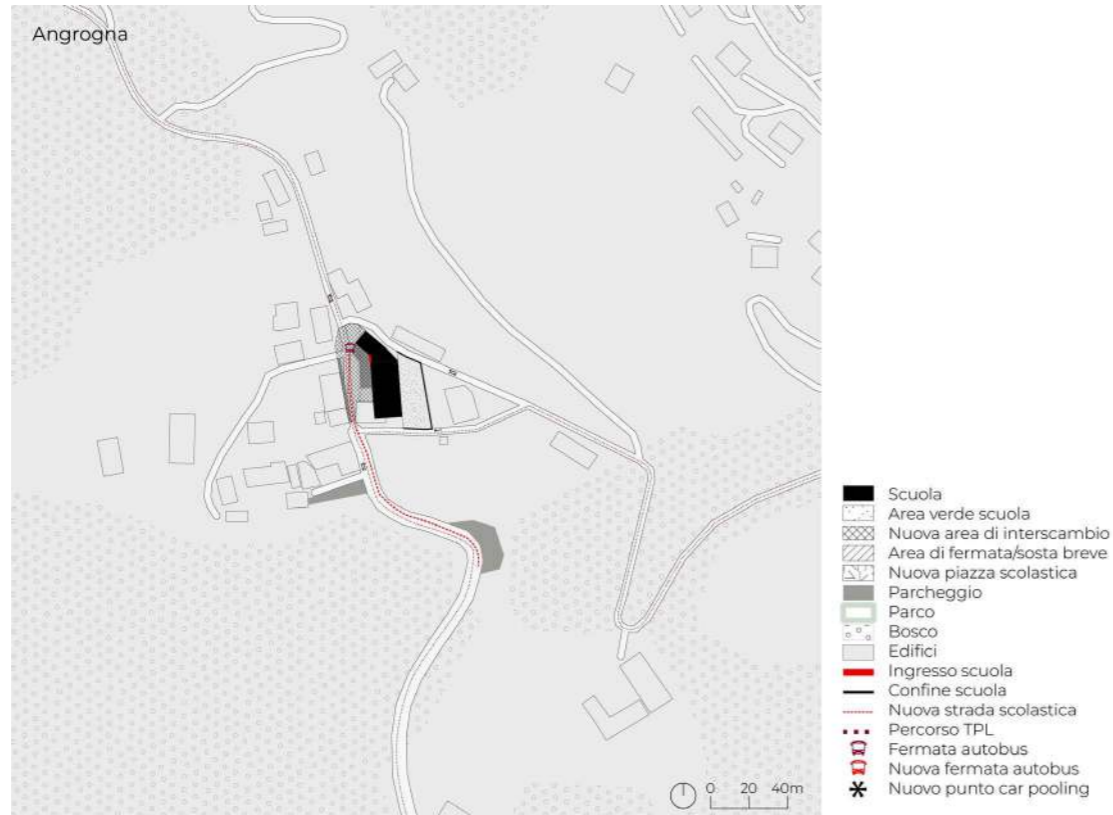
Luserna San Giovanni è con Torre Pellice il centro principale della Valle, con oltre 10.000 abitanti, tessuto denso e una scuola secondaria inferiore che serve anche i comuni limitrofi. L'azione progettuale prevede la trasformazione dell'attuale parcheggio antistante tale sede scolastica in una piazza scolastica che garantisca maggiore sicurezza all'ingresso degli alunni, mantenendo soltanto alcuni posti auto riservati a persone con disabilità. La via antistante la scuola diventa strada scolastica con accesso veicolare temporaneamente limitato nelle ore di punta. In corrispondenza dei due estremi della via, già serviti dal trasporto pubblico tradizionale, vengono dedicati al park-and-ride e al car-pooling due porzioni di parcheggi esistenti, uno di proprietà dell'azienda Caffarel, accessibile da via Caduti per la Libertà, e uno presso l'ex stazione ferroviaria. In questo modo si ottiene un percorso diretto e sicuro verso la scuola per gli studenti e si restituisce vitalità allo spazio della stazione dismessa.

## Conclusioni

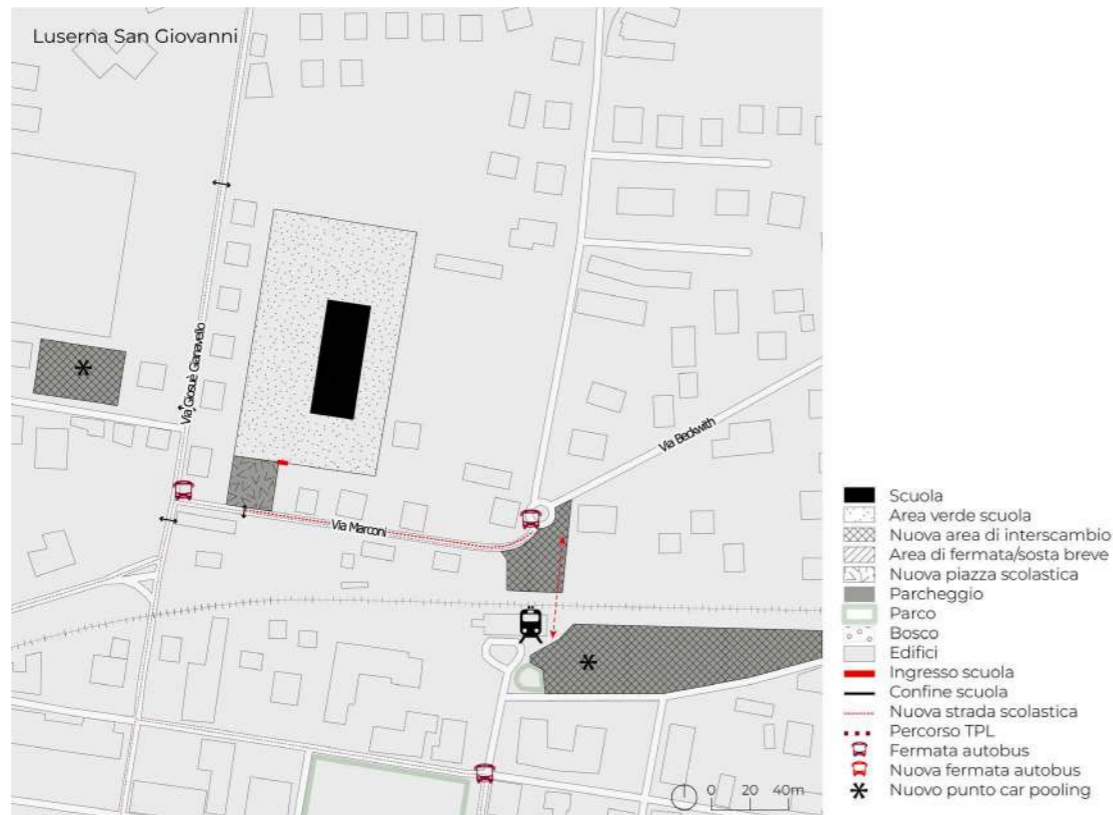
Le proposte progettuali appena descritte partono dall'assunzione che nelle aree montane, almeno al di fuori del nucleo centrale più denso dei centri abitati, la maggior parte degli spostamenti a livello intra- e intercomunale è destinata a continuare ad essere svolta con l'uso di mezzi motorizzati privati, perché il servizio di TPL, anche nel caso della mobilità sistematica delle ore di punta, non è in grado di garantire altrettanta efficacia e flessibilità. È però possibile rendere più sostenibile la mobilità su auto, cercando di aumentare il tasso di occupazione dei veicoli grazie a forme più o meno (auto-)organizzate di condivisione (car-pooling e ride-sharing). Inoltre, è possibile cercare di favorire l'uso del TPL al posto dell'auto almeno in alcuni tragitti della complessiva catena degli spostamenti, facilitando l'interscambio tra i due mezzi attraverso un coordinamento degli orari, la riduzione dei parcheggi (dando la priorità ai mezzi privati condivisi) e la creazione di punti di scambio modale che facciano convergere anche servizi di pedibus e bicibus, TPL a chiamata, punti di ricarica delle biciclette ecc. Questi punti saranno tanti più attraenti

2 - Brochure di presentazione del VAL per Straburgo, 1985 (AVES, 781 W 76).

3 - Brochure di presentazione del VAL per Straburgo, 1985 (AVES, 781 W 76).



4 - Brochure di presentazione del VAL per Straburgo, 1985 (AVES, 781 W 76).



5 - Brochure di presentazione del VAL per Straburgo, 1985 (AVES, 781 W 76).

quanto più verranno progettati come centralità in cui far convergere la localizzazione dei – rari – servizi essenziali (scuola, farmacia, ufficio postale, ecc.), che potranno essere utilizzati agevolmente durante le rotture di

carico da un mezzo all'altro. Si tratta, in altre parole, di creare veri e propri *community mobility hub*, che costituiscano nei dispersi contesti insediativi montani dei fulcri (tra loro interconnessi proprio dal TPL), in cui far con-

vergere servizi di base, spazi pubblici di interazione comunitaria e offerta di mobilità, in una prospettiva di *mobility justice*, inclusione sociale e sostenibilità ambientale.

## Riconoscimenti

L'articolo è stato realizzato nell'ambito del progetto "RECAP - Reducing car dependency through tailored policies to improve accessibility by proximity in highly car dependent territories", con il finanziamento del Ministero dell'Università e della Ricerca nell'ambito del Bando relativo allo scorrimento delle graduatorie finali del bando PRIN 2022.

© Riproduzione riservata

## Bibliografia

Amodio T. (2022), "Territories at risk of abandonment in Italy and hypothesis of repopulation", *Belgeo. Revue belge de géographie*, n. 4.

Associazione Dislivelli (2024), "Servizi metromontani per le famiglie e le imprese delle terre alte", [https://www.dislivelli.eu/immagini/22aprile/report\\_ricerca\\_servizi\\_metromontani.pdf](https://www.dislivelli.eu/immagini/22aprile/report_ricerca_servizi_metromontani.pdf).

Binder J., Matern A. (2019), "Mobility and social exclusion in peripheral regions", *European Planning Studies*, vol. 0, pp. 1-19.

Calabrò G. et al. (2020), "Bridging the gap between weak-demand areas and public transport using an ant-colony simulation-based optimization", *Transportation Research Procedia*, vol. 45, p. 234-241

Camarero L., Oliva J. (2019), "Thinking in rural gap: mobility and social inequalities", *Palgrave Communications*, vol. 5, pp. 1-7.

Daniels R., Mulley C. (2012), "Flexible Transport Services: Overcoming Barriers to Implementation in Low-Density Urban Areas", *Urban Policy and Research*, vol. 30, pp. 59-76.

Dematteis G. (2020), "La montagna italiana: da riscoprire, salvaguardare, ripopolare", *il Mulino*, vol. 69, n. 6, pp. 956-962.

van Dülmen C., Šimon M., Klärne A. (2022), "Transport poverty meets car dependency: A GPS tracking study of socially disadvantaged groups in European rural peripheries", *Journal of Transport Geography*, vol. 101, 103351.

Gallent N. (2020), "Rural infrastructures", in Scott M., Gallent N., Gkartzios M. (eds.), *The Routledge Companion to Rural Planning*, Routledge, London, pp. 361-368.

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, pp. 229-255.

Martí P., Jordán J., Julian V. (2024), "A flexible approach for demand-responsive public transport in rural areas", *Computer Science and Information Systems*, vol. 21, n. 1, 245-267.

Petersen T. (2016), "Watching the Swiss: A network approach to rural and exurban public transport", *Transport Policy*, vol. 52, pp. 175-185.

Pilotti S. (2023), "Automobile e rassegnazione: la mobilità in un'area interna montana", *Sociologia urbana e rurale*, vol. 45, n. 132, pp. 98-112.

Savino M. (2017), "La sfida della mobilità sostenibile in una montagna diversa", *Trasporti e Cultura*, n. 48-49, pp. 13-19.

Scuttari A., Orsi F., Bassani R. (2019), "Assessing the tourism-traffic paradox in mountain destinations. A stated preference survey on the Dolomites' passes (Italy)", *Journal of Sustainable Tourism*, vol. 27, n. 2, pp. 241-257.

Shergold I., Parkhurst G. (2010), "Operationalising 'sustainable mobility': the case of transport policy for older citizens in rural areas", *Journal of Transport Geography*, vol. 18, pp. 336-339.

Sommer C., Harz J. (2018), "Determination of Potentials for Drivers and Passengers of Integrated Ridesharing Services in Rural Areas", *7th Transport Research Arena TRA 2018*.

Velaga N.R., Beecroft M., Nelson J.D., Corsar D., Edwards P. (2012), "Transport poverty meets the digital divide: accessibility and connectivity in rural communities", *Journal of Transport Geography*, vol. 21, pp. 102-112

Vitale Brovarone E. (2022), "Accessibility and mobility in peripheral areas: a national place-based policy", *European Planning Studies*, vol. 30, n. 8, pp. 1444-1463.

# Autori

Elena Dorato - Prof.ssa Associata, Dipartimento di Architettura, Università degli Studi di Ferrara

Enrico Porfido - Ricercatore indipendente, Barcellona

Ander Becerra – Dottorando di Ricerca, Departamento de Ciencia Política Derecho Constitucional y Filosofía del Derecho, Universitat de Barcelona

Mariona Tomàs - Prof.ssa Associata, Departamento de Ciencia Política Derecho Constitucional y Filosofía del Derecho, Universitat de Barcelona

Angelo Bertoni - Prof. Associato, École Nationale Supérieure d'Architecture de Strasbourg

Lionel Debus - Ricercatore post-doc, École Nationale Supérieure d'Architecture de Strasbourg

Luca Staricco - Prof. Associato, Dipartimento Interateneo di Scienze, Progetto e Politiche del Territorio, Politecnico di Torino

Gaia Zoppellaro - Assegnista di Ricerca, Dipartimento Interateneo di Scienze, Progetto e Politiche del Territorio, Politecnico di Torino

Francesca Pirlone - Prof.ssa Ordinaria, Dipartimento Ingegneria Civile, Chimica e Ambientale, Università degli Studi di Genova

Valentina Trentini - *xxx*, Dipartimento Ingegneria Civile, Chimica e Ambientale, Università degli Studi di Genova

Federica Paoli - Borsista di Ricerca, Dipartimento Ingegneria Civile, Chimica e Ambientale, Università degli Studi di Genova

Ilenia Spadaro - Prof.ssa a contratto, Dipartimento Ingegneria Civile, Chimica e Ambientale, Università degli Studi di Genova

Caterina Rondina - Dottoranda di Ricerca, Dipartimento di Architettura, Università degli Studi di Ferrara

Michelangelo Fusi - Dottorando di Ricerca, Dipartimento di Ingegneria Civile, Architettura, Territorio, Ambiente e di Matematica, Università degli Studi di Brescia

Luigi Siviero - Ricercatore t.d.A, Dipartimento di Ingegneria Civile, Edile e Ambientale, Università degli Studi di Padova

Marco Pasetto - Prof. Ordinario, Dipartimento di Ingegneria Civile, Edile e Ambientale, Università degli Studi di Padova

Giovanni Giacomello - Ricercatore t.d.B, Dipartimento di Ingegneria Civile, Edile e Ambientale, Università degli Studi di Padova

Valentina Orioli - Prof.ssa Associata, Dipartimento di Architettura, Università di Bologna

Giancarlo Sgubbi - Responsabile Unico di Progetto linee tranviarie di Bologna e Dirigente Settore Mobilità Sostenibile e Infrastrutture, Comune di Bologna

Carlo Andriolo - Dirigente Settore Mobilità, Trasporti e Infrastrutture, Comune di Vicenza

Marco Alioni - Assegnista di Ricerca, Dipartimento di Ingegneria Civile, Architettura, Territorio, Ambiente e di Matematica, Università degli Studi di Brescia

Nooreen Fatima - Dottoranda di Ricerca, Rutgers University Newark NJ, USA

Fabrizio Violante - Architetto e critico cinematografico

Franco Purini - Prof. Emerito, Facoltà di Architettura, Università La Sapienza di Roma

*Questo numero è stato curato da Elena Dorato, Prof.ssa Associata, Dipartimento di Architettura, Università degli Studi di Ferrara.*

## Copyright

Questa rivista è open access, in quanto si ritiene importante la libera diffusione delle conoscenze scientifiche e la circolazione di idee ed esperienze. Gli autori sono responsabili dei contenuti dei loro elaborati ed attribuiscono, a titolo gratuito, alla rivista *Trasporti & Cultura* il diritto di pubblicarli e distribuirli.

Non è consentita l'utilizzazione degli elaborati da parte di terzi, per fini commerciali o comunque non autorizzati: qualsiasi riutilizzo, modifica o copia anche parziale dei contenuti senza preavviso è considerata violazione di copyright e perseguibile secondo i termini di legge. Sono consentite le citazioni, purché siano accompagnate dalle corrette indicazioni della fonte e della paternità originale del documento e riportino fedelmente le opinioni espresse dall'autore nel testo originario.

Tutto il materiale iconografico presente su *Trasporti & Cultura* ha il solo scopo di valorizzare, sul piano didattico-scientifico i contributi pubblicati. Il suddetto materiale proviene da diverse fonti, che vengono espressamente citate.

Nel caso di violazione del copyright o ove i soggetti e gli autori avessero qualcosa in contrario alla pubblicazione, si prega di darne immediata segnalazione alla redazione della rivista - scrivendo all'indirizzo [info@trasportiecultura.net](mailto:info@trasportiecultura.net) - e questa provvederà prontamente alla rimozione del materiale stesso, previa valutazione della richiesta.