

## ***Forum Aree interne: nuove strategie per la programmazione 2014-2020 della politica di coesione territoriale***

***Rieti, Auditorium Fondazione Varrone  
11 - 12 marzo 2013***

### ***Terza sessione - Le precondizioni dello sviluppo: scuola, salute e mobilità***

Sotto sessione G – Cavalli, automobili treni e aerei:  
dagli spostamenti interni all'apertura delle Aree interne

#### ***SINTESI DEI PRINCIPALI PUNTI EMERSI***

di Andrea Appetecchia<sup>1</sup>

L'attenzione per le aree interne non rappresenta un ritorno al passato e ne' tanto meno una rinuncia alla modernità, al contrario essa è stimolata da una visione del futuro.

In passato la fuga dalle aree interne verso gli insediamenti urbani era legata alla chiara percezione delle opportunità di lavoro, di benessere e di relazione umana e culturale che la città conteneva. Oggi i grandi agglomerati urbani non garantiscono più tutto ciò. La grande città si è fatta meno attraente per ragioni economiche, sociali ed ambientali ed i borghi, soprattutto quelli collocati nelle cinture delle aree urbane tornano a popolarsi.

La popolazione dunque tende a disperdersi (sprawl) in aree più vaste che contengono le grandi città ma non si esauriscono in essa.

Ciò influisce in modo significativo sull'offerta dei servizi di trasporto che devono misurarsi con una domanda di mobilità distribuita su una pluralità di punti di origine e destinazione di breve, media e lunga percorrenza.

Una mobilità che nel corso degli ultimi anni è sostanzialmente mutata non solo dal punto di vista della localizzazione degli spostamenti, ma anche delle motivazioni.

Negli anni '60 la gran parte degli spostamenti della popolazione erano legati alla cosiddetta mobilità sistematica (casa-lavoro; casa-studio), oggi essi rappresentano poco più di 1/3, mentre sono molto più frequenti quelli dovuti alla cura familiare (accompagnamento di bambini e anziani) e tempo libero.

La mobilità dunque delle aree interne si deve confrontare con una domanda di spostamento nuova meno concentrata fisicamente e articolata all'interno di archi temporali meno prevedibili.

---

<sup>1</sup> Project manager presso Isfort Spa

L'offerta del trasporto collettivo (pubblico locale), soprattutto nelle aree interne, non è riuscita a cogliere l'evoluzione della domanda e la trasformazione del tessuto urbano e soprattutto peri-urbano, non riuscendo a proporre servizi adeguati alle richieste dell'utenza la quale ha fatto ricorso ad un uso intensivo dell'auto privata. L'Italia conta oggi circa 60/80 macchine ogni 100 abitanti (il peso percentuale varia in relazione alle zone) e la dipendenza dagli spostamenti in auto è molto più elevata nelle aree interne, dove gli spostamenti non sistematici avvengono quasi esclusivamente con la macchina.

L'organizzazione dell'offerta deve dunque considerare le aree interne a partire dalla loro domanda attuale, probabilmente debole, ma anche di quella potenziale legata, alle trasformazioni degli insediamenti urbani, meno concentrati e più diffusi.

Un secondo aspetto di una politica dei trasporti per le aree interne riguarda il contrasto all'uso intensivo dell'automobile con l'obiettivo di ridurre sostanzialmente la congestione e le emissioni nocive provocati dall'incremento esponenziale del traffico di auto. Il primo obiettivo è quello di convogliare la domanda dispersa verso assi collettivi di collegamento, tramite l'articolazione degli spostamenti su più mezzi di trasporto (intermodalità) auto privata/autobus + treno, oppure con Taxi collettivi o mini pullman (nel caso in cui la richiesta di trasporto sia molto polverizzata e saltuaria).

Tale offerta può essere realizzata dalle tradizionali aziende di TPL, ma anche da imprese private, così come il supporto finanziario che l'amministrazione può erogare per garantire la continuità del servizio può essere destinato alle aziende (offerta), o anche direttamente all'utenza (domanda).

Si tratta dunque di problemi nuovi che vanno affrontati con metodi nuovi in grado di cogliere le mutazioni del contesto locale.

A tal proposito è importante sottolineare che non sempre la costruzione di nuove infrastrutture rappresenta la soluzione più efficace per far fronte alla nuova domanda di mobilità. L'offerta infrastrutturale e dei servizi deve essere coerente con l'evoluzione del territorio e sostenibile da un punto di vista ambientale, sociale ed economico. L'ottimizzazione dei servizi, la rimodulazione delle corse, la riorganizzazione degli scambi tra modalità spesso producono migliori impatti sulla domanda rispetto ad una nuova infrastruttura.

Infine, appare fondamentale favorire una partecipazione costante dell'utenza nelle fasi di programmazione, monitoraggio e valutazione dell'offerta di servizi di mobilità.

Nel corso del dibattito seguito alle presentazioni degli esperi sono stati affrontati il ruolo del vettore ferroviario e i punti di forza e di debolezza degli esperimenti realizzati da unioni di comuni delle aree interne.

Per quanto riguarda il vettore ferroviario è stato confermato lo svantaggio competitivo del treno rispetto al trasporto su gomma nelle aree a domanda debole e diffusa. Tuttavia si è anche fatto notare che l'intelaiatura della rete ferroviaria nazionale riproduce esattamente la mappatura delle aree più densamente popolate

del territorio nazionale e che in proposito sarebbe opportuno maggiormente potenziare organizzazioni del servizio più decisamente orientate all'intermodalità cercando dunque di convogliare la domanda dispersa verso i nodi intermedi delle linee ferroviarie. Inoltre è stato sottolineato che nei segmenti di mercato in cui l'impresa ferroviaria è libera di organizzare il servizio in relazione alle esigenze del mercato i livelli di riempimento dei treni sono elevatissimi, al contrario dei servizi di trasporto regionale, dove tale autonomia è fortemente vincolata dai contratti di servizio, in cui i livelli di riempimento sono minori.

D'altro canto è stato fatto notare che spesso l'attenzione per il mercato da parte delle imprese ferroviarie rischia di dimenticare le aree deboli, come nel caso dei collegamenti ferroviari tra la Calabria e Roma, oppure dei collegamenti interni in Sicilia.

Infine l'esempio della Città a rete Madonie – Termini (Sicilia) ha posto in evidenza la necessità di sperimentare ed in seguito condividere metodi di gestione consorziata di servizi ai cittadini. L'approccio scelto dagli amministratori di questa unione di comuni è quella di condividere in prima battuta le necessità di ciascun territorio e di elaborare strategie condivise volte a risolvere i problemi e rendere più efficienti le soluzioni adottate da ciascuno.

In termini di mobilità ciò ha significato la sostanziale trasformazione dell'organizzazione del trasporto pubblico locale, che prima si sostanziava in un inefficiente servizio di trasporto per gli studenti, in un offerta integrata di tutti e 28 comuni che oltre agli spostamenti per motivi di studio intende anche soddisfare la domanda di spostamenti dei turisti che visitano l'area.

Infine i sindaci dell'area in questione hanno sottolineato che la Città rete è riuscita non solo a condividere i problemi ed a proporre soluzioni, ma è anche stata in grado di progettare soluzioni innovative che sono riuscite a mobilitare 50 milioni di euro di fondi aggiuntivi per le amministrazioni, che però rischiano di non poter essere utilizzati dalle stesse amministrazioni a causa dei vincoli del Patto di stabilità che ne inibiscono la spesa oltre certi limiti.