

# Dai territori della resistenza alle comunità di patrimonio: percorsi di autorganizzazione e autogoverno per le aree fragili

a cura di

Elisa Butelli, Giampiero Lombardini, Maddalena Rossi



# **Dai territorio di resistenza alle comunità di patrimonio: percorsi di autorganizzazione e autogoverno per le aree fragili**

a cura di

Elisa Butelli, Giampiero Lombardini e  
Maddalena Rossi

**SdT**  
Edizioni



# RST

## RICERCHE E STUDI TERRITORIALISTI

COLLANA DIRETTA DA

Filippo Schilleci

La Collana *Ricerche e Studi Territorialisti*, pubblicata dalla SdT Edizioni, nasce da una precisa volontà della Società dei territorialisti e delle territorialiste. Le ragioni che hanno portato a questa scelta sono molteplici.

In primo luogo poter pubblicizzare, attraverso una corretta diffusione, i lavori della SdT. Anche se di recente costituzione, la Società ha già avviato molti studi e prodotto materiali che nella maggioranza dei casi non hanno avuto, ancora, una adeguata divulgazione nonostante gli incontri, locali e nazionali, abbiano richiamato studiosi che, con le loro testimonianze, hanno dato un valido contributo al dibattito scientifico.

Un secondo punto è strettamente legato alla struttura stessa della SdT che ha un'anima composta da studiosi di molte discipline che lavorano congiuntamente per sviluppare un sistema complesso e integrato di scienze del territorio (urbanisti, architetti, designer, ecologi, geografi, antropologi, sociologi, storici, economisti, scienziati della terra, geofilosofi, agronomi, archeologi). Questo aspetto, come è chiaramente espresso nel Manifesto della Società, è un punto di forza su cui puntare per dare valore ai lavori che si portano avanti.

La collana non vuole essere una collana di settore, non vuole rappresentare il mezzo di espressione di un pensiero monodisciplinare. Al contrario, riprendendo un altro dei principi della Società, pone le sue basi sui molteplici approcci presenti nelle scienze del territorio, considerando il territorio stesso come bene comune nella sua identità storica, culturale, sociale, ambientale, produttiva.

I prodotti della collana saranno espressione, quindi, del progetto territorialista che, come più volte testimoniato, si occupa, in una società contemporanea fortemente de-territorializzante, di produrre valore aggiunto territoriale, attraverso forme di governo sociale per la produzione di territorio con la finalità di aumentare il benessere individuale e sociale di coloro che lo abitano, vi lavorano o lo percorrono. I contributi saranno, inoltre, testimonianza dei diversi ambiti di ricerca-azione che attraversano il vasto campo delle arti e delle scienze del territorio.

La collana, anche attraverso la composizione del suo Comitato Scientifico, farà dell'internazionalizzazione un altro dei suoi punti di forza. Ciò, non solo per dare respiro internazionale alla collana, ma anche per poter contare su apporti che non si limitino ad esperienze e a punti di vista nazionali - come del resto sta già avvenendo per la rivista - così da incrementare il dibattito transdisciplinare e transnazionale.

La collana, inoltre, utilizza una procedura di referaggio in double blind peer review avvalendosi di revisori scelti in base a specifiche competenze.

Ricerche e Studi Territorialisti\_4

© copyright SdT edizioni  
Settembre 2019

email: collanarst.sdt@gmail.com  
http: /www.societadeiterritorialisti.it/  
ISBN 978-88-940261-6-0 (online)

COLLANA RICERCHE E STUDI TERRITORIALISTI

*diretta da* Filippo Schilleci

*Comitato Scientifico*

Giuseppe Barbera (Università di Palermo)

Alberto Budoni (Università di Roma “La Sapienza”)

Carlo Cellamare (Università di Roma “La Sapienza”)

Anna Maria Colavitti (Università di Cagliari)

Pierre Donadieu (École nationale supérieure de paysage di Versailles-Marsiglia)

Alberto Magnaghi (Università di Firenze)

Ottavio Marzocca (Università di Bari)

Alberto Matarán (Universidad de Granada)

Daniela Poli (Università di Firenze)

Saverio Russo (Università di Foggia)

Ola Söderström (Université de Neuchâtel)

*Comitato Editoriale*

Annalisa Giampino

Francesca Lotta

Marco Picone

Vincenzo Todaro

*Editing e impaginazione:* Elisa Butelli

*In copertina:* Maddalena Rossi, 2018 (da foto di Carlo Gattai, 2017 e Giulio Rotelli 2018)

## INDICE

<b>Dai territori della resistenza alle comunità di patrimonio: percorsi di autorganizzazione e autogoverno per le aree fragili. Introduzione</b>	7
<i>Giampiero Lombardini</i>	
<b>Report Laboratorio 1 - Paesaggio e Patrimonio</b>	20
<i>Anna Marson</i>	
<b>Scenari di ricerca, innovazione, pianificazione, valorizzazione del patrimonio culturale, produttivo e identitario nella Majella settentrionale</b>	24
<i>Silvano Agostini, Annalisa Colecchia</i>	
<b>La difficile autodeterminazione territoriale in Calabria</b>	38
<i>Stefano Aragona</i>	
<b>L'Ecomuseo del Paesaggio di Battir - Pianificazione partecipata per la protezione del paesaggio e la resilienza dei suoi abitanti</b>	48
<i>Claudia Cancellotti, Patrizia Cirino, Giovanni Fontana Antonelli</i>	
<b>Costruzioni di 'identità'. I cinquant'anni della comunità belicina</b>	56
<i>Giancarlo Gallitano, Francesca Lotta, Marco Picone, Filippo Schilleci</i>	
<b>La valorizzazione delle attività resistenti ed il disegno delle nuove fruizioni. Un' ipotesi di 'rigenerazione conservativa' per i territori del Montegallese</b>	66
<i>Alessandra Gravante</i>	
<b>Il Biodistretto dei Nebrodi come strumento di <i>visioning</i> per una diversa crescita di territorio e comunità</b>	76
<i>Andrea Marçel Pidalà</i>	
<b>Superstrutture digitali, <i>neogeografie</i> e produzione di territorio. Percorsi e progetti di comunità (in rete) di patrimonio</b>	89
<i>Stefano Simoncini</i>	
<b>Report Laboratorio 2 - Comunità e Autogoverno</b>	100
<i>Sergio De La Pierre</i>	
<b>Terra e Cibo, per costruire una comunità resiliente</b>	102
<i>Davide Biolghini</i>	
<b>Riprendere ad amare la propria terra dopo un terremoto: storia di un movimento culturale in Irpinia</b>	113
<i>Lucie Boissenin</i>	

<b>Autorganizzazione comunitaria e produzione dei beni comuni</b>	<b>119</b>
<i>Giuseppe Caridi</i>	
<b>La rigenerazione di un'area interna della Basilicata</b>	<b>124</b>
<i>Carmela De Vivo, Maria Assunta D'Oronzio, Anna Lucia Romaniello</i>	
<b>SNAI e Area Pilota Matese: protagonismo virtuoso di 14 piccoli comuni</b>	<b>131</b>
<i>Antonella Golino, Andrea Romano</i>	
<b>Dal disastro allo sviluppo: strategie possibili per una comunità sinergiva</b>	<b>140</b>
<i>Lucia Krasovec-Lucas</i>	
<b>Ricostruire la città e riabilitare la comunità dopo il terremoto. Passato e futuro</b>	<b>153</b>
<i>Stefania Piazza</i>	
<b>Volterra: il turismo cinematografico quale strumento di rigenerazione comunitaria</b>	<b>160</b>
<i>Maria Rita Schirru</i>	
<b>Rischio sismico, 'componente strutturale' del territorio. Quali implicazioni?</b>	<b>170</b>
<i>Gruppo SISMA (Barbara Pizzò, Giacomina Di Salvo, Francesco Fazzio, Margherita Giuffré, Roberto Parotto)</i>	
<b>Report Laboratorio 3 - Bioregioni e Autosostenibilità</b>	<b>181</b>
<i>Gianni Scudo</i>	
<b>La patrimonializzazione energetica del territorio: verso l'autosostenibilità dei sistemi bioregionali</b>	<b>183</b>
<i>Monica Bolognesi</i>	
<b>Il biodistretto del Montalbano: verso uno strumento di <i>governance</i> comunitario</b>	<b>196</b>
<i>Elisa Butelli, Alessio Tanganelli</i>	
<b>Le comunità energetiche in Italia: eterogeneità di approcci nelle esperienze realizzate e prospettive future nel quadro della decarbonizzazione del mercato energetico</b>	<b>204</b>
<i>Chiara Candèlise, Gianluca Ruggieri</i>	
<b>Dalla Strategia d'Area Basso Sangro-Trigno (SNAI Abruzzo), possibili implementazioni per un modello replicabile orientato all'autosostenibilità locale per il Comune di Caporciano (AQ)</b>	<b>213</b>
<i>Matteo Clementi, Maria Cristina Forlani, Luciana Mastrodonardo</i>	
<b>Una nuova mobilità per i piccoli comuni delle Aree Interne: il ruolo dei corridoi infrastrutturali territoriali</b>	<b>227</b>
<i>Valerio Mazzeschi</i>	
<b>Conclusioni</b>	<b>234</b>
<i>Maddalena Rossi</i>	

# Una nuova mobilità per i piccoli comuni delle Aree Interne: il ruolo dei corridoi infrastrutturali territoriali

*Valerio Mazzeschi*

## Abstract

The Italian Inner Areas Strategy, even if through an analytic point of view, turned the attention to the phenomenon of the depopulation that has affected the mountain and hill areas of the Alps and Apennines Mountains. This phenomenon broke the relations, established over the centuries, between the inhabitants and the territory. However, new relations could be rediscovered by a different concept for the accessibility, outlining a different role for the infrastructural corridors.

The latter, with a bioregional perspective of the territory, could build intermodal transport networks.

In particular, describing the Monti Lepini case study, it will be given a possible solution in order to increase the accessibility of the small municipalities through the integration between a tram-train line and car pooling and car sharing services, encouraged by the diffusion of applications for mobile phone.

This integration, not only is facing the mobility problems, but it has also the aim of restore social cohesion and trust among people, and also it could increase phenomena of self-government and self-sustainability of local communities.

## 1. L'importanza di intervenire sulla mobilità delle Aree Interne

Il tema delle Aree Interne in Italia viene trattato da molti decenni al fine di analizzare gli effetti delle migrazioni interne al nostro paese che hanno caratterizzato le trasformazioni insediative degli anni successivi alla seconda guerra mondiale. Da qualche anno la ricerca su tali zone ha avuto un nuovo impulso grazie all'attuazione da parte del Ministero per la coesione territoriale, di una Strategia Nazionale per le Aree Interne (SNAI). Secondo tale strategia, le aree interne sono quelle aree sostanzialmente lontane dai centri di offerta di servizi essenziali alla cittadinanza (mobilità, sanità e istruzione) caratterizzate da processi di spopolamento e degrado (UVAL, 2014). Queste zone, nella maggior parte dei casi sono costituite da aree montane e da aree collinari<sup>1</sup> dell'arco alpino e dell'osso' appenninico. Nello specifico, la classificazione della Strategia Nazionale è stata basata sulla distanza in termini di tempo dal centro di servizi più vicino nei settori della sanità, istruzione e mobilità. La classificazione ha così suddiviso le aree interne:

- le aree di cintura: sono quelle aree che distano, in termini di tempo, meno di 20 minuti dal centro in cui sono presenti i servizi alla cittadinanza. Non sono considerate delle vere e proprie aree interne;
- le aree intermedie: le quali distano dal polo di attrazione più vicino un tempo compreso tra i 20 e i 40 minuti;
- le aree periferiche: con un tempo di percorrenza compreso tra 40 e 75 minuti;
- le aree ultra-periferiche: quelle aree che distano più di 75 minuti dall'insediamento urbano in cui sono presenti i servizi essenziali.

Le ultime due, le aree periferiche e quelle ultra-periferiche, sono le aree che sono state maggiormente colpite dal fenomeno dell'abbandono.

<sup>1</sup> Per evidenziare come questo fenomeno sia molto importante per il nostro paese si noti che le aree interne sono abitate da circa 13 milioni di persone (circa un quarto della popolazione nazionale), interessano 4000 comuni italiani i quali ricoprono il 60% del territorio nazionale (UVAL, 2014).



Bisogna però sottolineare che l'approccio alle Aree Interne fornito dalla SNAI ha come obiettivo l'adeguamento verso determinate soglie degli indicatori statici relativi a tali zone, analizzando di fatto tale problematica attraverso una visione prettamente efficientista. Un altro approccio è sicuramente quello che considera la singola identità di ogni comune, identità che è stata determinata nel corso dei secoli dalle diverse fasi territorializzazione (MAGNAGHI, 2010). Infatti molto spesso i comuni delle Aree Interne sono soggetti a fusioni di tipo amministrativo attraverso una logica di riduzione della spesa pubblica, fusioni che non tengono conto delle diverse relazioni, sia sociali che territoriali, che sono presenti. Vi è quindi la necessità di difendere questi piccoli comuni, in quanto è proprio nell'istituzione del comune che storicamente, sin dal medioevo, risiede il nucleo dell'autogoverno degli abitanti (PAZZAGLI, 2015), autogoverno che però non deve portare a fenomeni di chiusura delle relazioni tra i comuni, ma, invece, puntare a creare una rete di piccoli comuni.

Tuttavia, le Aree Interne sono aree che appaiono fragili, fragilità che risulta essere composta da aspetti ambientali, come i fenomeni di dissesto idrogeologico, da insediamenti posti in zone ad alto rischio sismico<sup>2</sup>, ma anche da aspetti prettamente sociali come la perdita delle relazioni tra le persone di una stessa comunità.

È proprio su quest'ultimo aspetto che si inserisce un nuovo approccio per la mobilità di tali territori, mobilità non più fondata solo su aspetti prettamente trasportistici basati sul bacino di utenza di una infrastruttura, ma che guardi al miglioramento delle condizioni di vita delle persone e che analizzi il tipo di spostamenti delle persone, non limitandosi alla quantità di tali spostamenti. In particolare è noto che in molte di queste aree lo spostamento delle persone avviene tramite le proprie auto private, auto che aumentano la frammentazione sociale in quanto inducono fenomeni di "privacy collettiva" (VIALE, 1997). Di conseguenza, come si vedrà nel paragrafo relativo al caso di studio, una mobilità basata sul trasporto collettivo, soprattutto quello su ferro, e su pratiche di car pooling, che portano alla condivisione del mezzo su gomma per un tratto del viaggio, può sicuramente incrementare la coesione sociale tra le persone, restaurando i rapporti di fiducia un tempo diffusi nelle piccole comunità locali.

## 2. La polisemia dei corridoi infrastrutturali

Una possibile direttrice di lavoro per raggiungere gli obiettivi esposti nelle precedenti righe, è sicuramente quella di ridefinire il concetto di corridoi infrastrutturali. Tali corridoi sono stati pensati, per molti decenni, esclusivamente in chiave trasportistica, essendo definiti come l'insieme di infrastrutture che collegano due centri. Questa definizione è stata adottata anche dall'Unione Europea agli inizi degli anni '90, quando vennero poste le basi per lo sviluppo della Rete di trasporto Trans-europee (TEN), rete che ha visto la progettazione di grandi opere per collegare i maggiori centri europei, senza tener conto dei fabbisogni di mobilità delle comunità locali. Per questa ragione nel presente contributo si propone di considerare il termine corridoio come un termine polisemico (GARAVAGLIA E PENNATI, 2016), in quanto un corridoio infrastrutturale è contemporaneamente:

- asse infrastrutturale, perché connette diversi centri situati sul suo percorso;
- asse di sviluppo economico, perché permette la movimentazione di persone e merci e può favorire la localizzazione di attività economiche;
- asse di urbanizzazione, perché può costituire la struttura portante di fenomeni di sviluppo urbano e di riqualificazione dei tessuti urbani adiacenti;
- infine, se basato su un'infrastruttura su ferro anche asse di riqualificazione ambientale, in quanto permette di superare la frammentazione indotta dalle infrastrutture stradali<sup>3</sup>, e garantisce uno spostamento modale verso mezzi di trasporto a basse emissioni inquinanti.

<sup>2</sup> Infatti è utile evidenziare che molti comuni delle aree interne ricadono nelle zone 1 e 2 della classificazione sismica redatta dalla Protezione Civile.

<sup>3</sup> In realtà anche le infrastrutture ferroviarie possono indurre una frammentazione. Tuttavia questa frammentazione è solamente di tipo fisico, incidendo sull'insediamento, mentre se si fa riferimento all'auto privata la frammentazione oltre che di tipo fisico, attraverso effetti come l'urban sprawl, può essere anche di tipo sociale in quanto molto spesso le auto private viaggiano con all'interno il solo conducente.

Molti autori (NEWMANN E KENWORTHY, 1999), (GARAVAGLIA E PENNATI, 2016), (SALADINI, 2014), (PAPA, 2005), sono concordi nell'indicare i sistemi a guida vincolata, ferrovie e tramvie, come i corridoi infrastrutturali più adatti a sostenere una struttura urbana e territoriale in grado di guidare uno sviluppo degli insediamenti che contrasti la diffusione insediativa. In particolare, le stazioni e le fermate di tali sistemi divengono i nuclei intorno ai quali densificare il tessuto edilizio riducendo di fatto il consumo di suolo e di conseguenza tutte le altre esternalità negative generate dall' *urban sprawl* e nello stesso tempo costituire nuovi elementi identitari del territorio. Questa affermazione è supportata dalla ormai ben consolidata pratica americana del Transit Oriented Development (TOD), che prevede uno sviluppo urbano con raggio di circa 600m, mezzo miglio, a partire dalla stazione di un sistema a guida vincolata (CERVERO, 2004). Il TOD, quindi, può essere visto come una pratica che, portando alla densificazione del tessuto urbano, può incidere maggiormente sulla riscoperta delle relazioni tra le persone e luoghi e le persone stesse, aumentando di fatto la coesione sociale e la fiducia tra gli abitanti di una stessa zona.

Il nuovo ruolo dei corridoi infrastrutturali trova riscontro anche in una concezione del territorio bio-regionalista, in quanto tali infrastrutture possono essere pensate come degli agenti che favoriscono la riappropriazione da parte degli abitanti del territorio che li circonda attraverso la fruizione di spazi e percorsi da tempo dimenticati. Infatti il concetto di Bioregione inteso come la riscoperta e la ricostruzione dei rapporti tra abitanti e territorio (MAGNAGHI, 2014), unitamente alla riqualificazione apportata dai corridoi infrastrutturali, possono generare meccanismi di parziale ripopolamento delle aree interne, frenando in questo modo il fenomeno di abbandono dei luoghi e reintroducendo pratiche di cura del territorio abitato.

Un utile sistema di trasporto che è in grado di riconnettere i diversi frammenti territoriali, ristabilendo una relazione tra la città e il territorio circostante è il tram-treno. Il sistema tram-treno è un sistema di trasporto che integra tra loro linee ferroviarie e tranvie (MOLINARO, 2013). Parola chiave del tram-treno è *interoperabilità* ossia la possibilità del mezzo di poter circolare sia su sedime ferroviario che su quello tranviario (RIZZETTO, 2009). Il riferimento per un siffatto sistema di trasporto è sicuramente la città tedesca di Karlsruhe, primo centro urbano al mondo ad introdurre il tram-treno nel 1992, tanto che in letteratura si parla di un vero e proprio 'modello Karlsruhe' (SPINOSA, 2010).

Partendo dalla riqualificazione e dalla progettazione di una linea ferroviatranviaria che colleghi la città di Sabaudia, posta sulla costa tirrenica, e la città di Ceccano, cittadina delle colline dei Monti Lepini-Ausoni, in questo contributo verranno suggerite alcune pratiche in grado di aumentare l'accessibilità delle aree interne e di consolidare pratiche di autogoverno e autosostenibilità dei luoghi avendo come perno principale la realizzazione di un'infrastruttura su ferro, che assume il ruolo di nuovo corridoio infrastrutturale trasversale della Bioregione Pontina.

### 3. Una nuova mobilità per i Monti Lepini

La Bioregione Pontina<sup>4</sup> racchiude il territorio dell'Agro Pontino, ovvero la pianura bonificata integralmente nel decennio antecedente la seconda guerra mondiale, gran parte dei comuni dell'ammasso dei Monti Lepini, e alcuni comuni dei Monti Ausoni<sup>5</sup>.

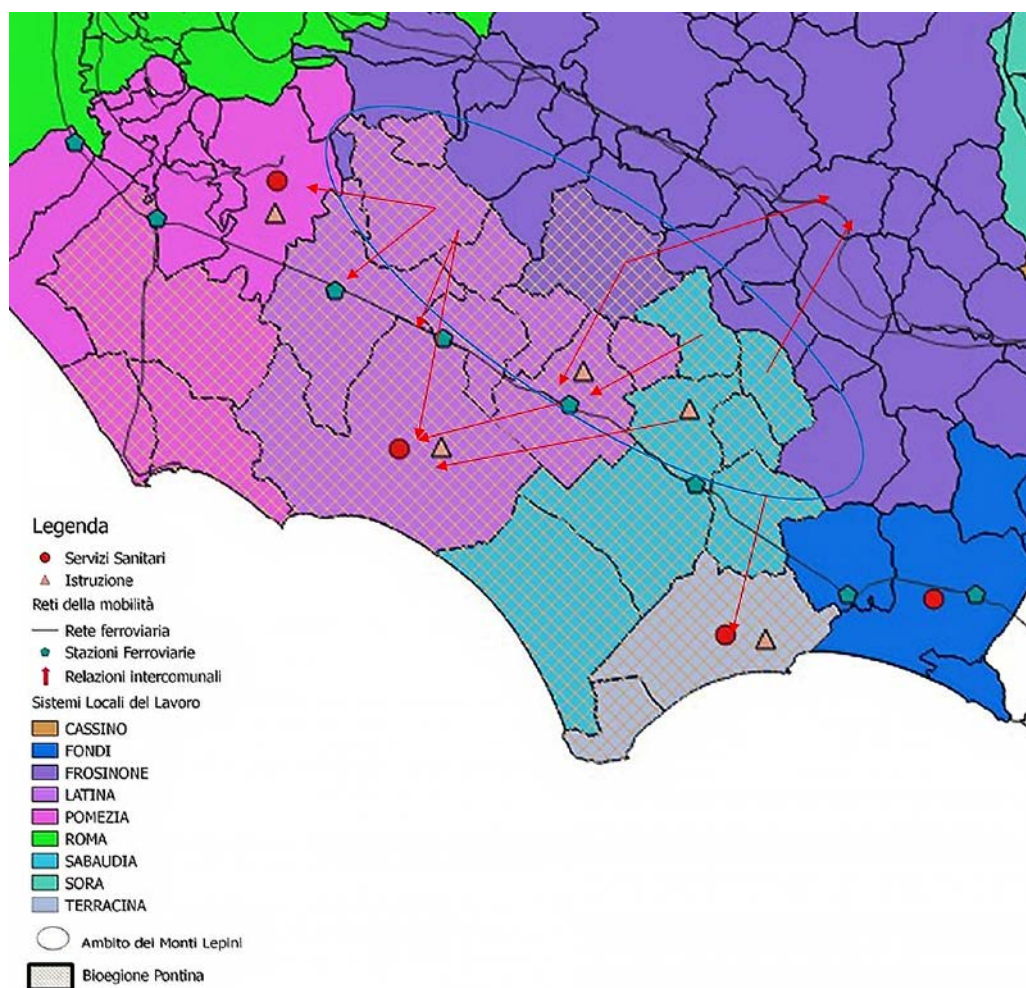
I Monti Lepini sono il gruppo più settentrionale dei tre gruppi della catena dei Monti Volsci, gli altri due sono i Monti Ausoni e i Monti Aurunci, che si estendono con direzione parallela alla linea di costa tirrenica, tra la parte più meridionale del Vulcano Laziale e gli ammassi più settentrionali della Campania. I Monti Lepini sono caratterizzati da un'alta naturalità, evidenziata dalla presenza di 5 Siti di Interesse Comunitario (SIC) e di una Zona di Protezione Speciale (ZPS) di 47.000 ha (BUDONI, 2016), benché attualmente non vi sono ancora aree protette istituite, nonostante diverse proposte di perimetrazio-

<sup>4</sup> Si fa riferimento alla perimetrazione definita nell'ambito delle attività di ricerca del Laboratorio di Progettazione del Territorio della sede di Latina della Facoltà di Ingegneria Civile Industriale di Sapienza Università di Roma, con l'apporto dei membri del Nodo Pontino della SdT.

<sup>5</sup> I comuni facenti parte della Bioregione sono: Anzio, Aprilia, Nettuno, Cisterna di Latina, Latina, Cori, Rocca Massima, Norma, Bassiano, Sermoneta, Sezze, Maenza, Roccaforte, Roccaforte, Carpineto Romano, Terracina, Pontinia, San Felice Circeo, Sabaudia, Sonnino, Prossedi, Roccasecca dei Volsci, Priverno.

ne depositate presso la Regione Lazio. Secondo i dati dell'ultimo censimento della popolazione dell'ISTAT la popolazione totale dei 26 comuni che compongono le tre comunità montane<sup>6</sup> in cui sono suddivisi i Lepini, è di circa 150.000 abitanti (ISTAT, 2011), popolazione che nel corso degli anni tra i due censimenti è aumentata in quasi tutti i comuni con un picco del 48% nel comune di Sermoneta (comune che ad esclusione del centro storico si estende prevalentemente in pianura). Nella classificazione proposta dalla SNAI, i comuni appartenenti a quest'area ricadono nella definizione di aree intermedie ed un comune, quello di Sezze, invece viene indicato come polo intercomunale (BUDONI, 2016).

Sebbene queste zone non risultino essere delle vere e proprie aree interne, così come classificate dalla Strategia Nazionale, si possono rilevare esternalità negative dovute ad una marginalità soprattutto dal punto di vista dell'accessibilità attraverso sistemi di trasporto pubblico. Di fatti l'offerta di trasporto pubblico locale non appare adeguata alle esigenze e ai fabbisogni delle popolazioni, le quali sono costrette ad utilizzare l'auto privata per effettuare i propri spostamenti sia verso le zone di valle e pianura, dove si concentrano le maggiori funzioni attrattive, sia nei tragitti intercomunali dell'intero comprensorio. Se si analizzano i Sistemi Locali del Lavoro redatti dall'ISTAT nel 2011 si nota l'assenza di un sistema unico dei Monti Lepini, indice di una assenza di relazioni intercomunali, che seppure dovuta alla presenza di forti identità prettamente a scala comunale, che di fatto impediscono la creazione di un sistema locale, è comunque favorita dall'assenza di corridoi infrastrutturali in grado di connettere i comuni lepini. Nella figura seguente (Fig.1), si sono evidenziati i Sistemi Locali del Lavoro presenti nell'area di studio, unitamente alle principali relazioni dei comuni oggetto dell'analisi con i centri in cui sono presenti i servizi essenziali alla cittadinanza.



<sup>6</sup> Le tre comunità dei Monti Lepini, una per ognuna delle due province di Latina e Frosinone e una per la Città Metropolitana di Roma, sono la XIII Comunità dei Monti Lepini-Ausoni nella provincia di Latina, la XVIII Comunità dei Monti Lepini area Romana nella Città Metropolitana di Roma e la XXI Comunità dei Monti Lepini, Ausoni e Valliva situata nella provincia di Frosinone.

Fig. 1- Relazioni tra i Comuni dei Monti Lepini e i centri di offerta dei servizi

Per tale motivo in questo contributo si propone un sistema di trasporto che ha come obiettivi:

- il rafforzamento a carattere ferrotranviario e l'ampliamento con la relativa progettazione di nuovi tratti del corridoio infrastrutturale Roma-Latina-Fossanova, che consenta un miglioramento dell'accessibilità alle zone montane,

- l'utilizzo di mezzi di tipo tram-treno in grado di garantire capillarità al servizio;

- l'introduzione di pratiche di car pooling in grado di diminuire il numero delle auto circolanti e di favorire fenomeni di coesione sociale e condivisione del viaggio.

L'ipotesi è quella di potenziare il carattere ferrotranviario del corridoio infrastrutturale attraverso mezzi di tipo tram-treno tra Sabaudia e Ceccano, prevedendo l'utilizzo della linea ferroviaria esistente, la linea Roma-Formia-Napoli, il recupero del tronco ferroviario, da circa quattro anni in disuso, che collegava la stazione di Priverno Fossanova alla stazione di Terracina<sup>7</sup> nonché la realizzazione ex novo di due tronchi ferroviari:

- il primo che colleghi la stazione di Terracina con il centro urbano di Sabaudia, a carattere tranviario;

- il secondo che ha il compito di congiungere le stazioni di Priverno Fossanova con quella di Ceccano, a carattere ferroviario.

Si creerebbe in tal modo anche la connessione trasversale tra le due linee ferroviarie longitudinali che collegano Roma con Napoli e la possibilità di poter viaggiare tra Latina e Frosinone con un mezzo su ferro<sup>8</sup>. Un corridoio infrastrutturale così potenziato ha la capacità di aumentare il grado di accessibilità delle zone attraversate e agisce come elemento di riqualificazione ambientale della zona, permettendo a nuovi abitanti di insediarsi nei centri collinari, riducendo al contempo l'utilizzo dell'auto e quindi indirizzando i sistemi di trasporto locali verso la transizione a forme di alimentazione a basso impatto ambientale.

Per collegare le stazioni della linea ferrotranviaria ai diversi centri posti sulle alture collinari, in questo contributo si propone l'introduzione di un'applicazione per smartphone, unita ad un numero telefonico per le persone anziane, per l'offerta di un servizio di car pooling. Come nella già funzionante applicazione 'Bob Sharing'<sup>9</sup>, attualmente operante in 11 comuni della provincia di Torino, il servizio prevede la registrazione da parte di ciascun utente in due tipologie di profilo:

- il profilo passeggero;

- il profilo passeggero/autista.

Nel caso in cui venga scelta questa seconda opzione, l'applicazione invia al comando della polizia locale del Comune di residenza dell'utente i dati relativi all'assicurazione del veicolo e il numero di patente. Attraverso questi dati, la Polizia Locale potrà effettuare dei controlli sui guidatori e sul veicolo e rilasciare l'autorizzazione all'iscrizione di quell'utente nel profilo autista. Dal punto di vista operativo l'applicazione permette di inserire la tratta che deve essere percorsa dall'utente passeggero, ricercare i profili 'autista' disponibili su quella tratta, creando una lista di utenti. Una volta che la lista degli autisti è visualizzata dal passeggero, quest'ultimo sceglierà il profilo autista che desidera e confermerà il passaggio, indicando lo stallo del car pooling, stallo precedentemente individuato all'interno della città, dove attenderà l'utente/autista. Effettuato il passaggio sono previste valutazioni sia da parte del passeggero che da parte dell'autista. È utile ribadire che un servizio di car pooling siffatto non ha come scopo il guadagno da parte dell'utente/autista che offre il passaggio, in quanto il costo per chilometro della tratta dovrà essere inferiore al costo delle spese reali per chilometro. Tuttavia attraverso l'applicazione di un sistema di trasporto così ideato si può raggiungere un doppio obiettivo: il primo, quello ambientale,

<sup>7</sup> Tronco inagibile a causa di fenomeni di dissesto idrogeologico avvenuti nel 2012, ultimo tratto della ferrovia Velletri-Sezze-Priverno-Terracina, dismessa nel tratto Velletri-Priverno nel 1957 ([www.ferrovieabbandonate.it](http://www.ferrovieabbandonate.it)). In particolare, si noti che negli ultimi anni l'attenzione di Trenitalia risulta spostata quasi esclusivamente sul trasporto ad alta velocità, riducendo sempre di più gli interventi per il potenziamento delle linee regionali e locali.

<sup>8</sup> Le due Camere di Commercio, quella di Latina e quella di Frosinone, si sono più volte dichiarate favorevoli alla realizzazione di una linea ferroviaria che collegasse i due capoluoghi provinciali.

<sup>9</sup> Gli ideatori di questa piattaforma sono Lara Naclerio e Giuliano Cavaglia ([www.bobsharing.it](http://www.bobsharing.it)).

relativo al minor numero di auto circolanti, grazie all'aumento del coefficiente di riempimento di ogni veicolo, il secondo, quello sociale, mira alla ricostruzione dei rapporti di fiducia e coesione tra gli abitanti di una stessa comunità.

#### 4. Conclusioni

A partire dagli elementi trattati in questo contributo si possono delineare diverse linee di lavoro:

- la prima è relativa allo studio delle esternalità positive dell'approccio delineato dei corridoi infrastrutturali, prevedendo i benefici economici apportati alle unità immobiliari e i relativi meccanismi di cattura del valore, allo scopo di recuperare parte delle rendite generate per rendere le nuove infrastrutture;
- la seconda riguarda la possibile introduzione di sistemi tram-treno anche in Italia;
- la terza ed ultima, l'approfondimento delle pratiche di car sharing e car pooling, gestite preferibilmente da organismi prodotti dalla libera associazione degli stessi comuni interessati che favoriscano non solo un miglioramento delle condizioni di trasporto ma che possano divenire anche utili strumenti per la coesione sociale.

#### Bibliografia

- BUDONI A. (2016), "Strumenti di sviluppo locale: un Sistema Informativo Territoriale aperto e interattivo per le comunità dei Monti Lepini", *Urbanistica Informazioni*, INU Edizioni, vol. 269-270, pp. 99-101.
- CERVERO R. (2004), *Transit Oriented Development in the United States, Experiences, challenges and prospects*, TCRP Report n. 102.
- GARAVAGLIA L., PENNATI D. (2016), "I corridoi nello scenario territoriale e urbano italiano", *Territorio*, Franco Angeli Editore, Milano, vol. 76, pp. 23-27.
- ISTAT (2011), *15° Censimento della popolazione e delle abitazioni*, Istituto Nazionale di Statistica.
- MAGNAGHI A. (2010), *Il progetto locale. Verso la coscienza di luogo*, Bollati Boringhieri, Torino.
- MAGNAGHI A. (2014 - a cura di), *La regola e il progetto. Un approccio bioregionalista alla pianificazione territoriale*, Firenze University Press, Firenze.
- MOLINARO E. (2013), *Le linee guida per il sistema tram-treno*, 5° Convegno nazionale "Sistema Tram", Roma, 31/01/2013-01/02/2013.
- NEWMANN P.W.G., KENWORTHY J.R. (1999), *Sustainability and cities: overcoming automobile dependence*, Island Press, Washington DC.
- PAPA E. (2005), *Trasformazione urbana e sistemi di trasporto su ferro: da un paradigma interpretativo ad un caso di studio*, Tesi per il conseguimento del Dottorato di Ricerca in Ingegneria delle Reti Civili e dei Sistemi territoriali. XVIII Ciclo, Università degli Studi di Napoli "Federico II", Napoli.
- PAZZAGLI R. (2015), Bone's Territories: Territorial Heritage and local Autonomy in Italian Inner Areas, *Tafter Journal*, 15 SETTEMBRE 2015, <<http://www.tafterjournal.it/2015/09/15/bones-territories-territorial-heritage-and-local-autonomy-in-italian-inner-areas/>> (ultima visita: ottobre 2018).
- RIZZETTO L. (2009), *Sicurezza e compatibilità geometrica della via dei tram-treno in ferrovia*, *Ingegneria Ferroviaria*, n. 5, pp. 1-31, Maggio 2009.
- SALADINI A. (2014), "Ferrovie locali e sistemi di mobilità dolce per il progetto di bioregione urbana", in MAGNAGHI A. (a cura di), *La Regola e il progetto. Un approccio bioregionalista alla pianificazione territoriale*, Firenze University Press, Firenze.
- SPINOSA A. (2010), *Progetto tram-treno: le realizzazioni*, Vol. 2, Roma, 2010 <<http://www.cityrailways.net/>> (ultima visita: Ottobre 2018).
- UVAL (2014), *Strategia nazionale per le aree interne: definizione, obiettivi, strumenti e governance*, Materiali Uval n. 31, anno 2014.
- VIALE G., "Trasporto personalizzato ma non privato", in BUDONI A. (a cura di), *Tutti in tram. Trasporti collettivi e progetto della città*, pp. 15-26, CUEN, Padova.