

ATTI DELLA XXV CONFERENZA NAZIONALE SIU - SOCIETÀ ITALIANA DEGLI URBANISTI
TRANSIZIONI, GIUSTIZIA SPAZIALE E PROGETTO DI TERRITORIO
CAGLIARI, 15-16 GIUGNO 2023

11

Il progetto territoriale nelle aree fragili, di confine e di margine

A CURA DI MAURIZIO TIRA E DANIELA POLI

Planum Publisher e Società Italiana degli Urbanisti
ISBN 978-88-99237-65-3

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 maggio 2024
Pubblicazione disponibile su www.planum.net |
Planum Publisher | Roma-Milano

11

Il progetto territoriale nelle aree fragili, di confine e di margine

A CURA DI MAURIZIO TIRA E DANIELA POLI

ATTI DELLA XXV CONFERENZA NAZIONALE SIU
SOCIETÀ ITALIANA DEGLI URBANISTI
TRANSIZIONI, GIUSTIZIA SPAZIALE E PROGETTO DI TERRITORIO
CAGLIARI, 15-16 GIUGNO 2023

IN COLLABORAZIONE CON

Dipartimento di Ingegneria Civile, Ambientale e Architettura - DICAAR
Università degli Studi di Cagliari

COMITATO SCIENTIFICO

Angela Barbanente (Presidente SIU - Politecnico di Bari),
Massimo Bricocoli (Politecnico di Milano), Grazia Brunetta (Politecnico di
Torino), Anna Maria Colavitti (Università degli Studi di Cagliari),
Giuseppe De Luca (Università degli Studi di Firenze), Enrico Formato
(Università degli Studi Federico II Napoli), Roberto Gerundo (Università degli
Studi di Salerno), Maria Valeria Mininni (Università degli Studi della Basilicata),
Marco Ranzato (Università degli Studi Roma Tre), Carla Tedesco (Università
luav di Venezia), Maurizio Tira (Università degli Studi di Brescia),
Michele Zazzi (Università degli Studi di Parma).

COMITATO SCIENTIFICO LOCALE E ORGANIZZATORE

Ginevra Balletto, Michele Campagna, Anna Maria Colavitti, Giulia Desogus,
Alessio Floris, Chiara Garau, Federica Isola, Mara Ladu, Sabrina Lai, Federica
Leone, Giampiero Lombardini, Martina Marras, Paola Pittaluga, Rossana
Pittau, Sergio Serra, Martina Sinatra, Corrado Zoppi.

SEGRETERIA ORGANIZZATIVA

Società esterna Betoools srl
siu2023@betoools.it

SEGRETERIA SIU

Giulia Amadasi - DASTU Dipartimento di Architettura e Studi Urbani

PUBBLICAZIONE ATTI

Redazione Planum Publisher
Cecilia Maria Saibene, Teresa di Muccio

Il volume presenta i contenuti della Sessione 11:

"Il progetto territoriale nelle aree fragili, di confine e di margine"

Chair: Maurizio Tira

Co-Chair: Daniela Poli

Discussant: Federica Corrado, Luciano De Bonis, Gabriella Esposito,
Barbara Lino

Ogni paper può essere citato come parte di:

Tira M., Poli D. (a cura di, 2024), *Il progetto territoriale nelle aree fragili, di
confine e di margine, Atti della XXV Conferenza Nazionale SIU "Transizioni,
giustizia spaziale e progetto di territorio", Cagliari, 15-16 giugno 2023*, vol. 11,
Planum Publisher e Società Italiana degli Urbanisti, Roma-Milano.

9 MAURIZIO TIRA

Il progetto territoriale nelle aree fragili, di confine e di margine

25 CARMELO ANTONUCCIO, RICCARDO PRIVITERA

La SNAI e le strategie d'area per le aree progetto in Sicilia. Dalla visione nazionale alle pratiche locali

35 LUCA BARBAROSSA, ELIANA FISCHER, MELANIA NUCIFORA

Lo "sviluppo" industriale in Sicilia, tra previsioni, attuazioni e scenari futuri. Il caso del Consorzio ASI di Enna

44 MARIA ANGELA BEDINI, FABIO BRONZINI

Un'implementazione della Struttura del Rischio Sismico, Pandemico e Bellico e delle loro componenti di Vulnerabilità, Pericolosità, Esposizione

59 PAOLO BERIA, ETTORE DONADONI, CHIARA NIFOSI

Territori del trasporto ferroviario. Verso un atlante operativo per l'Italia di Mezzo

72 SIMONA BRAVAGLIERI, CLAUDIA DE LUCA, FULVIA CALCAGNI, MATTEO GIACOMELLI

Il ruolo degli Osservatori del Paesaggio nella pianificazione

79 COSIMO CAMARDA

La promozione territoriale come occasione di progetto per i territori fragili

84 RAFFAELLA CAMPANELLA

Dalla Rete Ecologica alle Reti di Reti. Risorse ambientali e progetto dei territori fragili del Mezzogiorno

90 SARA CARAMASCHI

Analisi e scenari strategici per le aree marginali e fragili. Il caso della Lomellina

95 MASSIMO CARTA

Mega-incendi e territori marginali

99 BENEDETTA CAVALIERI, ANGELA SANTANGELO, SIMONA TONDELLI

Sustainable and just transition of EU's rural areas: a comparison between smart village and startup village

-
- 106 ANNA MARIA COLAVITTI, ALESSIO FLORIS, SERGIO SERRA
Dal riconoscimento delle marginalità alla costruzione di politiche condivise per le aree interne. Il territorio sardo tra “centri e periferie”
- 113 ANNA MARIA COLAVITTI, ALESSIO FLORIS, SERGIO SERRA
Strategie territoriali per la transizione ecologica e demografica delle aree interne. Il caso dell'Ogliastra in Sardegna
- 120 VALENTINA COSTA, ILARIA DELPONTE
Ridisegnare la mobilità delle Aree Interne dall'area metropolitana di Genova al Ponente Ligure
- 126 LAURA DAGLIO, MATTIA TETTONI, FEDERICO ZANFI
Appennini in transizione Gli insediamenti dell'Appennino tosco-emiliano tra spopolamento, cambiamento climatico e transizione socio-ecologica
- 132 SILVIA DALZERO
Ripercussioni territoriali date dalla fortificazione dei confini
- 143 LIDIA DECANDIA
Aree marginali: strumenti per cogliere le trasformazioni e nutrire il progetto. L'attenzione alle storie minime per far affiorare l'immagine inespressa che non riesce a venire alla luce
- 150 ILARIA DEIANA, ANGELA SANTANGELO, SIMONA TONDELLI
Dalla marginalità delle aree rurali agli smart village: il caso studio della Barbagia in Sardegna
- 155 DANIELA DE LEO, SARA ALTAMORE
Il Contratto di Lago-Fiume-Costa “Bolsena-Marta-Tarquinius” come strumento di intervento per i territori fragili
- 162 CONCETTA FALLANCA, VALENTINA MONTELEONE
Ripensare il progetto urbano in aree fragili e marginali: riflessi dai territori dello Stretto
- 170 SANDRO FABBRO, CLAUDIA FARAONE
L'“Area Ecopolitana” come modello spaziale e istituzione di governo per la transizione ecologica. Prove di applicazione al territorio italiano
- 177 GIULIA FINI, MARCELLO MODICA
Periferia senza marginalità. La rigenerazione territoriale come strategia e strumento di intervento per il Friuli Venezia Giulia
-

-
- 187 ELIANA FISCHER, VIVIANA PAPPALARDO, FRANCESCO MARTINICO, FAUSTO CARMELO NIGRELLI
La lunga stagione dei Patti territoriali in Sicilia
- 200 ALEJANDRO GANA, SALVATORE SIRINGO
BEST PAPER Fenomeni di distribuzione socio-spaziale della popolazione straniera nelle aree interne siciliane
- 206 AGIM KERÇUKU, CRISTIANA MATTIOLI, BRUNA VENDEMMIA, ALESSANDRO COPPOLA
Ripensare il concetto di “area interna”. Riflessioni a partire dai casi della Val Trompia e della Valcamonica, in Lombardia
- 215 ROSSELLA LAERA, ROBERTO PEDONE
Dall’isolamento al cambiamento. La progettazione del benessere urbano nelle fragilità territoriali della collina Materana
- 221 ROSA ANNA LA ROCCA
Fragilità e anti-fragilità nel sistema territoriale del parco regionale del Partenio
- 228 GIADA LIMONGI, ANNA NAPOLITANO, ADRIANA GALDERISI
L’area progetto del Tammaro-Titerno in Campania: implementazione della Strategia d’Area e prospettive future
- 236 BARBARA LINO, ANNALISA CONTATO
Tra “cure palliative” e “terapie esperienziali” nella sovrapposizione di politiche territoriali nei territori interni italiani. Il caso studio dei Sicani in Sicilia
- 244 TOMOYUKI MASHIKO
Development of provisional settlements and their conversion in inclusive recovery process: Diverse emergency architectures in towns impacted by the 2012 Emilia-Romagna earthquake
- 252 FEDERICA MONTALTO, NICOLA MARTINELLI
Il ruolo del progetto territoriale nelle Isole Minori come Aree Interne
- 260 ANNUNZIATA PALERMO, LUCIA CHIEFFALLO, GAETANO TUCCI
Una metodologia di ricerca per la “sicurezza ambientale” dei centri a media e bassa densità abitativa
- 266 ADA PALMIERI, GIULIA SPADAFINA
Il PNRR e le aree interne: criticità e potenzialità dell’uso dei fondi comunitari per la rigenerazione urbana sociale e sostenibile. Il caso della provincia di Foggia (Puglia)
-

-
- 271 MARIO PARIS, CATHERINE DEZIO
Il paesaggio rurale sotto pressione: dinamiche consolidate, nuove infrastrutture e temi per un progetto di territorio non rimediale
- 277 PAOLA PITTALUGA, SILVIA SERRELI
Progetti di rigenerazione di territori in crisi demografica Fragilità dei territori o dei progetti?
- 282 DANIELA POLI, CHIARA DE ANGELIS, ARIANNA GAGLIOTTA, SOFIA RASTRELLI
Il progetto integrato di territorio come strategia progettuale: il caso del comune di Cantagallo
- 288 DANIELE RONSIVALLE
Policrisi globali e domande locali. Il ruolo della pianificazione regionale nei territori che richiedono nuove opportunità di crescita
- 295 LUCREZIA RUFFINI, SIMONE RUSCI
Obsolescenza urbana. Verso una tassonomia come strumento di gestione per il patrimonio esistente
- 300 MARIA SCALISI
Servizi ecosistemici culturali per le aree interne: literature review
- 306 ALINE SOARES CORTES
Multi-hazard scenarios: Innovative tools for urban planning and post-disaster decision making in Italy's inland areas
-

Ridisegnare la mobilità delle Aree Interne dall'area metropolitana di Genova al Ponente Ligure

Valentina Costa

Università di Genova

Centro Italiano di Eccellenza su Logistica, Trasporti ed Infrastrutture (CIELI)

valentina.costa@edu.unige.it

Ilaria Delponte

Università di Genova

Dipartimento di Ingegneria Civile, Chimica ed Ambientale (DICCA)

ilaria.delponte@unige.it

Abstract

La Strategia Nazionale delle Aree Interne si è posta sin dall'inizio il duplice obiettivo di agire sull'offerta dei servizi essenziali e sviluppare progetti di rilancio per contrastare le dinamiche di spopolamento di aree target rispondenti a precisi criteri territoriali, demografici e socio-economici. Un particolare valore aggiunto era rappresentato dalla preesistenza di soggetti quali Unioni di Comuni, ex-Comunità Montane a prova della propensione di tali realtà a fare rete e collaborare, ma anche di un'identità territoriale comune che ne agevolasse la valorizzazione. La perimetrazione delle nuove aree per il settennato 2021-2027 conferma tali criteri, puntualizzando un elemento: l'eccessiva popolosità o numerosità dei comuni coinvolti, l'appartenenza ad entità amministrative diverse o la sussistenza di una stratificazione di soggetti risultano penalizzanti per la candidatura di un'area. In un certo senso, si smorza quello slancio *local e place-based* che animava la prima fase dell'iniziativa, a favore di un maggiore pragmatismo orientato ai risultati. Tale criticità si manifesta in maniera evidente in materia di mobilità, dove la definizione di servizi flessibili si scontra con i confini dei bacini delimitati a scala regionale, ma anche con la perimetrazione di aree a domanda debole o comuni "montani" per cui possono essere previste deroghe sulle modalità di erogazione dei servizi di trasporto. Il presente contributo nasce dalle esperienze maturate in attuazione delle Schede Trasporti delle Strategie delle Aree Beigua-SOL (tra Savona e Genova) e Valle Arroscia (Imperia) in sinergia con un progetto transfrontaliero Interreg Marittimo Italia-Francia).

Parole chiave: aree interne, mobilità, confini amministrativi

1 | Strategie integrate contro la marginalizzazione

Nel 2013 la Strategia Nazionale delle Aree Interne (SNAI) nasce sulla base di un assunto fondamentale: il riconoscimento della natura policentrica della struttura urbana italiana, dell'articolazione del sistema di antropizzazione nazionale che si nutre di uno sviluppo diffuso e capillare di centri di piccole e medie dimensioni (Agenzia per la Coesione Territoriale, 2013).

Tale struttura ha portato storicamente alla polverizzazione degli abitati. Delle circa 7900 municipalità italiane, circa il 70% conta meno di 5000 abitanti e il 26% meno di 1000 (ISTAT, 2022). Appare evidente che una simile frammentazione amministrativa costituisca tanto un valore aggiunto quanto una barriera. Sulla scorta del principio di sussidiarietà, può infatti favorire una partecipazione attiva della collettività a decisioni ed iniziative (Vitale, 2006), contrastando dinamiche di alienazione rispetto alle istituzioni (Barsotti, 2019), fattore cruciale per le comunità delle aree interne che già vivono in condizione di marcata perifericità (Carrer, 2018; Iommi e Marinari, 2017).

Evidentemente, tuttavia, nell'ottica di una strategia integrata, una simile frammentazione non può che costituire un elemento di criticità (Tubertini e De Donno, 2020). La necessità di definire linee di azioni e progettualità comuni in grado di valorizzare un'identità condivisa e da un punto di vista operativo, la polverizzazione amministrativa impone di coinvolgere attivamente un grande numero di soggetti, rendendo più articolato e complesso il dialogo inter-istituzionale.

Non si tratta di una questione solo italiana (Vetter and Kersting, 2003), ma con riferimento al panorama nazionale, non deve sorprendere dunque che negli stessi anni in cui la SNAI veniva introdotta, sia stata approvata altresì la cosiddetta *riforma Delrio* (Legge 56/2014) a rafforzare e promuovere l'istituto dell'unione di comuni, il riordino delle Province e l'istituzione delle Città Metropolitane.

Nel momento in cui si decide di agire sulla coesione territoriale non solo da un punto di vista di sviluppo economico, ma anche di distribuzione delle dotazioni essenziali appare essenziale disporre di un apparato istituzionale e di *governance* adeguato (Rota, 2020).

Tale questione ha fatto bruscamente irruzione nella quotidianità dei cittadini comuni con lo scoppio dell'emergenza pandemica da Covid-19, quando restrizioni alla mobilità individuale hanno riportato al centro del dibattito il rapporto tra i confini amministrativi e spazio del vissuto (Zignale, 2020). Con le dovute proporzioni, la perimetrazione delle aree interne (A.I.) e la rimodulazione dei relativi servizi essenziali che ne deriva, risulta estremamente cruciale del determinare le esigenze e le dinamiche di spostamento di chi vive quelle aree.

Il presente contributo si pone l'obiettivo di indagare se e come sia cambiato il criterio di perimetrazione delle aree tra la prima e la seconda stagione della SNAI e degli effetti che tale approccio possa avere in termini di accessibilità territoriale (Sezione 2). Successivamente, nella Sezione 3 tale tema sarà declinato specificatamente con riferimento ai servizi di mobilità, con l'introduzione di due casi studio liguri rappresentativi in tale senso-le A.I. Beigua SOL e Valle Arroscia. Saranno infine proposte alcune riflessioni conclusive sulla capitalizzazione della prima stagione di SNAI e sulle principali sfide all'apertura di questo secondo ciclo (Sezione 4).

2 | L'accessibilità territoriale e i confini amministrativi

A parziale superamento della polverizzazione amministrativa, l'esistenza di soggetti intermedi quali le ex-comunità montane (Bussone, 2018) o le unioni di comuni è stata identificata tra i fattori atti a favorire l'implementazione di strategie di area. La presenza di associazioni di comuni rappresentava di per sé un elemento di premialità per la candidatura, asseverata altresì dall'erogazione congiunta di servizi o dalla sussistenza di strumenti di pianificazione integrata (Agenzia di Coesione, 2013). Ad ulteriore conferma dell'approccio, il primo Accordo di Partenariato per il settennato 2014/2020, sottolineava come i confini amministrativi non dovessero costituire un limite per la definizione degli ambiti territoriali di intervento, ma che si dovesse tener conto delle dinamiche attrattive generate dai poli di riferimento al di là della formale appartenenza a Province/Regioni differenti. Tale elemento veniva introdotto altresì come potenzialmente critico data la presenza di servizi che non sono erogati *de plano* a residenti di una regione diversa.

La SNAI si poneva dunque come *driver* di innovazione in termini di *policies e governance* anche in questo senso: uno strumento trasversale atto a scardinare (o quantomeno derogare) il rigido riparto delle competenze derivante dalla riforma del Titolo V della Costituzione, poco adatto ad incontrare le esigenze di flessibilità tipica delle A.I. (Arlotti e Sabatinelli, 2020).

Risulta quindi di particolare interesse indagare la composizione delle prime aree selezionate dalla Strategia, in termini di appartenenza provinciale e/o regionale, a confronto con lo stesso dato per le aree neo-perimetrate per il settennato 2021/2027.

Tabella I | Le Aree Interne individuate nel ciclo 2014/2020 e nel ciclo 2021/2027 costituite da comuni appartenenti a due o più Province

Aree Interne Ciclo 2014/2020	Province di afferenza dei Comuni	Aree Interne Ciclo 2021/2027	Province di afferenza dei Comuni
Alta Murgia	Bari, Barletta-Andria-Trani	Alta Valdera - Alta Valdicesina - Colline Metallifere – Valdimerse	Grosseto, Pisa, Siena
Alto Aterno - Gran Sasso Laga	L'Aquila, Teramo	Amiata Valdorcina - Amiata Grossetana - Colline del Fiora	Grosseto, Siena
Alto Lago di Como e Valli del Lario	Como, Lecco	Bronte	Catania, Messina
Alto Medio Sannio	Campobasso, Isernia	Media Valle del Tevere e Umbria meridionale	Perugia, Terni
Beigua-SOL	Genova, Savona	Monti Lepini	Latina, Roma
Garfagnana-Lunigiana - Media Valle del Serchio - Appennino Pistoiese	Lucca, Massa-Carrara, Pistoia	Mussomeli	Agrigento, Caltanissetta

Appennino Piacentino Parmense	Parma, Piacenza	Valsesia	Biella, Vercelli
Appennino Basso Pesarese e Anconetano	Ancona, Pesaro-Urbino		
Madonie	Caltanissetta, Palermo		
Matese	Campobasso, Isernia		
Mercure - Alto Sinni - Val Sarmiento	Matera, Potenza		
Monti Simbruini	Frosinone, Roma		
Reventino – Savuto	Catanzaro, Cosenza		
Sila e Presila	Cosenza, Crotone		
Valdarno e Valdisieve, Mugello, Val Bisenzio	Firenze, Prato		
Valfino-Vestina	Pescara, Teramo		
Valle del Simeto	Catania, Enna		
Val Nerina	Perugia, Terni		
Versante Ionico – Serre	Catanzaro, Reggio Calabria, Vibo Valentia		

Tale ricognizione permette di rilevare alcuni elementi:

- Nella prima tornata, 19 aree interne sulle 67 totali (circa il 28%) erano costituite da comuni appartenenti ad almeno due o più province. In particolare, solo due contano tre province all'interno della perimetrazione SNAI; nella seconda solo 7 su 56;
- Nessun ambito si configura come pluri-regionale.

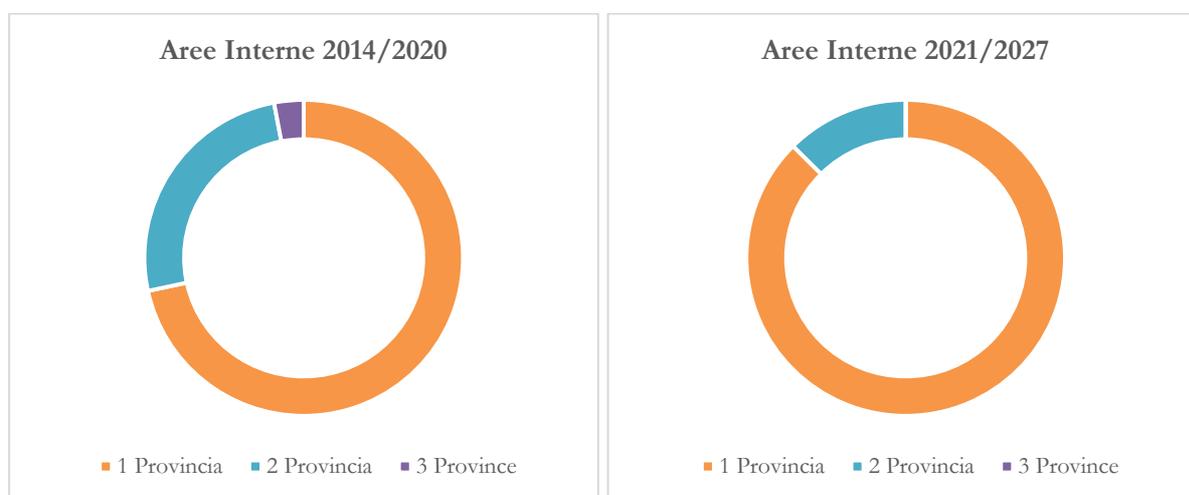


Figura 1 | Composizione aree interne selezionate nei due cicli per appartenenza provinciale
Fonte: Agenzia di Coesione

Tale dato empiricamente rilevabile non è che la diretta conseguenza di una modifica sensibile dei criteri di selezione delle aree.

Pur permanendo la preesistenza di forme associative intermedie un fattore valutato positivamente, si indica come elemento ostativo alla selezione di un'area la «presenza sovrapposta di numerosi sistemi intercomunali, o di diverse province di riferimento per i Comuni dell'area, che comportano l'esistenza di differenti riferimenti per la governance dei servizi» (Dipartimento per le Politiche di Coesione, 2022). In questo secondo ciclo l'accento sembra dunque essere posto più sulla fattibilità operativa e tecnica, favorendo le aree connotate da un maggior numero di caratteristiche abilitanti, più che sulla dimensione di comunità e sul supporto alle dinamiche territoriali. L'approccio ad un'erogazione tradizionale dei servizi viene in questa stagione sostanzialmente confermato e consolidato, compiendo un passo indietro rispetto alle potenzialità della SNAI in termini di sperimentazione e deroghe rispetto al convenzionale riparto di competenze che la prima fase della progettualità aveva lasciato intravedere.

Appare tuttavia evidente come un simile irrigidimento dell'azione possa rappresentare di fatto una potenziale barriera al miglioramento delle condizioni di accessibilità ai servizi, obiettivo prioritario della Strategia.

3 | Limiti amministrativi e servizi di mobilità: le A.I. Beigua-SOL e Valle Arroscia

Il ruolo dei limiti amministrativi nell'erogazione dei servizi può esercitarsi in forme diverse. Per quanto concerne il settore dei servizi di mobilità, tale elemento entra in gioco sotto una duplice veste.

Il settore trasporti e le relative azioni di legiferazione, programmazione e pianificazione rientrano infatti tra le competenze e le prerogative regionali.

Tale aspetto può dunque facilmente essere letto nell'assenza di aree interne inter-regionali, nonostante l'iniziale dichiarazione di intenti. Se infatti i diversi soggetti regionali possono condividere strategie e linee di indirizzo, sono invece presenti importanti discrepanze con riferimento, ad esempio, all'erogazione di servizi innovativi ed integrativi. Rappresentativo è l'approccio nei confronti della flessibilizzazione del trasporto nelle Aree a Domanda Debole (ADD) (Dicuonzo, 2020) per quanto concerne la possibilità dell'uso promiscuo dei mezzi scolastici. In questo senso hanno legiferato infatti sole tre regioni italiane: Piemonte, Emilia-Romagna e Marche (L.R. Piemonte 1/2000; L.R. Emilia-Romagna 30/1998; L.R. Marche 45/1998 e DGR 465/1999), nelle altre tale materia non viene disciplinata generando un vuoto normativo che può essere di ostacolo all'implementazione di soluzioni *tailor made* in grado di rispondere ad una delle frequenti esigenze espresse nelle A.I. in materia di mobilità: razionalizzare l'impiego di mezzi e risorse a beneficio degli studenti ma anche della cittadinanza nel suo complesso.

In applicazione del D.L. 50/2017, ricade tra le competenze regionali anche la delimitazione dei bacini di mobilità per i servizi di trasporto pubblico. In questo caso la perimetrazione viene fatta coincidere con il territorio di enti ad area vasta -province- o di città metropolitane e costituisce la base delle procedure di scelta del contraente per i servizi di trasporto locale.

Appare dunque evidente che la definizione di strategie di mobilità innovative per aree che comprendono municipalità afferenti a province diverse implichi di affrontare un maggiore grado di complessità, non solo dal punto di vista istituzionale, ma anche e soprattutto per quanto concerne l'aspetto operativo dell'erogazione dei servizi. Questo avviene in ragione del fatto che qualora nella procedura di ridisegno e flessibilizzazione dei servizi di mobilità, si decidesse di operare con un unico progetto per l'intera area, l'interlocuzione, così come il servizio vero e proprio dovrà derivare da un accordo tra i due soggetti ove sia possibile agire "in deroga" al contratto di servizio di base ed alla relativa esclusiva.

Qualora poi l'erogazione di servizi di trasporto flessibile venga demandata a soggetti aderenti al terzo settore (quali cooperative, pubblica assistenza, etc.), la nuova offerta deve andare a collocarsi nei "vuoti" spaziali e/o temporali del servizio di linea, configurandosi come un'integrazione non in competizione con quest'ultimo: una pluralità di *mobility providers* rende complica tale ingresso di soggetti terzi nell'offerta territoriale di mobilità.

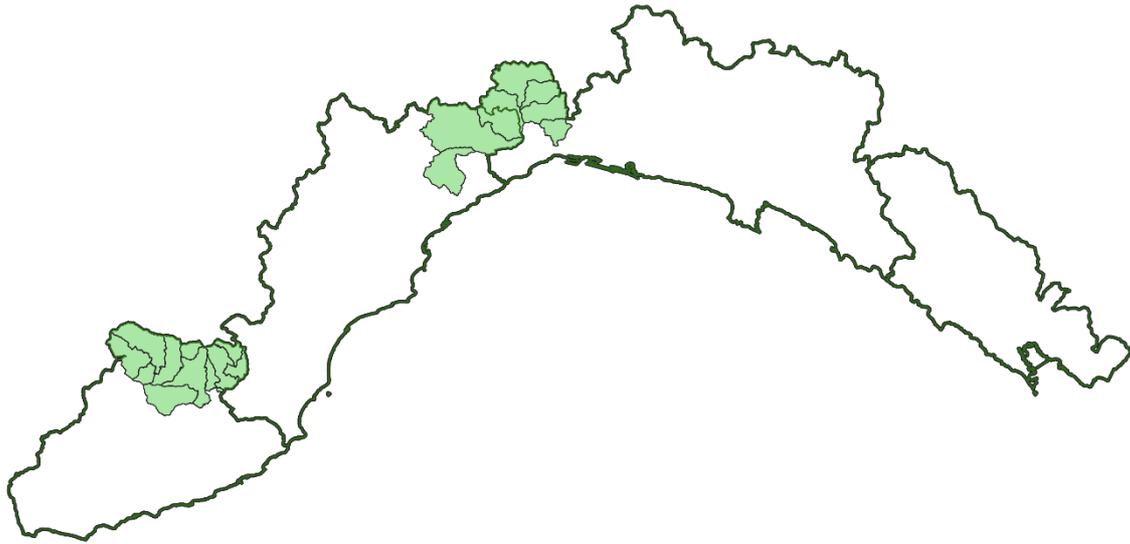


Figura 2 | Aree Interne Beigua-SOL e Valle Arroscia, confini comunali e provinciali
Fonte: Elaborazione degli autori

Questo è ciò che è accaduto nel caso della progettualità della Scheda Trasporti SNAI dell'A.I. Beigua-SOL, a cavallo tra il territorio della Città Metropolitana di Genova e la Provincia di Savona. Pur essendo prevista l'attivazione di un servizio di trasporto pubblico innovativo integrativo dell'esistente finalizzato ad un ripensamento complessivo del sistema di trasporto dell'area (Regione Liguria, 2020), la necessità di rendere più agevole l'implementazione e l'esercizio del nuovo servizio a chiamata, ha richiesto di segmentarlo all'interno dei due ambiti provinciali, ricorrendo per l'area di intersezione dei due comuni di confine all'affidamento ad un soggetto terzo (di pubblica assistenza) che agisse integrando i rispettivi vuoti dell'offerta tradizionale.

L'A.I. Valle Arroscia rappresenta in un certo senso la logica opposta. Il limite amministrativo in questione è il confine nazionale con la Francia e la progettualità non ha riguardato propriamente la SNAI, ma il fatto che questa stessa area sia stata selezionata come area target ligure nell'ambito del Progetto Europeo Interreg Marittimo Italia-Francia, PITEM-CLIP. La progettazione *in loco* di un servizio a chiamata per un'area che risulta connotata da altissimi indici di auto-contenimento, è stata infatti concettualmente pensata nell'ottica di un'integrazione multi-modale con le proposte di mobilità innovativa e flessibile degli altri *partners* (Regione Piemonte, Regione Liguria, Regione Autonoma Valle d'Aosta e Région Sud-PACA), che ha assunto forme variabili: dall'attivazione di servizi di *car-* e *bike-sharing*, alla progettazione di *hub* di mobilità sostenibile, al restauro delle linee ferroviarie storiche transfrontaliere.

5 | Conclusioni

Le due esperienze brevemente introdotte permettono di compiere alcune riflessioni.

Nonostante lo slancio iniziale come *driver* di innovazione e politiche *tailored* e *place-based*, la seconda stagione di SNAI e le relative perimetrazioni fanno intravedere un ritorno ad un approccio più tradizionale e ancorato alla compartimentazione territoriale.

Tuttavia, progettualità quali quelle dell'A.I. Beigua SOL fanno intravedere possibilità di flessibilizzazione e ripensamento dei servizi. L'offerta di mobilità a chiamata ha permesso di aumentare la copertura del trasporto pubblico, migliorando l'accessibilità del territorio, anche se l'allocazione di competenze e responsabilità resta piuttosto critica, soprattutto per quanto riguarda materie specifiche quali quelle del servizio scuolabus in promiscuo per le ADD. Si intravede la possibilità di agire in modo nuovo ed integrato su tali territori, ma si rileva altresì la necessità di interventi strutturali, anche di natura normativa, a supporto di iniziative sperimentali che rischiano di spegnere senza lasciare traccia.

In questo senso, progettualità quali quella in cui è stata coinvolta la Valle Arroscia possono far ipotizzare, quantomeno a livello regionale, un certo *commitment* nei confronti delle iniziative di mobilità sostenibile dei territori periferici e dell'inserimento di tali iniziative all'interno di *network* più ampi -in ottica interregionale ma anche transfrontaliera- andando oltre quelle barriere non fisiche, ma estremamente reali che i limiti amministrativi costituiscono ancora oggi nei confronti del disegno e dell'erogazione dei servizi essenziali.

Si richiede uno sforzo congiunto inter-istituzionale, ma anche di integrazione di *policies* e strumenti differenti in grado di fornire al contempo la flessibilità di agire “in deroga” alla disciplina consolidata, ma anche, qualora emergano esperienze di valore, di poterle strutturare nel lungo periodo come motori di innovazione di *governance* e politiche pubbliche.

Riferimenti bibliografici

- Agenzia per la Coesione Territoriale (2013), “Strategia nazionale per le Aree interne: definizione, obiettivi, strumenti e governance-Documento tecnico collegato alla bozza di Accordo di Partenariato trasmessa alla CE il 9 dicembre 2013”.
- Vitale, T. (2006), “A cosa serve la sussidiarietà? Un criterio guida contro il" carsismo istituzionale"”. *Animazione Sociale*, 36(5), 20-28.
- Barsotti, S (2019), “Sussidiarietà e partecipazione nell'esperienza degli enti locali”. Tesi Magistrale, Università di Pisa.
- Carrer, M. (2018), “La sussidiarietà alla prova delle zone montane. Un'analisi costituzionale”. Bergamo University Press.
- Iommi, S., & Marinari, D. (2017), “Aree montane, aree interne, aree fragili. Partizioni non coincidenti”, IRPET. *The International Journal of Sustainable Development & World Ecology*, 14(1), 78-91.
- Tubertini, C., & De Donno, M. (2020), “Frammentazione comunale e contrasto allo spopolamento: la prospettiva italiana”. *Le istituzioni del federalismo*, 2, 297-321.
- Vetter, A., & Kersting, N. (2003), “Reforming local government. Heading for efficiency and democracy. Reforming local government in Europe: closing the gap between democracy and efficiency”, *Urban and Regional Research International*, 4, pp. 333-349.
- Rota, F. S. (2020), “Le Unioni di comuni per la gestione associata dei servizi essenziali: storia di un fallimento annunciato? L'esperienza del Piemonte”. In *Confin (at) i/Bound (aries)* (Vol. 18, No. Memorie geografiche NS 2020, pp. 479-490). Società di studi geografici.
- Zignale, M. (2020), “Lo spazio vissuto tra mobilità e restrizioni da COVID-19”. *Documenti geografici*, (1), 321-330.
- Bussone, M. (2018), “Enti e risorse territoriali: lo scenario normativo”, in De Rossi, A. (a cura di) *Riabitare l'Italia*. Progetti Donzelli, Roma, pp. 457-470.
- Arlotti, M., & Sabatinelli, S. (2020), “Una nuova geografia della cittadinanza sociale? Lo sviluppo territoriale dei servizi sociali a vent'anni dalla legge quadro 328/00”. *Social Policies*, 7(3), 357-374.
- Dipartimento per le Politiche di Coesione-Presidenza del Consiglio dei Ministri (2022). Criteri per la Selezione delle Aree Interne da sostenere nel ciclo 2021 – 2027.
- Dicuonzo, B. (2020), “Approccio co-modale e gerarchico nella mobilità attuale e futura per le aree a domanda debole”, Tesi Magistrale, Politecnico di Torino.
- Regione Liguria (2020), “Accordo di programma quadro Regione Liguria AREA INTERNA - Beigua-Sol”.