

TP

Anno XXXIV - Marzo/Aprile 2019

TRASPORTI PUBBLICI

PREVENZIONE INCENDI ACCESSIBILITA' QUALITA' URBANA





CONFERENZA NAZIONALE INNOVALP 2019

di Maurizio Ionico

ORGANIZZARE LA MOBILITÀ E I SERVIZI DI TRASPORTO NELLE AREE INTERNE E DI MONTAGNA

Festival della montagna 2019: esperienze, modelli, sperimentazioni di servizi TPL a confronto per promuovere l'accessibilità delle persone ai luoghi, ai servizi e ai patrimoni

Come rendere accessibili i luoghi, i servizi erogati dalla Pubblica Amministrazione, le sedi di lavoro, i patrimoni ambientali e storici nei contesti montani e nelle aree interne del Paese? Come fare in modo che le persone possano muoversi liberamente avendo a disposizione servizi di trasporto diffusi, di qualità ed intermodali, senza avvalersi obbligatoriamente dell'auto?

A queste ed altre domande hanno fornito una

molteplicità di risposte imprese del tpl, operatori del settore, amministratori locali e gruppi di azione locale in una Conferenza Nazionale organizzata dalla Società Ferrovie Udine Cividale Srl, con il patrocinio dell'associazione nazionale Asstra, nell'ambito del festival sulla montagna "Innovalp 2019".

È stata un'occasione per mettere a confronto alcuni modelli, esperienze e sperimentazioni che hanno saputo rispondere in modo efficace ai

problemi di mobilità che si riscontrano in montagna e, più in generale, nelle aree interne.

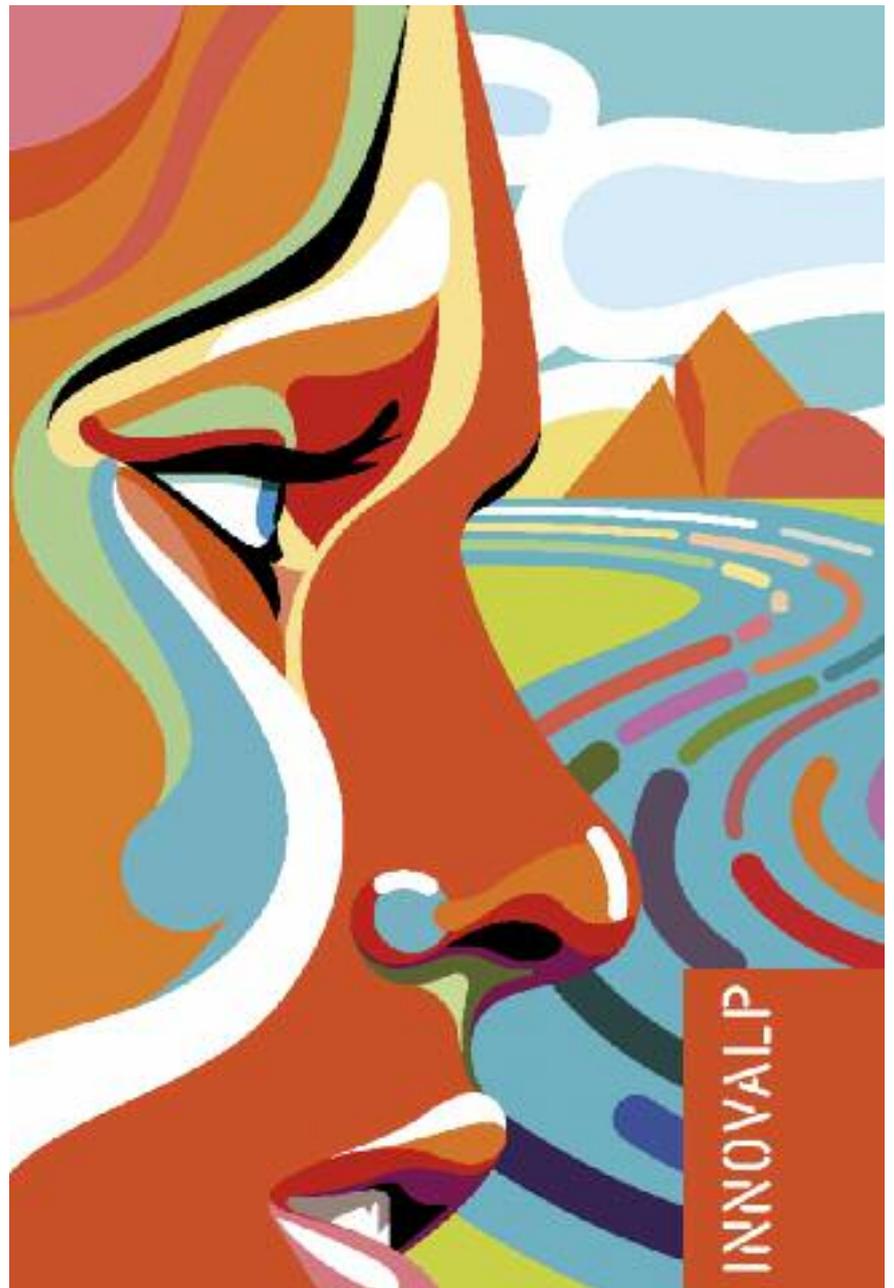
La parola-chiave da cui ha preso le mosse la Conferenza è stata “**accessibilità**” poiché rappresenta una funzione essenziale per il consolidamento delle relazioni territoriali e del tessuto sociale. Si tratta di una parola che sta ad indicare l’opportunità per le persone (famiglie, giovani, lavoratori, creativi, consumatori) di poter accedere con facilità ai servizi della Pubblica Amministrazione, scolastici, sanitari e sociali, ai servizi commerciali e ai luoghi di lavoro e di produzione, ai patrimoni territoriali presenti in un contesto territoriale. Al tempo stesso, una buona accessibilità permette a quanti intendono raggiungere le aree (turisti, ricercatori, studiosi, lavoratori) di farlo con un ampio ventaglio di offerta di servizi di trasporto a disposizione.

Naturalmente le persone si sono sempre mosse e storicamente i viaggi, per motivi militari e culturali, non erano un’eccezione. I principali “corridoi” europei sono stati storicamente definiti da eserciti e persone attraverso il loro continuo spostamento⁽¹⁾. Questi tracciati non sono tuttavia scomparsi ed anzi, oggi, taluni riprendono forza e vigore grazie all’apertura di numerosi contesti regionali al mondo e ai mercati, specie da parte di quei territori regionali che più di altri stanno stabilendo un rapporto più stringente tra il “luogo” e il “mondo”.

L’accessibilità, in definitiva, appare come una condizione in assenza della quale è difficile disporre di standard ottimali di qualità della vita, consolidare i criteri in base ai quali le persone decidono di rimanere a vivere e lavorare nelle aree interne e nei contesti montani⁽²⁾ nonché di alimentare l’attrattività verso questi luoghi.

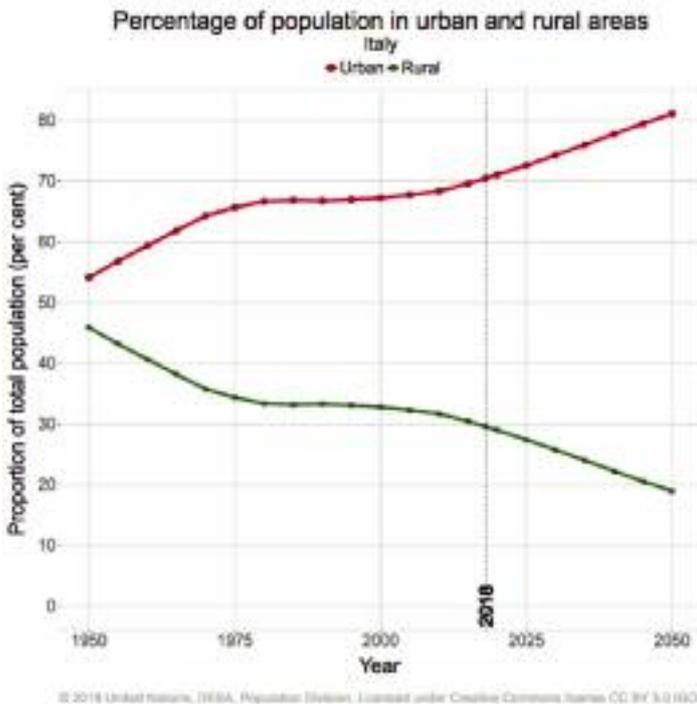
La questione è considerata essenziale dalla Strategia Nazionale delle Aree Interne che, nell’ambito degli 80 progetti che ha sostenuto a partire dal 2012 e che hanno coinvolto un ampio fronte del territorio italiano, ha ritenuto di sollecitare i governi locali e gli attori territoriali a fornire soluzioni pragmatiche e immediate alle esigenze delle persone e a migliorare le condizioni di vita quotidiane. Per far riprendere vitalità a paesi e comunità, SNAI ha puntato sulla **riduzione delle distanze tra le comunità e le strutture** e sulla **promozione di servizi di trasporto**.

Oggi si assiste a **due fenomeni urbani e sociali contrapposti**⁽³⁾. Da un lato, vi sono sistemi territoriali più strutturati (anzitutto le aree metro-

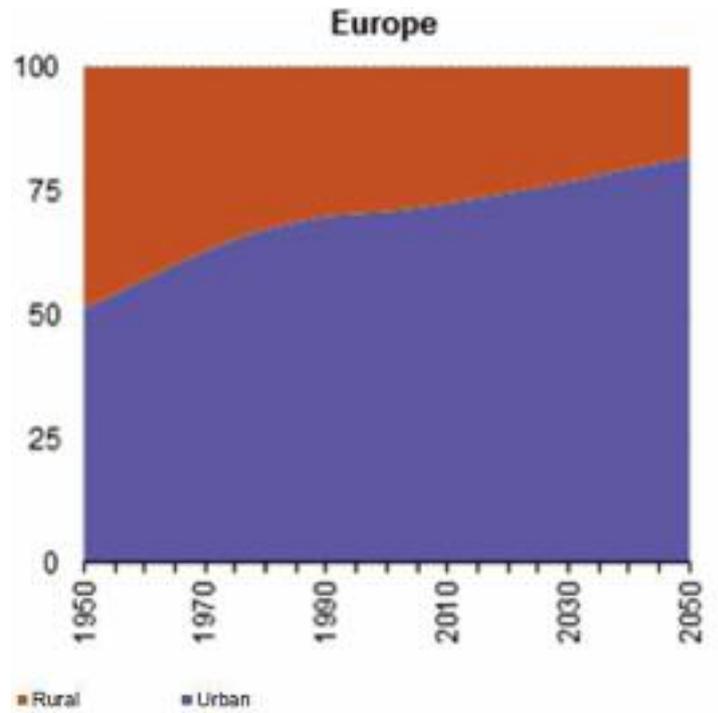


politane, le città, i contesti di fondovalle) che in questi decenni hanno catalizzato risorse, persone e imprese stimolando il trasferimento dalle aree interne e dai contesti di più alta quota porzioni non residuali di popolazione, in termini di nuclei famigliari, giovani, competenze e professionalità che si sono trasferiti all’esterno o più in basso. Si tratta di territori dinamici o, in altre parole, “**territori in ripresa**” costituiti da almeno 2.500 Comuni italiani che stanno registrando tassi di crescita piuttosto sostenuti. Una parte di questi Comuni appartengono alle aree alpine (e per una parte,

accessibilità



Fonte: UN/DESA

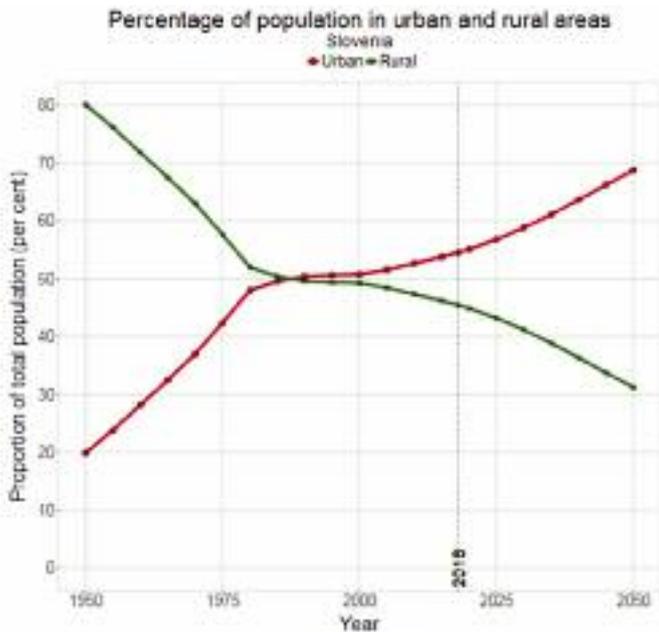


Fonte: UN/DESA

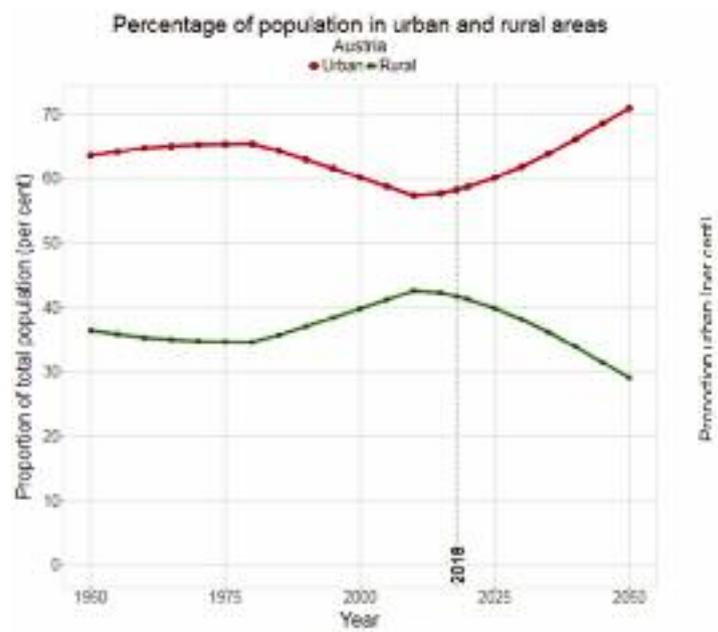
appenniniche) e si sono caratterizzati dal recupero di abitanti (nel periodo tra il 2001-2011, da 1 a 5 residenti ogni 1000 abitanti)⁽⁴⁾ e dal miglioramento delle *performance* economiche. Questa dinamica si inserisce in un contesto più ampio di scala globale ed europea. Nei 28 Stati

dell'Unione Europea, il 72% della popolazione vive nelle aree urbane, mentre il restante 28% vive in grandi città con popolazione superiore ai 200.000 abitanti.

Il fenomeno dell'urbanizzazione è in costante aumento⁽⁵⁾ ed è destinato a determinare non



Fonte: UN/DESA



Fonte: UN/DESA

solo l'abbandono delle aree rurali e periferiche dei vari Stati ma, contemporaneamente, a provocare effetti strutturali di natura ciclica non facilmente affrontabili attraverso la mera predisposizione di singole misure settoriali⁽⁶⁾.

Dall'altra parte si trovano i **“territori in declino”** che coinvolgono il 50% degli 8.000 Comuni italiani e che hanno la responsabilità di presiedere a 270.000 kmq di superficie – cioè del 65% della superficie complessiva del Paese. In particolare, almeno 2.400 di questi presentano tassi di declino più accentuati, numerosi dei quali facenti parte della montagna alpina e appenninica.

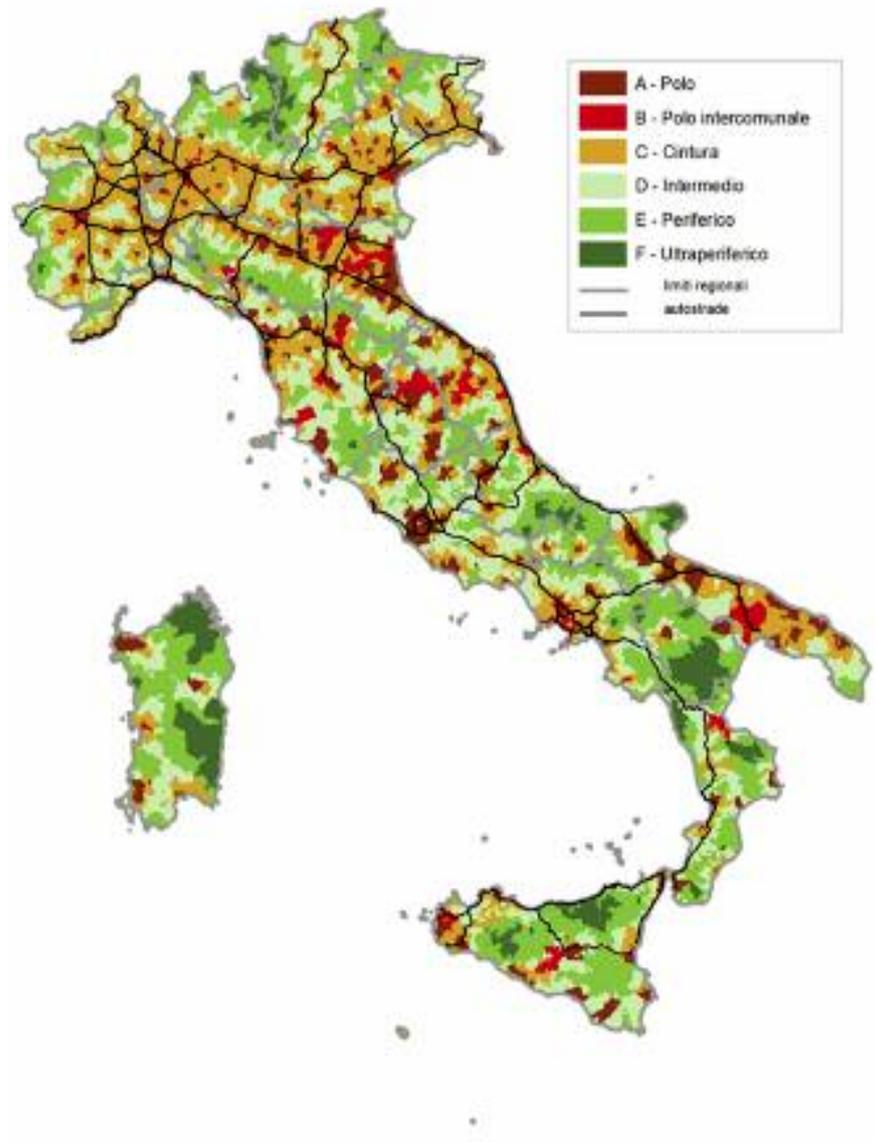
Queste dinamiche urbane e territoriali, i processi di “gentrificazione” e di perdita di valore **determinano riflessi ciclici e diretti sulla domanda di mobilità.**

In primo luogo, nelle relazioni ‘casa-scuola’ e ‘casa-lavoro’. La mobilità delle persone, generata alla scala locale, e che si articola prevalentemente sulle brevi distanze, è posta direttamente in relazione a dinamiche di evoluzione riconducibili essenzialmente alla

- (i) disponibilità di servizi rari e specializzati nei settori della Pubblica Amministrazione e della sanità,
- (ii) esistenza di servizi finanziari, assicurativi e della comunicazione,
- (iii) presenza di università, centri scolastici e di formazione strutturati e innovativi,
- (iv) dinamismo delle strutture produttive e dei poli industriali e manifatturieri,
- (v) diffusione dei kibs⁽⁷⁾.

Sono naturalmente i contesti metropolitani e le città ad alimentare i flussi più consistenti di mobilità. Una lettura attenta e incrociata della domanda di mobilità mette in rilievo, tuttavia, anche le differenze che si registrano nelle varie “montagne” e aree interne⁽⁸⁾. Emerge un quadro differenziato che mette in luce, ad esempio, il consolidarsi degli spostamenti in Valle d'Aosta, in parte della Lombardia e nell'Appennino toscano-emiliano mentre, all'opposto, si registra il ridursi degli spostamenti in Piemonte, in Friuli Venezia Giulia⁽⁹⁾ e nell'Appennino centrale.

Tra le modalità di trasporto, emerge in modo preponderante il trasporto privato, mediante l'utilizzo dell'automobile. Per chi vive e lavora in montagna e nelle valli, rappresenta spesso l'unica possibilità per spostarsi e accedere ai luoghi, ai servizi e ai patrimoni. In questa stessa condizione si trovano i lavoratori e i turisti che intendono raggiungere le aree interne e i



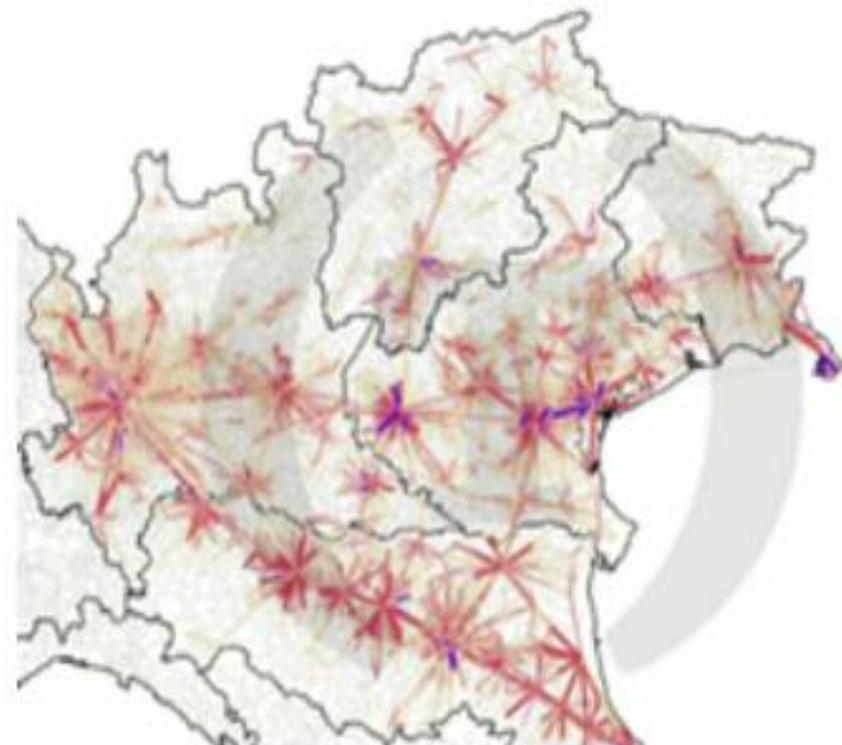
accessibilità



contesti montani.

Si tratta di una modalità non sostenibile e, non di rado, offre un'immagine tipicamente metropolitana dei flussi nel territorio dove capita di assistere anche a fenomeni di "congestione urbana", specie sulle principali direttrici viarie e località in determinati periodi dell'anno.

Ma come si muovono le persone? **Maurizio Ionico**, Amministratore Unico della Società Ferrovie Udine Cividale Srl, ha illustrato i dati statistici che emergono dai censimenti e dalle indagini di settore soffermandosi in particolare sulla montagna friulana. Gli spostamenti quoti-



diani e le forme di mobilità prevalenti che caratterizzano il contesto montano ed interno regionale presenta valori assimilabili ad altre numerose realtà nazionali, in particolare

- (i) il **25% delle persone utilizza i mezzi pubblici**;
- (ii) il 74% dei lavoratori usa esclusivamente mezzi privati per i propri spostamenti, mentre il 7,0% utilizza i mezzi pubblici,
- (iii) il 27% degli studenti utilizza i mezzi pubblici, mentre il 38% usa unicamente mezzi privati⁽¹⁰⁾ e il 6,1% utilizza entrambe le modalità,
- (iv) il 7% dei lavoratori condivide l'auto con i colleghi; tuttavia questo valore **raggiunge il 10%** nel caso del compendio industriale di Carnia Industrial Park di Tolmezzo-Amaro⁽¹¹⁾.

Servono **linee di indirizzo di progettazione e gestione del sistema dei trasporti** che favoriscano la riconversione modale (dal trasporto individuale a quello collettivo, da quello privato a quello pubblico), la sostenibilità e l'attrattività verso i servizi tpl, su gomma e ferro. Appare utile cioè disporre di un approccio comune alla pianificazione. **Carlo Carminucci**, Direttore della Ricerca di Isfort, che supporta la SNAI nella predisposizione dei progetti locali, ha precisato il significato di "Aree Interne" considerate territori che si distinguono per le risorse ambientali disponibili (risorse idriche, sistemi agricoli, foreste, paesaggi naturali e umani) e risorse culturali (beni archeologici, insediamenti storici, abbazie, piccoli musei, centri di mestiere) ma, allo stesso tempo, sono identificate e perimetrare in virtù della significativa distanza dai principali centri di offerta di servizi essenziali (istruzione, salute, mobilità). Si tratta, secondo il ricercatore, di mettere in atto misure e azioni integrate che permettano di arrestare il processo di marginalizzazione in atto⁽¹²⁾. Anche per queste ragioni appare essenziale riorganizzare la mobilità nelle aree interne che significa, per la Strategia Nazionale, affrontare tra gli altri due nodi:

- (i) garantire la sostenibilità "a regime" dei servizi di trasporto a fronte della elevata dispersione della domanda,
- (ii) assicurare adeguati livelli di accessibilità senza sostanziali interventi di rete infrastrutturale non compatibili né con la scala di risorse da attivare e "giustificare" i flussi scarsi di domanda, né tantomeno con l'esigenza di salvaguardare le risorse ambientali



e dell'ecosistema.

Da qui la redazione a cura della stessa SNAI e del Ministero dei Trasporti di “Linee guida” per la definizione degli interventi che ciascuna Area Interna è chiamata a promuovere nel settore dei trasporti.

Tali linee individuano tre macro-filoni di intervento:

- (i) “**pianificazione dei sistemi di trasporto**”, necessaria al fine di superare il concetto di “servizio storico” adeguando la quantità e la qualità dei servizi alla domanda reale, di istituire un “*mobility manager* di area” che operi in rapporto con quelli aziendali, e di “armonizzare i servizi del trasporto pubblico” con gli orari scolastici/di lavoro e tra le diverse modalità presenti nel contesto;
- (ii) “**potenziamento e riqualificazione della dotazione materiale e immateriale trasportistica (fabbisogni)**”, che sono assi d'intervento che permettono di accrescere sia l'accessibilità territoriale sia di accrescere la qualità dei sistemi locali di trasporto, di procedere all'adeguamento strutturale del sistema (come la manutenzione e messa in sicurezza delle infrastrutture, l'attrezzaggio di parcheggi e nodi di scambio, l'implementazione di piattaforme per l'infomobilità) e che suggeriscono l'utilizzo di mezzi di trasporto pubblico più piccoli a minor impatto e l'infrastrutturazione di *greenway* per la fruizione “dolce” del territorio;
- (iii) “**miglioramento e sostenibilità della mo-**

bilità interna all'area (coesione interna), e della mobilità da/verso l'esterno (accessibilità esterna)”, rese possibili mediante il potenziamento dei collegamenti e il sostegno ai soggetti che esprimono una domanda di mobilità differenziata per frequenza e facendo aderire meglio alle realtà i servizi di trasporto convenzionali anche attraverso l'introduzione di servizi innovativi (quali l'organizzazione di un sistema “flessibile”, l'erogazione di servizi a favore degli utenti a ridotta mobilità, l'adozione di politiche di *sharing*).

Nel loro insieme, la promozione di questi macro-filoni permette il riverbero di effetti incre-





mentali positivi sull'attrattività e la sostenibilità ambientale.

Tenuto conto dell'approccio suggerito da Isfort e SNAI, nel corso della Conferenza si sono approfonditi una serie di **percorsi operativi finalizzati a migliorare le condizioni di accessibilità territoriale e ad ampliare la gamma e modalità dei servizi di trasporto**. Le imprese di tpl e le istituzioni locali hanno sottolineato l'esigenza di procedere in modo coordinato ed integrato attraverso la promozione di 6 azioni prioritarie, quali:

- (i) rafforzare il sistema di trasporto pubblico locale (tpl) e ri-articolarlo nell'arco della giornata (anche per ottimizzare il personale e i mezzi impegnati quotidianamente nell'eser-



- cizio),
- (ii) promuovere nuove forme di offerta “on demand”,
- (iii) integrare i servizi di tpl con nuove forme di trasporto flessibile e “a chiamata” utilizzando contemporaneamente il mercato (tassisti, autonoleggiatori, società di trasporto locali), anche mediante la stipula di “convenzioni”, e la disponibilità del volontariato sociale,
- (iv) promuovere l'intermodalità ed integrare i servizi di trasporto (collettivo-individuale, gomma-ferro, bus-bici),
- (v) organizzare il *car-sharing* e *car-pooling*, coinvolgendo anzitutto le imprese e i consorzi di sviluppo industriale,
- (vi) giungere ad un sistema di *business intelligence* per progettare il sistema dei trasporti di territorio e di valle incrociando tutti i dati a disposizione (che attengono alla sanità, assistenza, istruzione, sport, finanza locale, orari e turni delle imprese).

Valentina Astori, Amministratore Delegato di Arriva-Savda, ha sottolineato la necessità della **collaborazione con gli enti territoriali della Valle d'Aosta ai fini del riconoscimento delle esigenze della domanda e, di riflesso, dell'attuazione di programmi di esercizio mirati ed orientati al cliente**. Il tpl rappresenta l'unica possibilità, specie per i Comuni dell'alta valle, di essere collegati con i poli di attrazione (ospedali, scuole, centri di ricerca, banche, aggregati commerciali, strutture sportive) e di produzione, regionali e interregionali, poiché distanti dalle direttrici viarie e, spesso, scarsamente collegati dalla rete ferroviaria.

L'esperienza di Savda rappresenta un modello cui riferirsi anche riguardo l'accessibilità turistica che, in virtù della definizione di programmi condivisi con gli operatori del settore e gli enti, ha permesso la costruzione di un'offerta puntuale ed efficace in grado di incrociare la domanda. La destinazione di **risorse finanziarie adeguate nel tpl delle zone montane permette di ottenere**, tra gli altri obiettivi, **una maggiore coesione e partecipazione nel tessuto comunitario**.

La Società ha, per parte sua, avviato una campagna di comunicazione di valle (Courmayeur, La Thuile) mettendo a disposizione un'app per l'acquisto di ticket e per il *travel planner*. Il consolidamento dei servizi, la migliore accessibilità ai luoghi e l'attrattività non dipendono esclusivamente da **investimenti**,

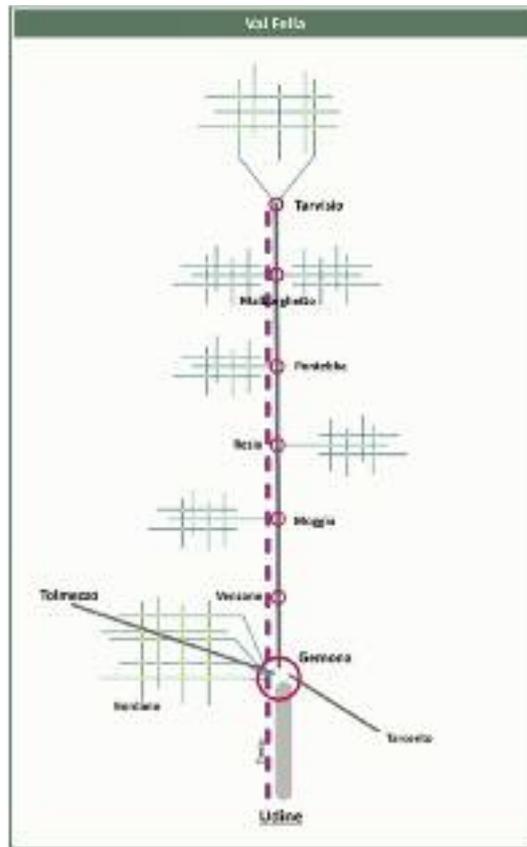
comunicazione e diffusione delle nuove tecnologie. È altrettanto essenziale – secondo Savda – **costituire una rete di servizi integrati** in grado di coinvolgere tutte le realtà del territorio regionale (e interregionale), in particolare attraverso la diffusione delle modalità bus e *car sharing*, il trasporto sostenibile delle merci e la progressiva affermazione della *smart community* (costituita dallo *smart working*, *e-learning*, spesa *on-line* e dai servizi interattivi della PA) che può determinare benefici anche ai piccoli Comuni di montagna.

L'organizzazione aziendale, l'innovazione dei servizi e le capacità di adesione ai contesti locali rappresentano punti di forza per il consolidamento delle comunità locali.

È l'orientamento espresso da **Stefano Belardinelli**, Presidente di Contram Spa e componente la Direzione nazionale di Asstra, che ha rappresentato il profilo di un'impresa di trasporto pubblico (che eroga i servizi urbano ed extraurbano nella provincia di Macerata) che ha saputo ripensare i tradizionali modelli tecnici e gestionali del tpl orientandosi all'organizzazione, programmazione ed esercizio di servizi caratterizzati da un'impronta sociale, che si è esaltata in occasione degli eventi sismici. In particolare, le attività si basano sull'**erogazione di 5 tipologie di servizi:**

- (i) sperimentali, come il trasporto a chiamata in area montana nell'ambito del servizio extraurbano, che si è avvalso anche della programmazione europea Interreg per la loro attivazione,
- (ii) di collegamento, che servono a connettere tre presidi ospedalieri dislocati sul territorio e distanti 20 km. l'uno dall'altro, sintetizzati nello slogan "Tre Presidi Un Unico Ospedale",
- (iii) sostitutivi, nel caso di soppressione delle corse ferroviarie nei contesti montani e/o di manutenzioni della rete,
- (iv) di emergenza, che vengono effettuati nelle circostanze piuttosto frequenti di nevicate che isolano i borghi e nel caso di garantire la mobilità delle persone a seguito del terremoto del 26 ottobre 2016,
- (v) sostenibili, che si realizza mediante l'utilizzo di un bus elettrico⁽¹³⁾ in grado di servire adeguatamente le aree SAE⁽¹⁴⁾.

L'insieme delle attività comporta l'esistenza nell'impresa di un appropriato livello organizzativo e di pianificazione accompagnate da una capacità di rimodulazione del modello di eser-



cizio per corrispondere all'emergere di diverse esigenze. Contram Spa ha saputo ulteriormente **integrare le attività** con l'attivazione di un servizio di **'Skiliftbus'**⁽¹⁵⁾ per dar modo agli appassionati della montagna di fruire delle bellezze dei Monti Sibillini e, di riflesso, sostenere le attività economiche dei paesi terremotati al cui interno si trova un importante comprensorio





sciistico; e attraverso la realizzazione di una **ci-clostazione elettrica**⁽¹⁶⁾ (con la disponibilità di bici a pedalata assistita utilizzate sia dagli utenti del tpl sia dai cittadini che ne fanno richiesta), finalizzata a promuovere l'integrazione tra vari sistemi di mobilità nel territorio montano di riferimento. Più in generale, l'obiettivo è stabilire una **più stretta corrispondenza tra il tpl delle aree interne e montane e le attività di sviluppo incentrate sul Parco Nazionale dei Monti Sibillini.**

Sulle specifiche condizioni delle **aree a do-**

manda debole si è soffermato **Paolo Zaramella**, Direttore di Esercizio di Saf Spa che opera nel trasporto urbano ed extraurbano in provincia di Udine, il quale ha ricordato come almeno il 16% dei servizi tpl su gomma erogato in provincia coinvolgano il territorio montano⁽¹⁷⁾ e, nel prossimo futuro, verrà attivato un nuovo modello di trasporto pubblico che interesserà oltre 1,5 mln di km.

Il nuovo modello si baserà sul coinvolgimento delle comunità locali e delle associazioni di volontariato e verrà definito in sinergia tra le diverse strutture che erogano servizi attraverso il coordinamento degli orari e delle attività proprie. Si tratta di un'innovazione coerente con la funzione assegnata al tpl di connessione con i servizi dislocati sul territorio in maniera completa ed economicamente vantaggiosa per la loro razionalizzazione e valorizzazione.

Il modello trasportistico che verrà realizzato prevedrà: la conoscenza puntuale del territorio in modo da permettere il raggiungimento di località mai servite sino ad oggi dal tpl; l'integrazione con le altre modalità di trasporto (treno, bici); l'utilizzo di mezzi di piccole dimensioni e di autovetture, nonché l'applicazione di formule tariffarie vantaggiose e che permettano l'attrattività; la valorizzazione della struttura policentrica del territorio mediante l'organizzazione di un sistema di collegamenti a rete finalizzata a migliorare la fruizione del territorio, l'accessibilità ai poli ed ai servizi insediati, avendo cura di soddisfare le esigenze dei pendolari e degli utenti non sistematici con il potenziamento delle direttrici che collegano le aree a domanda debole con centri di primo livello; l'agevolazione delle connessioni con le aree di valenza turistica e culturale, e il supporto alla mobilità dolce; l'implementazione di sistemi tecnologici al fine di massimizzare l'efficacia delle azioni ed il mantenimento del valore nel tempo.

Un contributo alla **rivitalizzazione delle aree interne per sostenerne l'attrattività è fornito dalle associazioni e gruppi che "dal basso" si occupano di mobilità dolce** e intermodalità a fini turistici e culturali. La promozione e salvaguardia delle infrastrutture dismesse delle ferrovie⁽¹⁸⁾, le ciclovie, i sentieri, i cammini religiosi, le alzaie, i fiumi rappresentano occasioni concrete di rinascita dei territori e di naturale integrazione con i servizi di trasporto pubblico. **Roberto Greco**, consigliere e portavoce nazio-

nale di Co.Mo.Do., ha illustrato i numerosi progetti concreti attuati in varie aree del Paese, dalla *Giornata Nazionale delle ferrovie dimenticate*, al recupero dei sedimi e ferrovie di montagna e alla rivalorizzazione delle ex stazioni e caselli, dalla creazione di greenways all'intermodalità e allo sviluppo della mobilità dolce. L'insieme delle attività ha reso protagoniste le piccole comunità che si sono trasformate in sponsor del proprio territorio, consapevoli che l'immenso valore culturale del paesaggio italiano e delle aree interne sono veri scrigni di ricchezza ambientale e motivo di rinascita. La rete nazionale di imprese 'Italian Greenway Society', la piattaforma 'Simtur', il 'Centro Studi sulla mobilità dolce' e il 'Progetto Baarca' (collocato tra le Marche e l'Umbria) sono quattro delle iniziative promosse da Co.Mo.Do. che hanno saputo incrociare competenze scientifiche, attori territoriali e istituzioni locali. Le iniziative si propongono di progettare, rigenerare e realizzare strutture ricettive di prossimità, attrezzature e percorsi di mobilità dolce nei siti con tratte ferroviarie dismesse non più armate, di alimentare i treni storici, il cicloturismo e l'*e.bike*; e, in parallelo, intendono perseguire il miglioramento del tpl e delle infrastrutture anche ai fini turistici ed escursionistici.

Un'occasione per rafforzare l'attrattività delle aree interne e montane, e fornire un supporto all'economia turistica, è rappresentata dalla riattivazione di linee ferroviarie dismesse e la promozione di treni storici e turistici. È un vitale processo in corso in numerose realtà del Paese, da nord a sud, sotto la spinta dal basso di associazioni e attori territoriali. Uno degli esempi concreti è rappresentato dalla ferrovia turistica della Val Brenta (linea Bassano-Trento) con il connesso Museo Ferroviario di Primolano. **Pierluigi Scoizzato**, dell'Associazione Società Veneta Ferrovie (associazione di promozione sociale), ha sottolineato come attorno al restauro funzionale di una locomotiva a vapore Breda 880.001 (1916), di due carrozze passeggeri e due carri merci sia stato possibile organizzare un progetto turistico e di promozione di eventi. Il fatto, poi, che l'area ferroviaria di Primolano avesse le caratteristiche di "stazione di frontiera" poiché posta sul confine tra il Regno d'Italia e l'Impero Austro-Ungarico aggiunge ulteriore valore all'esperienza.

Il progetto si è reso possibile in virtù di un ac-



cordo tra la Regione del Veneto, la provincia Autonoma di Trento, i Comuni, Rfi e Sistemi Territoriali (operatore ferroviario regionale). I primi finanziamenti sono stati utilizzati ai fini del recupero dei mezzi, della ristrutturazione della Rimessa Locomotive di Primolano e del piazzale binari. Oggi è attivo il "museo dinamico" dove i visitatori possono osservare e vivere i mezzi storici e sono in programmazione una serie di attività culturali e dimostrative, che solo nel 2018 hanno attratto 4000 persone, mentre a breve si procederà con l'esercizio ferroviario (sulla base del legge 128/2017 sulle ferrovie turistiche). Questa esperienza concorre a rivitalizzare un territorio marginale come la Valsugana e gli altopiani ad essa correlati.





Numerose sono le **sperimentazioni e progetti alla scala locale** che hanno raccolto l'interesse dei partecipanti.

Tra queste merita ricordare:

- (i) sherpabus, in Valle Maira (Cuneo),
- (ii) taxi rurale, in Oltrepò Pavese,
- (iii) modelli di mobilità e di fattibilità di un sistema di car pooling progettati per gli spostamenti dei lavoratori in Valsassina (Lecco),
- (iv) Carta dei Progetti per la mobilità sostenibile, in Comunità Alta Valsugana e Bernstol,
- (v) politica dei trasporti e della mobilità sostenibile, elaborate da CIPRA⁽¹⁹⁾ con il diretto concorso di Austria, Francia, Germania,



Italia e Svizzera.

Esiste un **patrimonio di esperienze e progetti predisposto nel corso degli ultimi anni in Friuli Venezia Giulia che può essere adottato come un punto di riferimento anche in altri contesti territoriali.**

La valenza espressa dai vari progetti è duplice, come ha ricordato **Maurizio Ionico**: da un lato risponde alle esigenze specifiche di sostegno alla mobilità locale, e dall'altro alle necessità di garantire il supporto al flusso consuetudinario e occasionale che attraversa i territori. Si tratta, in particolare, della

- (i) fornitura di servizi tpl nelle aree montane sempre più "cuciti addosso" ai territori e coerenti con le dinamiche specifiche richieste dalla mobilità locale,
- (ii) realizzazione del servizio di trasporto transfrontaliero "treno+bici" Mi.Co.Tra⁽²⁰⁾, erogato dalla Società Ferrovie Udine Cividale Srl, e posto in diretta relazione con la ciclovia di valenza europea Alpe Adria⁽²¹⁾; a questo servizio si aggiunge quello tpl su ferro fornito da Trenitalia attraverso i treni Caf-Civity che dispongono anche di spazi "porta-bici",
- (iii) organizzazione del modello *car-sharing/car-pooling* nel contesto industriale gestito da Carnia Industrial Park,
- (iv) riapertura della linea ferroviaria dismessa Gemona del F.-Sacile, con l'erogazione dei servizi tpl (per ora) sulla tratta Maniago-Sacile e dei treni storici e turistici lungo l'intera linea.

Quali orientamenti e proposte sono contenuti nei progetti "Aree Interne" predisposte dalle istituzioni e attori locali? La Strategia Nazionale per le Aree Interne ha stimolato 'a monte' l'**individuazione di indirizzi innovativi di progettazione del sistema dei trasporti** e di approcci per la gestione della mobilità e degli spostamenti delle persone. I progetti predisposti dalle 3 aree interne del Friuli Venezia Giulia⁽²²⁾, contenuti nella "Strategia" o nel "Preliminare di Strategia", fanno emerge – seppur ad un diverso livello di maturità – un comune riconoscimento degli obiettivi cui tendere e l'adozione di misure similari nel settore della mobilità caratterizzate da un approccio nel contempo di integrazione e di differenziazione, ciò in modo da corrispondere alle esigenze composite delle persone (negli ambiti della sanità, scuola e lavoro) e delle esigenze di sviluppo delle

comunità locali, nel campo delle filiere, del turismo della crescita delle piccole imprese. **Il quadro delle proposte operative può essere sinteticamente rappresentato attraverso 5 indirizzi prevalenti:**

- (i) accessibilità-miglioramento delle condizioni di accessibilità delle persone ai servizi, ai luoghi di lavoro e di produzione attraverso l'utilizzo più pervasivo e flessibile del tpl, specie per collegare le valli più interne e marginali rispetto alle principali dorsali viarie;
- (ii) diritti e welfare - attuazione del diritto alla mobilità a favore delle persone deboli e/o "fragili", degli studenti (nelle attività didattiche pre e post-scuola) e sportivi attraverso un *mix* di servizi erogati dal gestore del tpl gomma, dal mercato in "convenzione", dal volontariato sociale e dalle "cooperative di comunità";
- (iii) connettività - rafforzamento di alcuni collegamenti e relazioni interne alle aree di progetto, e tra le aree di riferimento e l'ambito esterno, attraverso l'introduzione di nuovi servizi giornalieri compatibili con i tempi di funzionamento delle strutture pubbliche e private;
- (iv) sostenibilità - promozione dell'intermodalità e incremento delle modalità di trasporto sostenibili e a basso impatto attraverso l'utilizzo del treno⁽²³⁾ e della bicicletta, la riduzione degli sprechi e l'uso dell'auto privata, in particolare nella relazione 'casa-lavoro';
- (v) organizzazione - ricerca di un *governo* della mobilità e dei trasporti nel contesto dell'area territoriale di riferimento.

Francesco Brollo, amministratore locale e referente del progetto per l'area 'Alta Carnia', **Giuseppe Damiani**, dirigente e referente del progetto per l'area 'Valli e Dolomiti Friulane', e **Francesca Comello**, amministratrice locale e referente del progetto per l'area 'Val Canale-Canal del Ferro', hanno approfondito i vari aspetti della Strategia e i singoli interventi previsti per il miglioramento dei trasporti e per l'accessibilità ai luoghi in grado di sostenere efficacemente sia i servizi alla popolazione, alle imprese e alle filiere produttive, sia l'economia turistica. Il raggiungimento di **livelli più elevati di qualità della vita, l'abbassamento dei costi e delle distanze**, attraverso azioni promosse all'interno delle aree, vengono contemporaneamente perseguiti con la previsione di misure in



grado di **facilitare l'accesso dall'esterno verso l'area**, considerata la necessità di disporre di lavoratori, competenze, studenti, docenti e turisti, quali risorse indispensabili in assenza delle quali appare impensabile rafforzare il tessuto sociale ed economico. Serve tuttavia **logica di risultato** per non disperdere energie, risorse e ricadute, ed è quindi utile operare sapendo mettere in relazione la Strategia Nazionale con il Por regionale e con i programmi e fondi europei, come il Fondo Europeo di Sviluppo Regionale, gli Interreg e i Leader.

(1) Tutte le strade portano a Roma. La Carta rappresenta la ricostruzione dei principali corridoi europei come si sono deter-





minati storicamente.

(2) Carta delle “Aree Interne” rappresentate dalla Strategia Nazionale Aree Interne.

(3) Sulle dinamiche in corso si è concentrato il libro “Riabitare l’Italia. Le aree interne tra abbandoni e riconquiste”, a cura di Antonio De Rossi, Donzelli Editore, 2018; in particolare il saggio “Accessibilità, mobilità, reti di servizi” di Andrea De Bernardi.

(4) Così l’Istat. Altre ricerche – come UN/DESA - hanno analizzato l’andamento della popolazione nelle aree urbane e rurali, in Europa e nei singoli Paesi, confermando il dato strutturale e ormai generalizzato della trasformazione in atto nelle diverse aree. Il grafico rappresenta la situazione italiana e le tendenze al 2050.

(5) I grafici rappresentano l’andamento della popolazione urbana e rurale nell’arco del periodo 1950–2050 (valori % sul totale della popolazione) riferita all’Europa e, a titolo esemplificativo, a due Paesi contermini all’Italia come la Slovenia e l’Austria.

(6) Principali ambiti settoriali a rischio di ciclicità negative.

(7) Si tratta di un acronimo che sta per Knowledge Intensive Business Service; si tratta cioè di aziende che forniscono servizi ad alto contenuto di conoscenza in vari ambiti di attività, quali:

- (i) servizi e studi di ricerca e sviluppo, progettazione, sviluppo software,
- (ii) servizi e studi di marketing, comunicazione, design e ricerche di mercato,
- (iii) servizi e studi legali, di finanza, consulenza, internazionalizzazione.

(8) Carta dei flussi di mobilità prevalenti tra i nodi (città, asset territoriali, luoghi della produzione).

(9) Quanto al Friuli Venezia Giulia, detto del ruolo attrattivo naturale esercitato delle città e dai poli industriali di pianura, si assiste al progressivo indebolirsi della domanda di mobilità espressa dal territorio montano, in misura pressoché generalizzata tra le diverse aree; sono escluse da queste dinamiche la mobilità sistemica giornaliera (dall’esterno verso l’interno delle aree interne e della montagna) alimentata dalle piattaforme produttive di fondovalle (è il caso di Maniago – “Distretto dei Coltelli”- e di Tolmezzo/Amaro- “Distretto dell’Automotive”) e determinata da ragioni tipicamente turistiche e di svago.

(10) Si tratta in generale di persone con un’età superiore ai 25 anni.

(11) Il contesto produttivo di riferimento è composto da imprese legate all’automotive e ad altri settori che occupa 5.000 lavoratori e, pertanto, questo valore % rappresenta un risultato importante e di interesse nazionale poiché dimostra gli effetti positivi che può generare l’attuazione di un progetto di mobilità (a cura del Consorzio Industriale e delle imprese) basato sul car-sharing.

(12) Tale processo è riconducibile al

- (i) calo della popolazione, ai tassi di natalità e all’invecchiamento demografico,
- (ii) riduzione dell’occupazione e dei posti di lavoro,
- (iii) utilizzo del capitale territoriale,
- (iv) assottigliarsi del livello quantitativo e qualitativo dell’offerta locale di servizi pubblici, privati e collettivi, di cittadinanza.

(13) Tipo di bus elettrico utilizzato da Contram Spa.

(14) Si tratta delle Soluzioni Abitative di Emergenza realizzato nell’immediato post-terremoto e localizzate nel Comune di Camerino.

(15) Si tratta di un’esperienza maturata a seguito dell’evento ed è costituita da un autobus in funzione permanente che alla fine della discesa carica gli sciatori e li riporta in quota.

(16) La ciclostazione elettrica predisposta da Contram Spa.

(17) Degli oltre 16 mln di km./anno effettuati da Saf in provincia di Udine, oltre 2.5 mln di km. sono svolti in aree a domanda debole (in montagna e nei versanti pedemontani); la cartina rappresenta un frame del modello tpl gomma sulla direttrice nord-sud (Tarvisio-Gemona-Udine) in corrispondenza della ferrovia “Pontebbana” Trieste-Tarvisio e della ciclovvia “Alpe-Adria” Salisburgo-Grado, con le relazioni verso le valli laterali e aree interne, che hanno sinora rappresentato uno dei principali problemi di accessibilità.

(18) La riattivazione di ferrovie dismesse e la promozione del turismo sui treni storici stanno progressivamente caratterizzando le attività dei territori; a titolo esemplificativo, nel biennio 2016-2017 i viaggiatori italiani e stranieri che hanno utilizzato i treni storici di Fondazione FS (nata nel 2013) sono stati almeno 130 mila, con un trend di crescita rispetto al periodo precedente del 45%; in Campania Lombardia, Sicilia e in Friuli Venezia Giulia la programmazione turistica regionale e i progetti di rilancio delle aree interne sono stati implementati con percorsi e servizi effettuati con treni d’epoca; allo stato, alla scala nazionale, sono stati recuperati all’esercizio circa 600 km. di binari.

(19) Si tratta della Commissione Internazionale per la Protezione delle Alpi.

(20) L’acronimo significa “Miglioramento dei Collegamenti Transfrontalieri” che designa il servizio Villach-Udine, erogato a partire dal 2012 grazie alla programmazione comunitaria Interreg a cui hanno partecipato 2 Regioni (Friuli Venezia Giulia/Italia e Land Carinzia/Austria) e 2 imprese ferroviarie (Ferrovie Udine Cividale e OBB); è opportuno ricordare dal 2013 il servizio transfrontaliero Mi.Co.Tra. è sostenuto direttamente dalla Regione mentre è operativo dal 2018 il prolungamento fino a Trieste sulla base di un progetto comunitaria vinto da Fuc Srl (Interreg V-Connect2CE); il convoglio è costituito da un Siemens E190 (di proprietà di Fuc Srl), da 3 carrozze (di proprietà di OBB) e da 1 bagagliaio porta-bici (dalla capienza 90-100 bici; nel periodo primavera-estate viene aggiunto un altro bagagliaio per far fronte alle richieste dei turisti).

(21) Si tratta della direttrice europea denominata Eurovelo n. 7 che connette lungo una dorsale nord-sud di 404 km. la città di Salisburgo (A) con Grado (Mare Adriatico).

(22) Le 3 “Aree Interne” considerate dalla SNAI e dalla Regione Friuli Venezia Giulia sono l’Alta Carnia, la Val Canale-Canal del Ferro, le Valli e Dolomiti friulane; il supporto ai programmi contenuti nel documento delle Strategie è fornito da un finanziamento nazionale cui si aggiungono risorse regionali individuate dal Programma Operativo Regionale (POR), definito nel quadro della programmazione comunitaria 2014-2020, da attuare attraverso gli strumenti del FEASR, FESR e FSE per sostenere soprattutto le politiche di sviluppo locale e la crescita del tessuto imprenditoriale.

(23) Una delle prerogative di queste “Aree Interne”, che le distinguono da numerose altre presenti nel contesto nazionale, è che esistono i servizi ferroviari che svolgono una funzione essenziale di connettività e di supporto ai territori; lungo la direttrice nord-sud (Canal del Ferro-Val Canale) vengono forniti il servizio transfrontaliero Mi.Co.Tra. (treno+ bici) da Villach a Trieste con fermate in ogni località montana e pedemontana, effettuato da Fuc Srl, e il servizio tpl regionale effettuato da Trenitalia; mentre sulla direttrice est-ovest (Valli e Dolomiti Friulane) viene fornito da Trenitalia il servizio tpl sulla tratta Maniago-Sacile, da poco riaperta.

(24) I Leader, dall’acronimo “Liaison entre Actions de Développement de l’Economie Rurale”, sono programmi attraverso cui la Regione mette in relazione una serie di azioni volte allo sviluppo dell’economia rurale e si realizzano mediante l’impiego del FEASR (Fondo europeo per l’agricoltura e lo sviluppo rurale).