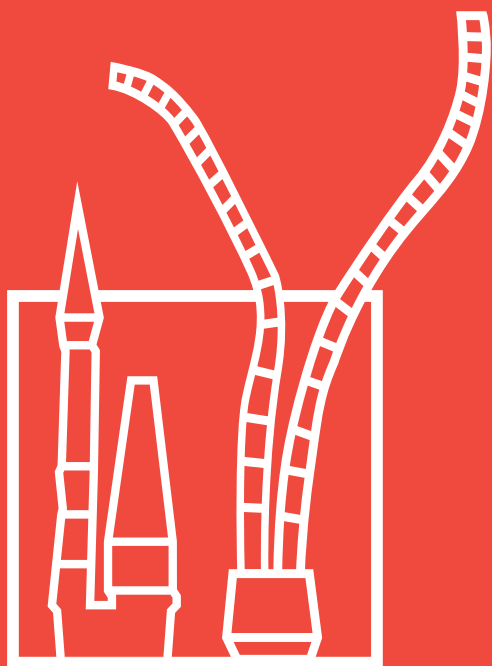


Workshop 2 | L'obiettivo della sicurezza di città e territori



W 2.2

MISURE PER L'ACCESSIBILITÀ E LA SICUREZZA DEL TRASPORTO PUBBLICO

Coordinatori: Camilla Perrone, Antonio Clemente

Discussant: Pasqualino Boschetto, Piergiuseppe Potrandolfi

La Pubblicazione degli Atti della XXII Conferenza Nazionale SIU è il risultato di tutti i papers accettati alla Conferenza. Solo gli autori regolarmente iscritti alla Conferenza sono stati inseriti nella pubblicazione.

Ogni paper può essere citato come parte degli "Atti della XXII Conferenza Nazionale SIU, L'urbanistica italiana di fronte all'Agenda 2030. Portare territori e comunità sulla strada della sostenibilità e resilienza. Matera-Bari, 5-6-7 giugno 2019, Planum Publisher, Roma-Milano 2020".

© Copyright 2020



Roma-Milano
ISBN 9788899237219

Volume pubblicato digitalmente nel mese di aprile 2020
Pubblicazione disponibile su www.planum.net | Planum Publisher

È vietata la riproduzione, anche parziale, con qualsiasi mezzo effettuata, anche ad uso interno e didattico, non autorizzata. Diritti di traduzione, di memorizzazione elettronica, di riproduzione e di adattamento, totale o parziale con qualsiasi mezzo sono riservati per tutti i Paesi.

Workshop 2 | L'obiettivo della sicurezza di città e territori

W 2.2 | Misure per l'accessibilità e la sicurezza del trasporto pubblico

Coordinatori: **Camilla Perrone, Antonio Clemente**

Discussant: **Pasqualino Boschetto, Piergiuseppe Pontrandolfi, Paolo Fusero**

Introduzione

Piergiuseppe Pontrandolfi, Pasqualino Boschetto

I contributi del workshop hanno declinato l'accessibilità su scala territoriale e urbana.

L'organizzazione spaziale dei piccoli centri è una chiave strategica di intervento prioritario per il rilancio dell'intero Paese, che si sostanzia nella dimensione sovracomunale e nella sua governance (Strategia Aree Interne 2014-2020). Alla dotazione di servizi nelle aree interne è direttamente associata l'accessibilità. Rispondendo a tali bisogni si può passare al gruppo di azioni conseguenti: l'insieme delle politiche di sviluppo locale. Il sistema organizzato dell'offerta alla popolazione (di beni e servizi) determina le condizioni di qualità della vita della popolazione e può essere misurato anche in termini di accessibilità. L'accessibilità è quindi utilizzata per individuare l'influenza che un "polo potenziale" (polarità urbana con dotazione di servizi superiore alla media) esercita sul territorio circostante. La particolare morfologia territoriale delle aree di "riequilibrio dei servizi" coincide con le aree interne del Paese, classificate come "periferiche" e "ultraperiferiche" nella SNAI, la Strategia Nazionale Aree Interne. Al loro interno non è presente nessun "polo potenziale" e in questi contesti vanno costruiti modelli policentrici, a partire dai "potenziali esistenti", con moduli di coppia O/D di 40 minuti. La diffusione delle Information and Communication Technology (ICT) costituisce un ulteriore fattore cruciale per attenuare gli svantaggi delle Aree Interne. Tutti questi elementi, possono mitigare la stessa nozione di marginalità per le aree interne; una *marginalità* intesa come difficoltà di una comunità nell'accesso ai servizi base. Il ruolo delle ICT è determinante per aprire le porte a nuovi asset strategici di sviluppo e per delimitare la dimensione

fisica, geografica e spaziale dei territori dello sviluppo locale.

L'individuazione dei "territori pertinenti", per la promozione di uno sviluppo locale autosostenuto (Dematteis, 2004), trasforma radicalmente le attuali logiche di organizzazione e di erogazione dei servizi. L'annullamento delle distanze, tramite l'ICT, presuppone la necessità di rivalutare le strategie di sviluppo locale ed i criteri con cui si perviene all'individuazione dei territori pertinenti. Ciò è vero sia in una fase di dimensionamento fisico - bacini di utenza e raggi di influenza - sia nel riconoscimento di quell'insieme di relazioni e interazioni tra soggetti presenti o attivabili in un territorio locale.

Nel workshop l'accessibilità urbana ha trovato una sua particolare declinazione, attraverso la presentazione di un ampio numero di esperienze concrete. È stata evidenziata l'importanza di sviluppare adeguati apparati conoscitivi, sia attraverso la diffusione degli strumenti ICT che mediante la diretta interlocuzione con i cittadini (per esempio, attraverso la presentazione e discussione di forme innovative di partecipazione). È emersa inoltre l'importanza dell'integrazione delle politiche per la mobilità con le altre politiche urbane; in particolare con quelle di riqualificazione degli spazi pubblici aperti (a cui sono collegate, forme di inclusione sociale coerente con la pianificazione fisica). La diffusione della pedonabilità (*walkability*) inoltre non può essere marginalizzata nel solo superamento delle barriere architettoniche: risulta necessario insistere su una dimensione multidisciplinare e multiscalare di progettazione universale, o progettazione per tutti (*universal design*). Si è evidenziata anche la rilevanza della manutenzione continua delle infrastrutture urbane della mobilità, anche come integrazione alle politiche sulla mobilità-accessibilità contenute nei Documenti unici di programmazione dei Comuni. Attenzione particolare è stata rivolta al tema dell'accessibilità della popolazione anziana, che

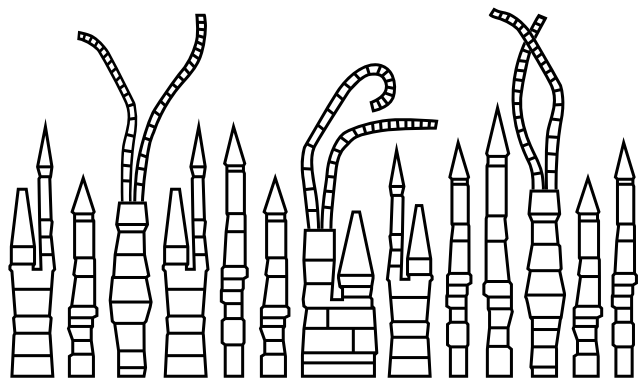
costituisce ormai una percentuale sempre più alta della popolazione inurbata, secondo la riflessione per cui una città accessibile per la popolazione anziana è una città accessibile per tutti. La promozione della mobilità sostenibile si attua anche attraverso impianti particolari: trasporto a fune, ascensori, scale mobili, con particolare attenzione alle condizioni dei luoghi e dei costi di esercizio e manutenzione. Tema attuale è risultato inoltre essere quello della "accessibilità a eventi straordinari", di durata temporale medio-lunga (si pensi a Matera 2019 e Parma 2020 come Capitali della Cultura), dove l'accessibilità ad attrezzature e spazi dedicati va adeguatamente programmata nel contesto generale, nello spazio e nel tempo.

A scala territoriale il workshop ha infine svolto alcune interessanti riflessioni in riferimento alla "mobilità informale" e alla "metropoli di paesaggio". Alcune esperienze sperimentali sviluppate in Africa dimostrano le potenzialità oggettive della mobilità informale, mentre alcune esperienze italiane cercano invece di utilizzare il paesaggio come possibile indicatore e strumento di appartenenza metropolitana.

► **[Miglior paper Workshop 2.2]**

■ **[Menzione speciale paper]**

Dematteis G. (2004), "Territorio e territorialità nella progettazione integrata", in Colaizzo R. (a cura di), *L'esperienza dei PIT. Studi di caso*, Formez Roma, pp. 293-306.



PAPER DISCUSSI

Strategie e temi: mobilità, accessibilità e aree interne

- 885 ■ **Quale accessibilità per le aree interne? Temi, sfide e prospettive per le politiche**
Elice Bacci, Giancarlo Cotella, Luca Staricco, Elisabetta Vitale Brovarone
- 892 ■ **Accessibile non è solo barrier-free. Per una città proattiva, palestra di salute e inclusione**
Sara Basso, Elena Marchigiani
- 901 ■ **Strategie di pedonalizzazione per aumentare l'accessibilità urbana**
Enrico Bruni, Elisa Conticelli, Simona Tondelli
- 907 ■ **Le periferie interne come luoghi di interconnessione e dinamismo reticolare**
Annalisa Contato
- 912 ■ **Mobility and community: there is not one without the other. The case of Morandi Bridge**
Ilaria Delponte
- 916 ■ **Metropoli di Paesaggio: in itinere**
Sergio Fortini
- 923 ■ **Domanda e offerta di accessibilità per gli over 65: un metodo di classificazione delle aree urbane**
Carmela Gargiulo, Floriana Zucaro, Federica Gaglione
- 931 ■ **L'accessibilità urbana come forma di rigenerazione: un'esperienza a Taranto**
Alessandro Massaro, Francesco Rotondo
- 939 ■ **Mobilità urbana e governo del territorio per una rinnovata qualità di vita della popolazione anziana**
Fulvia Pinto, Mina Akhavan
- 946 ■ **Accessibilità, sicurezza e incentivi nelle strategie di mobilità sostenibile. L'esperienza virtuosa di Genova**
Francesca Pirlone, Ilenia Spadaro
- 952 ■ **Abbandono e corridoi europei. Il caso di A22: opportunità o retorica?**
Silvia Zanetti

**Dispositivi di supporto alle decisioni
e ai piani e metodi**

- 958 ■ **Infrastruttura verde e sostenibilità urbana. Multifunzionalità e resilienza per la città di Somerville**
Silvia Cioci, Annalisa Onnis-Hayden
- 967 ■ **Sistemi di trasporto a fune per una migliore accessibilità urbana**
Domenico Gattuso, Gian Carla Cassone, Margherita Malara, Caterina Gattuso
- 977 ■ **Accessibilità ai servizi di TPL sostenibili in contesto urbano**
Domenico Gattuso, Gian Carla Cassone, Margherita Malara
- 989 ■ **L'uso dei materiali riciclati nell'elaborazione e attuazione dei piani di utilizzo dei litorali: un caso di studio riguardante il Sulcis, Sardegna**
Federica Leone, Anania Mereu
- 1001 ■ **F.A.R.O. in città. Favorire Accessibilità, Riconoscibilità ed Orientamento in città**
Gaetano Giovanni Daniele Manuele
- 1011 ■ **First step towards a pedestrian master plan**
Chiara Ortolani
- 1017 ■ **Accessibilità ai servizi e sviluppo locale. Il caso dell'area bradanica tra Puglia e Basilicata**
Piergiuseppe Pontrandolfi, Antonello Azzato
- 1025 ► **Territori accessibili e centrali. Studiare la forma delle città con gli strumenti GIS**
Maria Somma
- 1031 ■ **Ridefinire mobilità e accessibilità per mappare i territori fragili**
Bruna Vendemmia
- 1036 ■ **Metodologie di pianificazione per l'accessibilità a persone con disabilità in occasione di grandi eventi urbani. Ipotesi per "Parma capitale della cultura 2020"**
Michele Zazzi, Silvia Rossetti, Barbara Caselli, Maddalena Moretti

Le periferie interne come luoghi di interconnessione e dinamismo reticolare

Annalisa Contato

Università degli Studi di Palermo

Dipartimento di Architettura

Email: annalisa.contato@unipa.it

Tel: 333 365 0778

Abstract

I territori periferici risultano essere caratterizzati da una scarsa dotazione infrastrutturale, da un continuo decremento della popolazione e da insediamenti rur-urbani in precario stato di manutenzione. Ma non sono solo questo. I territori periferici, o meglio, le periferie interne sono dense di risorse paesaggistiche, naturali, culturali e portatrici di valori legati alle produzioni artigianali e agricole. Sono territori propensi al cambiamento e alla sperimentazione, capaci di generare straordinarie interrelazioni tra innovazione e tradizione, dove il capitale umano – soprattutto negli ultimi anni – sta dimostrando il suo potenziale e la capacità di adeguarsi alla sfida imposta dai processi globali. Le periferie interne offrono una qualità di vita diversa da quella offerta dai grandi poli urbani, in cui è possibile instaurare relazioni più salubri con il territorio e con gli abitanti, in cui le dinamiche relazionali e di condivisione rafforzano la componente umana dell'insediamento urbano. Queste aree, “territori di mezzo” tra i grandi centri abitati, assumono un nuovo ruolo poiché possiedono il potenziale per diventare quello spazio di interfaccia, connettivo e poroso che genera il passaggio da un sistema formato solo da linee e punti a un sistema reticolare policentrico, in cui la forza del reticolo crea nuove trame per condividere identità, ruoli e gerarchie, generando nuovi metabolismi urbani.

Parole chiave: local development, mobility, networks

Le diverse declinazioni dell'accessibilità nelle periferie interne e i suoi effetti

I sistemi territoriali odierni, nelle loro configurazioni, rappresentano una proiezione spaziale delle relazioni economiche e sociali dell'attuale fase di transizione che le città e i territori stanno vivendo, esprimendo anche le difficoltà che incontrano in un'Europa “a due velocità”, in cui non tutti i territori riescono a tenere il passo con i cambiamenti imposti dalle dinamiche della globalizzazione, dell'economia mondiale e dell'informazione. È possibile, infatti, affermare che quasi tutti i territori possiedono due diversi, e contrapposti, caratteri: da un lato vi sono le grandi città, fortemente polarizzate, dense di funzioni e che possiedono relazioni di subordinazione con i poli urbani di medie e piccole dimensioni che le circondano; dall'altro vi è una fitta rete di piccole città e poli urbano-rurali, dal carattere policentrico, che vengono definiti come “periferici”, non in termini esclusivamente relativi alla distanza fisica dalle grandi città, ma in termini di rapporto negativo centro-periferia (traslando questo rapporto dalla scala urbana a quella territoriale) che riguarda l'accesso ai servizi e alle opportunità, quali lavoro, cultura, integrazione sociale (Dematteis, 2012).

Il concetto di perifericità, pertanto, sta modificando il suo significato e tende sempre più a mettere in evidenza il senso della “lontananza” in termini di connessioni socio-economiche e politiche, una “perifericità relazionale” che può verificarsi anche nelle vicinanze o addirittura all'interno delle aree centrali (Copus, Noguera, 2016). Ad accrescere questa accezione del termine è la recente locuzione “periferia interna”¹ che, al noto concetto spaziale di perifericità – attribuito ad aree scarsamente popolate e poste ai margini dei grandi centri urbanizzati – affianca una diversa lettura dei contesti urbano-rurali, a cui

¹ Questo termine è stato usato per la prima volta in un documento europeo che le descrive come di seguito: «Internal peripheries are unique types of rural peripheries in European terms. The vast majority of these areas are located in Central and Eastern and in Southeast Europe and most of them have serious problems. Their peripherality comes primarily from their poor accessibility and paucity of real urban centres where central functions can be concentrated. These problems derive from the historical underdevelopment of these territories and they are often compounded by specific features of the settlement network or social characteristics. The main problems of these areas are their weak and vulnerable regional economies and their lack of appropriate job opportunities. In these circumstances negative demographic processes, notably out-migration and ageing of the population, are getting stronger and stronger. These trends create the conditions for social exclusion, and even territorial exclusion from mainstream socio-economic processes and opportunities» (Ministry of National Development and Váti Nonprofit Ltd., 2011: 57).

si riconosce una propensione al cambiamento e un potenziale socio-economico e di capitale umano, nonché un valore aggiunto, rispetto ai grandi poli, connesso alla qualità della vita e al benessere della popolazione (Espon, 2013).

Sebbene, attraverso una lettura qualitativa delle periferie interne, sia possibile affermare che queste sono soggette a un gradiente inverso rispetto a quello della perifericità – che mette in evidenza l'importanza del valore identitario dei territori, l'elevata eterogeneità, l'alto livello di radicamento territoriale, la bassa pressione antropica, la presenza di risorse culturali e paesaggistico-ambientali uniche e diversificate, sistemi di produzione agro-pastorali di qualità, nonché uno stile di vita alternativo a quello dei grandi poli urbani – non è possibile trascurare le difficoltà oggettive che sono presenti in queste aree e che ne ostacolano lo sviluppo. Queste difficoltà sono principalmente: carente accesso ai servizi e ad altre opportunità come il lavoro e l'interazione sociale; insufficiente interconnessione infrastrutturale, con ricadute anche sullo sviluppo produttivo, sia per il difficile approvvigionamento delle materie prime sia per la connessione con i nodi logistici per accedere ai mercati di sbocco (un tessuto di microeconomia diffusa in decrescita caratterizza questi territori); bassa qualità di vita dei cittadini in termini di disagio sociale per le difficoltà di accesso ai servizi di base quali istruzione, sanità e connettività virtuale, e in termini di inclusione sociale. Il riconoscimento delle difficoltà di questi territori pone all'attenzione il principale elemento di disagio: l'accessibilità nelle sue diverse declinazioni.

La rete di piccoli centri nelle periferie interne è caratterizzata da un'urbanizzazione diversificata dovuta sia alle dinamiche economiche sia alle configurazioni morfologiche assunte, esito di quello che è stato definito "sviluppo periferico per distretti", basato su un sistema di piccole e medie imprese che si sono sviluppate nei piccoli centri e nelle loro campagne densamente abitate (De Rossi, 2018). Questo modello di sviluppo ha generato urbanizzazioni a configurazione reticolare non solo in senso funzionale e gerarchico, ma anche in senso morfologico (Lanzani, 1991), favorite dalla presenza di luoghi di scambio di persone e merci (scali-ferroviari) che hanno generato anche il proliferare di servizi.

Una cattiva composizione, però, di infrastrutture per la mobilità e servizi è ciò che ha generato i primi problemi in quanto sono stati ridotti gli effetti sistemici, l'efficienza dell'investimento pubblico e la qualità complessiva degli ambienti di vita (Lanzani, 2012). Allo stesso modo gli effetti della globalizzazione stanno generando riorganizzazioni della base produttiva dei sistemi locali la cui metamorfosi conduce a una parziale sostituzione della fitta rete di imprese preesistenti con ricadute sullo sviluppo socio-culturale a livello locale (Lanzani, Zanfi, 2018). Da questo momento in poi, pertanto, si assiste a una gerarchizzazione dei territori, soprattutto dal punto di vista infrastrutturale: alla progressiva dismissione della diffusissima rete della mobilità su ferro (che per anni ha sostenuto e alimentato la policentrica armatura di secondo e terzo livello dell'Italia), le politiche nazionali ed europee rispondono con il rafforzamento delle reti ad alta velocità e delle città metropolitane, generando una struttura frammentata per aree priva di quella coesione e connessione delle reti con i contesti locali e, contemporaneamente, si inizia a intravedere la specificità e l'unicità del locale in mezzo al dinamismo globale (Renzoni, 2018). Ed è proprio dall'analisi di questi nuovi legami che bisogna ripartire: è necessaria una puntuale individuazione dei meccanismi di sviluppo endogeni e dei legami esogeni per definire i possibili strumenti di intervento, ponendo particolare attenzione alle connessioni tra i diversi contesti locali al fine di comprendere meglio il grado di sviluppo e la natura dei problemi presenti in un'area debole e poter prevedere, così, più ipotesi di un possibile sviluppo in funzione anche delle trasformazioni delle aree con cui si relazionano (Ciciotti, 2015).

In questa analisi è fondamentale la verifica della presenza e del livello di accessibilità ai servizi e al sistema infrastrutturale, elementi che rappresentano quegli indicatori centrali che impediscono l'interazione di questi territori con i processi di crescita (Ferlaino, 2015), avendo ormai preso atto che «la risposta all'emarginazione è identificata in un potenziamento dell'attrezzatura del territorio, e prima di tutto di quella adattata a crescere l'accessibilità» (Becchi Collidà *et al.*, 1989: 14).

L'accessibilità diventa, allora, la sfida principale per la rinascita di questi territori, oggetto di un costante abbandono della popolazione residente proprio a causa della perdita di quei servizi fondamentali per il cittadino (in particolare sanità e formazione) che hanno subito una contrazione e sono stati trasferiti nei centri più grandi, ma anche per l'assenza di quelle infrastrutture che oggi sono sempre più importanti come la banda larga e l'accesso ai servizi telematici, nonché la conseguente limitatezza in termini di inclusione e accoglienza.

In questo contesto «Le "aree interne" vengono alla luce a questo punto, con la modernità, in quanto "territori in ritardo", zone scarsamente accessibili dalle forme di interazione concorrenziali del mercato, aree industriali incapaci di integrazione con il "progresso", con il principio della competizione innovativa e quindi con la produttività generata dal *path* tecnologico vincente» (Ferlaino, 2015: 168-169). Ed è proprio

con la Strategia Nazionale delle Aree Interne (DPS, 2014) che si prende concretamente coscienza di questo vasto territorio italiano che presenta e soffre dei problemi connessi all'accessibilità in un senso che va oltre la dimensione della mobilità, che ha permesso di effettuare nuove analisi, di guardare al territorio in maniera diversa, di conoscere quelle piccole realtà che si pongono come forme di resistenza del particolarismo dentro le dinamiche globali, ed ha riportato all'attenzione pubblica i temi connessi alla rinascita di questi luoghi, puntando sulla cooperazione intra-comunale, senza tralasciare le questioni legate alla sicurezza ambientale.

Le periferie interne come cerniera funzionale dell'armatura territoriale

Nei documenti europei il tema dell'accessibilità viene sempre più connesso al tema dell'inclusione sociale, indentificando nella possibilità di poter "accedere" ai servizi materiali e immateriali un diritto di ogni cittadino. Pertanto, l'accessibilità è pesata in funzione delle infrastrutture di mobilità esistenti, sulle loro condizioni in merito a sicurezza e manutenzione, in funzione della presenza o meno e sulla frequenza dei servizi pubblici, ma è anche pesata in relazione all'accessibilità all'interno del centro abitato (marciapiedi, assenza di barriere architettoniche, facilità di spostamento per il pedone, trasporti pubblici, ecc.), ai servizi connessi alle tecnologie per l'informazione e la comunicazione, alla conoscenza e divulgazione del patrimonio culturale locale. In maniera correlata a queste analisi viene pesata l'inclusione sociale che proprio per la ridotta accessibilità, in tutte le sue declinazioni, non agevola i processi di inclusione sociale, soprattutto per quella fascia di popolazione più debole che nella poca presenza di servizi deve affrontare anche una difficoltà in più dovuta alla sovente inadeguatezza delle infrastrutture.

Questi temi assumono particolare rilievo quando ci spostiamo dai grandi centri alle periferie interne, dove ogni piccola mancanza viene amplificata e la dimensione spazio-temporale si dilata e assume la connotazione della lentezza. Ed è proprio nel riconoscimento che questa "lentezza" – in contrapposizione alla velocità delle grandi città – può diventare un vantaggio unico in quanto aumenta il "senso del luogo" (Meloni, 2015), che la SNAI inizia il suo processo innovativo che mira a valorizzare questi territori, senza imporre modelli metropolitani, ma rispettando il valore di questa rete di piccoli centri in contesti rurali, spesso dall'elevato valore paesaggistico, affinché possano ritrovare un posizione nello spazio dei flussi (Castells, 2002) e nelle connessioni reticolari di cui sono parte o di cui possono entrare a far parte.

L'innovazione principale nel processo della SNAI non riguarda solo il riconoscimento del valore di questi territori, nella loro eterogeneità e complessità, ma riguarda soprattutto l'elaborazione di un approccio in cui vi è un impegno congiunto e una costante interazione tra il livello nazionale e quello locale (con il passaggio intermedio delle regioni), sollecitando così i processi di partecipazione e l'elaborazione di strategie di sviluppo locale condivise (Lucatelli, 2016). Fondamentale è il ruolo dei comuni (nella forma di associazioni di comuni) nel processo di costruzione delle strategie di sviluppo territoriale e per la realizzazione dei progetti come unità base del processo di decisione politica (DPS, 2014), in cui la capacità associativa diventa l'elemento fondamentale ai fini della fattibilità dello sviluppo. L'elaborazione di una strategia d'area a medio-lungo termine è un altro elemento molto importante, al fine di evitare che questa occasione di sviluppo si trasformi in un insieme di progetti frammentati, ma che miri piuttosto a riconoscere il sistema policentrico esistente e lo rafforzi nell'ottica della reticolarità relazionale.

Nella Strategia Nazionale per le Aree Interne, pertanto, possiamo identificare quell'opportunità: per promuovere un assetto territoriale più equilibrato e più aderente alle esigenze locali, orientato all'efficacia, alla riduzione delle disparità e al rafforzamento della coesione; per rendere questi territori uno spazio interconnesso e poroso in grado di generare quella transizione da un reticolo formato da linee e punti a un sistema reticolare policentrico, formato da nodi rur-urbani, filiere produttive radicate nel territorio e poli urbani di diverso rango, in cui le relazioni tra le parti generano nuovi metabolismi e flussi, rafforzano la struttura dell'intero territorio e le connessioni verso l'interno e verso l'esterno.

Gli interventi previsti dalle strategie non hanno solo l'obiettivo di migliorare la mobilità di persone e merci, ma anche quello di consolidare la struttura urbana, migliorare i servizi per la cittadinanza, realizzare un sistema di fruizione lenta dell'ambiente e del paesaggio, implementare la dotazione di info-strutture digitali (per poter permettere fin da subito a questi territori di poter accedere alle reti lunghe), di valorizzare il proprio patrimonio storico-architettonico, di riutilizzare il dismesso (soprattutto i tanti ex edifici industriali), e di specializzare i vari nodi della piccola rete al fine di creare aree cerniera, di raccordo non gravitazionale, in cui ogni nodo possiede una specifica e ben definita funzione, produttrice di esternalità da riversare nelle reti corte e lunghe, che contribuisce alla forza dell'intero sistema territoriale regionale e nazionale.

Nelle strategie per le aree interne spesso manca l'elemento cerniera: la strategia mira al rafforzamento del suo territorio entro i limiti dell'area interna (poche sono le strategie che hanno guardato oltre i comuni che le identificano) senza costruire una strategia di sviluppo insieme a quella della città metropolitana presente nel territorio regionale. Probabilmente in questo bisogna riconoscere un limite alla Strategia. In un contesto nazionale in cui lo sviluppo delle città metropolitane e medie, dei territori intermedi e delle aree interne è in fase di metamorfosi, sempre più si sente l'esigenza di una nuova strategia di sviluppo territoriale nazionale integrata, per pensarne lo sviluppo nell'organizzazione e nell'interconnessione complessiva, per differenziare le funzioni e i ruoli nel mantenimento della flessibilità, per favorire l'atterraggio dei flussi, e per connettere le reti corte alle reti lunghe.

Per raggiungere gli obiettivi della sostenibilità, della coesione sociale, dell'inclusione, della sicurezza e dell'accessibilità come diritto per tutti i cittadini è necessario dover ripensare i paradigmi e gli strumenti della pianificazione territoriale. È necessario evitare la ricaduta nel declino dopo l'esaurimento dei finanziamenti pubblici, che le azioni messe in atto negli ultimi anni restino episodi isolati, frammentati e privi di quell'unità che, invece, deve alimentare una vera rinascita e resilienza ai costanti cambiamenti delle dinamiche globali e locali, per stimolare e promuovere produttività e forme di economia che sono in grado di rispondere alle pretese odierne di identità e diversificazione, caratteristiche che i territori interni possiedono ma che non riescono a far competere.

Le aree interne, così come le periferie interne, non devono essere più pensate come una dimensione secondaria che si sviluppa attorno al centro funzionale e gravitazionale della città metropolitana, ma queste ultime devono agire come nuovi e più performanti *driver* (Carta, 2017) per guidare una nuova organizzazione policentrica e reticolare e le nuove relazioni iper-metropolitane che i territori locali sono in grado di instaurare.

Pertanto, se dobbiamo riflettere sul tema dell'accessibilità nelle diverse declinazioni che sono state argomentate e sulle modalità con cui questo tema può interagire con quelli dell'inclusione e dell'accoglienza, salvaguardando differenze e valori propri del contesto territoriale di riferimento, possiamo affermare che non possiamo più continuare a procedere per piccoli episodi/progetti senza una visione complessiva. Per quanto alcuni progetti sperimentali e innovativi possano far da traino per altre realtà che manifestano forti volontà di rigenerazione, la mancanza di una visione unitaria e integrata non genera equilibrio, ma aumenta i divari e riduce l'inclusione. Pur riconoscendo l'importanza della Strategia Nazionale per le Aree Interne e dell'istituzione delle Città Metropolitane, non possiamo negare che attualmente sono due livelli dell'armatura territoriale nazionale che non dialogano e non si intrecciano, che non possiedono una visione unitaria di sviluppo che possa rafforzare prima il sistema regionale e poi quello nazionale, ma sono due visioni frammentate dello stesso territorio.

Non sarà mai possibile rendere un territorio accessibile finché si continuerà a pensarlo per parti o come somma di parti. È necessario promuovere collaborazioni tra i grandi nodi urbani e le aree rurali, procedendo verso una integrazione e interconnessione incrementale, per scala e per differenze territoriali: dalla rete dei piccoli centri urbani e nodi rur-urbani allo sviluppo della loro funzione specializzata di cerniera porosa con i grandi poli/città metropolitane al fine di promuovere la creazione di un grande sistema sub-regionale policentrico in rete con gli altri sistemi sub-regionali policentrici di una stessa regione, per poi procedere alla costruzione delle relazioni inter-regionali.

In conclusione, si può affermare che si manifesta l'esigenza di ripartire da una strategia di sviluppo territoriale nazionale, che fornisca non solo una *vision* con obiettivi chiari, ma che fornisca anche indicazioni precise in merito alle collaborazioni/partenariati che dovranno formalmente essere istituiti per programmare uno sviluppo condiviso, adattivo, incrementale, flessibile, e integrato alle diverse scale territoriali.

Riferimenti bibliografici

- Becchi Collidà A., Ciciotti E., Mela A. (1989), *Aree interne, tutela del territorio e valorizzazione delle risorse*, Milano, FrancoAngeli.
- Borghesi E. (2017), *Piccole Italie. Le aree interne e la questione territoriale*, Donzelli Editore, Roma.
- Carrosio G. (2015), "Il ritorno al futuro delle aree interne: la rilocalizzazione delle filiere energetiche", in Meloni B. (a cura di), *Aree interne e progetti d'area*, Rosenberg & Sellier, Torino, pp. 222-231.
- Carta M. (2017), "L'Italia davanti alla sfida dei super-organismi metropolitani e degli arcipelaghi territoriali", in Carta M., La Greca P. (a cura di), *Cambiamenti dell'urbanistica. Responsabilità e strumenti al servizio del paese*, Donzelli Editore, Roma, pp. 9-19.

- Castells M. (2002), *La nascita della società in rete*, Università Bocconi, Milano (ed. orig.: *The Rise of Network Society*, vol.I, Blackwell Publishers Ltd, Oxford, 1996).
- Ciciotti E. (2015), “Quali politiche per le aree interne: alcune considerazioni generali”, in Meloni B. (a cura di), *Aree interne e progetti d’area*, Rosenberg & Sellier, Torino, pp. 107-117.
- Copus A., Noguera J. (2016), “Le “periferie interne”. Che cosa sono e di quali politiche necessitano?”, in *Agriregionieuropa*, anno 12, n. 45, pp. 10-13.
- Corazza L., Dipace R. (2017), “La disciplina giuridica delle aree interne. Tra coesione territoriale e sviluppo sostenibile”, in Marchetti M., Panunzi S., Pazzagli R. (a cura di), *Aree interne. Per una rinascita dei territori rurali e montani*, Rubettino, Soveria Mannelli, pp. 81-93.
- De Rossi A. (a cura di, 2018), *Riabitare l’Italia. Le aree interne tra abbandoni e riconquiste*, Donzelli Editore, Roma.
- Dematteis G. (2012), “Di quali territori parliamo: una mappa delle aree interne”, intervento al seminario *Le aree interne: nuove strategie per la programmazione 2014-2020 della politica di coesione territoriale* (Roma, 15 dicembre).
- DPS – Dipartimento per lo sviluppo e la coesione economica (2014), *Strategia nazionale per le Aree interne. Accordo di Partenariato 2014-2020. Sezione 1°*, Roma.
- Espon (2013), *Geospecs. Inner Peripheries: a socio-economic territorial specificity, Final Report*, Espon, Luxembourg.
- Ferlaino F. (2015), “Le aree interne. Pre-testo per una postmodernità sostenibile”, in Meloni B. (a cura di), *Aree interne e progetti d’area*, Rosenberg & Sellier, Torino, pp. 159-173.
- Lanzani A. (1991), *Il territorio al plurale. Interpretazioni geografiche e temi di progettazione territoriale in alcuni contesti locali*, FrancoAngeli, Milano.
- Lanzani (2012), “L’urbanizzazione diffusa dopo la stagione della crescita”, in Papa C. (a cura di), *Lecture di paesaggi*, Guerini e Associati, Milano, pp. 223-264.
- Lucatelli S. (2016), “Strategia Nazionale per le Aree Interne: un punto a due anni dal lancio della Strategia”, in *Agriregionieuropa*, anno 12, n. 45, pp. 4-9.
- Marchetti M., Panunzi S., Pazzagli R. (a cura di, 2017), *Aree interne. Per una rinascita dei territori rurali e montani*, Rubettino, Soveria Mannelli.
- Meloni B. (a cura di, 2015), *Aree interne e progetti d’area*, Rosenberg & Sellier, Torino.
- Ministry of National Development and Vati Nonprofit Ltd. (2011), *The Territorial State and Perspectives of the European Union*, Background document for the Territorial Agenda of the European Union 2020, presented at the Informal Meeting of Ministers responsible for Spatial Planning and Territorial Development on 19th May 2011 Gödöllő, Hungary.