

Modelli di mobilità e politiche di inclusione per le Aree Interne

Angela Stefania Bergantino¹, Giulia Carbone^{2*}, Carlo Carminucci², Angela Chindemi², Marina Ferrara², Mario Intini¹

¹Dipartimento di Economia, Management e Diritto dell'Impresa, Università degli Studi di Bari Aldo Moro
Laboratorio di Economia Applicata, Università degli Studi di Bari Aldo Moro

² Istituto Superiore di Formazione e Ricerca per i Trasporti, ISFORT S.p.A.

Le Aree Interne del Paese sono comunità a rischio marginalizzazione per la particolare posizione geografica-topologica nella quale sono insediate che le penalizza rispetto all'accesso ai servizi essenziali ed alle infrastrutture, ma al contempo sono depositarie di una ricchezza paesaggistica e culturale non replicabile per l'originalità di tradizioni e esperienze di cui sono custodi. La sfida demografica e lo spopolamento di questi territori va affrontata mediante l'analisi delle principali criticità che li affliggono, a partire dai collegamenti e dal sistema dei trasporti, per disegnare delle strategie di riequilibrio che possano trasformare questi luoghi e comunità in risorse per il Paese. Questo studio si propone di offrire un contributo conoscitivo sugli stili e modelli di mobilità attuali delle Aree Interne, misurando e quantificando il gap di accessibilità dei diversi territori e suggerendo delle indicazioni per sviluppare delle politiche di inclusione efficaci.

Parole Chiave: Accessibilità, divari, domanda di mobilità, politiche di inclusione

1 Introduzione

Lo studio sui “Modelli di mobilità e politiche di inclusione per le Aree Interne”¹ presentato in questo paper è stato sviluppato all'interno del progetto DATA for MObility Behaviour Studies – DATAMOBs, incardinato all'interno dello Spoke 7 “Territorial Sustainability” del Programma GRINS, orientato allo sviluppo di strumenti di conoscenza territoriale integrata per supportare le politiche pubbliche in materia di mobilità sostenibile, accessibilità e resilienza dei territori. Il progetto, per rispondere ad una carenza informativa, ha previsto un focus specifico di approfondimento sui modelli di mobilità nei Comuni Periferici e Ultraperiferici secondo la classificazione SNAI, attraverso la somministrazione di un questionario ad hoc ad un campione

*Corresponding author: gcarbone@isfort.it

¹ Lo studio è stato finanziato dall'Unione Europea – NextGenerationEU, Missione 4, Componente 2, nell'ambito del progetto GRINS - Growing Resilient, INclusive and Sustainable (GRINS PE00000018 – CUP H93C22000650001)

distribuito su tutto il territorio nazionale. I risultati della campagna di indagine hanno consentito di analizzare i modelli di mobilità peculiari delle aree interne del Paese e hanno fatto emergere criticità e divari di accessibilità e di dotazione infrastrutturale, i cui costi aggiuntivi, in termini economici e di tempo speso per la mobilità, gravano pesantemente sulla popolazione residente di questi territori e sono stati, grazie ai risultati dell'indagine effettuata, quantificati e misurati per le diverse circoscrizioni territoriali. Queste evidenze, integrate dalla revisione della letteratura esistente e dallo studio di alcune best practice, hanno altresì costituito la base per tracciare delle raccomandazioni per le policy sulla mobilità nelle Aree Interne tese a contrastare i processi di spopolamento, rafforzare la capacità di resilienza e rivitalizzare l'economia dei territori².

Il Progetto ha attivato competenze multidisciplinari, di tipo urbanistico, territoriale, economico, sociologico, oltre che trasportistico e statistico, per una migliore lettura delle dinamiche peculiari delle Aree Interne e delle interrelazioni tra le diverse dimensioni dello sviluppo (socio-economiche, urbanistico-territoriali e trasportistiche).

I risultati dello studio, illustrati nel presente articolo, rappresentano una significativa innovazione nel panorama dell'informazione quantitativa, dei paradigmi interpretativi e della strumentazione tecnico-metodologica a supporto di politiche territoriali volte ad accrescere l'accessibilità, l'attrattività e la sostenibilità dei territori, in coerenza con gli obiettivi del Progetto DATA for MObility Behaviour Studies, GRINS e nell'ambito dello Spoke 7.

2 L'indagine sulle Aree Interne

Nell'ambito del progetto DATAMOB è stata realizzata un'indagine sui comportamenti di mobilità dei cittadini residenti nelle Aree Interne del Paese. Il campione di 5mila individui, per garantire la rappresentatività, è stato distribuito sull'intero territorio nazionale con una stratificazione sulle cinque ripartizioni geografiche-amministrative del Nord-Ovest, Nord-Est, Centro, Sud e Isole. Inoltre, è stato stratificato per genere e per sei classi di età dell'intervistato (14-19 anni; 20-29 anni; 30-45 anni; 46-64 anni; 65-74 anni; 75-84 anni).

Il 70% delle interviste è stato effettuato con il metodo CATI/CAMI mentre il restante 30% con sistema CAWI.

L'obiettivo dell'analisi è stato quello di far emergere, **misurare e quantificare** le differenze territoriali nelle opportunità di accesso ai servizi essenziali ed alle attività quotidiane, superando un approccio meramente qualitativo. I gap di accessibilità si accompagnano a divari di sviluppo, che si manifestano non solo tra Nord e Sud del paese, ma anche trasversalmente con una faglia territoriale che attraversa l'Italia, fra centralità urbane e l'insieme dei territori che si possono qualificare come "periferici", includendo in questa definizione soprattutto le aree a bassa densità insediativa (aree rurali, aree montane, aree "interne" in generale), senza escludere l'insieme delle periferie urbane ovvero le zone di cintura, i territori suburbani, gli hinterland che a differenza delle aree interne di norma si caratterizzano per livelli più elevati di concentrazione della popolazione.

Per lo sviluppo dell'Indagine è stato predisposto un questionario standardizzato per le aree interne, coerente con le metriche di Eurostat e dell'Osservatorio Audimob di Isfort.

Profilo e rappresentatività del campione

I Comuni appartenenti alle Aree Interne sono stati selezionati in accordo con la classificazione SNAI (Strategia Nazionale Aree Interne).

La Strategia SNAI si focalizza sulle Aree Interne del Paese, classificando i comuni in tre macro-classi: Intermedi (13,6% pop.), Periferici (7,8% pop.) e Ultra-periferici (1,2% pop.), caratterizzati da scarsa accessibilità ai servizi essenziali.

² Un documento specifico e più approfondito di raccomandazioni per le policy sulla mobilità nelle Aree Interne "Public policy guidelines" è stato predisposto nell'ambito del progetto DATAMOB GRINS.

Mentre sono definiti Centri e classificati come Poli, Poli Intercomunali e comuni di Cintura, i comuni dotati di servizi pubblici e infrastrutture essenziali tra i quali:

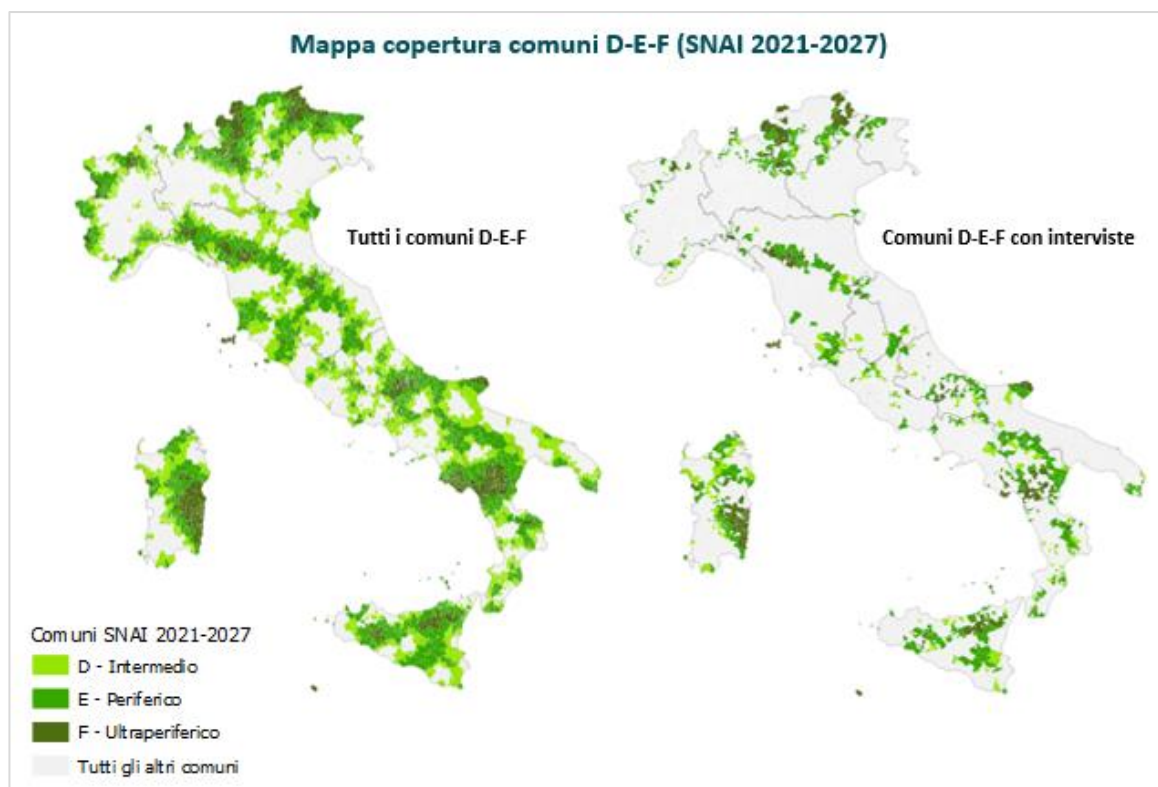
- almeno un ospedale sede di DEA di primo livello;
- tutta l'offerta scolastica secondaria;
- una stazione ferroviaria di categoria almeno Silver.

I comuni nei quali sono presenti i servizi suindicati sono definiti poli intercomunali e poli se capoluoghi di provincia in quanto sede di altri servizi al cittadino che erano di competenza delle province. I restanti comuni, sulla base del tempo di percorrenza che un residente impiega per raggiungere il centro di offerta dei servizi più vicino, sono definiti:

- aree di cintura se il tempo di percorrenza è inferiore ai 20 minuti;
- aree intermedie se il tempo è tra 20 e 40 minuti;
- aree periferiche se il tempo è compreso tra 40 e 75 minuti;
- aree ultra-periferiche con tempo di percorrenza superiore ai 75 minuti.

Secondo la nuova mappatura, illustrata nella Figura 1, ripermetrata secondo il nuovo ciclo di programmazione 2021-2027 della SNAI, le Aree interne comprendono oltre 4 mila Comuni, pari al 48,5% del totale e con complessivamente 13,3 mln di abitanti (pari al 22,5% della popolazione italiana).

Figura 1. Mappa dei comuni delle Aree Interne secondo il ciclo di Programmazione 2021-2027 vs mappa di copertura del campione di indagine.



Fonte: Elaborazioni su dati indagine Datamobs di Isfort sulle Aree Interne rispetto alla nuova ripermetratura del Piano Strategico Nazionale delle Aree interne-PSNAI, PCM dipartimento per le politiche di coesione e per il sud, anno 2025.

Le Tabelle 1 e 2 illustrano il piano di campionamento predisposto per lo sviluppo delle indagini sulle Aree Interne.

Tabella 1. Distribuzione del campione per macro-circoscrizione, sesso e classe di età delle Aree Interne, anno 2025

Area	14-19 anni		20-29 anni		30-45 anni		46-64 anni		65-74 anni		75-84 anni		Totale
	Maschi	Femmine	Maschi	Femmine	Maschi	Femmine	Maschi	Femmine	Maschi	Femmine	Maschi	Femmine	
<i>Nord-Ovest</i>	33	31	59	53	103	96	183	175	77	76	52	61	1.000
<i>Nord-Est</i>	35	32	61	56	107	101	179	175	73	73	50	58	1.000
<i>Centro</i>	32	30	57	51	104	99	176	179	76	79	53	64	1.000
<i>Sud</i>	34	32	64	58	111	106	168	173	73	79	46	56	1.000
<i>Isole</i>	37	34	65	60	111	108	167	172	70	77	44	55	1.000
<i>Italia AI</i>	171	159	305	277	536	510	874	874	369	384	246	295	5.000

Fonte: Elaborazioni Isfort indagine Datamobs sulle Aree Interne, anno 2025

Tabella 2. Errore standard campionario

Macro circoscrizione	Totale	Err. St
<i>Nord Ovest</i>	1.000	3.1
<i>Nord Est</i>	1.000	3.1
<i>Centro</i>	1.000	3.1
<i>Sud</i>	1.000	3.1
<i>Isole</i>	1.000	3.1
<i>Italia</i>	5.000	1.4

Fonte: Elaborazioni Isfort

Il campione di indagine ha considerato i Comuni appartenenti alle Aree Interne a partire dalla classificazione 2014-2020 secondo la Strategia Nazionale per le Aree Interne (Tabelle 3 e 4 e Fig.1).

Tabella 3 - Campione secondo la classificazione SNAI 2014-2020

SNAI 2014-2020	Campione	Universo	SNAI 2014-2020	Campione	Universo
<i>A - Polo</i>	0	0	<i>A - Polo</i>	0,0%	0,0%
<i>B - Polo Intercomunale</i>	0	0	<i>B - Polo Intercomunale</i>	0,0%	0,0%
<i>C - Cintura</i>	0	0	<i>C - Cintura</i>	0,0%	0,0%
<i>D - Intermedio</i>	1	1	<i>D - Intermedio</i>	0,0%	0,0%
<i>E - Periferico</i>	4.481	4.507	<i>E - Periferico</i>	89,6%	90,1%
<i>F - Ultraperiferico</i>	518	492	<i>F - Ultraperiferico</i>	10,4%	9,8%
<i>Totale</i>	5.000	5.000	<i>Totale</i>	100,0%	100,0%

Fonte: Elaborazioni Isfort indagine Datamobs sulle Aree Interne, anno 2025

Tabella 4. Distribuzione geografica del campione AI con classificazione SNAI

Circoscrizione	Campione AI 2014-2020	Circoscrizione	Campione AI 2021-2027
<i>Nord-Ovest</i>	999	<i>Nord-Ovest</i>	950
<i>Nord-Est</i>	1032	<i>Nord-Est</i>	865
<i>Centro</i>	898	<i>Centro</i>	868
<i>Sud</i>	1017	<i>Sud</i>	940
<i>Isole</i>	1.054	<i>Isole</i>	897
<i>Totale</i>	5.000	<i>Totale</i>	4.520

Fonte: Elaborazioni Isfort indagine Datamobs sulle Aree Interne, indagine anno 2025

L'approfondimento, riferito alla nuova mappatura delle AI del nuovo ciclo di programmazione 2021-2027, prende in esame un sotto-campione delle 5.000 interviste 2025, che coinvolge i Comuni Intermedi, Periferici e Ultraperiferici. Il sotto-campione è costituito da 4.520 interviste utili (Tabella 5).

Tabella 5. Campione secondo la nuova classificazione SNAI 2021-2027

SNAI 2021-2027	Campione	Universo	SNAI 2021-2027	Campione	Universo
A - Polo	0	0	A - Polo	0	0
B - Polo Intercomunale	0	0	B - Polo Intercomunale	0	0
C - Cintura	0	0	C - Cintura	0	0
D - Intermedio	1050	1069	D - Intermedio	23,2%	23,6%
E - Periferico	2.847	2.859	E - Periferico	63,0%	63,1%
F - Ultraperiferico	623	605	F - Ultraperiferico	13,8%	13,3%
Totale	4.520	4.533	Totale	100,0%	100,0%

Fonte: Elaborazioni Isfort indagine Datamobs sulle Aree Interne, anno 2025

3 I fondamentali della mobilità nelle Aree Interne

Nel presente paragrafo sono illustrate le principali evidenze emerse dall'indagine sulle Aree Interne ³. I risultati dell'indagine sono stati analizzati e raffrontati con gli indicatori dell'Osservatorio Audimob di Isfort, con riferimento ai dati medi nazionali e delle singole macroaree, per evidenziare i divari gravanti sulle AI, comprenderne le motivazioni e successivamente tracciare raccomandazioni utili per le policy finalizzate al riequilibrio dei territori e delle relative potenzialità.

Gli indicatori stimati riguardano le caratteristiche dei singoli spostamenti (la popolazione mobile, il numero medio di spostamenti giorno, la lunghezza e la durata dello spostamento), la motivazione degli spostamenti, la scelta del modo e le destinazioni degli spostamenti distinti in interni al comune o extraurbani. Sono stati poi presi in esame gli indicatori di mobilità pro-capite giorno che rappresentano un indice sintetico cumulativo della mobilità consumata dai singoli individui in un giorno feriale e che consentono di misurare l'impedenza all'accesso ai servizi ed alle attività.

Un focus specifico è stato dedicato alla prossimità alle fermate del TPL su gomma, alla distanza dalla stazione ferroviaria più vicina ed alle frequenze degli spostamenti con modalità sostenibili (collettivo, bici). Inoltre è stata analizzata la propensione all'utilizzo di tecnologie digitali applicate per gli spostamenti con il trasporto collettivo. Un'ultima sezione ha esaminato le valutazioni e percezioni dell'utente rispetto al sistema di trasporto nelle Aree Interne.

3.1. Le caratteristiche degli spostamenti

La popolazione mobile

La popolazione mobile nelle AI ⁴ (81,4%), riferita agli spostamenti significativi ⁵, è sostanzialmente allineata per le diverse classi urbane, essendo mediamente più elevata solo di un punto percentuale rispetto alla media dei comuni italiani⁶ (80,2%). Ma se si analizzano le

³ Indagine condotta tenendo conto della più recente classificazione riferita al ciclo di programmazione 2021-2027 della Strategia Nazionale delle Aree Interne SNAI.

⁴ Dati derivanti dall'indagine del progetto DATAMOBs di Isfort anno 2025, riferita alle Aree Interne D-E-F: Comuni Intermedi (D), Periferici (E) e Ultraperiferici (F) secondo SNAI 2021-2027.

⁵ Spostamenti maggiori di 5 minuti a piedi.

⁶ Indagini Audimob di Isfort dati cumulati anni dal 2022 al 2024: valori medi nazionali.

macroaree del Paese, sono i comuni delle AI del Nord-Ovest che presentano il divario più elevato, anche per il maggiore tasso di occupati tra i residenti che si spostano per motivi di lavoro per raggiungere sedi al di fuori di un raggio di prossimità⁷, distanziandosi di 5 punti percentuali dalla media Italia (85% AI vs 80% media Italia) e di 2,7 punti rispetto alla media Nord-Ovest. Nelle AI del Nord-Est e delle Isole la percentuale di popolazione mobile è più alta di circa 2 punti percentuali, mentre nel Centro è quasi allineata alla media nazionale. Se si considerano i soli comuni periferici ed ultraperiferici⁸ il valore medio della popolazione mobile scende di un punto percentuale rispetto all'insieme dei comuni delle aree interne (Tabella 6).

Tabella 6. Popolazione mobile di tutti i comuni italiani vs aree interne

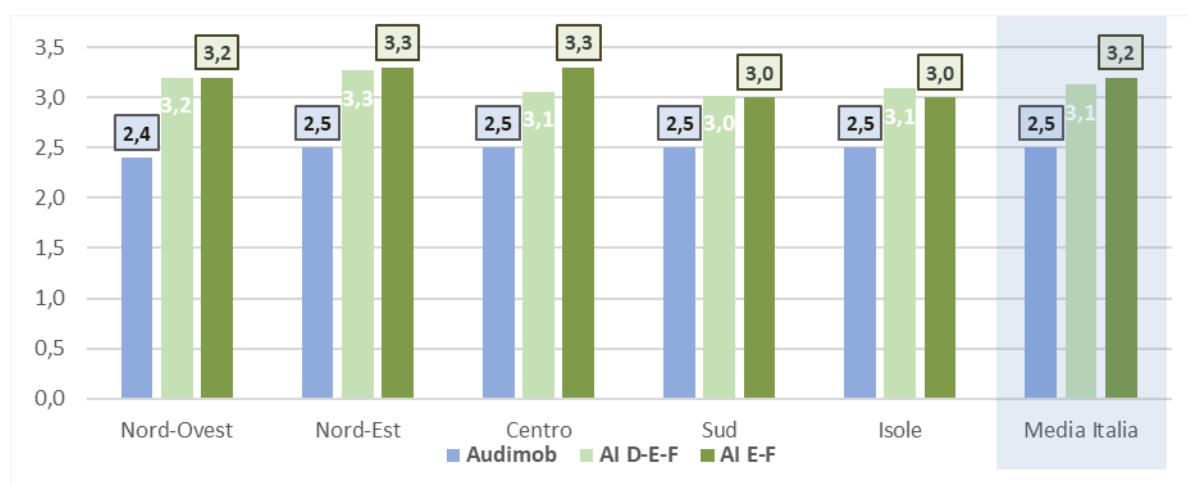
ITALIA	SI	NO	Totale	Aree Interne	SI	NO	Totale	E-F	SI	NO	Totale
Nord-Ovest	82,3%	17,7%	100,0%	Nord-Ovest	85,0%	15,0%	100,0%	Nord-Ovest	84,1%	15,9%	100,0%
Nord-Est	81,1%	18,9%	100,0%	Nord-Est	82,5%	17,5%	100,0%	Nord-Est	81,5%	18,5%	100,0%
Centro	81,2%	18,8%	100,0%	Centro	79,8%	20,2%	100,0%	Centro	78,3%	21,7%	100,0%
Sud	79,7%	20,3%	100,0%	Sud	80,3%	19,7%	100,0%	Sud	80,2%	19,8%	100,0%
Isole	76,9%	23,1%	100,0%	Isole	79,6%	20,4%	100,0%	Isole	77,2%	22,8%	100,0%
Media totale	80,2%	19,8%	100,0%	Media totale	81,4%	18,6%	100,0%	Media totale	80,5%	19,5%	100,0%

Fonte: Elaborazioni Isfort su dati Audimob e dell'indagine DATAMOBS sulle Aree Interne 2025

Il numero medio di spostamenti giorno della popolazione

Nelle aree interne il numero medio di spostamenti significativi della popolazione mobile è maggiore o uguale a 3 in tutte le circoscrizioni territoriali analizzate, mentre i valori riferiti all'insieme delle classi di urbane comprendenti anche i poli ed i poli intercomunali e le cinture assumono valori intorno a 2,5 spostamenti per giorno pro-capite (Grafico 1). Questi valori attestano una maggiore domanda di mobilità individuale significativa nelle aree interne rispetto a tutte le ripartizioni territoriali considerate e con gradienti superiori nelle aree interne del Nord, giustificata anche dalla minore prossimità a servizi e sedi di lavoro.

Grafico 1. Numero medio di spostamenti giorno riferito alla popolazione mobile



Fonte: Elaborazioni Isfort su dati Audimob e dell'indagine DATAMOBS sulle Aree Interne 2025

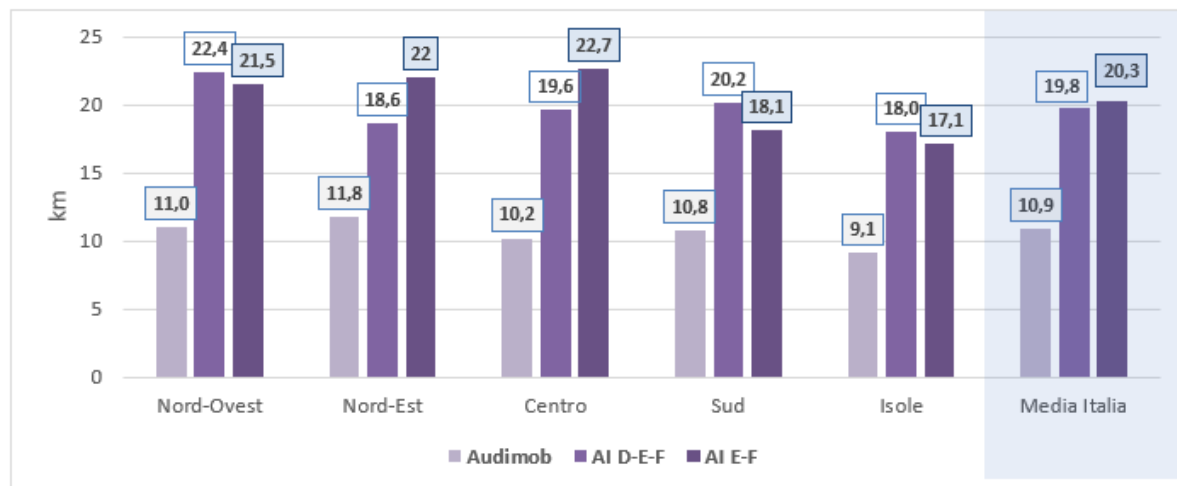
⁷ Che richiedono spostamenti maggiori di 5 minuti a piedi.

⁸ Dati dell'indagine del progetto DATAMOBS di Isfort anno 2025 riferita al sottoinsieme dei comuni Periferici (E) e Ultraperiferici (F) secondo SNAI 2021-2027.

Lunghezza media e durata media degli spostamenti

Divari sensibili si rilevano con riferimento agli indicatori delle AI sulla lunghezza (Graf. 2) e durata media dello spostamento che presentano gradienti significativi rispetto ai dati medi nazionali comprendenti tutte le classi urbane.

Grafico 2 - Lunghezza media dello spostamento (km)



Fonte: Elaborazioni Isfort su dati Audimob e dell'indagine DATAMOBIS sulle Aree Interne 2025

In particolare nel Nord-Ovest la lunghezza media dello spostamento nelle aree interne assume valori pari a più del doppio (22,4 km) di quello medio sull'insieme delle classi (11 km), ma anche sulle altre circoscrizioni territoriali le lunghezze medie sono quasi 2 volte quelle medi rilevati per l'insieme delle classi urbane. Di riflesso anche la durata media del singolo spostamento è maggiore di quasi un terzo nelle AI, con circa 10 minuti in più rispetto alla media Italia pari a circa 22 minuti per spostamento. La motivazione principale di queste differenze è legata alla minore accessibilità a scuole e servizi sanitari e sedi di lavoro che si trovano in altri centri urbani da raggiungere.

3.2 Gli indicatori di mobilità pro-capite giornalieri

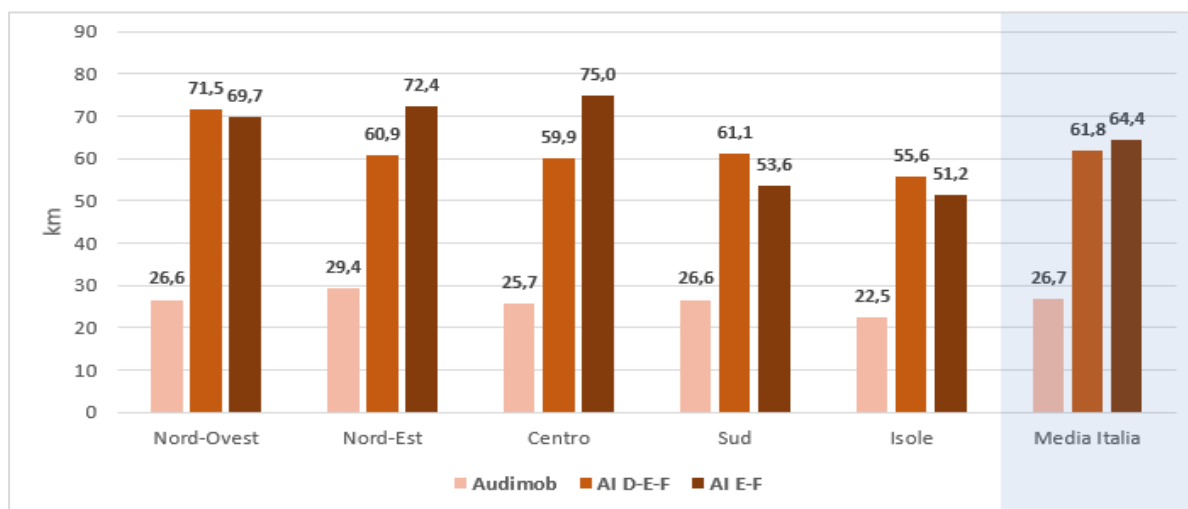
Distanza e tempo medio di percorrenza pro-capite giornalieri

Gli indicatori di distanza e tempo medio pro-capite giornalieri rappresentano degli indicatori sintetici della domanda di mobilità espressa in grado di evidenziare le differenze di stili di mobilità tra i diversi cluster analizzati.

Si osservano gradienti significativi rispetto ai dati medi sull'insieme delle classi urbane analizzate. In particolare, la distanza media pro-capite nelle Aree Interne assume valori intorno ai 62 km giorno, pari a più del doppio di quella media sull'insieme delle classi urbane di circa 27 km. I valori più alti di distanza per le AI si registrano nel Nord-Ovest, con punte di oltre 70 km, mentre se si considerano i soli comuni periferici ed ultraperiferici le distanze maggiori procapite sono percorse giornalmente dai residenti nelle circoscrizioni del Centro Italia (Grafico 3).

È stato possibile, grazie all'indagine effettuata nell'ambito del progetto Datamobs, misurare la penalizzazione per i residenti delle Aree interne dovuta al gap di accessibilità ai servizi ed alle sedi di lavoro. In particolare, un residente delle AI dedica giornalmente in media alla mobilità circa 1h e 40 minuti, mentre il tempo medio pro-capite dedicato agli spostamenti in Italia è intorno all'ora, con una penalizzazione di oltre il 67% di tempo aggiuntivo giorno da destinare alla mobilità per residente nelle Aree Interne (Grafico 4).

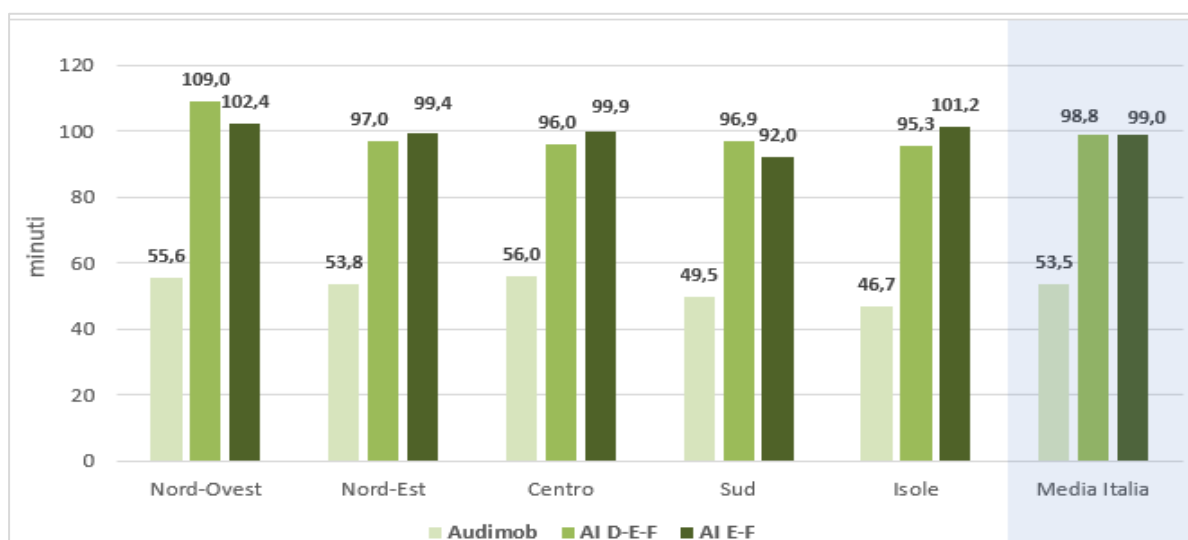
Grafico 3 - Distanza media pro-capite giornaliera (km)



Fonte: Elaborazioni Isfort su dati Audimob e dell'indagine DATAMOBIS sulle Aree Interne 2025

Questo divario si traduce in maggiori costi economici e sociali dovuti al minor tempo da dedicare alla gestione familiare, alla cura personale ed al tempo libero, oltre all'aggravio di spese incrementali da sostenere per gli spostamenti, a cui consegue un'inferiore qualità della vita. Sarebbe opportuno incoraggiare e favorire lo smart working per i residenti nelle AI. Anche le imprese che operano in queste zone sono gravate da costi aggiuntivi dovuti a difficoltà logistiche per gli approvvigionamenti e la consegna dei prodotti. Sarebbe opportuno valutare delle agevolazioni economiche per le imprese che si insediano in questi territori in modo da rendere più vantaggioso per le imprese investire in queste aree creando un circolo virtuoso.

Grafico 4 - Tempo medio pro-capite giornaliero (minuti)



Fonte: Elaborazioni Isfort su dati Audimob e dell'indagine DATAMOBIS sulle Aree Interne 2025

3.3 I motivi, le scelte modali e la destinazione degli spostamenti

I motivi degli spostamenti per macroaree

Nell'indagine condotta è stato chiesto di indicare il motivo dello spostamento tra 23 possibili alternative. Nelle tabelle seguenti le principali motivazioni sono state raggruppate per semplicità in quattro classi escludendo il rientro a casa. Le componenti sistematiche degli spostamenti, ovvero il lavoro e lo studio, costituiscono la quota più rilevante, la motivazione lavoro è di oltre 8 punti percentuali più elevata nelle aree interne rispetto al dato medio Audimob. Nelle aree interne

del Nord la componente lavoro ha un peso maggiore rispetto alle altre ripartizioni geografiche, mentre questo accade per il motivo studio nel Sud e nelle Isole (Tabella 7).

Tabella 7 - Le motivazioni degli spostamenti per macroaree Italia e classi di accessibilità

Audimob	Nord-Ovest	Nord-Est	Centro	Sud	Isole	Media
Lavoro	30,6%	31,3%	28,3%	28,0%	28,9%	31,8%
Studio	4,1%	3,4%	3,5%	4,4%	4,7%	4,6%
Gestione familiare	32,1%	29,3%	30,4%	34,4%	33,3%	32,0%
Tempo libero	33,2%	36,0%	37,8%	33,3%	33,1%	31,6%
Totale	100%	100%	100%	100%	100%	100,0%

AI D-E-F	Nord-Ovest	Nord-Est	Centro	Sud	Isole	Media
Lavoro	39,3%	40,7%	35,5%	31,4%	33,3%	39,3%
Studio	3,3%	2,0%	4,6%	9,0%	7,2%	3,3%
Gestione familiare	23,1%	23,1%	24,1%	25,4%	25,1%	23,1%
Tempo libero	34,3%	34,3%	35,9%	34,2%	34,4%	34,3%
Totale	100%	100%	100%	100%	100%	100%

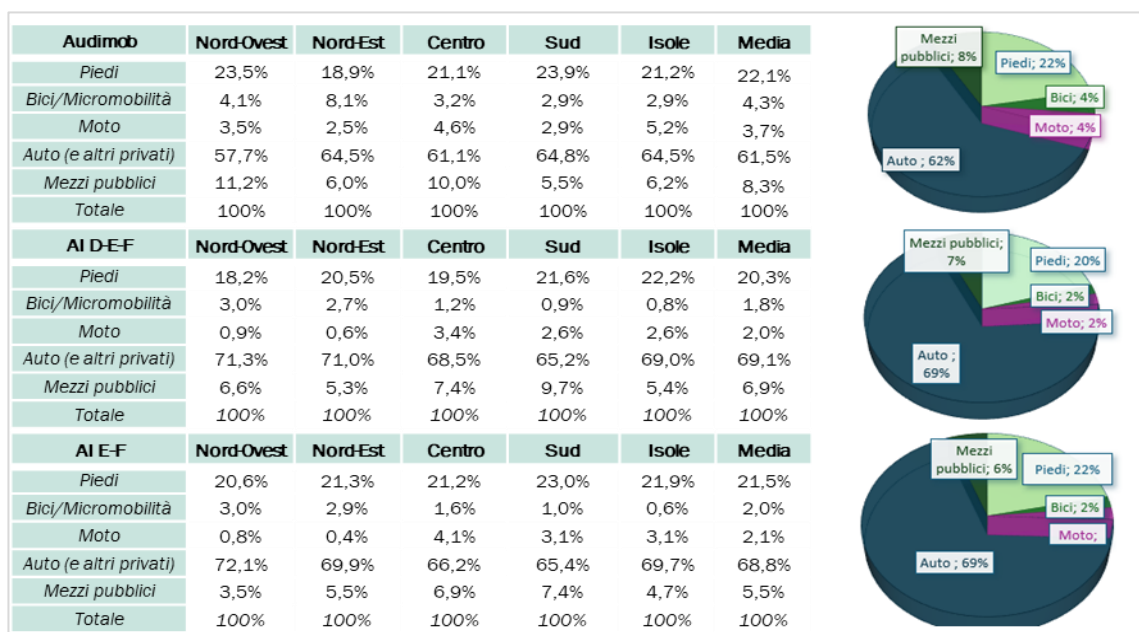
AI E-F	Nord-Ovest	Nord-Est	Centro	Sud	Isole	Media
Lavoro	38,9%	39,8%	35,1%	31,8%	30,7%	35,8%
Studio	2,4%	2,0%	4,3%	5,7%	8,1%	4,1%
Gestione familiare	22,5%	24,4%	24,4%	26,2%	26,0%	24,5%
Tempo libero	36,2%	33,8%	36,2%	36,3%	35,1%	35,5%
Totale	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Fonte: Elaborazioni Isfort su dati Audimob ed indagine DATAMOBs sulle Aree Interne 2025

Le scelte modali degli spostamenti per macroaree

La scelta della mobilità privata (auto) cresce nelle Aree Interne e raggiunge una quota del 69%, circa 7 punti percentuali sopra la media Italia (62%). Considerando le macroregioni le maggiori differenze emergono nelle aree del Nord-Ovest che presentano quote sotto il 60% per l'insieme delle classi urbane mentre nelle AI sono più elevate di oltre 13 punti percentuali con valori del 71%. Solo nel Sud le differenze medie sul modo collettivo si appiattiscono. La mobilità in bici nelle aree interne assorbe una quota intorno al 2%, valore mediamente inferiore alla media Italia che è di poco superiore al 4%. La stessa mobilità a piedi con il 20% di share modale è inferiore di circa due punti percentuali alla media Italia (Tabella 8).

Tabella 8 – Le quote modali degli spostamenti per macroaree Italia e classi di accessibilità



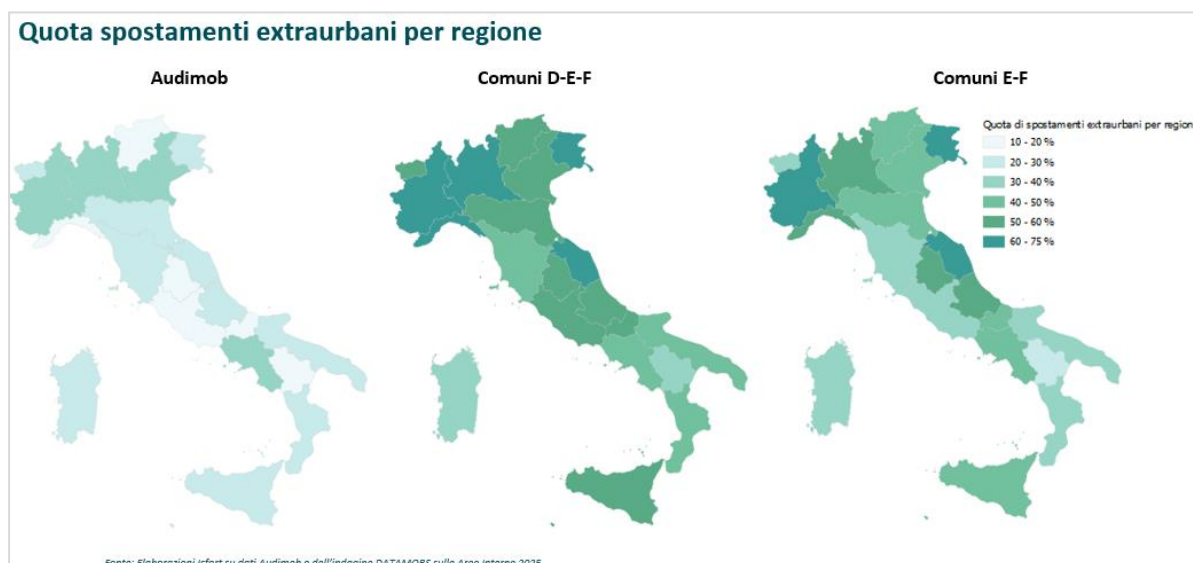
Fonte: Elaborazioni Isfort su dati Audimob ed indagine DATAMOBs sulle Aree Interne 2025

Destinazione degli spostamenti interni al comune di residenza o diretti verso altro comune

I dati rappresentati (Fig.2) ottenuti dalle ultime indagini Audimob, mediati su tutti i comuni Italiani, mostrano il peso prevalente della breve distanza, con spostamenti prevalenti aventi origine e destinazione nello stesso comune (72%), peraltro in significativo incremento come riportato nel «21° Rapporto sulla Mobilità degli Italiani». La tendenza è fortemente sbilanciata a causa della presenza dei comuni polo in grado di trattenere al loro interno la maggior parte degli spostamenti. Mentre la prospettiva cambia se osserviamo, grazie all'indagine sulle AI Datamobs, i dati dei comuni delle aree interne, per i quali solo il 37% degli spostamenti rimane all'interno del comune dal quale sono generati.

Il peso maggiore di questo fenomeno è da attribuire ai comuni intermedi che collocandosi in una distanza non molto lontana dai poli ne subiscono il potere attrattivo. Considerando invece solo i comuni periferici e ultraperiferici la statistica cambia ancora con una quasi parità tra spostamenti urbani ed extraurbani (48% spostamenti interni al comune), con una dinamica in parte di autocontenimento ed in parte generativa, considerando la notevole distanza che li separa dai poli.

Figura 2 – Ripartizione tra spostamenti nel comune di residenza o verso altro comune per regione (%)



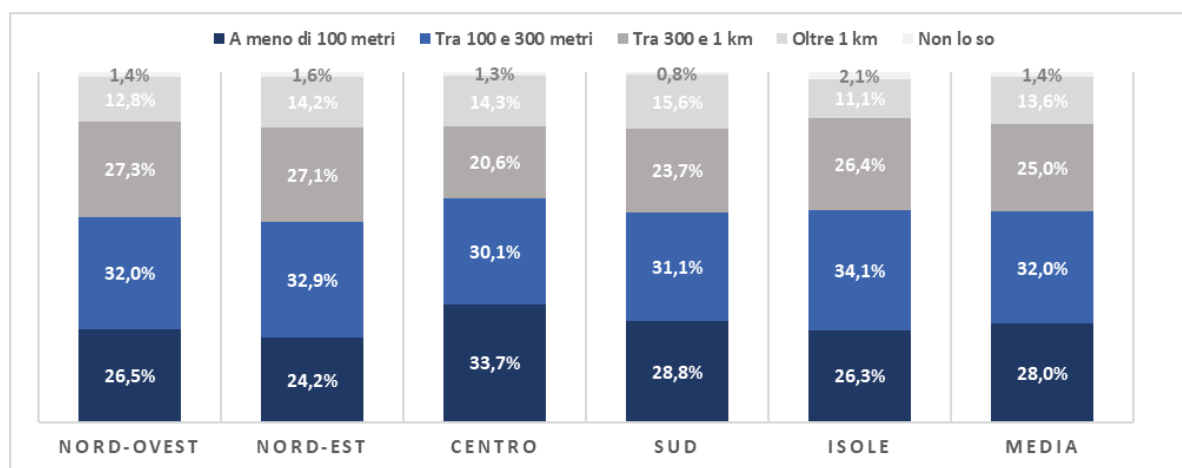
Fonte: Elaborazioni Isfort su dati Audimob e dati dell'indagine DATAMOB sulle Aree Interne 2025

3.4 La prossimità ai servizi di trasporto collettivo e nelle aree interne

Il grafico 5 descrive la distanza media, dichiarata nell'ambito dell'indagine, dalla fermata dell'autobus più vicina a casa⁹ in base all'area geografica di residenza per i comuni delle Aree Interne. Si osserva che circa il 60% della popolazione dispone di almeno una fermata di autobus a meno di 300 metri. Se si estende il raggio ad 1 km dall'abitazione, distanza ancora percorribile anche a piedi, si arriva all'85%. Il Centro emerge come l'area con maggiore prossimità, oltre il 36% delle persone trovano una fermata entro 100 metri ed oltre il 66% entro 300 metri.

Questo dato, considerando che si parla di aree interne, mostra una buona capillarità della rete di trasporto pubblico su gomma, raggiungendo anche aree periferiche, centri urbani e piccole località meno accessibili, offrendo una copertura a maglie strette.

Grafico 5. Distanza dalla fermata dell'autobus più vicina - Aree Interne



Fonte: Elaborazioni Isfort su dati indagine DATAMOB sulle Aree Interne 2025

Nel Grafico 6 sono indicate le percentuali di residenti nelle aree interne ricadenti nelle diverse classi di distanza dalla stazione ferroviaria più vicina¹⁰ per area geografica di residenza. In generale nelle AI (classi comunali SNAI: D-E-F) il 41,3% di utenti dichiara di disporre di una

⁹ Domanda del questionario: "A che distanza da dove abita si trova la fermata autobus più vicina?"

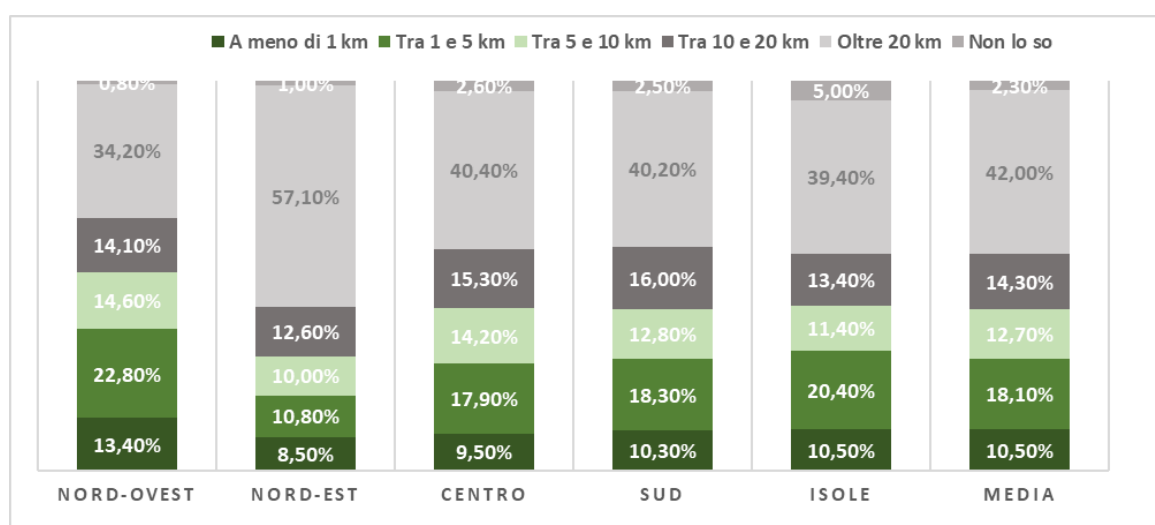
¹⁰ Domanda del questionario: "A che distanza da dove abita si trova la stazione ferroviaria più vicina?"

stazione ferroviaria a meno di 10 km da casa, mentre se si considerano solo comuni periferici ed ultraperiferici (classi comunali SNAI: E-F) la percentuale scende al 36,7%. I dati evidenziano inoltre grandi disparità territoriali nell'accessibilità al servizio ferroviario. Il Nord-Est risulta l'area più penalizzata con la percentuale più alta (oltre 57%) nella fascia di distanza maggiore.

In generale solo un intervistato su 10 ha una stazione a portata di passeggiata (entro 1 km) mentre la metà della popolazione considerata vive a oltre 10 km da una stazione ferroviaria.

La differenza di prossimità tra servizi di TPL su gomma e ferro è giustificata dalla maggiore flessibilità del trasporto su gomma che meglio si presta a raggiungere territori maggiormente impervi e isolati. L'altro aspetto riguarda il numero ridotto di utenti potenziali residenti nei singoli comuni delle AI che non giustificerebbe investimenti infrastrutturali ferroviari. Mentre la via che si suggerisce di seguire è quella dell'integrazione del TPL su gomma, mediante il coordinamento orario, con il Trasporto ferroviario per le destinazioni servite.

Grafico 6. Distanza dalla stazione ferroviaria più vicina - Aree Interne



Fonte: Elaborazioni Isfort su dati indagine DATAMOBIS sulle Aree Interne 2025

L'indagine ha approfondito anche le frequenze di utilizzo dei trasporti collettivi su gomma¹¹ e della bicicletta¹² (Grafici 7, 8).

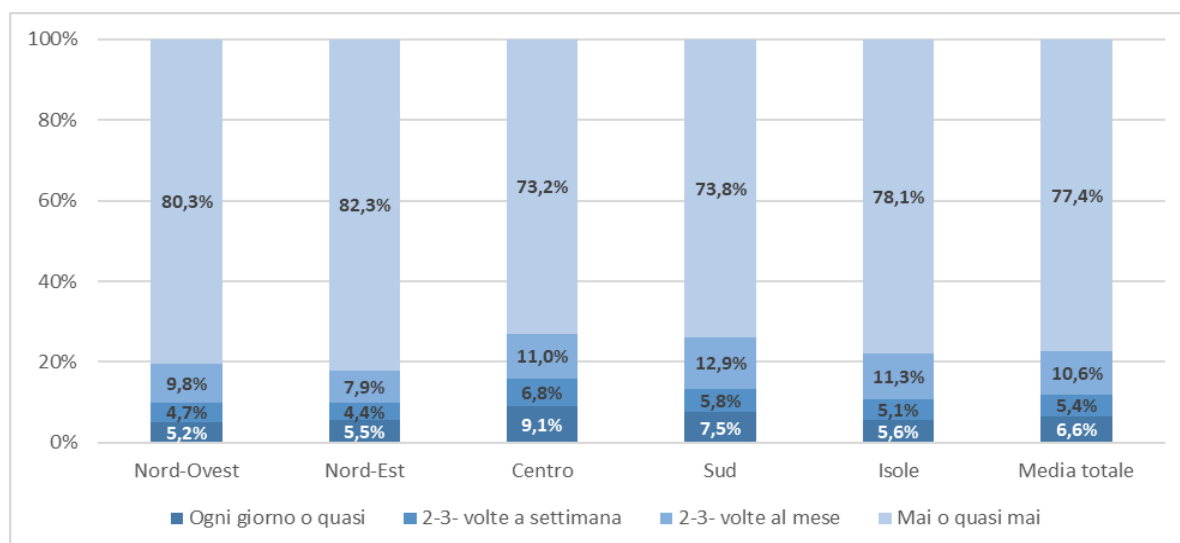
Nel Grafico 7, in particolare sono illustrati i risultati relativi alla modalità collettiva. Nonostante la capillarità della rete del trasporto pubblico su gomma (Graf.5), i dati dell'indagine confermano la poca attrattività del trasporto pubblico, con una situazione un po' più critica nei comuni periferici ed ultraperiferici.

Le frequenze più alte di utilizzo del TPL si osservano al Centro ed al Sud, ma comunque l'utilizzo del trasporto pubblico raramente è regolare: solo circa 1 su 20 sceglie quotidianamente i mezzi pubblici per spostarsi, anche perché nei piccoli comuni il sistema di trasporto collettivo in ambito urbano è quasi inesistente, le corse sono principalmente extraurbane, finalizzate al collegamento verso i centri limitrofi con offerta scolastica secondaria completa e vengono utilizzate principalmente da studenti ed anziani.

¹¹ Domanda del questionario: "Quanto frequentemente utilizzi i mezzi pubblici (bus, treno, ecc.)?"

¹² Domanda del questionario: "Quanto frequentemente utilizzi la bicicletta?"

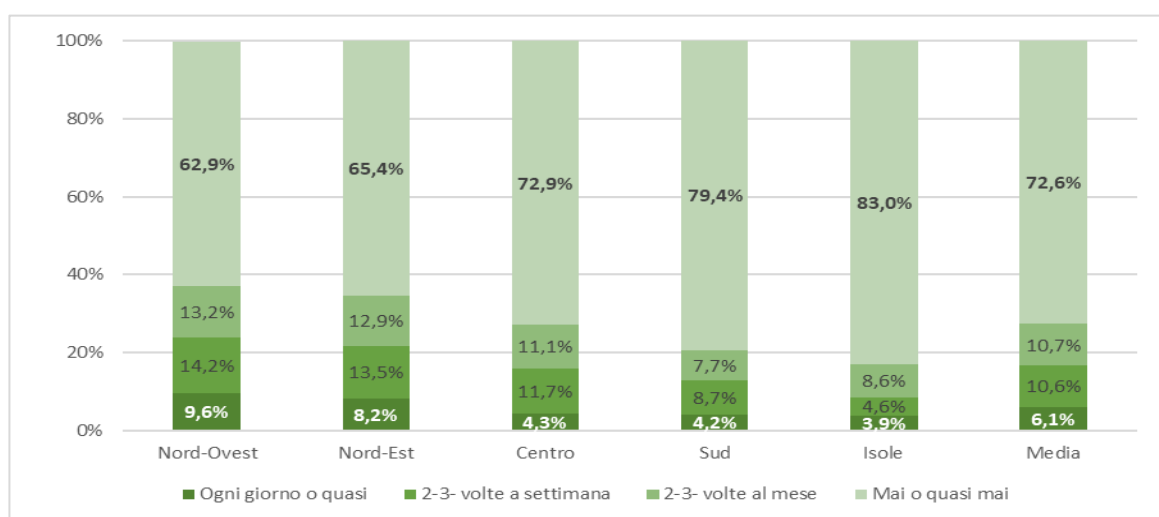
Grafico 7. La frequenza di utilizzo dei mezzi pubblici per gli spostamenti per macroaree - Aree Interne



Fonte: Elaborazioni Isfort su dati indagine DATAMOBIS sulle Aree Interne 2025

Nel grafico 8 si osservano i valori di frequenza registrati per la bicicletta. In generale circa il 72,6% del campione non utilizza mai o quasi mai la bicicletta. Confrontando i valori di non utilizzo della bicicletta nelle diverse aree geografiche si evidenziano divari vicini al 20% tra il Nord-Ovest e le Isole. Al Nord-Ovest e al Nord-Est, storicamente caratterizzato dalla forte penetrazione della bicicletta, si osservano i valori più alti di utilizzo tra il 9,6% e l'8,2% a fronte di valori di utilizzo intorno al 4% al Sud e nelle isole. Le diversità di scelta modale della bicicletta nelle AI delle macroaree del Paese sono anche strettamente correlate alla presenza o meno nei territori di infrastrutture dedicate e separate dal resto del traffico veicolare.

Grafico 8. La frequenza di utilizzo della bicicletta per gli spostamenti per macroaree - Aree Interne



Fonte: Elaborazioni Isfort su dati indagine DATAMOBIS sulle Aree Interne 2025

Propensione all'utilizzo delle nuove tecnologie digitali per gli spostamenti con i mezzi pubblici

Nella survey è stata valutata anche la propensione degli utenti all'utilizzo delle tecnologie digitali disponibili¹³, utili per pianificare gli spostamenti tramite i mezzi pubblici. Si fa riferimento all'utilizzo di app e siti internet per gli spostamenti con i trasporti collettivi per scegliere quale mezzo utilizzare e in quale orario, per fare prenotazioni, per fare pagamenti, per avere informazioni durante il viaggio.

Più del 44% degli utenti residenti nelle Aree Interne dichiarano di utilizzare spesso le app o siti internet per il loro viaggio, il 26% occasionalmente; mentre circa il 30% decide di non utilizzarle. I residenti dei soli comuni periferici e ultraperiferici sono meno propensi all'uso di questi servizi infatti la percentuale di non utilizzo per questo sottoinsieme cresce al 33%.

Successivamente nel corso dell'indagine DATAMOBIS sono state chieste le motivazioni legate all'utilizzo o meno delle tecnologie digitali.

Coloro che hanno risposto positivamente¹⁴ hanno indicato, quanto ritengono importanti i benefici che possono derivare da tali servizi. Gli utenti¹⁵ ritengono che questi ausili facilitino la possibilità di scegliere il mezzo più adatto al proprio spostamento, di prenotare e pagare in modo rapido ed informare in tempo reale su mezzi, orari e traffico.

Va sottolineato che la propensione ad utilizzare le app può facilitare il gestore dei servizi di trasporto nell'organizzazione di eventuali servizi flessibili e l'utente a fruirne al meglio.

Al contrario coloro che non usano tali servizi¹⁶, si dichiarano in maggior parte disinteressati perché già informati su come organizzare i loro spostamenti con i mezzi pubblici. Più del 30% non usa lo smartphone per queste funzioni mentre la restante quota dichiara di non essere a conoscenza di questi servizi.

3.5 Le valutazioni e percezioni dell'utente sul sistema di trasporto

Nel questionario di indagine sulle AI è stata inserita una sezione che riguarda le valutazioni e le percezioni degli utenti rispetto ad alcune dichiarazioni esposte all'intervistato¹⁷. Il Grafico presenta i risultati di 10 affermazioni relative all'inquinamento provocato dai mezzi di trasporto, alle dinamiche del trasporto pubblico e all'utilizzo della bicicletta (Grafico 9). L'intervistato ha indicato, con un punteggio da 1 a 5, in quale misura è d'accordo con ogni affermazione. In generale i due campioni, AI e sottoinsieme dei soli comuni periferici ed ultraperiferici, non presentano differenze significative nella valutazione delle 10 dichiarazioni. I rispondenti mostrano una percezione positiva sulla conoscenza dell'offerta di trasporto alla quale possono accedere (3.9/5), mentre non ritengono che la loro «città» (in questo caso sono Aree Interne) sia inquinata (2.2/5). I residenti valutano le condizioni del manto stradale in pessime condizioni (3.4/5). L'uso della bicicletta in ambito urbano mostra qualche perplessità soprattutto dovuta ai bassi livelli di sicurezza su strade dove le biciclette non hanno una corsia dedicata e vengono scarsamente mantenute. Nel caso di comuni periferici e ultraperiferici le problematiche sono principalmente legate alle maggiori distanze da percorrere e all'assenza di una rete ciclabile.

¹³ Domanda del questionario: "Per i suoi spostamenti con i mezzi pubblici ha mai utilizzato le nuove tecnologie digitali (app per il telefonino, siti internet ecc.), ad esempio per scegliere quale mezzo utilizzare e in quale orario, per fare prenotazioni, per fare pagamenti, per avere informazioni durante il viaggio ecc.?"

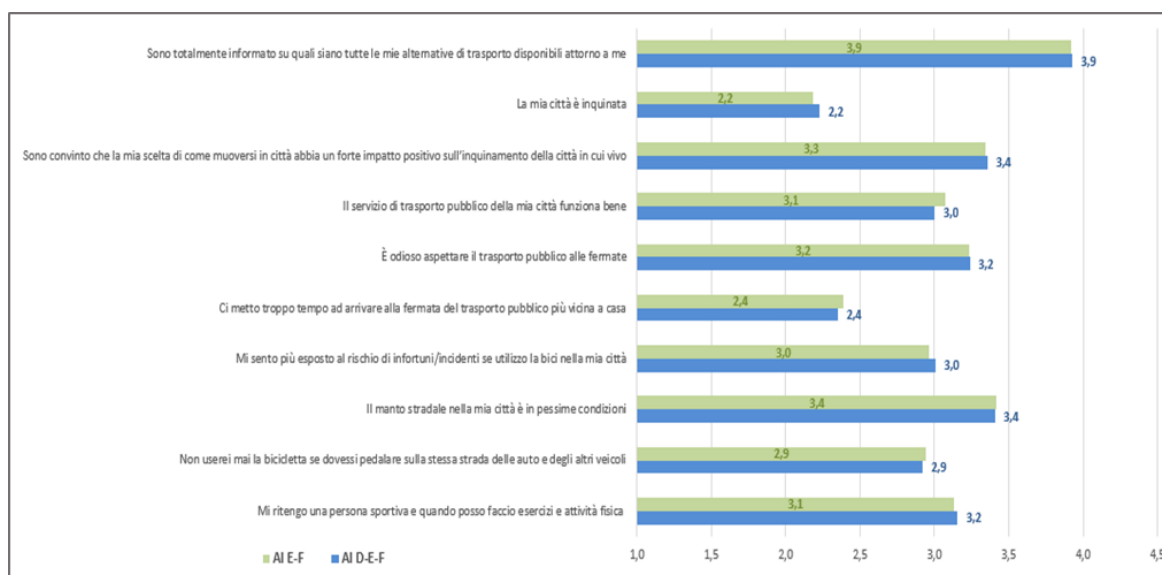
¹⁴ Domanda del questionario: "Se sì, quanto ritiene importanti i possibili benefici di questi servizi? (in scala 1-5)"

¹⁵ Con un punteggio di 4 su 5.

¹⁶ Domanda del questionario: "Se no, per quale ragione?"

¹⁷ Domanda del questionario: "Indichi da 1 a 5 quanto è d'accordo rispetto alle seguenti dichiarazioni"

Grafico 9. Valutazioni e percezioni dell'utente sul sistema di trasporto



Fonte: Elaborazioni Isfort su dati indagine DATAMOBIS sulle Aree Interne 2025

4 Conclusioni ed indicazioni per le politiche pubbliche a favore delle Aree Interne

Le principali evidenze dello studio

I risultati dello studio e dell'indagine Datamobs hanno confermato e consentito di quantificare il deficit di accessibilità delle Aree Interne, restituendoci un quadro che esprime e misura un divario che affiancandosi al consolidato tema del gap di dotazioni infrastrutturali e di sviluppo tra Nord e Sud del Paese, attraversa l'Italia e riguarda la frattura fra centralità urbane e l'insieme dei territori che si possono qualificare come "periferici", includendo in questa definizione soprattutto le aree a bassa densità insediativa, tra i quali comuni delle aree interne, aree rurali e aree montane. Un cittadino di questi territori dedica agli spostamenti quotidiani circa un 1 h e 40 minuti del suo tempo, quasi il doppio della media italiana che si attesta intorno ai 50-55 minuti.

Inoltre, a fronte di un 72% della mobilità che si sviluppa all'interno del proprio comune di residenza secondo la media nazionale, nelle aree interne la quota di mobilità infracomunale si riduce a circa il 37%, con la conseguenza che il 63% degli spostamenti è di tipo extraurbano, su reti costituite principalmente da strade statali e provinciali, che per caratteristiche topologiche, di visibilità, sicurezza e manutenzione sono molto carenti.

Nelle AI il 69% dei cittadini, secondo l'indagine, sceglie l'auto privata per i propri spostamenti, valore superiore di 8 punti percentuali alla media nazionale, incidendo negativamente sulla sostenibilità. Inoltre, il parco veicolare nelle AI mediamente è più vetusto, ciò produce maggiori costi economici a causa dei consumi correlati, costi ambientali per le emissioni inquinanti e sociali per l'impatto sulla sicurezza stradale, basti pensare che il tasso di mortalità in caso di incidente dei residenti nei comuni periferici ed ultraperiferici, con meno di 10mila abitanti, è pari a tre volte quello dei residenti nei poli¹⁸. La ragione principale di questo squilibrio modale è da ricercare proprio in quei dislivelli tra "centro" e "periferia" rispetto all'offerta infrastrutturale e ai servizi di trasporto pubblico. Quindi l'unica ragionevole soluzione di trasporto per i cittadini delle Aree interne sembra essere il ricorso all'auto di proprietà, consolidando nel tempo un modello di mobilità "insostenibile".

¹⁸ Il 48% dei morti complessivi a fronte del 22% degli incidenti è stato censito in ambito extraurbano nelle strade statali e provinciali incorsi nel 2023- Fonte Studio Carbone G., Daidone L. «Domanda di Mobilità per classi urbane ed incidentalità» Seminario dell'Ordine degli Ingegneri della Provincia di Roma dal titolo «Incidentalità stradale: cause, strumenti e azioni». Roma, Auditorium INAIL- 19 settembre 2025.

Si determina così una grave lesione dei diritti di cittadinanza per chi vive nelle aree interne, e in generale nei territori di margine; si realizza una parallela grave lesione per le opportunità di crescita dei soggetti economici che già vi operano, oltre che nella limitazione della capacità attrattiva di nuovi attori imprenditoriali. Infatti, un'efficace organizzazione del trasporto in un'area periferica non solo è "a servizio" dei consumi di cittadinanza (scuola, sanità, lavoro) ma favorisce anche il pieno dispiegamento dei progetti di sviluppo territoriale; si pensi al turismo (come il potenziale turista raggiunge l'area e come al suo interno si muove per la fruizione dei luoghi è un problema molto serio per un'area periferica) o ai poli di attività manifatturiere, artigianali e su filiere terziarie che domandano accessibilità e quindi un'adeguata offerta di trasporto.

La questione dei trasporti, nei termini qui discussi, è cruciale sia per assicurare la fruizione dei servizi di cittadinanza, sia per la concreta realizzabilità di gran parte dei progetti di sviluppo locale, sia – in senso più ampio – per la qualità della vita delle comunità locali. Una diversa prospettiva di strategie e di misure per i trasporti va dunque immaginata per le aree periferiche.

I servizi di trasporto, diversamente da quelli scolastici e sanitari, hanno una funzione abilitante e trasversale, poiché connettono luoghi e comunità diverse, richiedendo un equilibrio tra prossimità ai servizi e sostenibilità ambientale – quest'ultima particolarmente rilevante nei contesti territoriali fragili o ad elevato valore ecologico. Le innovazioni digitali, come la didattica a distanza e la telemedicina, possono attenuare alcune criticità di accesso, ma non sostituiscono pienamente il valore delle relazioni dirette tra utenti e operatori dei servizi.

Indicazioni per le politiche pubbliche a favore delle Aree Interne

Per rispondere e superare i divari delle AI si è innestata l'azione della Strategia Nazionale per le Aree Interne. La SNAI, in particolare, ha delineato quattro principi guida in materia di mobilità: 1) *Sostenibilità ambientale*. Privilegiare il riuso e l'adeguamento di infrastrutture esistenti (brownfield), la manutenzione e la sicurezza della rete, nonché l'efficientamento dei servizi attraverso modelli flessibili (integrazione tariffaria, servizi a chiamata, sistemi ITS, valorizzazione di itinerari a vocazione turistica); 2) *Coordinamento tra pianificazione territoriale e dei trasporti*. Assicurare coerenza, sinergia e programmazione integrata per evitare interventi frammentari o di carattere emergenziale; 3) *Analisi della domanda di mobilità e dei fabbisogni effettivi*. Assumere la conoscenza della domanda reale come base informativa per la definizione delle strategie di intervento; 4) *Valorizzazione delle esperienze sperimentali riuscite*. Promuovere il consolidamento e la replicabilità di modelli innovativi che abbiano prodotto risultati positivi in termini di cambio modale, riduzione dei costi pubblici e innovazione tecnologica.

Lo studio e l'indagine DATAMOBIS si è posta l'obiettivo di superare un approccio qualitativo per la valutazione dei divari territoriali, consentendo un'analisi puntuale e dettagliata dei fabbisogni delle AI che rimarca la necessità di perseguire una strategia che, contemporaneamente, migliori l'accessibilità complessiva dei territori, rafforzi la coesione interna e valorizzi modelli locali di mobilità dolce, restituendo alle comunità la piena fruibilità degli spazi pubblici, spesso ricchi di valore storico e identitario, ma oggi condizionati dall'uso prevalente di mezzi non sostenibili. Tale approccio deve poggiare su una profonda innovazione dell'organizzazione dei servizi di trasporto, poiché un mero potenziamento dell'offerta risulterebbe insostenibile sul piano economico. Servono quindi formule nuove, fondate su flessibilità, intermodalità e condivisione sociale di mezzi e risorse. In questo senso, è essenziale capitalizzare le esperienze di innovazione "dal basso" e le sperimentazioni promosse nell'ambito della SNAI. L'impostazione delle Linee guida della SNAI per i trasporti, richiamata sopra, mantiene la sua piena validità anche alla luce dei risultati degli approfondimenti qui proposti. Per questa ragione, più che riscrivere le Linee guida adottate dalla SNAI, ad integrazione e (futura) rivisitazione di quell'impianto si possono qui suggerire alcune piste di rafforzamento delle policy.

In particolare tre principali linee di lavoro, in conclusione, possono essere proposte.

La prima pista riguarda il trasporto pubblico locale. È indispensabile promuovere politiche di potenziamento dei servizi di trasporto pubblico locale; c'è una forte bisogno di questo rafforzamento espresso dal lato della domanda e allo stesso tempo si riscontra una propensione positiva di chi vive nelle Aree interne ad utilizzare i servizi di mobilità collettiva.

Le policy specifiche suggerite sono di tre tipi:

1. *Incrementare la frequenza delle corse, in particolare quelle su gomma.* È questa, come noto, una prospettiva considerata spesso volte come poco realistica, stante i vincoli di bilancio che negli ultimi anni hanno portato ad una riduzione in termini reali delle risorse del Fondo Nazionale Trasporti (e non sembrano intravedersi all'orizzonte le condizioni di allentamento di questi vincoli). Proprio a causa della riduzione delle risorse - al netto dell'inflazione - e all'introduzione di criteri di premialità sulla maggiore efficienza ed efficacia dei servizi offerti (minori costi di erogazione combinati a maggiore capacità di attrazione della domanda), la tendenza che si registra nella distribuzione dei fondi per il TPL nei territori è quella di concentrarla nelle aree a maggiore densità di popolazione e, conseguentemente, a maggiore spinta della domanda. In generale, questo processo può senz'altro contribuire nel medio periodo a meglio riprogrammare i servizi "storici" anche nelle aree meno dense (come le Aree interne), liberando risorse finanziarie che possono essere destinate ad ampliare la rete di servizi esistenti, servendo zone attualmente non coperte, anche mediante la scelta delle modalità di trasporto tecnicamente più idonee (servizi a chiamata, autobus più piccoli ecc.). I processi di pianificazione e di programmazione dei servizi di trasporto nelle singole Aree interne consentono quindi di adeguare la quantità e la qualità dell'offerta ai bisogni espressi dalla domanda, così come essa si configura nella prospettiva di cambiamento che la Strategia d'area disegna per il medio periodo. Ma questo processo deve necessariamente essere accompagnato da una previsione, almeno in fase iniziale, di una "riserva" di risorse per il TPL nelle Aree interne che prescindano da indicatori di efficienza ed efficacia inevitabilmente penalizzanti per i territori dove la domanda è più rarefatta.

2. *Flessibilizzare l'offerta con soluzioni innovative che sfruttano le opportunità messe a disposizione dalle tecnologie digitali* (DRT – Demand Response Transit). Questo secondo indirizzo di policy per il trasporto pubblico dovrebbe diventare progressivamente una sorta di "regola" per l'organizzazione dei servizi di TPL nei territori a bassa densità, ovviamente verificando attraverso opportune sperimentazioni la funzionalità delle soluzioni disegnate. Va detto che buone pratiche di servizi "a chiamata" si vanno diffondendo, al punto che le stesse procedure di affidamento dei servizi incorporano ormai ordinariamente una quota di offerta di TPL da proporre con soluzioni flessibili (a chiamata) o addirittura, come nel caso della gara della Regione Lazio per l'affidamento dei servizi extraurbani in provincia di Rieti, l'intera unità di rete del TPL passerà dallo schema tradizionale delle corse "tabellari" allo schema innovativo e flessibile delle corse "a chiamata"¹⁹.

3. *Promuovere l'intermodalità per spostamenti combinati tra mezzi pubblici e mezzi individuali o tra gli stessi mezzi pubblici* (gomma e ferro). Si è visto che l'accessibilità al trasporto pubblico su gomma, in termini di capillarità delle fermate ma non di frequenza delle corse, nelle Aree interne è abbastanza buona, mentre l'accesso alla rete ferroviaria (stazioni) è molto penalizzante. E' quindi indispensabile, da un lato investire nei nodi di scambio soprattutto per assicurare la possibilità di combinare tratte dello spostamento con mezzo privato/individuale

¹⁹ Da maggio 2023 è stato quindi attivato nella Regione Lazio da Cotral, nell'Area interna dei Monti Reatini, il nuovo servizio di trasporto a chiamata denominato "Chiamabus" che consente ai cittadini dell'Al di spostarsi all'interno dei territori comunali e verso i principali poli attrattori limitrofi. È un servizio "dove serve quando serve", che nasce con l'obiettivo di diversificare l'offerta di trasporto in ottica di sostenibilità, per agevolare la mobilità di coloro che non dispongono di mezzi di trasporto privato (anziani, studenti, utenti a mobilità ridotta) e facilitare gli spostamenti da e per i principali poli urbani, sanitari e turistici. È un'offerta di trasporto integrata alla rete Cotral già esistente, a sostegno delle aree del territorio meno popolate e più difficili da raggiungere. La sperimentazione ha avuto un indubbio successo. Nei primi due mesi e mezzo si sono registrate oltre 2mila corse prenotate, mille e quattrocento utenti registrati sull'App e trentatremila chilometri percorsi. Oltre trecentocinquanta utenti hanno effettuato almeno cinque corse, i più affezionati fino a cinquanta. Quasi la metà delle corse è stata prenotata in tempo reale, mentre le fasce orarie di maggior utilizzo sono quelle dalle 10 alle 12 e dalle 15 alle 19.

(auto, moto, bicicletta, sharing) con tratte dello spostamento con mezzo pubblico/collettivo (treno, bus); e dall'altro lato assicurare la piena accessibilità del servizio ferroviario, in molti casi indispensabile per il pendolarismo lavorativo e anche scolastico di chi vive nelle Aree interne, ma lavora o studia nei poli urbani di riferimento a volte molto distanti, attraverso servizi di collegamento via bus alle stazioni ferroviarie stesse.

La seconda pista riguarda il tema *infrastrutturale*. Fermo restando, come ribadito dalle Linee guida esistenti, che nelle Strategie d'area gli interventi infrastrutturali a grande scala non sono compatibili né con la disponibilità di risorse, né soprattutto con la salvaguardia di territori ambientalmente pregiati e molto fragili. Le policy suggerite, a integrazione e/o rafforzamento, riguardano interventi di riqualificazione e di infrastrutturazione "leggera". In particolare:

- la sistemazione e manutenzione della rete stradale di gestione provinciale e comunale, che rappresenta un'emergenza molto diffusa per le Aree interne in termini soprattutto di sicurezza della mobilità;
- il potenziamento e l'attrezzaggio dei nodi di interscambio del trasporto pubblico (come già indicato nella prima pista di lavoro);
- la realizzazione di percorsi ciclabili in sicurezza, anche in chiave di fruizione turistica utilizzando sedimi e sentieri naturalistici;
- la maggiore capillarizzazione delle reti di ricarica elettrica per veicoli sia privati che pubblici, al fine di incentivare il ricambio auto verso le motorizzazioni elettriche (ad esempio con incentivi per le flotte delle amministrazioni pubbliche).

Infine, una terza pista di lavoro si riconnette all'ampio ambito della *programmazione e pianificazione dei trasporti*. Oltre alla necessità di piani di mobilità integrata d'area di indirizzo strategico sovraordinato, sul modello dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile, è necessario puntare maggiormente su figure di coordinamento che diano impulso all'attuazione delle Strategie d'area nel settore dei trasporti, che ne monitorino da vicino i risultati e che propongano eventuali modifiche e correzioni di rotta in corso d'opera. Si pensa in particolare a figure di Mobility Manager d'area che dovrebbero essere opportunamente formati.

Acknowledgements

Lo studio è stato finanziato dall'Unione Europea – NextGenerationEU, Missione 4, Componente 2, nell'ambito del progetto GRINS - Growing Resilient, INclusive and Sustainable (GRINS PE00000018 – CUP H93C22000650001). I punti di vista e le opinioni espresse sono esclusivamente quelle degli autori e non riflettono necessariamente quelle dell'Unione Europea, né può l'Unione Europea essere ritenuta responsabile per esse.

Riferimenti bibliografici

Piano Strategico Nazionale delle Aree interne-PSNAI, PCM dipartimento per le politiche di coesione e per il sud, anno 2025 - https://politichecoesione.governo.it/media/jhld12qn/psnai_finale_30072025_clean_ministro.pdf

Agenzia per la Coesione Territoriale. (2020). Strategia Nazionale per le Aree Interne (SNAI): Linee guida per la classificazione dei comuni italiani. Roma: Presidenza del Consiglio dei Ministri.

Bergantino, A. S., Gardelli, A., & Rotaris, L. (2024). Assessing transport network resilience: empirical insights from real-world data studies. *Transport Reviews*, Routledge, Taylor & Francis Online. DOI: 10.1080/01441647.2024.

Carbone G., Daidone L. «Domanda di Mobilità per classi urbane ed incidentalità» Seminario dell'Ordine degli Ingegneri della Provincia di Roma dal titolo «Incidentalità stradale: cause, strumenti e azioni». Roma, Auditorium INAIL- 19 settembre 2025. <https://foir.it/formazione/eventi/1648>

De Rossi, A. (2018). "Riabitare l'Italia. Le aree interne tra abbandoni e riconquiste". Donzelli.

Censis. (2025). "Supporto operativo alla Strategia delle Aree Interne – Individuazione e analisi di gruppi omogenei di territori e di politiche per il territorio per una meta-lettura della SNAI".

ASviS. (2022). "Le aree interne e la montagna per lo sviluppo sostenibile".

Censis. (2025). "Supporto operativo alla Strategia delle Aree Interne – Individuazione e analisi di gruppi omogenei di territori e di politiche per il territorio per una meta-lettura della SNAI".

CNEL. (2025). "Demografia delle Aree interne e condizioni per un'inversione di tendenza".

Monaco, F., & Tortorella, W. (2022). "L'altra faccia della luna. Comuni ai margini tra quotidianità e futuro". Ribbettino.

Eurostat (2018). Guidelines on Passenger Mobility Statistics. Luxembourg: Publications Office of the European Union
Luxembourg: Publications Office of the European Union. ISBN 978-92-79-88883-0. DOI: 10.2785/801181

Eurostat (2021). Guidelines on Passenger Mobility Statistics. Luxembourg: Publications Office of the European Union
ISBN 978-92-76-38445-9. DOI: 10.2785/85427

ISFORT (2023), 20° Rapporto sulla mobilità degli italiani Indagine Audimob sulla mobilità degli italiani. Il passato, il presente, il futuro. https://www.isfort.it/wp-content/uploads/2023/12/RapportoMobilita2023_SintesiDef.pdf

ISFORT (2024), Indagine Audimob sulla mobilità degli italiani. Roma: Istituto Superiore di Formazione e Ricerca per i Trasporti. Inserita nel Programma Statistico Nazionale (PSN) dal 2020. <https://www.isfort.it/ricerca/audimob/>

ISTAT (2025). Nota metodologica – Matrice del pendolarismo per motivi di lavoro. Censimento permanente della popolazione e delle abitazioni 2021. Roma: Istituto Nazionale di Statistica, 2 ottobre 2025. <https://www.istat.it/wp-content/uploads/2025/10/Nota-metodologica-Pendolarismo-per-lavoro-2021.pdf>.

ISTAT. Indagine campionaria Multiscopo Aspetti della vita quotidiana, Sezione Servizi. Spostamenti abituali per andare a lavoro e studio, <http://dati.istat.it/#>.

Ministère de la Transition Écologique et de la Cohésion des Territoires – MTES / CEREMA (2021). Enquête Mobilité des Personnes 2019 – Résultats nationaux. Paris: CEREMA.

Disponibile su: <https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/enquete-mobilite-personnes-2019-resultats>

Ministero delle Infrastrutture e Trasporti (2016) Linee Guida per le misure di trasporto nelle Aree Interne, ISFORT per il Comitato Nazionale Aree Interne nell'ambito del Piano di valutazioni NUVAP – PON Governance e Assistenza Tecnica