

# TRASPORTI

# *& cultura*

60

rivista di architettura delle infrastrutture nel paesaggio



**MOBILITÀ, TRASPORTI E PANDEMIA**

Comitato d'Onore:

Paolo Costa  
già Presidente Commissione Trasporti Parlamento  
Europeo

Giuseppe Goisis  
Filosofo Politico, Venezia

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

Alessandra Criconia  
Università La Sapienza, Roma

Alberto Ferlenga  
Università Iuav, Venezia

Anne Grillet-Aubert  
ENSAPB Paris-Belleville, UMR AUSser

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 quadrimestrale  
maggio-agosto 2021  
anno XXI, numero 60

Direttore responsabile  
Laura Facchinelli

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

Comitato Editoriale  
Marco Pasetto  
Michelangelo Savino

Coordinamento di Redazione  
Giovanni Giacomello

Redazione  
Giusi Ciotoli  
Marco Falsetti

La rivista è sottoposta a double-blind peer review

Traduzioni in lingua inglese di Olga Barmine

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

2021 © Laura Facchinelli  
Norme per il copyright: v. ultima pagina

Editore: Laura Facchinelli  
C.F. FCC LRA 50P66 L736S

Pubblicato a Venezia nel mese di agosto 2021

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

ISSN 2280-3998 / ISSN 1971-6524

## TRASPORTI

### 5 MOBILITÀ, TRASPORTI E PANDEMIA

di Laura Facchinelli

### 7 CONSIDERAZIONI SU MOBILITÀ, TRASPORTI E PANDEMIA

di Marco Pasetto e Giovanni Giacomello

### 15 GLI EFFETTI DELLA PANDEMIA DA COVID-19 SUL TRAFFICO STRADALE E SULL'AMBIENTE

di Marco Pasetto e Giovanni Giacomello

### 27 UNA SURVEY PER ORIENTARCI NEL DOPO COVID-19

di Alessandro Balducci

### 33 ACCESSIBILITÀ E DIVARI TERRITORIALI NELLE AREE INTERNE

di Andrea De Bernardi e Ilario Abate Daga

### 41 IO VIAGGIO DA SOLO: IL CAMBIAMENTO DELLA MOBILITÀ AI TEMPI DEL COVID-19 E I NUOVI MODELLI DI MOBILITÀ IN AMBITO URBANO

di Marco Pasetto, Andrea Baliello, Emiliano Pasquini e Giovanni Giacomello

### 51 IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE ITALIANO DI FRONTE ALLE SFIDE APERTE DALL'EMERGENZA SANITARIA

di Marco Medeghini

### 59 TRENITALIA, LA GESTIONE DEL RISCHIO CONTAGIO NEL TRASPORTO PUBBLICO. SFIDE ATTUALI E PROSPETTIVE SICURE PER UNA MOBILITÀ SICURA

di Roberto Simonti e Antonino Traina

### 67 POSIZIONI E SPUNTI DI RIFLESSIONE SUL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE DURANTE E POST-PANDEMIA DA COVID 19

di Giovanni Giacomello

### 77 LO SHIPPING NEXT NORMAL GENERATO DAL COVID-19

di Alessandro Panaro

### 85 ASIA IN STATO DI EMERGENZA. ALCUNI SVILUPPI RECENTI IN GIAPPONE E A HONG KONG

di Giusi Ciotoli

### 93 TRIGGERING ADAPTION IN LISBON: PUBLIC SPACE AND MOBILITY UNDER COVID-19

by João Rafael Santos and João Silva Leite

### 103 LE PROJETS HUB. L'ARCHITECTURE DES NOUVELLES MOBILITÉS

par Dominique Rouillard et Alain Guiheux

### 113 INFRASTRUTTURE BALTICHE: PARADIGMI E PROSPETTIVE SULLA VIA DELL'AMBRA

di Marco Falsetti

## cultura

### 121 LA CITTÀ DI ALPHABET. ARCHITETTURA PER PROSUMERS

di Zeila Tesoriere

### 129 PANDEMIE. NARRAZIONI, PREVISIONI, UTOPIE

di Giandomenico Amendola

### 135 IL RACCONTO CINEMATOGRAFICO DELLE EPIDEMIE

di Fabrizio Violante

# Mobility, transport and pandemic

by Laura Facchinelli

*For the cover of issue number 60, we have chosen an image with tremendous impact: the impression is that of an explosion, it is surprising and terrifying, and so fittingly evokes the state of mind that we have been living with since the early months of 2020, when our lives were suddenly taken over and disrupted by COVID-19. At the same time, that image is reassuring if we consider, rationally, that that white cloud bears witness to an action aimed at sanitising the environment, and therefore protecting our health. The intervention takes place inside a vehicle, and therein lies the crux of our daily life in the era of the pandemic: the risk of infection - dramatic, pervasive, concrete – was at its highest in our means of public transportation. On the following pages, our experts explain what solutions have been adopted to slow the spread of the virus inside buses, subways and trains. We remain aware of crowded situations that have yet to be addressed and resolved (for reasons of objective difficulty, lack of vehicles, deliberate cuts to the number of runs, lack of controls on crowd flow), when the user can defend himself only by using personal protective equipment, crossing his fingers, and in recent months, trusting in a vaccine.*

*Another image that remains impressed in our minds, with regard to the pandemic, is the unexpected and alienating (and in some ways poetic) image of our deserted cities, empty of activity and movement, as we saw in the most acute phases of forced (with the rigid rules of the lockdown) or recommended confinement (with the unrelenting presence of virologists on tv).*

*From the point of view of mobility and transport, our life models were changed by COVID. For example activities moved out of company offices into our living rooms for smart working, from school to our children's bedrooms for remote learning (psychologists will have to analyse the consequences of this prolonged isolation). And citizens who, having to travel, chose to use their personal automobiles (to the detriment, unfortunately, of the environment), or bicycles or scooters (choices that are definitely easier for young people).*

*Taking advantage of the special (and hopefully unique) opportunity of this pandemic, analysts have wondered if and in what measure the lack of or reduced traffic had any effect on the environment. On the following pages, we take into consideration not only cities, but also internal and mountain areas, especially in terms of accessibility. We review the consequences of the devastating economic crisis on the maritime transport of goods. We document the initiatives undertaken in other countries, where high-speed trains are being planned for the transportation of goods. The consequences of the long and almost total cancellation of cruise ship services and airline traffic were severe: these are aspects related to the suspension of tourist travel. We will address this theme in the next issue of our magazine, which will be dedicated to new forms of tourism.*

*There is no doubt that a lacerating event such as this pandemic, which is still with us, has stimulated countries, companies and individuals to undertake projects and interventions guided by innovation. Different capacities of reaction, different results. In any case, everything has changed and presumably, when the pandemic is over, nothing will be as it was before.*

*Questions about the future that awaits us are being raised by sociologists as well, who examine literature and works of art, to try and pick up the trends in the transformation, in relation to our collective experiences and hopes.*

# Mobilità, trasporti e pandemia

di Laura Facchinelli

*Per la copertina di questo numero 60 abbiamo scelto un'immagine che ha un impatto dirompente: l'impressione è quella di un'esplosione, che sorprende e impaurisce, e quindi evoca in modo efficace lo stato d'animo che ci contraddistingue a partire dai primi mesi del 2020, quando la vita di tutti noi, all'improvviso, è stata invasa e stravolta dal COVID-19. Al tempo stesso quell'immagine ci rassicura se consideriamo, razionalmente, che quella nuvola bianca testimonia un'azione volta a sanificare l'ambiente, e quindi a proteggere la nostra salute. L'intervento viene realizzato all'interno di un veicolo, ed ecco il nodo cruciale della nostra vita quotidiana nell'era della pandemia: il rischio di contagio – drammatico, pervasivo, concreto - risulta infatti massimo proprio nei mezzi del trasporto pubblico. Nelle pagine seguenti, alcuni esperti spiegano quali soluzioni sono state adottate per porre un freno alla diffusione del virus all'interno di autobus, metropolitane e treni. Resta la nostra consapevolezza delle situazioni di affollamento non affrontate e non risolte (per difficoltà obiettive, per carenza di veicoli, per deliberata riduzione delle corse, per omissione dei controlli sull'affluenza), dove l'utente può difendersi solo con i dispositivi di protezione individuale, confidando sulla buona sorte e, da qualche mese, sul vaccino.*

*Un'altra immagine che rimane impressa nella nostra mente, a proposito della pandemia, è quella inaspettata e straniante (per certi aspetti poetica) delle nostre città deserte, prive di attività e di movimento, come le abbiamo viste nelle fasi acute della chiusura imposta (con le regole rigide del lockdown) o comunque raccomandata (anche dalla presenza martellante dei virologi in tivù).*

*Dal punto di vista della mobilità e dei trasporti, col COVID i modelli di vita sono cambiati. Pensiamo alle attività trasferite dalla sede aziendale al salotto di casa col cosiddetto smart working, dalla scuola alla cameretta dei ragazzi con la didattica a distanza (agli psicologi il compito di analizzare le conseguenze di questa prolungata condizione di isolamento). E pensiamo ai cittadini che, dovendo comunque spostarsi, hanno deciso di usare l'automobile (a danno, ahimè, dell'ambiente) o la bicicletta o il monopattino (scelte decisamente più facili per i giovani).*

*Cogliendo l'occasione speciale (auspicabilmente unica) di questa pandemia, gli analisti si sono chiesti se e in che misura l'assenza o riduzione del traffico abbia effetti sull'ambiente.*

*Nelle pagine seguenti si prendono in considerazione non solo le città, ma anche le zone interne e montane, soprattutto in termini di accessibilità. Si registrano le conseguenze della devastante crisi economica sul trasporto marittimo delle merci. Si documentano le iniziative avviate in altri paesi, dove si programmano treni ad alta velocità per il trasporto delle merci. Durissime sono state le conseguenze per la lunga e pressoché totale cancellazione dei servizi con navi da crociera e del traffico aereo: aspetti, questi, legati alla sospensione degli spostamenti per turismo: è un tema che affronteremo nel prossimo numero della rivista, che sarà dedicato ai nuovi turismi.*

*Certo è che un evento lacerante come questa pandemia, ancora presente, ha stimolato Stati, aziende e singoli a progetti e interventi nel segno dell'innovazione. Differenti le capacità di reazione, differenti i risultati. Comunque tutto è cambiato e presumibilmente, a pandemia finita, niente sarà più come prima.*

*Ad interrogarsi sul futuro che ci aspetta sono anche i sociologi che, confrontando testi letterari e opere d'arte, possono intuire le linee di tendenza delle trasformazioni, in rapporto alle esperienze e alle speranze collettive.*



# Accessibilità e divari territoriali nelle aree interne

di Andrea Debernardi e Ilario Abate Daga

Negli ultimi anni, il tema delle diseguaglianze sociali e territoriali è tornato ad assumere un rilievo pubblico, trascinato da quella "inversione dello sguardo" (De Rossi 2018) che ha condotto molti studiosi ad interrogarsi sulle prospettive di sviluppo delle numerose marginalità esistenti alle diverse scale, e le stesse istituzioni pubbliche a sviluppare la Strategia Nazionale per le Aree Interne (SNAI), così definite in base alla ridotta dotazione di servizi di base (istruzione, salute, mobilità).

D'altro canto, per lungo tempo il tema delle aree interne e montane, pur facendo tendenza e moda, ha conosciuto poche azioni politiche in grado di "ribaltare una situazione che ha accompagnato praticamente tutta la storia nazionale dall'Unità fino a oggi" (De Rossi 2019). Ciò in parte è stato anche dovuto al breve lasso di tempo dedicato alle azioni virtuose, come per la SNAI, a fronte di situazioni che "richiedono un grande progetto della durata pluridecennale, realizzato non in contrapposizione alle aree metropolitane, ma in stretto intreccio con esse".

Di contro la forza attrattiva delle città ha continuato per lungo tempo ad esercitare una forte pressione sulle aree interne. In città c'è più lavoro, ma anche più servizi e svaghi (scuole, ospedali, edicole, cinema, stadi, musei, alimentari, super e ipermercati), e soprattutto più relazioni, scambi, stimoli, occasioni, ecc. Per questa "contropartita", sempre più persone hanno scelto la migrazione in città o nei comuni della prima e seconda cintura, consapevoli di sacrificare parte della propria qualità di vita (in termini soprattutto di spazi privati e semi-privati, contatto con la natura e qualità dell'aria) per maggiori opportunità.

## Disuguaglianze sociali e divari territoriali

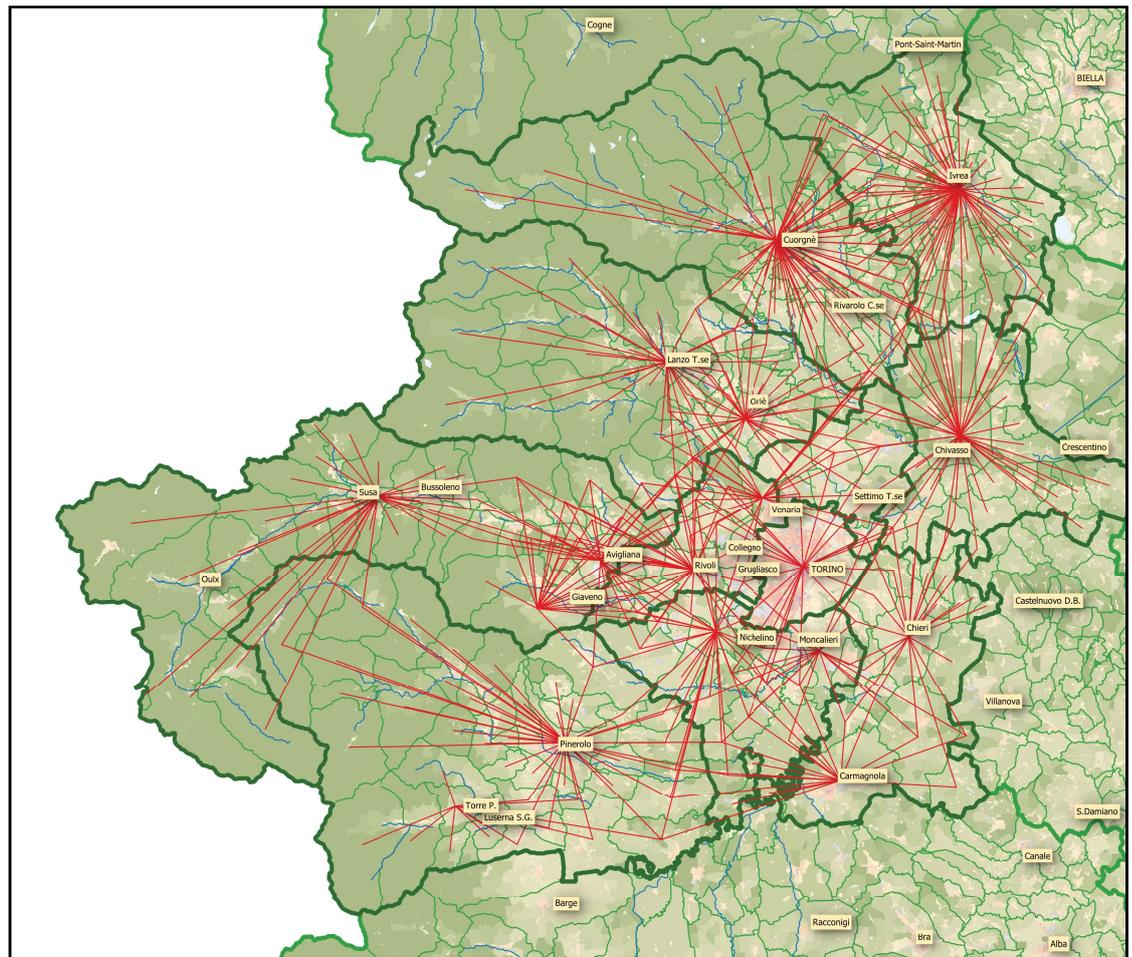
In seguito alla pandemia, questa relazione tra ciò che la città è in grado di offrire e ciò che chiede in cambio sembra in parte venir

## Accessibility and regional divergences in the internal areas

by Andrea Debernardi and Ilario Abate Daga

In recent years, the theme of social and regional inequalities has risen to public attention. For a long time, the theme of internal and mountainous areas, while trending, has produced little political action capable of reversing the situation. On the other hand, the power of attraction of cities has long created significant pressure on internal areas: people are increasingly choosing to migrate to the cities or to first or second-belt suburban towns. In the wake of the pandemic, the relation between what the city can offer and what it requires in exchange seems to have partly weakened. The result is the search for a new balance in the relationship between the city and the mountain, that could be the long-awaited trigger to begin a process that can reverse the conditions of abandon and marginality that these areas have suffered throughout the twentieth century. The initial optimism with regards to achieving this possible new balance must however from the start focus on the problem of services and accessibility to them. In the wake of the new-found awareness, the theme has now found place in the National Plan for Recovery and Resilience (PNRR). The entire relationship between social inequality and regional divergences has now become a complex issue, developed "horizontally" within each individual regional system, opposing city and country, plain and highlands, industry and natural systems, with all the relative nuances and discontinuities.

Nella pagina a fianco: "Modello di traffico nazionale. Simulazione i-TraM (italian Transport Model)".



1 - "Dipendenze per i servizi ospedalieri in Città Metropolitana di Torino. Elaborato per PTGM Torino.

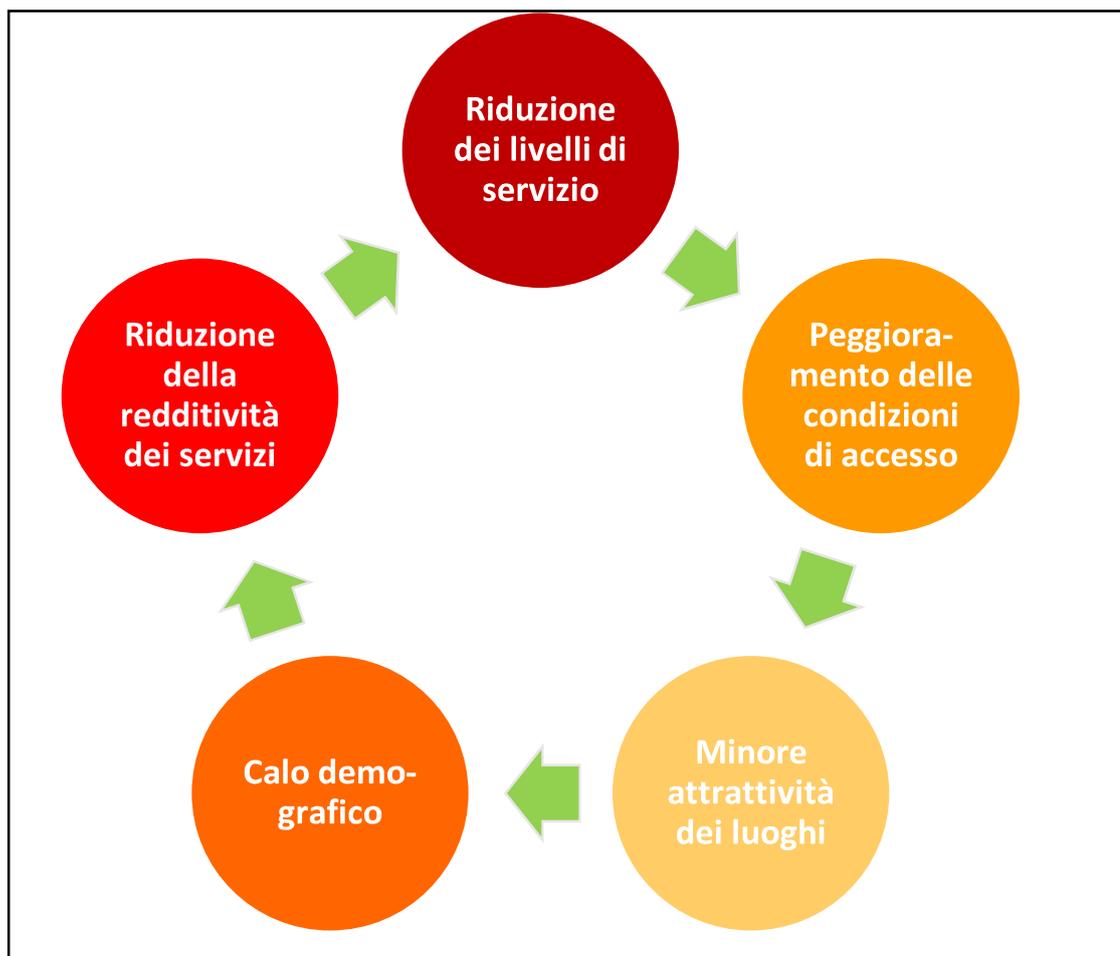
meno: anche se in molti casi essa non ha fatto che accentuare fenomeni già in atto - dovuti ai cambiamenti degli stili di vita, agli effetti del cambiamento climatico o alla preoccupazione per i livelli di inquinamento delle aree urbane - che l'attuale rischio sanitario ha accentuato aggiungendone di nuovi. Il risultato è la ricerca di nuovi equilibri nei rapporti tra città e montagna, che potrebbe rappresentare il volano da tempo atteso per avviare quel processo di "inaspettato ribaltamento di quelle condizioni di abbandono e marginalità che avevano caratterizzato quei territori per tutta la modernità novecentesca" (De Rossi 2019). L'ottimismo di partenza circa un possibile ri-bilanciamento deve però fin da subito porre al centro il problema dei servizi e dell'accessibilità agli stessi: puntare al rilancio della residenzialità più stanziale non basta, se i presidi ospedalieri periferici vengono chiusi e occorre farsi quasi un'ora di strada per un ricovero d'urgenza, con costi e rischi altissimi.

Sull'onda del rilievo ottenuto, il tema è ora entrato a far parte anche del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), sebbene in modo forse troppo tangenziale, rispetto all'obiettivo politico dell'attenuazione dei di-

vari Nord-Sud, e ciò nonostante il fatto che nei decenni recenti lo stesso Mezzogiorno "...ha continuato a perdere la connotazione di regione omogenea e altra rispetto al resto del paese ..." (Cersosimo, Ferrara e Nisticò 2018:24), caratterizzandosi esso stesso per crescenti disuguaglianze al suo interno. A ben vedere, l'intero rapporto tra disuguaglianze sociali e divari territoriali rappresenta ormai una questione complessa, che si sviluppa per così dire "orizzontalmente" all'interno delle singole compagini territoriali, mettendo in contrapposizione, di volta in volta, città e campagna, pianura e terre alte, industria e sistemi naturali, con tutte le relative graduazioni e discontinuità.

## L'accessibilità ai servizi: misure ed indicatori

Alla base dei divari territoriali esistenti c'è oggi una crescente disparità nell'accesso ai servizi, a sua volta alimentata da una spirale negativa che alla riduzione dell'accessibilità fa conseguire una minore attrattività dei luoghi, con conseguente calo demografico, che alimenta a sua volta una riduzione della



2 - Circolo vizioso spopolamento-rarefazione dei servizi.

redditività, e spesso un'ulteriore contrazione dei servizi medesimi<sup>1</sup>.

Nonostante il rilievo attribuibile a questo genere di processi, sono pochi in Italia gli strumenti atti a misurare l'accessibilità delle aree interne in relazione alle diverse categorie di servizi, tenendo conto non solo delle distanze stradali, ma anche delle reali caratteristiche dei servizi di trasporto pubblico e/o collettivo. È anche per far fronte a queste carenze che il Laboratorio di Politica dei Trasporti (TRASPOL) del Politecnico di Milano e la società META (Mobilità-Economia-Territorio-Ambiente), *start-up* innovativa operante nel campo della pianificazione del traffico e della mobilità, hanno sviluppato i-TraM (*Italian Transport Model*), un modello di simulazione multimodale e multiscalarare dell'intero sistema di trasporto italiano, giunto ora nella fase delle prime applicazioni operative.

1 "... Se una quota importante della popolazione ha difficoltà ad accedere a scuole in cui i livelli di apprendimento e la qualità degli insegnanti sia equivalente a quella garantita nei maggiori centri urbani (...) si entra in un circolo vizioso di marginalità per cui all'emorragia demografica, segue un processo di continua rarefazione dei servizi stessi, precludendo l'utilità di un qualsiasi intervento di sviluppo ..." (SNAI)

Dotato di un'architettura *data-driven*, questo modello è in grado di riprodurre sia la domanda di mobilità generata/attratta per diversi motivi (lavoro, studio, commissioni personali, tempo libero ...) dalle 1.768 zone di traffico che compongono il territorio nazionale, sia le caratteristiche dell'offerta di trasporto, costituita dalle reti infrastrutturali e dai corrispondenti servizi.

La filosofia di base adottata per sviluppare il modello consiste nell'organizzarlo intorno ai dati effettivamente disponibili, anziché sviluppare strumenti più sofisticati ma alla fine non operativi per mancanza di dati: pertanto, particolare cura è posta nel garantire l'interfacciamento continuo con le informazioni rese disponibili dal Sistema Statistico Nazionale e dalle diverse piattaforme *open data* esistenti nel settore, per un efficace e rapido aggiornamento dei dati. Basato su standard consolidati della modellistica dei trasporti, il modello presenta un'architettura transcalare che consente di incrementare o diminuire il numero di zone in modo da adattarlo alla scala di analisi richiesta, così come alla granularità dei dati disponibili.

Il modello i-TraM consente, fra l'altro, di superare i normali indicatori di accessibilità,



3 - Viabilità locale in aree interne

basati unicamente sulle distanze percorse o sulla durata degli spostamenti in auto, per abbracciare un più vasto insieme di fattori, fra cui i tempi di attesa e di viaggio con i servizi di trasporto pubblico, così come le tariffe applicate.

## Un caso-studio: la montagna torinese

Una recente esperienza professionale, condotta a supporto della definizione delle polarità urbane e delle corrispondenti gerarchie nell'ambito della redazione del Piano Generale Territoriale della Città Metropolitana di Torino, ha consentito di approfondire sul campo il tema dei divari territoriali nell'accesso ai servizi di base. Si è in questo caso operato secondo una metodologia a più fasi: dalla semplice identificazione dei servizi esistenti nei singoli comuni, si è passati ad una più complessa identificazione di relazioni territoriali derivanti dalla disomogenea distribuzione dei servizi tra le diverse

parti del territorio metropolitano.

Il censimento georiferito dei servizi presenti<sup>2</sup> ha costituito la base concreta per ricostruire il rango funzionale dei diversi poli e sub-poli urbani, caratterizzandoli dal punto di vista dell'attrattività anche in senso gerarchico. Ciò ha consentito di mettere in evidenza, per molte aree interne della montagna torinese, la diffusa mancanza di servizi "essenziali" di cittadinanza, alla quale fa inevitabilmente seguito una complicazione della vita quotidiana.

In un territorio amministrativamente molto frammentato (la Città metropolitana di Torino conta oltre 300 Comuni), la presenza/assenza di servizi non rappresenta però l'unico parametro su cui valutare il livello d'accessibilità ai servizi: una volta nota la dotazione funzionale delle singole polarità, si sono pertanto prese in considerazione le effettive possibilità di spostamento, in modo da verificare la configurazione dei bacini funzionali dei singoli poli, formati dall'insieme dei Comuni da esso dipendenti per l'accesso ai diversi servizi. In tal modo è stato possibile determinare, da un lato, la popolazione gravitante su ciascun polo in relazione al servizio offerto, dall'altra gli effettivi livelli di dipendenza dei singoli Comuni dai diversi poli e sub-poli di servizio.

In molti casi si sono riscontrate dipendenze forti, od obbligate, secondo le quali i residenti nelle zone interne, per accedere ad un certo servizio, debbono necessariamente fare riferimento ad un solo polo; in altri casi per alcune categorie di servizi ad offerta diffusa, tipo la scuola dell'obbligo, si è di fronte a dipendenze deboli, o contendibile, in cui il residente nella zona interna per accedere al servizio può fare riferimento a più poli ottimizzando i propri punti di forza di offerta infrastrutturale, di trasporto e di capacità individuale.

Siamo perciò di fronte ad un caso di particolare interesse in cui l'insieme delle relazioni di dipendenza in una determinata area non assume più necessariamente una configurazione univoca, ma può variare a seconda della categoria di servizio preso in esame. In presenza di complementarietà funzionale, si determinano relazioni di interdipendenza che sono alla base della formazione di strut-

<sup>2</sup> Sono stati considerati i seguenti servizi: Istruzione (università, istituti di istruzione superiore di 1° e 2° grado), Sanità (ospedali ed altri presidi), Amministrazione civile, giudiziaria, fiscale, previdenziale (tribunali, agenzie delle entrate, INPS, INAIL) e altri servizi amministrativi.

ture territoriali non più strettamente gerarchiche, bensì reticolari, con caratteristiche peculiari in ordine, ad esempio, all'articolazione spazio-temporale della domanda di mobilità.

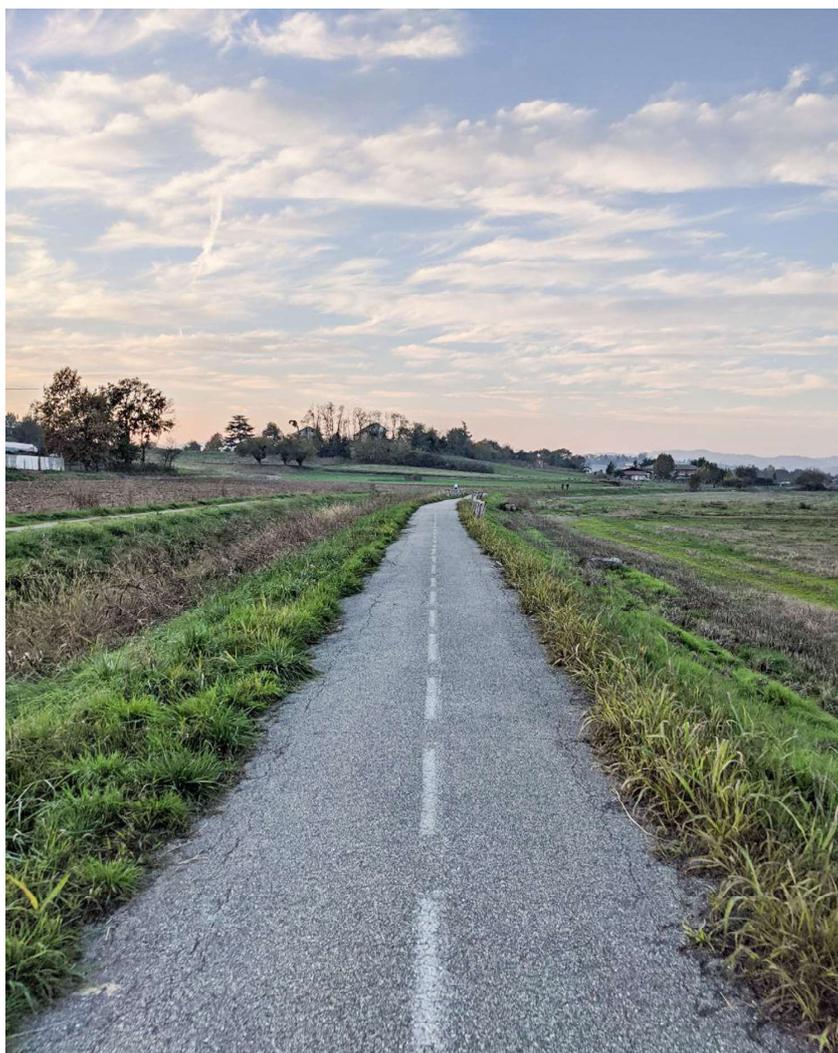
È il caso, non infrequente, in cui la zona interna dipende per alcuni servizi dal polo urbano, ma al contempo la zona urbana dipende per i cosiddetti servizi ecosistemici, ambientali, immateriali dalla zona interna. In questo caso sarebbe possibile parlare di relazione di interdipendenza fra le zone. Lo sviluppo di tali strutture pone le basi per il cambio delle "culture e degli immaginari di riferimento (...). Il nostro Paese non ha mai coltivato un'idea d'integrazione tra le sue parti. Serve una nuova visione "metro-montana", fondata sull'interdipendenza e la cooperazione dei diversi sistemi territoriali" (De Rossi 2020).

Resta tuttavia il fatto che la maggior parte delle aree interne, per l'accesso ai servizi in modi ed in tempi ragionevoli, si trova quasi obbligata ad utilizzare i mezzi privati (spesso nella forma dell'accompagnamento personale), viste le ampie carenze riscontrate sul versante del trasporto pubblico, o comunque collettivo, che ha subito per anni gli effetti della spirale negativa della rarefazione e dello spopolamento.

## Accessibilità, divari, disuguaglianze dopo il COVID: una relazione complessa

Il tema delle dipendenze territoriali rappresenta un risultato di interesse, anche in quanto direttamente correlato ad alcuni temi di stretta attualità in una prospettiva post-pandemica.

A questo proposito, è importante riconoscere che l'accessibilità in quanto tale costituisce un indicatore "a doppio taglio", il cui incremento non è necessariamente favorevole ad una riduzione dei divari territoriali. Da un lato, infatti, il sistema stradale raggiunge più o meno ovunque elevati livelli di capillarità, a cui fanno comunque seguito problematiche di qualità e di manutenzione, così come di dipendenza dall'auto, con tutto ciò che ne può conseguire, a partire dalla condizione di coloro che non hanno accesso a questo mezzo e/o non dispongono dei titoli di guida. Dall'altro vi è il tema dell'organizzazione di un sistema di trasporto pubblico capace di rispondere alla continua riorganizzazione e polarizzazione dei servizi, garantendo livelli di flessibilità crescenti, forse conseguibili soltanto abbattendo i molti steccati normativi



che oggi separano il trasporto pubblico locale da quello scolastico e da quello sociale<sup>3</sup> (senza dimenticare il ruolo potenzialmente rilevante dell'integrazione con la distribuzione postale e l'e-commerce).

Oggi sappiamo però che connettere meglio un'area debole potrebbe anche non essere la soluzione, in quanto ciò potrebbe accelerare processi di dipendenza rendendola ancora più debole (è tipico il caso di strade costruite per servire porzioni di territorio isolate o difficilmente raggiungibili, ma in definitiva utilizzate dai residenti soltanto per abbandonarle). In molti casi probabilmente il problema non riguarda tanto l'offerta di trasporto, quanto la disponibilità di servizi, che tra l'altro può costare assai meno, stimolando ulteriormente la domanda, come nel caso della medicina territoriale "che sarebbe più servita in questa emergenza, quando affollare gli ospedali si è rivelata la scelta sbagliata. Dove la medicina territoriale era più forte (anche

4 - Interventi di valorizzazione della fruibilità delle aree rurali.

3 Come preconizzato dalla stessa Autorità di Regolazione dei Trasporti nella sua delibera 48/2017.



5 - Viabilità autostradale in contesto collinare.

perché più radicata in subculture politiche regionali diverse tra loro ma molto consistenti), Veneto ed Emilia Romagna, è andata meglio. In Lombardia peggio” (Lupatelli 2020). Indipendentemente dall’accessibilità ai poli urbani, in periodo pandemico la sotto-dotazione di questi servizi, ha aumentato il rischio di esiti gravi del contagio.

Tutti questi aspetti, oltre ad essere correlati tra loro sono anche strettamente riferibili all’imprevedibile biennio 2020-2021 in cui l’espansione del tempo a nostra disposizione, contestuale alla contrazione dello spazio accessibile, potrebbe aver accelerato nuove opportunità (alcune già messe in atto, altre tutte da inventare) che potrebbero portare ad una riconfigurazione (più o meno significativa) del rapporto tra lavoro/spazio/luoghi in grado di favorire un sistema di relazioni non obbligate, perciò meno dipendenti. Nella fase post-pandemica, l’equilibrio tra ciò che la città è in grado di offrire ai suoi cittadini, e ciò che chiede loro in cambio, potrebbe subire una mutazione rilevante. Si tratta in effetti di fenomeni già in atto, dovuti ai cambiamenti degli stili di vita ed alla preoccupazione per i livelli di inquinamento delle aree urbane o per gli effetti del cambiamento climatico, ulteriormente messi in luce dal rischio sanitario: già da qualche anno le ondate di calore che hanno caratterizzato le ultime primavere-estati hanno determinato un forte aumento delle presenze estive nei territori montani con un ritorno alle seconde case per periodi lunghi sul modello degli

anni ‘70, anche grazie alle possibilità offerte dalle nuove tecnologie e alla maggior flessibilità lavorativa (*smartworking*). Tale tendenza è stata fortemente confermata dall’atipica estate 2020 ed in qualche misura è possibile immaginare che anche la città possa sempre più dipendere, più o meno consapevolmente, dalle aree interne circostanti.

Sarebbe tuttavia illusorio trarre da queste tendenze l’aspettativa per un recupero generalizzato di popolazione in tutte le aree montane, in quanto la maggior parte delle esperienze mirano a forme di residenzialità doppia od intermittente, mantenendo il bisogno di un solido collegamento con i grandi poli metropolitani e non sottraendosi al bisogno di accedere a servizi di base e non. D’altro canto, a ben vedere, la parità d’accesso ai servizi è necessariamente cosa diversa dall’equi-accessibilità territoriale: se la prima rappresenta un diritto costituzionalmente esteso a tutti i cittadini, la seconda contrasta con l’evidenza che non tutti i luoghi possono essere considerati ugualmente adatti all’insediamento, ad esempio per ragioni di salvaguardia idraulica, o di sostenibilità ecosistemica. Pertanto, se “riabitare l’Italia interna” rappresenta certo un orizzonte interessante per uno sviluppo territoriale più equilibrato, non è affatto detto che ripopolare tutti i luoghi – specie se in base alla ricerca di una “svolta radicale” contrapposta ai modelli di sviluppo prevalenti (Barbera 2020, Varotto 2020) – rappresenti una soluzione in grado di garantire una effettiva parità nell’acces-



6 - Interventi volti a favorire l'intermodalità BUS-Treno.

so ai servizi né tantomeno una riduzione della pressione esercitata dal genere umano sull'ambiente naturale.

Da un punto di vista più pragmatico, è chiaro il bisogno che gli obiettivi di equità (connessi ai diritti costituzionali) si confrontino anche con criteri di efficacia (per garantire l'attuazione di quegli stessi diritti) ed anche di efficienza, atti a coniugarli con un uso equilibrato di risorse non soltanto finanziarie, ma anche sociali ed ambientali, strutturalmente scarse, secondo un paradigma inevitabilmente sotteso alla sussistenza dei gruppi umani (Polanyi 1977).

Sotto questo profilo, al di là di alcuni facili entusiasmi, la stagione post-pandemica si presenta comunque problematica, e non mancherà di sollecitare la programmazione territoriale a scelte necessariamente oculate, e selettive, in favore di una modernità più equilibrata sia per le aree interne, che per quelle esterne.

© Riproduzione riservata

## Bibliografia

Barbera F. (2020) "Innovatori"; in: Cersosimo D., Donzelli C. (a cura di) *Manifesto per riabitare l'Italia*; Donzelli, Roma; pp.135-139.

Beria P., Debernardi A., Ferrara E., Abate Daga I. (2020) "Muoversi senza Alta Velocità"; presentazione al convegno *Ricomporre i divari: politiche e progetti territoriali contro le disuguaglianze*; Politecnico di Milano, 17-18 febbraio.

Beria P., Debernardi A. (2021) "L'offerta di servizi di trasporto pubblico a lunga percorrenza: connettere i territori intermedi e non dimenticare i margini"; in: Coppola A., Del Fabbro M., Lanzani A., Pessina G., Zanfi F. (a cura di) *Ricomporre i divari: politiche e progetti territoriali contro le disuguaglianze e per la transizione ecologica*; il Mulino, Bologna; pp.355-364.

Cersosimo D., Ferrara A.R., Nisticò R. (2018) "L'Italia dei pieni e dei vuoti"; in: De Rossi A. (a cura di) *Riabitare l'Italia: le aree interne tra abbandoni e riconquiste*; Donzelli, Roma; pp.21-50.

Debernardi A. (2018) "Accessibilità, mobilità e reti di servizi"; in: De Rossi A. (a cura di) *Riabitare l'Italia: le aree interne tra abbandoni e riconquiste*; Donzelli, Roma; pp.233-252.

Debernardi A. (2020) "Accessibilità"; in: Cersosimo D., Donzelli C. (a cura di) *Manifesto per riabitare l'Italia*; Donzelli, Roma; pp.61-63.

De Rossi A. (2020) "Aree interne e montane, gli autous da giocare", in: Fenu N. (a cura di), *Aree interne e covid*. Disponibile al link: <https://www.letteraventidue.com/it/prodotto/405/aree-interne-e-covid?fbclid=IwAR3uFONFn8PUNAZ3rW8dKRXTHPIfU9rR1nps04e4GCrS-4BIGdqro5-M50I>

De Rossi A. (2018) "L'inversione dello sguardo: per una nuova rappresentazione territoriale del paese Italia"; in: De Rossi A. (a cura di) *Riabitare l'Italia: le aree interne tra abbandoni e riconquiste*; Donzelli, Roma; pp.3-17.

Lupatelli G. (2020) *Fragili e Antifragili. Territori, economie e istituzioni al tempo del Coronavirus*. Disponibile al link: <https://uncem.it/fragilita-e-antifragilita-territori-economie-e-istituzioni-al-tempo-del-coronavirus-2-0/>

Polanyi K. (1977) *The Livelihood of Man*; Academic Press, New York; tr.it. *La sussistenza dell'uomo*; Einaudi, Torino, 1983.

Varotto M. (2020) *Montagne di mezzo: una nuova geografia*; Einaudi, Torino.