

Il ruolo delle Ferrovie dello Stato nella rivitalizzazione territoriale e demografica dei piccoli borghi italiani

Alfonso Giordano¹

Policy Paper n. 07/2024

L'Italia, con il suo cospicuo patrimonio culturale e i suoi suggestivi paesaggi, ospita numerosi piccoli borghi che nel corso degli anni hanno subito lo spopolamento e il declino socioeconomico. Le Ferrovie dello Stato, storicamente vitali per il trasporto pubblico e lo sviluppo industriale, potrebbero emergere come strumenti cruciali per la rivitalizzazione di questi piccoli centri, così come delle cosiddette periferie interne. Le stazioni ferroviarie, infatti, non sono più solo un punto di snodo della mobilità collettiva, ma offrono alla comunità e al territorio circostanti una serie di servizi e opportunità.

Questo contributo, destinato a supportare il progetto "Vivi Stazione" a cura delle Ferrovie dello Stato, è strutturato come segue: dopo una generale introduzione alla questione, verrà sinteticamente esposto il contesto geografico e territoriale nel quale si colloca il fenomeno dello spopolamento e depauperamento dei piccoli borghi, per poi passare al quadro demografico dei comuni interessati dal suddetto progetto. Si discuterà poi delle modalità con le quali vengono valutate debolezze e potenzialità delle aree interne, per poi concludere con alcuni casi di studio relativi alla rivitalizzazione territoriale e demografica dei piccoli borghi attraverso il riuso e la riqualificazione delle reti ferroviarie.

¹ Professore associato di "Geografia economico-politica", Università Niccolò Cusano, Roma, e professore aggiunto di "Demography and Social Challenges" e "Population, Environment and Sustainability", Università Luiss, Roma.

Introduzione

Nell'ultimo decennio numerosi studi, provenienti da diversi ambiti disciplinari, hanno contribuito a spostare l'attenzione dalle aree urbane verso le aree rurali e precisamente su quelle più remote e marginali, le cosiddette periferie interne², per lungo tempo trascurate sia nella letteratura di pianificazione che nei processi di sviluppo regionale, evidenziando i principali driver che hanno determinato la “periferizzazione” di queste aree e le loro conseguenze. Con riferimento ai driver, una questione chiave è il processo di “deagrarizzazione”³, che sta interessando soprattutto l'Europa meridionale e orientale, a causa dei fenomeni interconnessi di migrazione rurale-urbana e di modernizzazione e globalizzazione agraria, che hanno portato ad attività agricole sempre più industrializzate, difficilmente sviluppabili nelle aree rurali più remote, e a catene di produzione alimentare sempre più lunghe che hanno allontanato sempre più i processi di produzione dalle aree di trasformazione e consumo⁴. Tale processo ha condotto a un progressivo ridimensionamento del settore primario, che per lungo tempo è stato la forza economica trainante di queste aree. Un altro driver rilevante è stato individuato nella distanza delle cosiddette periferie interne dai centri urbani, con la conseguente mancanza di accesso ai servizi di interesse generale⁵. Questo aspetto ha un impatto diretto sulla qualità della vita in queste aree, favorendo l'emigrazione, soprattutto dei giovani, e impedendo possibili fenomeni di controsodo. La mancanza di un accesso effettivo ai servizi ha anche un effetto indiretto sull'economia locale.

Le principali conseguenze della periferizzazione possono essere ricondotte al crescente declino e all'invecchiamento della popolazione che vive nelle periferie interne, soprattutto nell'Europa meridionale e orientale⁶, nonché alla mancanza di cura del patrimonio culturale e naturale in queste aree. L'importante patrimonio delle periferie interne è sempre più a rischio di perdita, anche a causa dei modelli prevalenti di economia estrattiva⁷ che caratterizzano le società contemporanee. Tuttavia, nonostante la difficoltà di invertire la tendenza alla periferizzazione, una volta innescato il ciclo di declino, stanno emergendo anche approcci diversi alle aree rurali: negli ultimi anni alcune esperienze

² KÜHN M. (2015), Peripheralization: Theoretical Concepts Explaining Socio-spatial Inequalities, *European Planning Studies*, 23(2), pp. 367–378; COPUS A., MANTINO F., NOGUERA J. (2017), Inner Peripheries: An Oxymoron or a Real Challenge for Territorial Cohesion?, *JPP – Italian Journal of Planning Practice*, 7(1), pp. 24–49.

³ SIMON M. (2017), Multi-scalar Geographies of Polarisation and Peripheralisation: A Case Study of Czechia, *Bulletin of Geography Socio-economic Series*, 37(37), pp. 125–137; HEBINCK P. (2018), De-/re-agrarianisation: Global Perspectives, *Journal of Rural Studies*, 61, pp. 227–235; BILEWICZ A., BUKRABÁ-RYLŠKA I. (2021), Deagrarianization in the Making: The Decline of Family Farming in Central Poland, its Roots and Social Consequences, *Journal of Rural Studies*, 88, pp. 368–376.

⁴ CAMARERO, L. (2021), The Gaps of the New Rurality: Forgotten Citizenship, *Textual*, (78), pp. 93–118.

⁵ BOCK B. (2016), Rural Marginalisation and the Role of Social Innovation: A Turn Towards Neo-exogenous Development and Rural Reconnection, *Sociologia Ruralis*, 56(4), pp. 552–573; COPUS A., MANTINO F., NOGUERA J. (2017), Inner Peripheries: An Oxymoron or a Real Challenge for Territorial Cohesion?, *JPP – Italian Journal of Planning Practice*, 7(1), pp. 24–49; ESPON, E.U., (2017), Shrinking Rural Regions in Europe. Towards Smart and Innovative Approaches to Regional Development Challenges in Depopulating Rural Regions. *Policy Brief*, Luxembourg, European Union, pp. 1–14.

⁶ VINˆAS C.D. (2019), Depopulation Processes in European Rural Areas: A Case Study of Cantabria (Spain), *European Countryside*, 11(3), pp. 341–369; NEWSHAM N., ROWE F. (2022), Understanding the Trajectories of Population Decline across Rural and Urban Europe: A Sequence Analysis, *Population, Space and Place*, Article e2630.

⁷ MOORE J. (2016), *Anthropocene or Capitalocene? Nature, History, and the Crisis of Capitalism*. Oakland, CA, USA, PM press.

testimoniano una riscoperta di queste aree come alternativa alla caotica e frenetica vita urbana e “le nuove esigenze della società, le opportunità della green economy, le possibilità aperte dalla tecnologia digitale insieme alle conseguenze della pandemia COVID-19 e all’espansione del telelavoro hanno portato una rinnovata attenzione alle aree rurali come luoghi di benessere, sicurezza, eco-abitazione e nuove possibilità di rinnovamento sociale ed economico”⁸.

Altre analisi stanno contribuendo a modificare il modo in cui le periferie interne vengono percepite, trasformandole in una risorsa e ponendole al centro di traiettorie di sviluppo più sostenibili⁹. Nel dettaglio, sottolineano che, nonostante la loro “perifericità”, queste aree hanno un potenziale significativo, legato soprattutto alla qualità del loro capitale naturale e culturale¹⁰. La maggior parte delle cosiddette periferie interne, infatti, è caratterizzata da un’elevata biodiversità e il loro capitale naturale residuo, se adeguatamente mantenuto, può offrire servizi ecosistemici rilevanti¹¹. Si può quindi sostenere che la transizione di questi sistemi verso una fase di rinnovamento può essere favorita da strategie volte a valorizzare le potenzialità esistenti, attualmente abbandonate, sottoutilizzate e spesso poco conosciute, aumentando al contempo la loro resilienza, determinando così una crescita indiretta della loro capacità di autoregolazione. Il progetto “Vivi Stazione” è potenzialmente molto rilevante in questo quadro programmatico.

Il contesto territoriale dello spopolamento dei piccoli borghi

Una recente analisi¹² ha ricostruito la trama territoriale degli spazi marginali attraverso la rappresentazione, a scala nazionale e a livello comunale, della conformazione geografica per taglia demografica. In particolare, l’andamento demografico è stato inquadrato con riguardo alle condizioni di densità oltre che alla distribuzione per fasce altimetriche e all’indice di vecchiaia. La prima rappresentazione riportata in Figura 1 che segue riguarda la situazione demografica italiana al 2021 ed evidenzia come la rete di piccoli e piccolissimi comuni abbia una consistenza importante, diffusamente estesa in tutto il Paese. Infatti, i comuni con taglia fino a 10.000 abitanti sono 6.699

⁸ EUROPEAN UNION (2021), Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions. *A long-term Vision for the EU’s Rural Areas - Towards Stronger, Connected, Resilient and Prosperous Rural Areas by 2040*, Brussels, European Commission, 30.6.2021. COM (2021) 345 final; CERÀSOLI M. (2021), Small Historical Centres: An Opportunity for the ‘Smart’ Revitalization of Inner Areas in the Post(post) COVID Era, *Technical Transactions*, 118(1), pp. 1-11.

⁹ CARROSI G. (2019), *I margini al centro: l’Italia delle aree interne tra fragilità e innovazione*, Roma Donzelli; COPUS A., MANTINO F., NOGUERA J. (2017), Inner Peripheries: An Oxymoron or a Real Challenge for Territorial Cohesion?, *JPP – Italian Journal of Planning Practice*, 7(1), pp. 24-49; DE ROSSI A. (2018), *Riabitare l’Italia. Le aree interne tra abbandoni e riconquiste*, Roma, Donzelli Editore. MARCHETTI M., DE TONI A., SALLUSTIO L., TOGNETTI R. (2017), Criticità e opportunità di sviluppo per le aree interne. Una lettura dei processi territoriali recenti, in MARCHETTI M., PANUNZI S., PAZZAGLI R. (a cura), *Aree Interne. Per una rinascita dei territori rurali e montani*, Soveria Mannelli, Rubbettino;

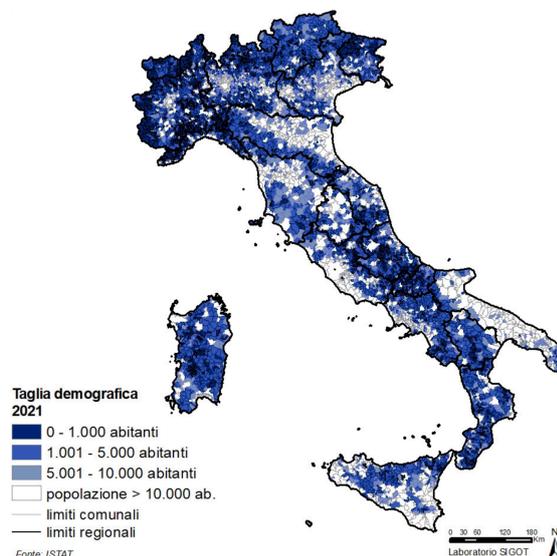
¹⁰ BURKE A., JONES, A. (2019), The Development of an Index of Rural Deprivation: A Case Study of Norfolk, England, *Social Science & Medicine*, 227, pp. 93-103; CHRENEKOVA M., MELICHOVA K., MARISOVA E., MOROZ S. (2016), Informal Employment and Quality of Life in Rural Areas of Ukraine, *European Countryside*, 8(2), pp. 135-146; NESTICÓ A., ELIA C., NADDEO V. (2020), Sustainability of Urban Regeneration Projects: Novel Selection Model Based on Analytic Network Process and Zero-one Goal Programming, *Land Use Policy*, 99, Article 104831.

¹¹ BORGHI E. (2017), *Piccole Italie: le aree interne e la questione territoriale*, Roma, Donzelli Editore.

¹² AMODIO T. (2021), Una lettura della marginalità attraverso lo spopolamento e l’abbandono nei piccoli comuni, *Bollettino della Associazione Italiana di Cartografia*, 172, pp. 50-65.

(84,8% su un totale di 7.903). Di questi 1.993 non superano i 1.000 abitanti (25,2% del totale nazionale) e, con una superficie di 44.072 kmq, occupano il 14,6% dell'estensione territoriale italiana. Altri 3.528 comuni rientrano nella classe tra 1.001 e 5.000 abitanti (44,6% dei comuni italiani) e ulteriori 1.178 hanno taglia tra 5.001 e 10.000 abitanti.

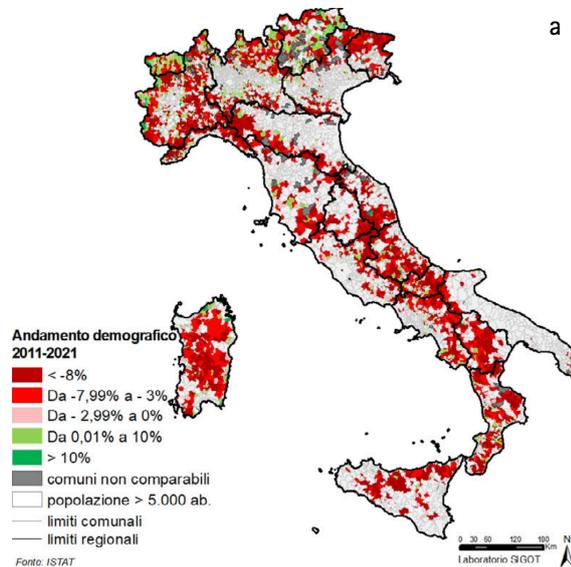
Figura 1: Distribuzione regionale dei Comuni con taglia demografica ≤ 10.000 abitanti



Fonte: AMODIO T. (2021)

L'andamento demografico dei comuni considerati nella ricerca, calcolato rispetto all'intervallo censuario 2011-2021, mostra una tendenza allo spopolamento abbastanza importante se si tiene conto che ben 4.308, vale a dire il 78% dei piccoli comuni, perdono popolazione e di questi 1.901 hanno variazioni demografiche che arrivano a <-8% come mostrato dalla Figura 2 che segue.

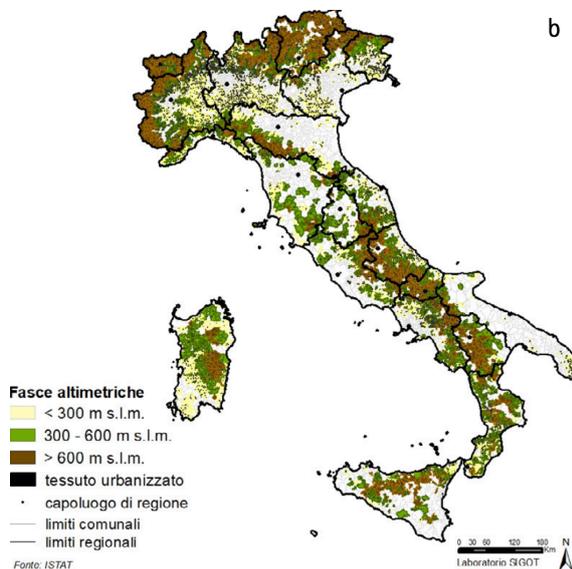
Figura 2: Andamento demografico dei comuni ≤ 5.000 abitanti



Fonte: AMODIO T. (2021)

La distribuzione territoriale della disgregazione popolativa, se osservata anche alla luce della classificazione per fasce altimetriche (Figura 3), evidenzia come i piccoli comuni, pur trovandosi prevalentemente in aree montane (39,9% della superficie e 26,3% dei comuni), di fatto occupano anche parte significativa di aree collinari (33,7% della superficie e 33,8% dei comuni) e talvolta pianeggianti (27,3% della superficie 39,9% dei comuni). Ne deriva che la marginalità, espressa da spopolamento, non è sempre attribuibile alle caratteristiche fisiche e morfologiche del territorio. Tuttavia, queste peculiarità territoriali restano rilevanti nella determinazione delle possibili strategie di ripopolamento.

Figura 3: Distribuzione altimetrica dei comuni ≤ 5.000 abitanti

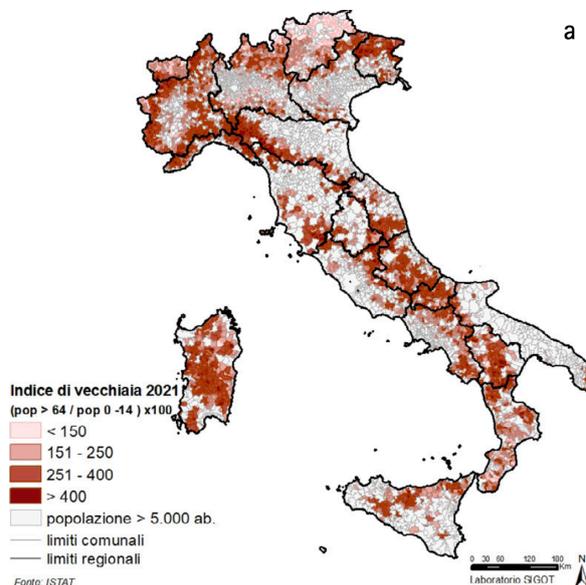


Fonte: AMODIO T. (2021)

Nel paragrafo successivo verrà delineata la situazione demografica dei comuni interessati dalla fase pilota del progetto “Vivi Stazione”. Una delle peculiarità di questi piccoli centri è l’elevato invecchiamento, più accentuato di quello già elevato riscontrabile nel resto del Paese. Nella figura 4 che segue e che chiude questo paragrafo, sono rappresentati i comuni con ≤ 5.000 abitanti che fanno denotare, infatti, livelli elevati dell’indice di vecchiaia¹³.

Figura 4: Indice di vecchiaia dei comuni ≤ 5.000 abitanti

¹³ L’indice di vecchiaia è il rapporto percentuale tra la popolazione di 65 anni e più e la popolazione di età 0-14 anni. Si tratta di uno degli indicatori demografici (es. indice di dipendenza anziani, età media, indice di ricambio) adottato per misurare il livello di invecchiamento di una popolazione in un determinato territorio.



Fonte: AMODIO T. (2021)

Il quadro demografico dei comuni interessati dalla fase pilota del progetto “Vivi Stazione”

In base ai dati disponibili ISTAT¹⁴, si è scelto di presentare il quadro demografico (grafici in appendice¹⁵) dei comuni interessati¹⁶ dalla fase pilota, secondo quattro sezioni per ciascuno di essi: 1) popolazione residente, 2) popolazione straniera, 3) piramidi delle età e 4) età della popolazione. In particolare, la sezione “popolazione residente” riporta l’andamento della popolazione per il periodo 2001-2022, il movimento naturale¹⁷ della popolazione per il periodo 2002-2022, il bilancio demografico¹⁸ al 2021, e la struttura della popolazione¹⁹ per il periodo 2004-2023. La sezione “popolazione straniera” mostra l’andamento della popolazione con cittadinanza straniera per il periodo 2003-2023, la consistenza e provenienza in percentuale della popolazione con cittadinanza straniera²⁰ al 2023, e la popolazione straniera per età e sesso al 2023 in forma di piramide. La sezione “piramidi delle età” raffigura la popolazione per età, sesso e stato civile mettendo a confronto le piramidi del 2002 e del 2023. Infine, la sezione “età della popolazione” rappresenta al 2021 le classi di

¹⁴ ISTAT, Demo, demografia in cifre: <https://demo.istat.it/>

¹⁵ Elaborazioni grafiche a cura di Tuttitalia.it e AdminStat Italia.

¹⁶ Non sono disponibili dati demografici relativi a Madonna di Baiano, frazione di Spoleto, ove insiste la Stazione Ferroviaria di “Baiano di Spoleto”.

¹⁷ Il movimento naturale è l’andamento dei nati (vivi) e dei morti, che si sommano o si sottraggono alla popolazione considerata.

¹⁸ Il bilancio demografico di un paese, di uno stato o di un territorio, viene calcolato sommando la differenza tra le nascite e le morti (saldo naturale) e la differenza tra iscritti e cancellati all’anagrafe (saldo migratorio), risultando in un saldo totale positivo o negativo.

¹⁹ Indica il rapporto percentuale tra la popolazione attiva (15-64 anni) e quella non attiva (0-14 e 65 e oltre).

²⁰ Scomposta in: percentuale stranieri su popolazione totale, percentuali per aree continentali di provenienza, e percentuali per paese di provenienza.

età per abitanti, maschi e femmine, e l'indice di vecchiaia²¹ del comune considerato in confronto con quello dell'Italia. Malgrado gli archi di tempo considerati non siano sempre sovrapponibili, le tendenze demografiche di fondo sono chiare, non inficiando dunque la sostanziale intellegibilità dei dati presentati.

Per quanto riguarda la sezione “popolazione residente”, in quasi tutti i comuni analizzati si rileva una perdita media di popolazione tra il 10 e il 15 percento nel periodo considerato 2002-2022, tranne nel caso di Diano San Pietro il cui dato è rimasto sostanzialmente stabile. Si tratta di comuni al di sotto delle 5.000 unità (fuorché i casi di Arona e Gemona del Friuli che superano i 10.000 abitanti). Fanno eccezione rispetto a questa tendenza recessiva i comuni di Loreto e Sesto Calende - entrambi sopra i 10.000 residenti - che hanno visto aumentare la propria popolazione di circa il 15 percento. In tutti i comuni selezionati, il movimento naturale della popolazione 2002-2022 si dimostra sempre negativo, ossia il numero dei morti è costantemente superiore a quello dei nati vivi. Ciò è naturalmente effetto del persistente invecchiamento generalizzato della popolazione che, abbinato ad una ridotta fecondità e all'abbandono delle più giovani generazioni, fa aumentare l'incidenza percentuale delle persone anziane e, dunque, la tendenza a un movimento naturale di segno negativo. Il bilancio demografico (al 2021) presenta in quasi tutti i casi un saldo totale negativo addebitabile soprattutto allo sfavorevole rapporto (naturale) tra morti e nati vivi prima menzionato.

Ciò, malgrado un saldo migratorio quasi sempre, seppur di poco, positivo, e presumibilmente attribuibile principalmente all'iscrizione all'anagrafe di persone con cittadinanza straniera. Fanno eccezione il comune di Diano San Pietro, in ragione di un saldo naturale quasi in pareggio e di uno migratorio cospicuamente positivo, e il comune di Loreto, ma esclusivamente per il favorevole saldo migratorio che riesce a controbilanciare il negativo saldo naturale. La struttura della popolazione nel periodo 2004-2023 fa rilevare in tutti i casi un sensibile costante aumento percentuale della fascia anziana (più di 65 anni) con quote attorno il 30 percento, e una diminuzione più o meno accentuata della parte più giovane (sotto i 15 anni) con percentuali attorno il 10 percento sul totale della popolazione. Ciò indica un sempre più sfavorevole rapporto tra la popolazione attiva (15-65 anni) e quella non attiva (giovani e anziani).

Con riferimento alla sezione “popolazione straniera”, si rileva il più robusto aumento di immigrati dall'estero - in coerenza con gli eventi geopolitici e in media con il resto del paese - in particolare negli

²¹ L'indice di vecchiaia è il rapporto percentuale tra la popolazione di 65 anni e più e la popolazione di età 0-14 anni.

anni tra il 2010 e il 2015²². La quota di persone con cittadinanza straniera sul totale dei residenti nei singoli comuni considerati si aggira in media (dati al 2023) tra il 4,5 e il 6,5 per cento. Fanno eccezione Sesto Calende, Diano San Pietro e Arona dove questa quota supera il 10 per cento, e San Gavino Monreale nel cui comune gli immigrati stranieri rappresentano appena l'1,6 per cento. Nella maggior parte dei comuni, il continente più rappresentato è - in coerenza con i dati nazionali - sempre l'Europa con quote che sfiorano o superano il 70 per cento sul totale degli immigrati. Le provenienze maggiori sono quelle dall'Europa dell'Est, in particolare Romania, Albania, Macedonia del Nord e Ucraina. D'altronde, le piramidi della popolazione riferite alla sola parte immigrata chiariscono che si tratta soprattutto di persone in età lavorativa e di donne che svolgono, come è facile presumere, mansioni di accudimento nei confronti di popolazioni con consistenti quantità di anziani. Una eccezione, ormai si può affermare solita, è costituita dal comune di Diano San Pietro, dove le componenti percentuali maschili e femminili immigrate sono sostanzialmente paritarie, ma la prima provenienza rappresentata è quella marocchina.

Nella sezione "piramidi dell'età", confrontando le piramidi della popolazione del 2002 e del 2023, si può notare che la struttura, già piuttosto ristretta nella parte inferiore (il che significa meno persone nelle fasce di età più giovani), diventa tendenzialmente a forma di vaso con le parti superiori della piramide (cioè i gruppi di età più avanzata) più ampie, a causa sia dell'allungamento della vita media rispetto al passato, sia di tassi di fertilità decrescenti. Tuttavia, la dimensione simile delle due fasce di età inferiori mostra che questa tendenza si è stabilizzata negli ultimi anni. L'impatto dei tassi di fertilità passati più elevati si vede chiaramente nella piramide, in particolare nel rigonfiamento causato dalla cosiddetta generazione dei "Baby Boomer" (convenzionalmente i nati tra il 1946 e il 1964) e dalla generazione successiva, spesso chiamata "Generazione X" (i nati tra il 1965 e il 1980). I successivi cali dei tassi di fertilità hanno significato un minor numero di bambini nella parte inferiore della piramide dopo le generazioni boomer e X. Queste due generazioni hanno quindi formato un rigonfiamento della popolazione che ha man mano scalato la piramide invecchiando e raggiungendo - in particolare per i boomer - l'età pensionabile, dunque aumentando il numero delle persone nelle fasce d'età più anziane e distorcendo la struttura per età della popolazione dei comuni in oggetto invecchiandone la piramide.

²² GIORDANO A. (2016), The New Political Geography of Migration in Europe Among External Borders and Internal Freedom of Movement, *Bulletin of Serbian Geographical Society*, 96 (2), pp. 50-64.

Infine, nella sezione “età della popolazione” (aggiornata al 2021) è facile notare che in tutti i casi osservati le fasce di popolazione proposte²³ cominciano ad esser sostanziose a partire da quella “45-54” finendo per “accumulare” molte persone dai 50 anni in su. Ciò indica, in una certa continuità con il resto del paese anche se con valori più ingenti, una età mediana²⁴ di 48 anni, la più alta in Europa²⁵ e tra le più elevate al mondo con il Giappone. Ciò che, invece, è più stridente è l’indice di vecchiaia, costantemente più alto nei comuni presi in considerazione dal progetto rispetto al valore nazionale. Se in Italia, nel 2021, l’indice di vecchiaia era pari a circa 182 (vale a dire 182 anziani per 100 giovanissimi sotto i 15 anni), nei comuni esaminati questo stesso indice superava frequentemente il valore di 250 arrivando in qualche caso a toccare quota 300. Segno evidente che rispetto al resto del paese, in questi contesti territoriali la presenza dei giovani e dei giovanissimi era ed è ancora più scarsa. Nel caso dei giovani a causa dell’emigrazione, in quello dei giovanissimi per la più bassa fecondità dovuta proprio alla minor presenza di giovani in età fertile.

Dal punto di vista strettamente demografico, dunque, molti dati e tendenze fanno presumere che in Italia il negativo rapporto di dipendenza strutturale²⁶ si acuirà, e ciò sarà ancor più evidente nelle aree marginali e nei piccoli centri. In altre parole, si assisterà ad una popolazione non solo più esigua, ma anche connotata da una forza lavoro calante (negative ripercussioni sul fronte economico e produttivo), con sempre più anziani e meno giovani, questi ultimi con scarsa e precaria occupazione (peggioramento del rapporto lavoratori-pensionati), con i migliori talenti che spesso lasciano le loro aree di origine (depauperamento del capitale umano innovativo), e una serie di contraccolpi sfavorevoli in termini di dinamismo, innovatività e produttività economica, nonché di rilevanza geopolitica a livello internazionale²⁷. Ciò, in parte, è dovuto anche ad una successione di politiche pubbliche – soprattutto ascrivibili al ventennio tra i Settanta e i Novanta del secolo scorso – del tutto sganciate, se non in aperta contraddizione, rispetto alla realtà demografica del paese e per questo insostenibili dal punto di vista economico e generazionale²⁸. Comunque, una ripresa anche sostenuta della fecondità non modificherebbe nel breve termine la situazione complessiva, non solo perché la demografia opera implacabilmente nel lungo termine, ma soprattutto perché, dato l’invecchiamento

²³ 0-2 anni, 3-5, 6-11, 12-17, 18-24, 25-34, 35-44, 45-54, 56-64, 65-74, 75 e più.

²⁴ Età che divide una popolazione in due gruppi numericamente uguali; l’uno avente la popolazione di età inferiore a quella individuata, l’altro superiore.

²⁵ GIORDANO A. (2023), Trasformazioni demografiche e sfide economiche in Europa, in BETTINI E., TONDINI D., *Un nuovo rinascimento per l’Europa. Il ruolo della ricerca e della formazione. Atti IV Forum Internazionale del Gran Sasso*, Università degli Studi di Teramo, pp. 799-821.

²⁶ Rapporto tra popolazione in età non attiva (0-14 anni e 65 anni e più) e popolazione in età attiva (15-64 anni), moltiplicato per 100.

²⁷ GIORDANO A. (2022), Perché la popolazione è importante per l’economia e la geopolitica: il caso dell’Italia, in Maffettone S., Loprete M.V., *Italia e Giappone. La sfida demografica*, Roma, Luiss University Press, pp. 91-99.

²⁸ GIORDANO A. (2014), Quale spazio per l’Italia nella geografia del mondo globalizzato? Una riflessione su popolazione, investimenti e sostenibilità intergenerazionale, in S. Berardi (a cura), *L’Italia e i processi di globalizzazione*, Roma: Edizioni Nuova Cultura, pp. 117-152.

strutturale della popolazione italiana, le donne oggi fertili sono circa la metà delle cinquantenni che stanno chiudendo il loro periodo riproduttivo²⁹.

Le aree periferiche interne: da marginalità a potenzialità

Il futuro delle periferie interne rappresenta una sfida importante per tutta l'Europa³⁰ dal momento che il declino demografico che queste aree stanno subendo minaccia la sopravvivenza del loro importante patrimonio ambientale, culturale e socioeconomico. L'urgenza di affrontare alcuni problemi di lunga durata che interessano le periferie interne (spopolamento, invecchiamento della popolazione, accessibilità limitata, marginalità economica) è stata riconosciuta e parzialmente affrontata attraverso strategie europee e nazionali. Tuttavia, alcune questioni cruciali devono essere ancora affrontate, come per esempio: invertire la retorica delle periferie interne come aree marginali, concentrandosi sul loro potenziale; rafforzare l'impegno delle comunità nel plasmare il proprio futuro; affrontare meglio le complesse relazioni tra città e campagna.

A questo proposito, un recente studio³¹ ha valutato un progetto impostato su un percorso metodologico teso a innescare processi di sviluppo basati su approcci multidisciplinari e multiscalari, e sul coinvolgimento delle comunità locali nella co-progettazione di visioni e strategie per uno sviluppo resiliente e sostenibile. Il progetto dall'acronimo RI.P.R.O.VA.RE. ("Riabitare i Paesi. Strategie Operative per la valorizzazione e la Resilienza delle Aree Interne"), è stato finanziato nel 2019 dall'allora Ministero dell'Ambiente, Tutela del Territorio e del Mare (oggi Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica) nell'ambito del tema "Resilienza delle comunità e dei territori" della Strategia nazionale per lo sviluppo sostenibile. Il percorso metodologico proposto, testato su alcune aree del Sud Italia, potrebbe, secondo le autrici dello studio, essere replicato in altri contesti europei che, coerentemente con la politica di coesione dell'UE 2021-2027, mirano a ridurre gli squilibri territoriali e socioeconomici per favorire lo sviluppo sostenibile.

Il progetto, considerando le periferie interne come sistemi socio-ecologici, mira a sviluppare strategie integrate per valorizzare il potenziale, finora largamente trascurato, delle aree interne, aumentandone al contempo la resilienza di fronte alle sfide attuali e previste. A tal fine, sono state condotte analisi

²⁹ GIORDANO A. (2020), L'impatto del calo delle nascite sul sistema economico, in Fondazione Onda, *La salute della donna. La sfida della denatalità. Libro Bianco 2020*, Milano, Franco Angeli, pp. 69-78.

³⁰ ESPON, E.U., (2017), *Shrinking Rural Regions in Europe. Towards Smart and Innovative Approaches to Regional Development Challenges in Depopulating Rural Regions. Policy Brief*, Luxembourg, European Union, pp. 1-14.

³¹ GALDERISI A., LIMONGI G. (2024), A Methodological Path to Foster Inner Peripheries' Sustainable and Resilient Futures: A Research Experience from Southern Italy. *Futures*, 156, 103320.

basate su indicatori, e utilizzate metodologie “Living Lab”³². Le metodologie dei Living Lab, pur provenendo dall’ambito delle ICT, sono state nel tempo sempre più indirizzate a rafforzare la partecipazione delle persone ai processi di innovazione sociale: esse “mirano ampiamente a rendere i modi di vita contemporanei più sostenibili, confortevoli ed efficienti sia nella sfera sociale che in quella economica e tecnologica”³³. Affrontando nello stesso tempo bisogni e sfide delle realtà locali, queste metodologie mirano a promuovere nuovi modelli di attivismo comunitario, sia per affrontare sfide socioeconomiche complesse sia per favorire l’inclusione sociale nei processi decisionali. Nei Living Labs, il coinvolgimento degli stakeholder locali permette di identificare le lacune di conoscenza e i bisogni locali come fase preliminare della co-creazione di strategie basate sul luogo³⁴. Il progetto delle FS che ha come scopo quello di rendere servizi e funzioni polivalenti attraverso la valorizzazione delle stazioni ferroviarie che insistono in aree meno popolate, facendole divenire poli di attrazione e aggregazione per le comunità e i territori dei piccoli borghi sembra andare in questa direzione.

Con riferimento alle questioni cruciali prima evidenziate (retorica sulla marginalità delle periferie interne, capacità delle comunità di progettare il proprio futuro, modalità di gestione della complessa realtà città-campagna), va rilevato che nella Strategia Nazionale per le Aree Interne (SNAI) la classificazione di queste aree è basata sulla loro perifericità, cioè sulla loro distanza dai comuni che forniscono servizi essenziali. Tuttavia, tale classificazione sembra trascurare altre caratteristiche rilevanti utili per caratterizzare ulteriormente le aree interne, come il loro potenziale. Una delle peculiarità più interessanti del progetto RI.P.R.O.VA.RE. è quella, secondo le autrici dello studio in questione, di essere stato indirizzato a fornire nuovi criteri per la classificazione delle aree interne, concentrandosi non solo sulle note fragilità delle aree interne, ma anche sul loro potenziale. A tal fine, è stata condotta³⁵ una revisione dei criteri maggiormente utilizzati nella letteratura scientifica internazionale per classificare le aree interne, con riferimento all’arco temporale 2010-2020 e alle banche dati Scopus e Web of Science.

L’analisi della letteratura scientifica ha evidenziato che le aree interne sono state spesso classificate secondo criteri riferiti alle loro condizioni di svantaggio, così come alla loro perifericità fisica e al loro

³² HUANG J.H., THOMAS E. (2021), A Review of Living Lab Research and Methods for User Involvement, *Technology Innovation Management Review*, 11(9/10), pp. 88-107.

³³ ZAVRATNIK V., SUPERINA A., STOJMENOVA E. (2019), Living Labs For Rural Areas: Contextualization of Living Lab Frameworks, Concepts and Practices, *Sustainability*, 11 (14), 3797.

³⁴ REIMANN L., VOLLSTEDT B., KOERTH J., TSAKIRIS M., BEER M., VAFEIDIS A.T. (2021), Extending the Shared Socioeconomic Pathways (SSPs) to Support Local Adaptation Planning—A climate Service for Flensburg, Germany, *Futures*, 127, 102691.

³⁵ GALDERISI A., LIMONGI G. (2024), A Methodological Path to Foster Inner Peripheries’ Sustainable and Resilient Futures: A Research Experience from Southern Italy. *Futures*, 156, 103320.

disagio socioeconomico³⁶, meno frequentemente secondo criteri legati alla loro qualità e alle loro risorse³⁷. Sulla base della revisione della letteratura, è stato così delineato un insieme di indicatori raggruppati in sette “geografie”. Tre di questi indicatori si riferiscono ai principali fattori che determinano il declino territoriale - contrazione, perifericità, fragilità - e quattro a quelli che rappresentano il potenziale - qualità, innovazione, relazione, migrazione³⁸. Nel dettaglio, le geografie selezionate possono essere elencate come in Tabella 1 che segue.

Tabella 1: Indicatori per l’«Atlante delle Geografie»

GEOGRAFIE	INDICATORI
<i>Geografie della contrazione</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Declino demografico - Riduzione dei prezzi del mercato immobiliare - Riduzione delle aziende di produzione secondaria/terziaria - Riduzione delle aree agricole utilizzate
<i>Geografie della perifericità</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Marginalità demografica: dimensione della popolazione - Livello di perifericità dai servizi essenziali - Marginalità del mercato immobiliare: prezzo medio d’acquisto - Marginalità digitale - Altimetria dei comuni - Densità turistica comunale
<i>Geografie della fragilità</i>	<p><i>Fragilità socioeconomica</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Reddito pro capite - Tasso di occupazione - Indice di dipendenza strutturale - Popolazione NEET - Livello di fragilità socioeconomica - Sintesi <p><i>Fragilità ambientale</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Fragilità ai rischi di catastrofe - Livello di pericolosità da frana - Livello di pericolosità idraulica - Rischio sismico - Rischio di incidente rilevante
<i>Geografie della qualità</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Qualità del patrimonio naturale - Qualità del patrimonio culturale

³⁶ CERVELLI E., DI PERTA E.S., PINDOZZI S. (2020), Energy Crops in Marginal Areas: Scenario-based Assessment Through Ecosystem Services, as Support to Sustainable Development, *Ecological Indicators*, 113, pp.106-180; MARUCCI A., FIORINI L., DI DATO C., ZULLO, F. (2020), Marginality Assessment: Computational Applications on Italian Municipalities, *Sustainability*, 12(8), 3250.

³⁷ BURKE A., JONES, A. (2019), The Development of an Index of Rural Deprivation: A Case Study of Norfolk, England, *Social Science & Medicine*, 227, pp. 93-103; CHRENEKOVA M., MELICHOVA K., MARISOVA E., MOROZ S. (2016), Informal Employment and Quality of Life in Rural Areas of Ukraine, *European Countryside*, 8(2), pp. 135-146.

³⁸ GALDERISI A., GAUDIO S., BELLO G. (2022), Le aree interne tra dinamiche di declino e potenzialità emergenti: criteri e metodi per future politiche di sviluppo, *Archivio di Studi Urbani e Regionali*, (133), pp. 5-28.

	<ul style="list-style-type: none"> - Produzioni tipiche - Longevità - Livello di efficienza nell'uso delle risorse - Efficienza nell'uso dell'acqua potabile - Efficienza nella raccolta differenziata dei rifiuti - Efficienza dell'energia rinnovabile – solare/eolico
<i>Geografie dell'innovazione</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Incidenza delle imprese innovative - settore terziario avanzato - Imprese creative, culturali e alimentari
<i>Geografie della relazione</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Appartenenza a Gruppi di Azione Locale - Appartenenza a Comunità montane - Appartenenza a Unioni di Comuni - Presenza di Enti Parco
<i>Geografie della migrazione</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Percentuale di stranieri - Percentuale di stranieri che hanno acquisito la cittadinanza italiana

Fonte: GALDERISI A., LIMONGI G., 2024.

Il set complessivo di indicatori così come mostrato in Tabella 1 si potrebbe rivelare molto utile nel classificare i comuni rispetto a ciascuna geografia. I valori attribuiti ai singoli indicatori riguardo a ogni comune possono essere strutturati in un numero definito di classi qualitative. Quindi, attribuendo un punteggio ad ogni classe e sommando i punteggi relativi a tutti gli indicatori riferiti a ciascuna geografia, si potrebbe calcolare, per geografie e comuni, un indicatore aggregato. Così facendo, si potrebbero identificare gruppi di comuni caratterizzati sia da rilevanti debolezze che da un significativo potenziale.

Anche un altro lavoro³⁹ ha proposto un'analisi critica della metodologia adottata dalla SNAI nell'identificare le aree interne con una serie di indicatori basati sostanzialmente sulla bassa accessibilità ai servizi di interesse generale, così potenzialmente trascurando altri importanti fattori. Gli autori criticano questa misurazione e la relativa "territorializzazione" delle Aree Interne, introducendo un modello di valutazione basato sul concetto di Capitale Territoriale, che evidenzerebbe una comprensione più sfumata delle complessità e delle diversità legate al potenziale sviluppo di un territorio. In particolare, il modello proposto valuta otto dimensioni del Capitale Territoriale (capitale umano, sociale, cognitivo, infrastrutturale, produttivo, relazionale, ambientale e insediativo), che coprono un ampio spettro di Obiettivi di Sviluppo Sostenibile (SDGs).

³⁹ BLEČIĆ I., CECCHINI A., MURONI E., SAIU V., SCANU S., TRUNFIO G. A. (2023), Addressing Peripherality in Italy: A Critical Comparison between Inner Areas and Territorial Capital-Based Evaluations, *Land*, 12(2), 312.

Al fine di dimostrare con precisione le differenze tra i due metodi di valutazione, il lavoro presenta i risultati di un caso di studio relativo a tutti i 377 comuni che compongono la Regione Autonoma della Sardegna. Tali risultati confermerebbero il potenziale di un approccio basato sul Capitale Territoriale per la definizione di politiche *place-based*. Il Capitale Territoriale, infatti, può diventare rilevante per definire le priorità locali e supportare decisioni complesse, permettendo ai governi di progettare e personalizzare meglio gli interventi per una gestione efficace ed efficiente delle risorse disponibili. Inoltre, questi risultati pongono nuove domande per i futuri sviluppi della ricerca nel campo dello sviluppo equo e sostenibile. Partendo da questa impostazione viene proposto un “Indice di Capitale Territoriale” come descritto nella Tabella 2 che segue.

Tabella 2: Indice di Capitale Territoriale

DIMENSIONE	DESCRIZIONE	INDICATORI	SDGS
Capitale umano	Valuta il livello di istruzione, formazione e abilità degli abitanti. Questi attributi possono essere collegati a una maggiore capacità di svolgere il lavoro e alla produttività individuale. Al fine di valutare l'attrattività e la vulnerabilità del territorio, vengono misurati anche due importanti processi demografici come l'invecchiamento e la migrazione della popolazione.	(1.1) Indice di vecchiaia; (1.2) Tasso occupazione specifico; (1.3) Indice di istruzione; (1.4) Saldo migratorio.	SDG4 SDG 8
Capitale sociale	Valuta il livello di partecipazione e cooperazione all'interno o tra i gruppi comunitari e gli attuali processi di sviluppo endogeno dal basso. L'obiettivo principale è rafforzare la solidarietà e l'attivismo associati a una maggiore propensione a lavorare insieme.	(2.1) Popolazione votante; (2.2) Associazioni volontariato; (2.3) Spesa servizi sociali; (2.4) Utenti servizi socioeducativi.	SDG10 SDG 11 SDG 17
Capitale cognitivo	Si riferisce alla conoscenza e all'attività intellettuale umana che può essere potenziata dalle nuove tecnologie e rafforzata dalle esperienze culturali. Ciò include infrastrutture, servizi e fondi per la fornitura di servizi intellettuali e culturali.	(3.1) Servizi culturali e ricreativi; (3.2) Spese per la cultura; (3.3) Accessibilità banda larga; (3.4) Associazioni promozione sociale.	SDG 9 SDG 10 SDG 17
Capitale infrastrutturale	Comprende gli asset infrastrutturali, come i trasporti, la sanità e i servizi di pubblica sicurezza, che permettono i collegamenti, attraggono persone e investimenti e promuovono la crescita economica locale e la competitività del territorio.	(4.1) Servizi sanitari; (4.2) Trasporto pubblico extraurbano; (4.3) Uffici postali; (4.4) Stazioni di polizia.	SDG 3 SDG 9 SDG 11

Capitale produttivo	E tipico della teoria classica del “capitale” e si riferisce sia al capitale variabile che a quello costante. Viene valutato attraverso l’imprenditorialità e l’innovazione. Vengono considerate le reti e gli incubatori di imprese e l’economia del potenziale turistico che forniscono informazioni sulla produttività territoriale.	(5.1) Indice di imprenditorialità; (5.2) Capacità ricettiva turistica; (5.3) Imprese start-up; (5.4) Reddito medio.	SDG 8
Capitale relazionale	Valuta i “beni relazionali” che dipendono dalle relazioni sociali interpersonali delle persone. Questi beni sono importanti per migliorare la cooperazione e le sinergie tra i diversi attori territoriali. Vengono valutati anche i servizi, i fondi e le capacità che possono migliorare la produzione e l’efficienza dei servizi pubblici.	(6.1) Finanziamenti pubblici; (6.2) Studenti universitari; (6.3) Filiali bancarie; (6.4) Reti di imprese.	SDG 4 SDG 8 SDG 16
Capitale ambientale	Comprende i beni e i servizi forniti dagli ambienti naturali: la dotazione di risorse naturali rinnovabili e non rinnovabili, come le aree verdi pubbliche e i terreni agricoli. Inoltre, valuta l’esposizione ai rischi ambientali e la gestione sostenibile delle risorse naturali.	(7.1) Parchi e aree protette; (7.2) Area agricola utilizzata; (7.3) Aree a rischio; (7.4) Raccolta differenziata rifiuti; (7.5) Energia sostenibile.	SDG 2 SDG 7 SDG 11 SDG 12 SDG 13 SDG 15
Capitale insediativo	Si riferisce alla qualità dell’insediamento umano. Pertanto, valuta gli elementi che influenzano in modo significativo la vita delle persone, come le condizioni strutturali delle abitazioni e l’età degli edifici, che possono essere direttamente correlati al consumo energetico e, di conseguenza, ai costi delle abitazioni. Inoltre, vengono considerati la presenza di case disabitate come fattore di degrado e il reddito medio degli edifici come proxy della qualità abitativa.	(8.1) Alloggi disabitati; (8.2) Qualità delle abitazioni; (8.3) Età media degli edifici; (8.4) Reddito medio degli edifici.	SDG 1 SDG 10 SDG 11

Fonte: BLEČIĆ ET AL. (2023).

La rivitalizzazione territoriale e demografica dei piccoli borghi attraverso le reti ferroviarie: casi di studio

Le ferrovie, un sistema infrastrutturale costituito da linee ferroviarie, gallerie, caselli e stazioni, sono considerate abbandonate quando, per vari motivi, viene sospeso ogni servizio regolare di tipo ferroviario. Come dato di fatto, a partire dagli anni Sessanta, una percentuale significativa di reti

ferroviarie è stata chiusa in tutto il mondo⁴⁰. Nel territorio italiano esistono circa 1.300 chilometri di linee ferroviarie dismesse⁴¹, in alcuni casi abbandonate al degrado. Questo patrimonio può essere utilizzato per fornire nuove funzionalità alle comunità locali nell'ambito di processi di sviluppo sostenibile e di rigenerazione del paesaggio, in particolare nella rivitalizzazione territoriale e demografica dei piccoli borghi.

Una delle principali modalità di rigenerazione quella legata alla riqualificazione di linee ferroviarie dismesse nelle cosiddette *greenways*. Esempi europei e internazionali di riqualificazione di queste strutture abbandonate in piste ciclabili o comunque dedicate alla mobilità sostenibile prevedono la trasformazione di vecchie stazioni e caselli in punti di ristoro e accoglienza (ostelli della gioventù, alberghi, ristoranti), info point per la valorizzazione del territorio e centri di cura per la manutenzione delle biciclette. Queste iniziative sociali e turistiche possono essere di grande impulso per lo sviluppo dell'occupazione e dello sfruttamento economico, oltre a costituire un volano di crescita per il turismo e l'economia del Paese. D'altronde, in Italia, RFI-Rete Ferroviaria Italiana è da tempo orientata in questo senso con diversi progetti di riuso di reti ferroviarie e stazioni dismesse e loro riqualificazione in *greenways*⁴².

Le ferrovie dismesse possono essere convertite in *greenways* dedicate agli utenti non motorizzati e alle persone a mobilità ridotta. Le *greenways* possono essere utilizzate anche per il tempo libero, il turismo e il pendolarismo. Il crescente interesse e la domanda sociale di *greenways* si scontrano, però, con un ostacolo rappresentato dalla scarsità di fondi pubblici. Di conseguenza, i decisori e i pianificatori territoriali devono valutare i potenziali benefici e costi per le comunità locali e l'attrattiva per gli utenti⁴³. Va ricordato, comunque, che la riqualificazione delle reti ferroviarie è prevista anche nelle linee di intervento del Commissario Straordinario Ricostruzione Sisma del 2016⁴⁴.

Vi sono diversi esempi potenzialmente meritevoli di applicazione e sviluppo: una ferrovia abbandonata nell'Italia centrale, la Linea Sangritana, il cui ripristino potrebbe servire un'ex area rurale, ora in continuo sviluppo⁴⁵; una infrastruttura preesistente in Sardegna, che consente il flusso dalla

⁴⁰ MARTÍ-HENNEBERG J. (2017), The Influence of the Railway Network on Territorial Integration in Europe (1870-1950), *Journal of Transport Geography* 62, pp. 160-171.

⁴¹ MAGGIOROTTI I. (a cura) (2022), *Atlante delle linee ferroviarie dismesse*, Roma, RFI-Rete Ferroviaria Italiana.

⁴² MAGGIOROTTI I. (a cura) (2022), *Atlante delle greenways su linee FS. Dal disuso al riuso*, Roma, RFI-Rete Ferroviaria Italiana.

⁴³ FERRETTI V., DEGIOANNI A. (2017). How to Support the Design and Evaluation of Re-development Projects for Disused Railways? A Methodological Proposal and Key Lessons Learned, *Transportation Research Part D*, 52, pp. 29-48.

⁴⁴ COMMISSARIO STRAORDINARIO RICOSTRUZIONE SISMA (2023), *Rapporto sulla ricostruzione sisma 2016. Riparazione e ricostruzione dell'Appennino Centrale*, Roma, Presidenza del Consiglio dei Ministri.

⁴⁵ CORAZZA M.V., IMBASTARO S., PASCUCCI M. (2020), Regenerating Communities. New Life for a Local Railway: A Technological and Environmental Study, *Sustainability*, 12, 3693.

costa alle aree interne, ovvero il treno storico turistico (chiamato Trenino Verde) da Palau, situato nella famosa zona della Costa Smeralda, a Sassari⁴⁶; il possibile ri-uso di una delle ferrovie dismesse in Basilicata, la Lagonegro-Spezzano Albanese, attraverso il ricorso alle tecnologie digitali che consentono di aprire nuovi e continui scenari da esplorare, per una fruizione e valorizzazione turistica della ferrovia, del suo patrimonio infrastrutturale e del suo territorio⁴⁷.

In un recente studio⁴⁸, si è tentato di fornire uno strumento di lavoro trasferibile, in grado di supportare i processi decisionali e di pianificazione territoriale relativi alla trasformazione di linee ferroviarie dismesse in *greenways* nell'ambito contesti misti urbano-rurali. La metodologia è stata sviluppata in Piemonte, una regione con quasi 600 km di linee ferroviarie abbandonate e oltre 200 stazioni dismesse. Allo scopo è stato utilizzato un sistema informativo geografico (*GIS-Geographic Information System*) per effettuare l'analisi dei dati spaziali, e un processo analitico gerarchico (*AHP-Analytic Hierarchy Process*) per integrare le preferenze degli stakeholder.

Lo studio ha definito il *Greenway Suitability Index (GSI)*, un indice globale sintetico in grado di prendere in considerazione e sintetizzare le caratteristiche e le condizioni attuali delle reti ferroviarie dismesse e dei contesti territoriali e sociali quali: elementi naturali, risorse storico-culturali, cibo tradizionale e vino locale, paesaggio o panorama, accessibilità e popolazione. I decisori potrebbero quindi utilizzare il GSI per stabilire le priorità e concentrare gli investimenti sulle sezioni con il punteggio più alto. Sono stati, quindi, specificati quattro scenari in base all'uso prevalente desiderato per le future *greenways*. Su ciascuno degli scenari è stato poi calcolato il GSI, al fine di verificare come le priorità possano cambiare in relazione agli obiettivi. La metodologia potrebbe essere utilizzata per calcolare una sorta di "punteggio di priorità" che tenga conto delle preferenze degli stakeholder e consenta ai decisori territoriali di concentrare gli investimenti in modo gerarchico.

Nel caso che qui interessa, si potrebbe optare sia per la totale conversione in *greenways* per quelle tratte ferroviarie ritenute non recuperabili per diverse ragioni (infrastrutturali, logistiche, finanziarie ecc.), sia per un "affiancamento" alle tratte rigenerate o in uso secondo il progetto in questione. Va detto che le ferrovie dismesse, e da recuperare, sono quasi completamente separate dalle reti stradali

⁴⁶ SECHI L., MOSCARELLI R., PILERI, P. (2020), Planning Tourist Infrastructures to Regenerate Marginalised Territories: The Study Case of North Sardinia, Italy, *City, Territory and Architecture*, 7(1), pp. 1-12.

⁴⁷ SPAGNOLI L., VARASANO L.G. (2020), Dalla ferrovia Lagonegro-Spezzano Albanese alla "Ferrovia Ciclabile Lucana": le tecnologie digitali per la fruizione e valorizzazione turistica del Lagonegrese-Pollino, *Bollettino della Associazione Italiana di Cartografia*, 170, pp. 145-164.

⁴⁸ ROVELLI R., SENES G., FUMAGALLI N., SACCO J., DE MONTIS A. (2020), From Railways to Greenways: A Complex Index for Supporting Policymaking and Planning. A Case Study in Piedmont (Italy), *Land Use Policy*, 99, 104835.

ordinarie, con un numero ridotto di intersezioni. Hanno pendenze longitudinali dolci, senza salite brusche, curve ampie e corridoi relativamente larghi e lunghi. Sono quindi ideali per realizzare percorsi piacevoli, sicuri e accessibili anche agli utenti più vulnerabili, come bambini, anziani e persone a mobilità ridotta. In alcuni casi, le linee ferroviarie dismesse attraversano aree di grande bellezza naturale che non possono essere raggiunte con altri mezzi di trasporto, offrendo quindi esperienze uniche agli utenti di questi percorsi⁴⁹.

In Italia, una possibile strategia di riconversione sostenibile di questi percorsi deve necessariamente tenere conto non solo dei valori paesaggistici e ambientali, ma anche del ricco patrimonio archeologico che, nella maggior parte dei casi, questi percorsi intercettano e collegano. A questo proposito, è interessante il recupero della piazza ferroviaria di Velia, colonia focea della Magna Grecia. Fondata poco dopo il 540 a.C., Velia si trova all'interno dell'area archeologica associata a un tratto abbandonato di gallerie ottocentesche e alle antiche case del parco archeologico⁵⁰. In un'ottica di riqualificazione integrata, la proposta progettuale si è basata sull'idea di "museo" strutturato sui valori storici del paesaggio.

A partire dagli anni Novanta del secolo scorso⁵¹ l'ente competente nella gestione e valorizzazione dell'area archeologica di Elea-Velia ha cercato di avviare alcune soluzioni di recupero, parallelamente all'intensificazione degli scavi e dei restauri, in modo da creare un "parco archeologico". Tra le prime iniziative intraprese secondo una diversa prospettiva di gestione archeologica, c'è stata la redazione di un "Piano di fattibilità". Lo studio ha portato a molteplici soluzioni di scelta e di intervento, tutte coerenti con una risoluzione complessiva della strategia archeologica volta a una "dimensione integrata" del parco, compatibile con il mantenimento e la valorizzazione degli stessi processi che dovevano salvaguardare le testimonianze materiali, includendo anche la ferrovia considerata come elemento interno alla configurazione storica del territorio.

Da questo punto di vista, la decisione più significativa è stata l'acquisizione della galleria e il suo utilizzo come deposito di materiali archeologici. Situata, infatti, sul lato opposto del viadotto ferroviario in ingresso al parco, si è pensato che la galleria potesse svolgere un ruolo di raccordo tra le

⁴⁹ MARTÍ P., CASTAÑO M. (2019), The Unexploited Potential of Converting Rail Tracks to Greenways: The Spanish Vías Verdes, *Sustainability*, 12(3), 881.

⁵⁰ DI RUOCCO G., SICIGNANO E., FIORE P., D'ANDRIA E. (2018), Una strategia inclusiva e sostenibile per la valorizzazione dell'area archeologica di Velia, BERNARDINI G., DI GIUSEPPE E., *Demolition or Reconstruction?* Monfalcone, Edicom Edizioni, pp. 999-1009.

⁵¹ Si tratta, infatti, degli anni in cui si sviluppa un dibattito sulla "natura" delle aree archeologiche, sollecitato anche da numerosi esempi stranieri, sempre più problematico e segnato dal passaggio da una visione "statica", incentrata sulla tutela, a una "dinamica", sempre più interna alle risorse territoriali, caratterizzata da scambi reciproci con i valori ambientali dell'area presa nel suo complesso.

due facce del luogo. Se resa aperta al pubblico, avrebbe potuto costituire una prima introduzione alla conoscenza del parco stesso, conducendo così ad altri momenti di riflessione lungo il percorso di visita. Purtroppo, nonostante questi momenti di intervento, il programma ha avuto un'attuazione solo parziale e dopo aver superato difficoltà tecniche è sostanzialmente fallito.

Secondo una ricerca⁵² a poco è servita la costruzione di box prefabbricati (biglietteria, bookshop, ristoro) se ostacolati dallo stesso viadotto ferroviario; a poco, invece, serve la galleria, anche se utilizzata come deposito: la distanza che la separa dal sottopasso del viadotto moderno è eccessiva; mentre il rapporto con i box prefabbricati è distaccato e poco funzionale. In alternativa, una valida proposta progettuale potrebbe essere quella di considerare l'intero viadotto come una struttura ingegnerizzata per una stazione ferroviaria e un luogo di documentazione sul paesaggio archeologico dell'antica Elea-Velia. Recuperando la funzione di ingresso di un vecchio sottopassaggio, contestualmente costruito alla galleria, si avrebbe la possibilità di un percorso-fronte che, dopo un primo tratto di ingresso-uscita alla galleria, consentirebbe sia un diverso rapporto con una struttura di accoglienza, sia la realizzazione di un luogo di sosta e di una stazione per il treno.

Alla luce di questa proposta e tenendo conto che ogni sito archeologico necessita di soluzioni progettuali diverse, a causa degli infiniti ambienti possibili, l'intervento di Velia con l'attivazione di operazioni chiave, ovviamente avendo cura di osservare la specificità del territorio, può essere considerato un modello per siti simili. Il principio fondamentale di tali operazioni non è la creazione inutile di nuovi beni, ma l'idea di sfruttare il preesistente, facendone buon uso. A questo proposito è fondamentale valorizzare ciò che già c'è (nel caso di Velia si è approfittato della ferrovia sopraelevata, trasformandola in un luogo adatto a ospitare un info-point, depositi e installazioni multimediali interattive), ordinando in modo creativo spazi e percorsi, riorganizzando gli accessi dando loro la giusta visibilità. Questo progetto, però, significa anche progettare luoghi di incontro culturale che sponsorizzino il sito in questione⁵³ e siano sede di spettacoli ed eventi di aggregazione. Il piano porta anche al recupero di aree degradate, prive di identità, rivalutandole e migliorandole, trasformandole in aree dinamiche e sfruttabili dalla popolazione locale. D'altronde il Gruppo Ferrovie dello Stato è già da tempo operativo su questo indirizzo attraverso laboratori di innovazione, prove e sperimentazioni, e sviluppo di sistemi⁵⁴.

⁵² DI RUOCCO G., SICIGNANO E., FIORE P., D'ANDRIA E. (2016), Sustainable Reuse of Disused Railway, *Procedia Engineering*, 180, pp. 1643-1652.

⁵³ Da segnalare è l'Archeotreno Express, che congiunge la città di Napoli con la vicina area archeologica di Velia, attraversando luoghi ricchi di storia e fascino <https://www.fondazionefs.it/content/fondazionefs/it/treni-storici/2023/5/7/archeotreno-express.html>.

⁵⁴ RETE FERROVIARIA ITALIANA (2023), *Ricerca e sviluppo in un tempo nuovo*, Roma, Gruppo Ferrovie dello Stato.

Occorre concentrarsi, dunque, sul possibile ruolo delle reti ferroviarie dismesse per la valorizzazione e il rilancio di centri storici minori e del territorio, con particolare riferimento alle linee ferroviarie di interesse paesaggistico e ai treni storici, in un concetto più ampio della nozione di patrimonio culturale⁵⁵. Infatti, l'abbandono di queste reti di mobilità è riconosciuto come una stimolante opportunità per la rigenerazione di linee, stazioni, ponti, e l'innovazione dei servizi turistici verso percorsi di resilienza.

Conclusioni

Il contesto geografico italiano evidenzia come la rete di piccoli e piccolissimi comuni abbia una consistenza importante, diffusamente estesa in tutto il Paese. L'andamento demografico delle aree interne mostra in genere una tendenza allo spopolamento considerevole. In particolare, relativamente ai comuni selezionati per la fase pilota del progetto "Vivi Stazione", si può affermare che: l'andamento demografico fa denotare una perdita di popolazione negli ultimi 20 anni di circa il 10-15 per cento; il movimento naturale della popolazione si caratterizza per mortalità (elevato numero di anziani) maggiore della natalità (ridotta fecondità); il bilancio demografico, malgrado un movimento migratorio generalmente positivo (iscritti stranieri all'anagrafe), è principalmente negativo; la struttura dell'età è in costante invecchiamento (aumento della quota di anziani); l'indice di vecchiaia (rapporto anziani-giovanissimi) è peggiore rispetto alla media nazionale.

Nel discutere le caratteristiche delle periferie interne si è avuto modo di rilevare che le modalità di valutazione si concentrano soprattutto sulle debolezze e fragilità di queste aree, piuttosto che sulle loro potenzialità e qualità positive per la ripresa. Un approccio basato su indicatori più adatti ad indagare le criticità e le potenzialità complementari dei territori emergenti e sulle differenti componenti del Capitale Territoriale, per comprenderne le caratteristiche di resilienza, così come il processo di coinvolgimento delle comunità locali adottato per promuovere attività di co-esplorazione e co-progettazione, può rappresentare un riferimento utile e facilmente replicabile al fine di garantire un futuro alle aree rurali/interne.

Il ruolo delle reti ferroviarie è stato esemplificato da alcuni casi di studio, con particolare riferimento alle *greenways*. Il potenziamento delle peculiarità positive delle periferie interne geograficamente localizzate presso nodi di scambio di fatto importanti per le attività umane come le stazioni ferroviarie,

⁵⁵ AMATO C., BEVILACQUA G., RAVAGNAN C. (2021), The Abandoned Railway Heritage: From Problem to Opportunity for the Regeneration of Minor Historic Centres, in BEVILACQUA C., CALABRÒ F., DELLA SPINA L. (eds), *New Metropolitan Perspectives. NMP 2020. Smart Innovation, Systems and Technologies*, vol. 178, Cham, Springer, pp. 1735-1745.

può costituire dei poli di attrazione e centri di aggregazione con funzioni polivalenti in grado di esprimere valore culturale, sociale ed economico a basso impatto ambientale. Ciò può anche costituire un possibile antidoto allo spopolamento, soprattutto ad opera delle giovani generazioni. In definitiva, i piccoli comuni rappresentano un patrimonio al quale non è possibile rinunciare e il cui futuro va ripensato mediante una strategia ampia fatta da una molteplicità di azioni, con comunità che si reinventano anche attraverso azioni innovative e con la partecipazione attiva dei cittadini⁵⁶.

Riferimenti bibliografici

ADMINSTAT ITALIA: <https://ugeo.urbistat.com/AdminStat/it/it/demografia/dati-sintesi/italia/>

AMATO C., BEVILACQUA G., RAVAGNAN C. (2021), The Abandoned Railway Heritage: From Problem to Opportunity for the Regeneration of Minor Historic Centres, in BEVILACQUA C., CALABRO F., DELLA SPINA L. (eds), *New Metropolitan Perspectives. NMP 2020. Smart Innovation, Systems and Technologies*, vol. 178, Cham, Springer, pp. 1735–1745.

AMODIO T. (2021), Una lettura della marginalità attraverso lo spopolamento e l'abbandono nei piccoli comuni, *Bollettino della Associazione Italiana di Cartografia*, 172, pp. 50–65.

ANCE (2017), *I borghi d'Italia. Dalla visione alla rigenerazione*, Roma, Associazione Nazionale Costruttori Edili.

BILEWICZ A., BUKRABA-RYLSKA I. (2021), Deagrarianization in the Making: The Decline of Family Farming in Central Poland, its Roots and Social Consequences, *Journal of Rural Studies*, 88, pp. 368–376.

BLEČIĆ I., CECCHINI A., MURONI E., SAIU V., SCANU S., TRUNFIO G. A. (2023), Addressing Peripherality in Italy: A Critical Comparison between Inner Areas and Territorial Capital-Based Evaluations, *Land*, 12(2), 312.

BOCK B. (2016), Rural Marginalisation and the Role of Social Innovation: A Turn Towards Neo-exogenous Development and Rural Reconnection, *Sociologia Ruralis*, 56(4), pp. 552–573.

BORGHI E. (2017), *Piccole Italie: le aree interne e la questione territoriale*, Roma, Donzelli Editore.

BURKE A., JONES, A. (2019), The Development of an Index of Rural Deprivation: A Case Study of Norfolk, England, *Social Science & Medicine*, 227, pp. 93–103.

CAMARERO, L. (2021), The Gaps of the New Rurality: Forgotten Citizenship, *Textual*, (78), pp. 93–118.

CARROSIO G. (2019), *I margini al centro: l'Italia delle aree interne tra fragilità e innovazione*, Roma Donzelli.

CERASOLI M. (2021), Small Historical Centres: An Opportunity for the 'Smart' Revitalization of Inner Areas in the Post(post) COVID Era, *Technical Transactions*, 118(1), pp. 1–11.

⁵⁶ ANCE (2017), *I borghi d'Italia. Dalla visione alla rigenerazione*, Roma, Associazione Nazionale Costruttori Edili.

- CERVELLI E., DI PERTA E.S., PINDOZZI S. (2020), Energy Crops in Marginal Areas: Scenario-based Assessment Through Ecosystem Services, as Support to Sustainable Development, *Ecological Indicators*, 113, pp. 106–180.
- CHRENEKOVA M., MELICHOVA K., MARISOVA E., MOROZ S. (2016), Informal Employment and Quality of Life in Rural Areas of Ukraine, *European Countryside*, 8(2), pp. 135–146.
- COMMISSARIO STRAORDINARIO RICOSTRUZIONE SISMA (2023), *Rapporto sulla ricostruzione sisma 2016. Riparazione e ricostruzione dell'Appennino Centrale*, Roma, Presidenza del Consiglio dei Ministri.
- COPUS A., MANTINO F., NOGUERA J. (2017), Inner Peripheries: An Oxymoron or a Real Challenge for Territorial Cohesion? *JPP – Italian Journal of Planning Practice*, 7(1), pp. 24–49.
- CORAZZA M.V., IMBASTARO S., PASCUCCI M. (2020), Regenerating Communities. New Life for a Local Railway: A Technological and Environmental Study, *Sustainability*, 12, 3693.
- DE ROSSI A. (2018), *Riabitare l'Italia. Le aree interne tra abbandoni e riconquiste*, Roma, Donzelli Editore.
- DI RUOCCO G., SICIGNANO E., FIORE P., D'ANDRIA E. (2016), Sustainable Reuse of Disused Railway, *Procedia Engineering*, 180, pp. 1643–1652.
- DI RUOCCO G., SICIGNANO E., FIORE P., D'ANDRIA E. (2018), Una strategia inclusiva e sostenibile per la valorizzazione dell'area archeologica di Velia, BERNARDINI G., DI GIUSEPPE E., *Demolition or Reconstruction?* Monfalcone, Edicom Edizioni, pp. 999–1009.
- ESPON, E.U. (2017), Shrinking Rural Regions in Europe. Towards Smart and Innovative Approaches to Regional Development Challenges in Depopulating Rural Regions, *Policy Brief*, Luxembourg, European Union, pp. 1–14.
- EUROPEAN UNION (2021), Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions. *A long-term Vision for the EU's Rural Areas - Towards Stronger, Connected, Resilient and Prosperous Rural Areas by 2040*, Brussels, European Commission, 30.6.2021. COM (2021) 345 final.
- FERRETTI V., DEGIOANNI A. (2017). How to Support the Design and Evaluation of Re-development Projects for Disused Railways? A Methodological Proposal and Key Lessons Learned, *Transportation Research Part D*, 52, pp. 29–48.
- GALDERISI A., GAUDIO S., BELLO G. (2022), Le aree interne tra dinamiche di declino e potenzialità emergenti: criteri e metodi per future politiche di sviluppo, *Archivio di Studi Urbani e Regionali*, (133), pp. 5–28.
- GALDERISI A., LIMONGI G. (2024), A Methodological Path to Foster Inner Peripheries' Sustainable and Resilient Futures: A Research Experience from Southern Italy. *Futures*, 156, 103320.
- GIORDANO A. (2014), Quale spazio per l'Italia nella geografia del mondo globalizzato? Una riflessione su popolazione, investimenti e sostenibilità intergenerazionale, in BERARDI S. (a cura), *L'Italia e i processi di globalizzazione*, Roma: Edizioni Nuova Cultura, pp. 117–152.
- GIORDANO A. (2016), The New Political Geography of Migration in Europe Among External Borders and Internal Freedom of Movement, *Bulletin of Serbian Geographical Society*, 96 (2), pp. 50–64.
- GIORDANO A. (2020), L'impatto del calo delle nascite sul sistema economico, in FONDAZIONE ONDA, *La salute della donna. La sfida della denatalità. Libro Bianco 2020*, Milano, Franco Angeli, pp. 69–78.

- GIORDANO A. (2022), Perché la popolazione è importante per l'economia e la geopolitica: il caso dell'Italia, in MAFFETTONE S., LOPRETE M.V., *Italia e Giappone. La sfida demografica*, Roma, Luiss University Press, pp. 91–99.
- GIORDANO A. (2023), Trasformazioni demografiche e sfide economiche in Europa, in BETTINI E., TONDINI D., *Un nuovo rinascimento per l'Europa. Il ruolo della ricerca e della formazione. Atti IV Forum Internazionale del Gran Sasso*, Università degli Studi di Teramo, pp. 799–821.
- HEBINCK P. (2018), De-/re-agrarianisation: Global Perspectives, *Journal of Rural Studies*, 61, pp. 227–235.
- HUANG J.H., THOMAS E. (2021), A Review of Living Lab Research and Methods for User Involvement, *Technology Innovation Management Review*, 11(9/10), pp. 88–107.
- ISTAT, Demo, demografia in cifre: <https://demo.istat.it/>
- KÜHN M. (2015), Peripheralization: Theoretical Concepts Explaining Socio-spatial Inequalities. *European Planning Studies*, 23(2), pp. 367–378.
- MAGGIOROTTI I. (a cura) (2022), *Atlante delle greenways su linee FS. Dal diuso al riuso*, Roma, RFI-Rete Ferroviaria Italiana.
- MAGGIOROTTI I. (a cura) (2022), *Atlante delle linee ferroviarie dismesse*, Roma, RFI-Rete Ferroviaria Italiana.
- MARCHETTI M., DE TONI A., SALLUSTIO L., TOGNETTI R. (2017), Criticità e opportunità di sviluppo per le aree interne. Una lettura dei processi territoriali recenti, in MARCHETTI M., PANUNZI S., PAZZAGLI R. (a cura), *Aree Interne. Per una rinascita dei territori rurali e montani*, Soveria Mannelli, Rubbettino.
- MARTÍ P., CASTAÑO M. (2019), The Unexploited Potential of Converting Rail Tracks to Greenways: The Spanish Vías Verdes, *Sustainability*, 12(3), 881.
- MARTÍ-HENNEBERG J. (2017), The Influence of the Railway Network on Territorial Integration in Europe (1870–1950), *Journal of Transport Geography* 62, pp. 160–171.
- MARUCCI A., FIORINI L., DI DATO C., ZULLO, F. (2020), Marginality Assessment: Computational Applications on Italian Municipalities, *Sustainability*, 12(8), 3250.
- MOORE J. (2016), *Anthropocene or Capitalocene? Nature, History, and the Crisis of Capitalism*. Oakland, CA, USA, PM press.
- NESTICÒ' A., ELIA C., NADDEO V. (2020), Sustainability of Urban Regeneration Projects: Novel Selection Model Based on Analytic Network Process and Zero-one Goal Programming, *Land Use Policy*, 99, Article 104831.
- NEWSHAM N., ROWE F. (2022), Understanding the Trajectories of Population Decline across Rural and Urban Europe: A Sequence Analysis, *Population, Space and Place*, Article e2630.
- REIMANN L., VOLLSTEDT B., KOERTH J., TSAKIRIS M., BEER M., VAFEIDIS A.T. (2021), Extending the Shared Socioeconomic Pathways (SSPs) to Support Local Adaptation Planning—A climate Service for Flensburg, Germany, *Futures*, 127, 102691.
- RETE FERROVIARIA ITALIANA (2023), *Ricerca e sviluppo in un tempo nuovo*, Roma, Gruppo Ferrovie dello Stato.

- ROVELLI R., SENES G., FUMAGALLI N., SACCO J., DE MONTIS A. (2020), From Railways to Greenways: A Complex Index for Supporting Policymaking and Planning. A Case Study in Piedmont (Italy), *Land Use Policy*, 99, 104835.
- SECHI L., MOSCARELLI R., PILERI, P. (2020), Planning Tourist Infrastructures to Regenerate Marginalised Territories: The Study Case of North Sardinia, Italy, *City, Territory and Architecture*, 7(1), pp. 1-12.
- SIMON M. (2017), Multi-scalar Geographies of Polarisation and Peripheralisation: A Case Study of Czechia, *Bulletin of Geography Socio-economic Series*, 37(37), pp. 125-137.
- SPAGNOLI L., VARASANO L.G. (2020), Dalla ferrovia Lagonegro-Spezzano Albanese alla “Ferrovia Ciclabile Lucana”: le tecnologie digitali per la fruizione e valorizzazione turistica del Lagonegrese-Pollino, *Bollettino della Associazione Italiana di Cartografia*, 170, pp. 145-164.
- TUTTITALIA, Statistiche demografiche Italia: <https://www.tuttitalia.it/statistiche/>
- VIN˜AS C.D. (2019), Depopulation Processes in European Rural Areas: A Case Study of Cantabria (Spain), *European Countryside*, 11(3), pp. 341-369.
- ZAVRATNIK V., SUPERINA A., STOJMENOVA E. (2019), Living Labs For Rural Areas: Contextualization of Living Lab Frameworks, Concepts and Practices, *Sustainability*, 11 (14), 3797.

APPENDICE
QUADRO DEMOGRAFICO DEI COMUNI SELEZIONATI⁵⁷

⁵⁷ Elaborazioni grafiche a cura di Tuttitalia.it e AdminStat Italia.

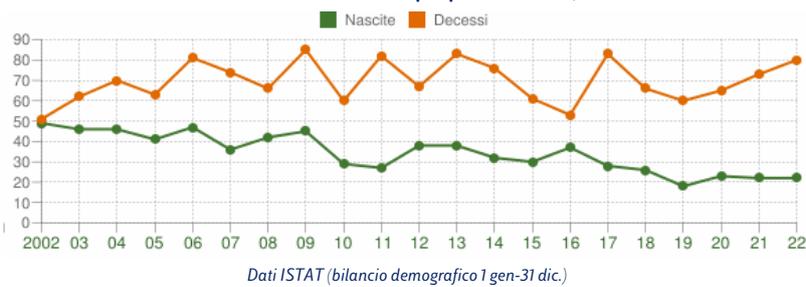
POPOLI TERME (TE)

POPOLAZIONE RESIDENTE

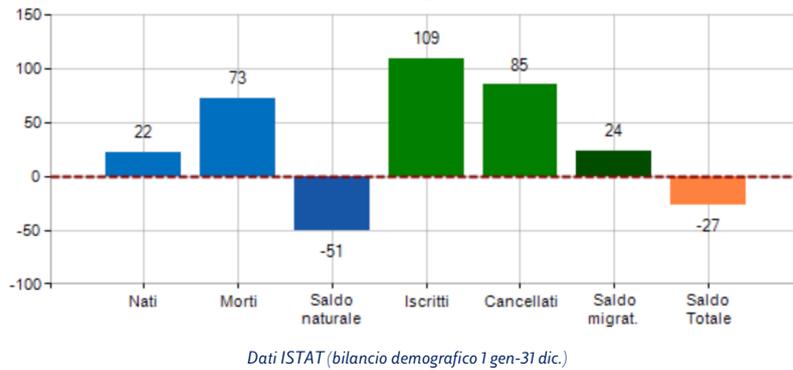
Andamento della popolazione, 2001-2022



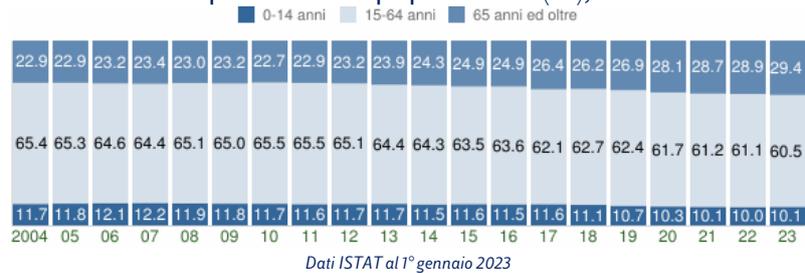
Movimento naturale della popolazione, 2002-2022



Bilancio demografico, 2021



Struttura per età della popolazione (%), 2004-2023



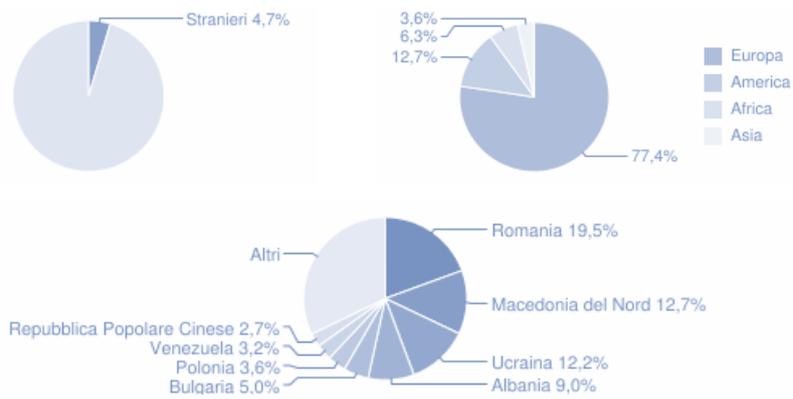
POPOLI TERME (TE)

POPOLAZIONE STRANIERA

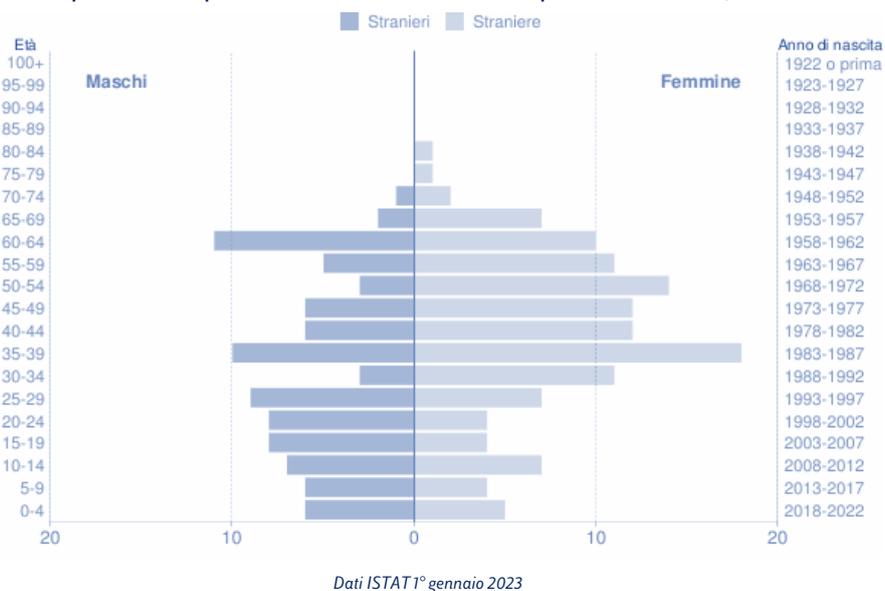
Andamento della popolazione con cittadinanza straniera, 2003-2023



Consistenza e provenienza (%) della popolazione con cittadinanza straniera, 2023



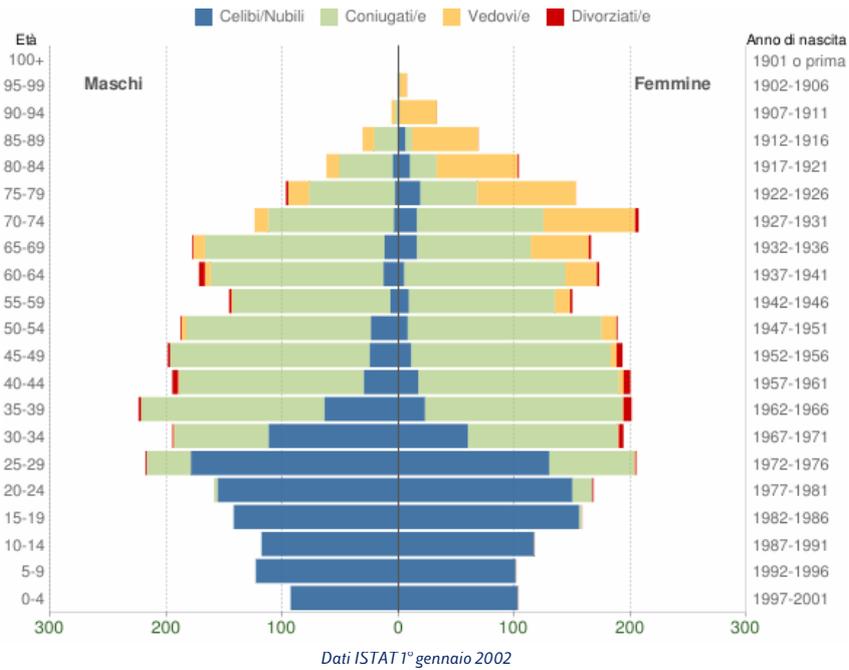
Popolazione per cittadinanza straniera per età e sesso, 2023



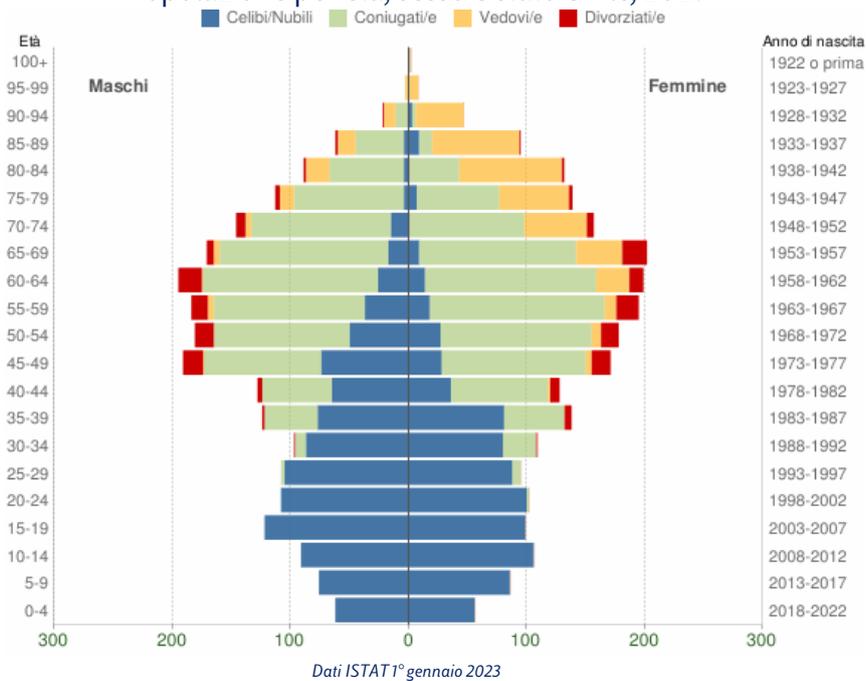
POPOLI TERME (TE)

PIRAMIDI DELLE ETÀ

Popolazione per età, sesso e stato civile, 2002



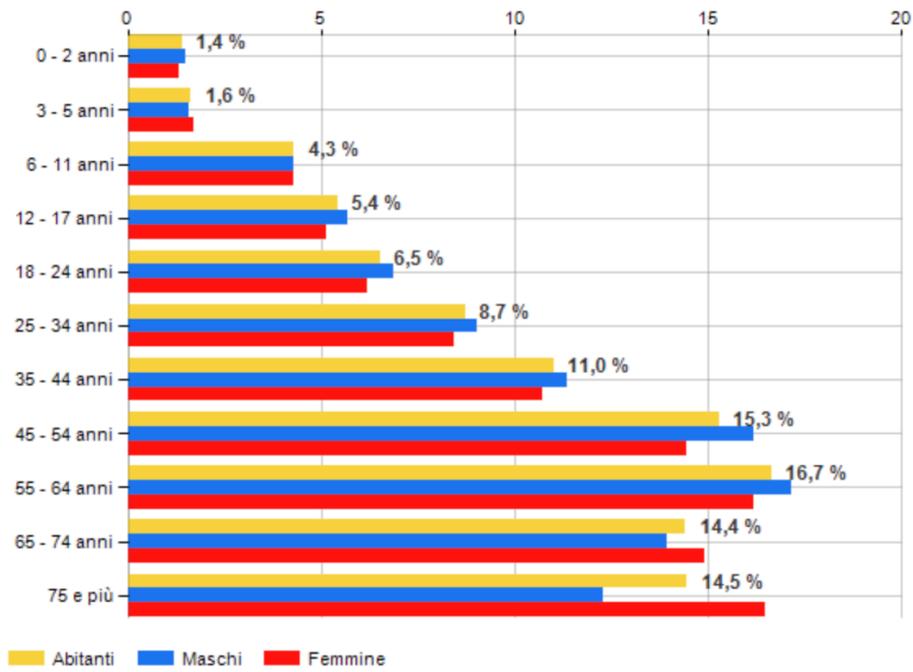
Popolazione per età, sesso e stato civile, 2023



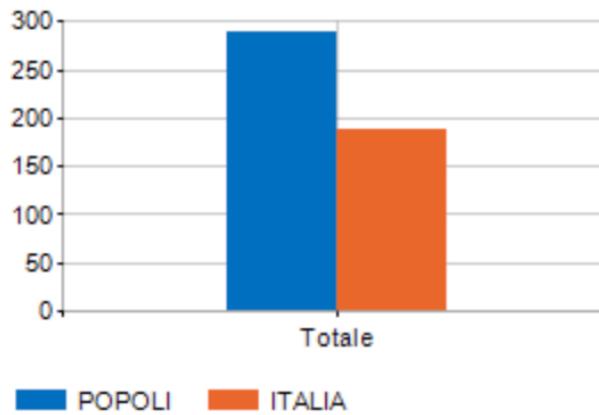
POPOLI TERME (TE)

ETÀ DELLA POPOLAZIONE

Classi di età, 2021



Indice di vecchiaia, 2021



MATELICA (MC)

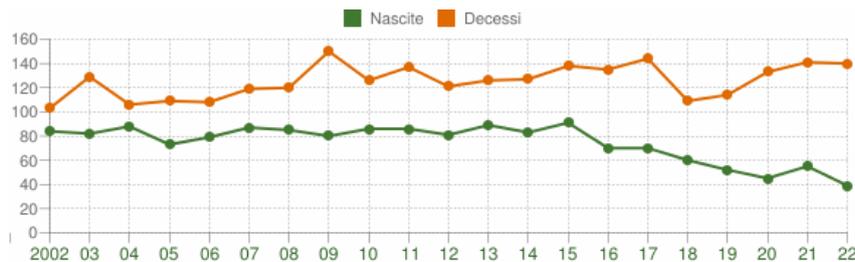
POPOLAZIONE RESIDENTE

Andamento della popolazione, 2001-2022



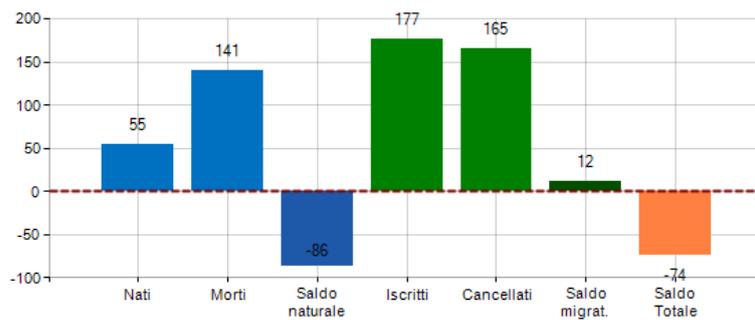
Dati ISTAT al 31 dicembre di ogni anno

Movimento naturale della popolazione, 2002-2022



Dati ISTAT (bilancio demografico 1 gen-31 dic.)

Bilancio demografico, 2021



Dati ISTAT (bilancio demografico 1 gen-31 dic.)

Struttura per età della popolazione (%), 2004-2023



Dati ISTAT al 1° gennaio 2023

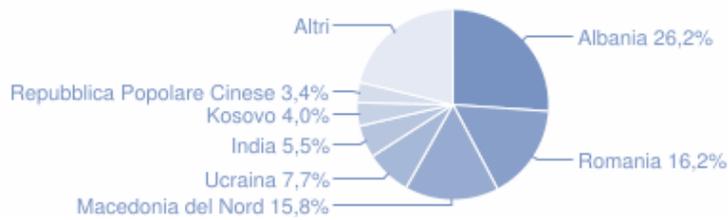
MATELICA (MC)

POPOLAZIONE STRANIERA

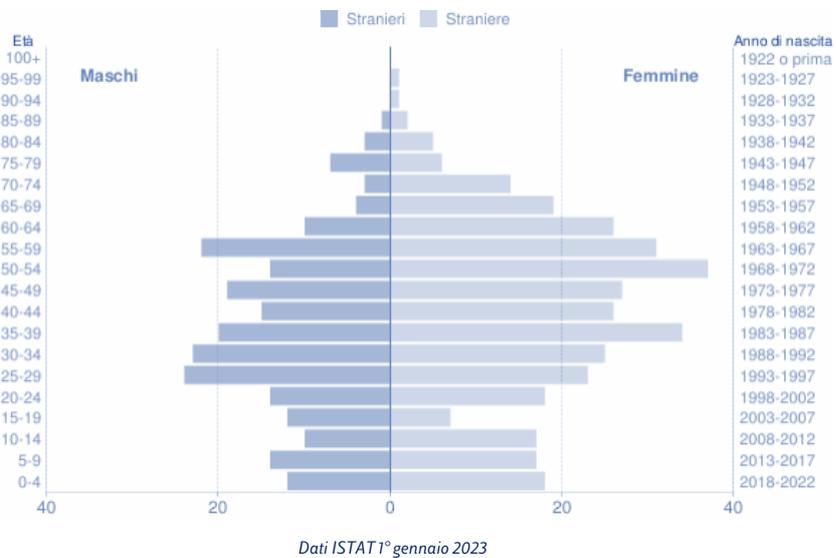
Andamento della popolazione con cittadinanza straniera, 2003-2023



Consistenza e provenienza (%) della popolazione con cittadinanza straniera, 2023



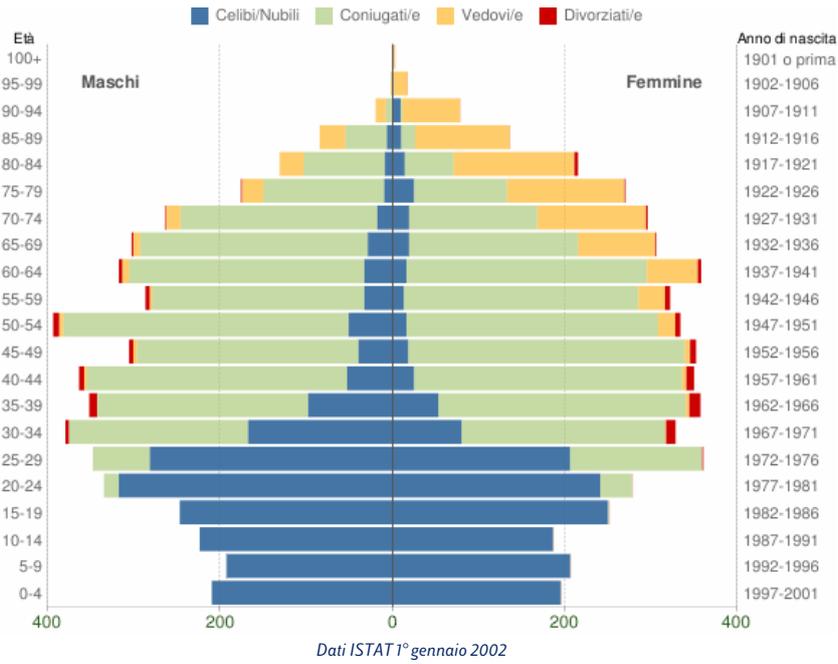
Popolazione per cittadinanza straniera per età e sesso, 2023



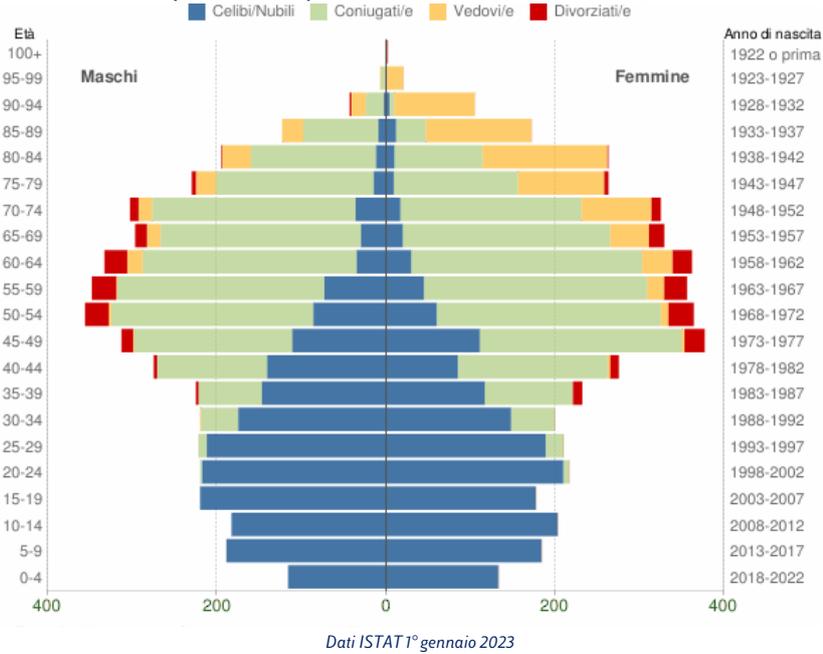
MATELICA (MC)

PIRAMIDI DELLE ETÀ

Popolazione per età, sesso e stato civile, 2002

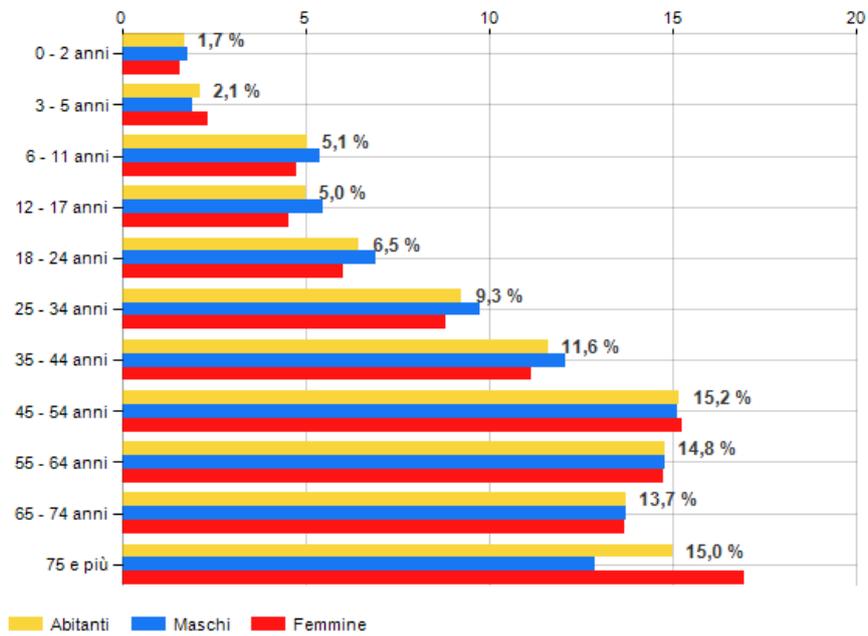


Popolazione per età, sesso e stato civile, 2023



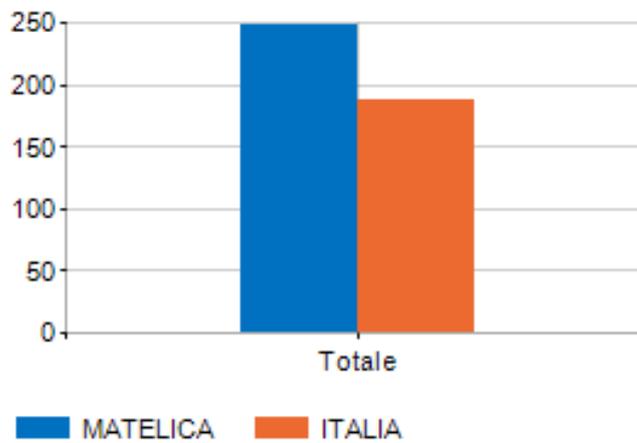
MATELICA (MC)
ETÀ DELLA POPOLAZIONE

Classi di età, 2021



Fonte: Istat

Indice di vecchiaia, 2021



Fonte: Istat

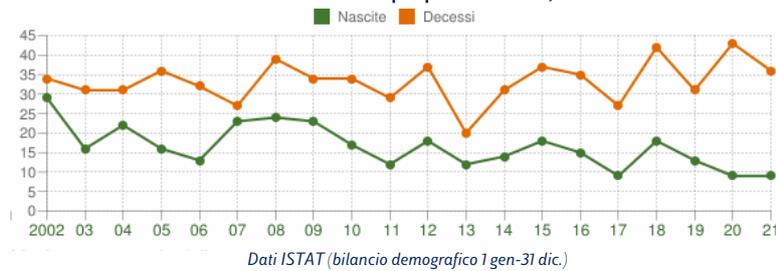
URBISAGLIA (MC)

POPOLAZIONE RESIDENTE

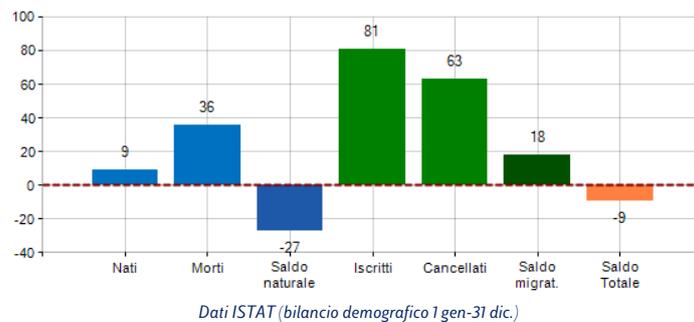
Andamento della popolazione, 2001-2022



Movimento naturale della popolazione, 2002-2022



Bilancio demografico, 2021



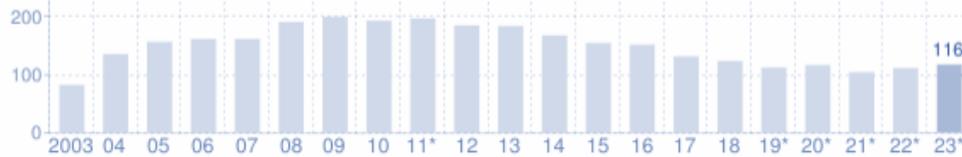
Struttura per età della popolazione (%), 2004-2023



URBISAGLIA (MC)

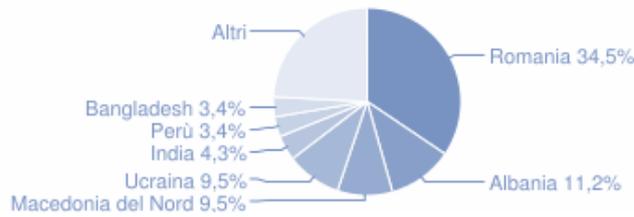
POPOLAZIONE STRANIERA

Andamento della popolazione con cittadinanza straniera, 2003-2023

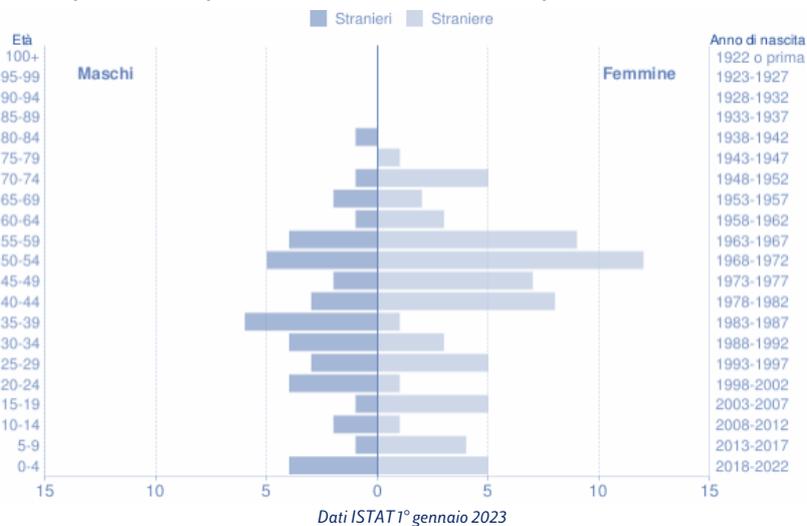


Dati ISTAT 1° gennaio 2022

Consistenza e provenienza (%) della popolazione con cittadinanza straniera, 2023



Popolazione per cittadinanza straniera per età e sesso, 2023

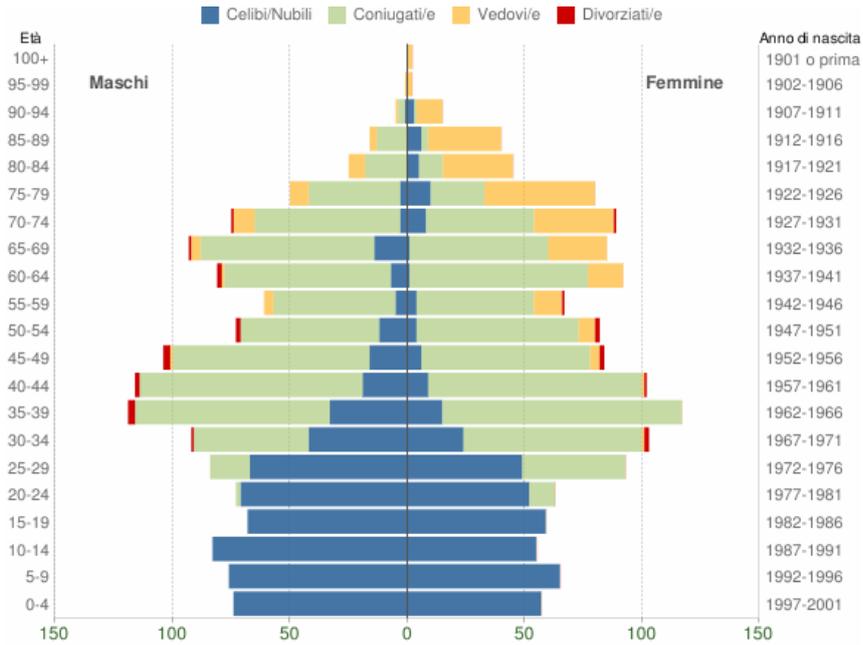


Dati ISTAT 1° gennaio 2023

URBISAGLIA (MC)

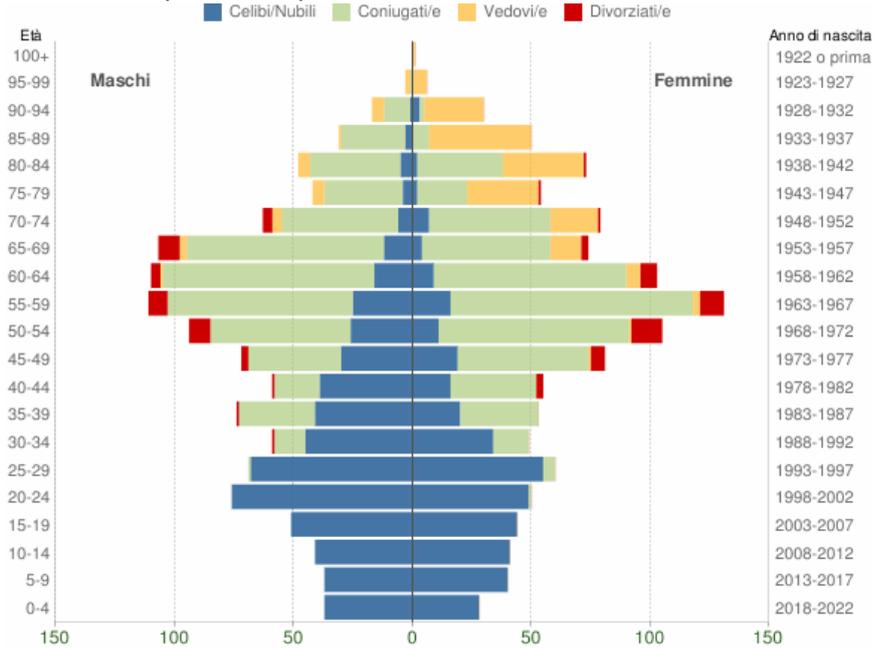
PIRAMIDI DELL'ETÀ

Popolazione per età, sesso e stato civile, 2002



Dati ISTAT 1° gennaio 2002

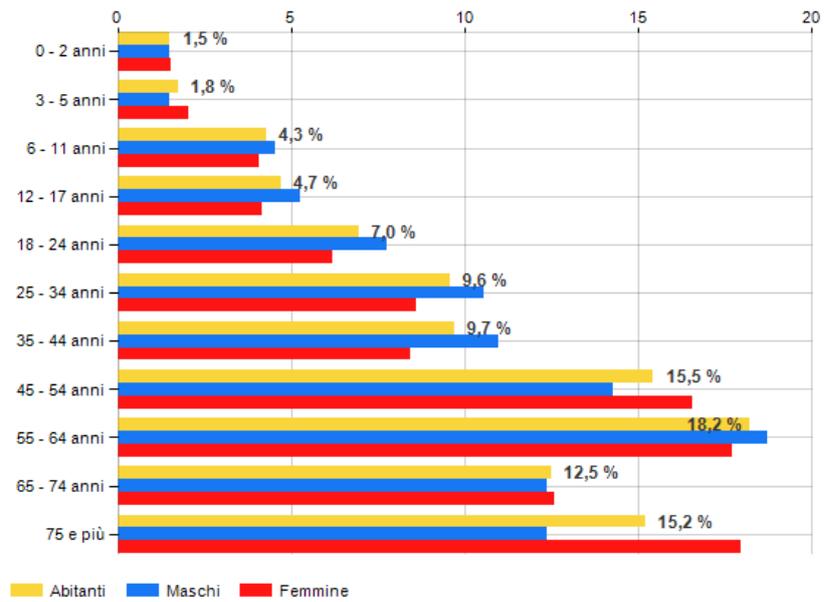
Popolazione per età, sesso e stato civile, 2023



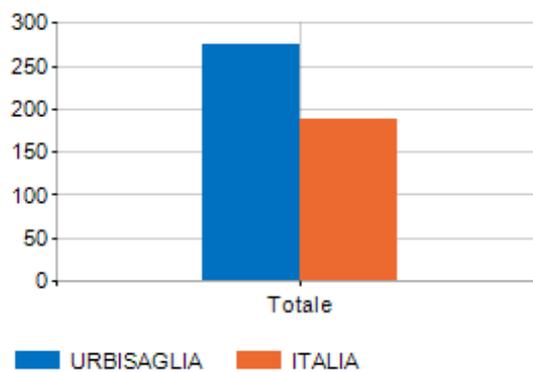
Dati ISTAT 1° gennaio 2023

URBISAGLIA (MC)
ETÀ DELLA POPOLAZIONE

Classi di età, 2021



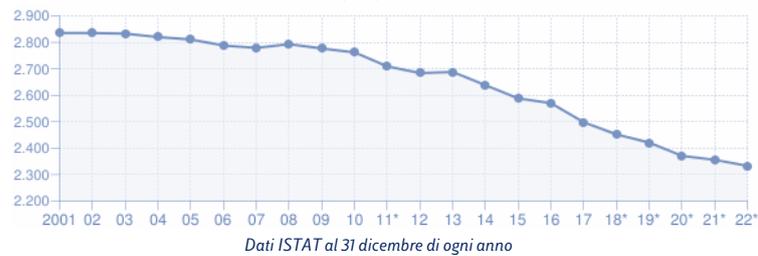
Indice di vecchiaia, 2021



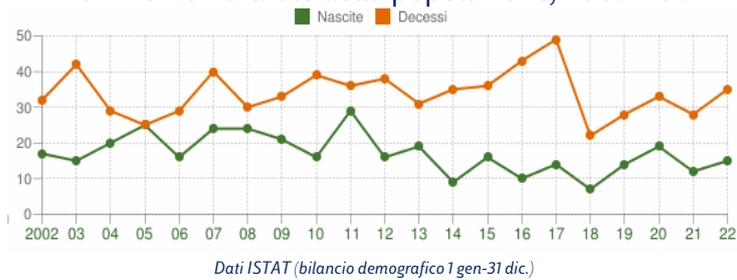
ANTRODOCO (RI)

POPOLAZIONE RESIDENTE

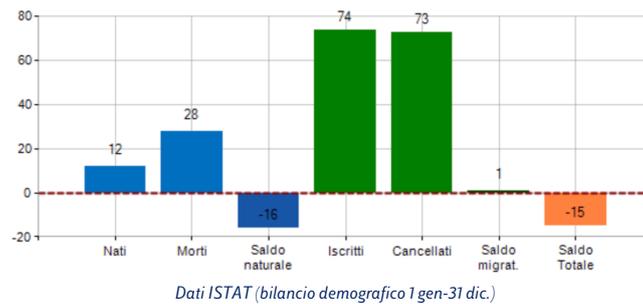
Andamento della popolazione, 2001-2022



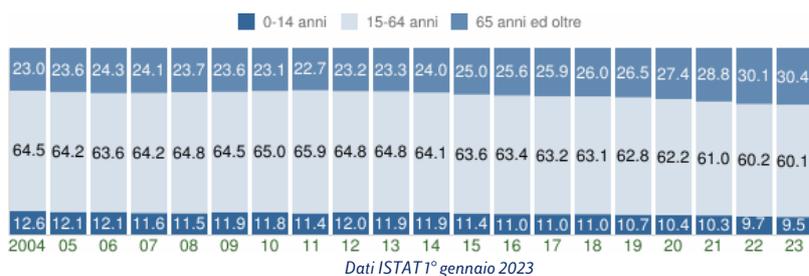
Movimento naturale della popolazione, 2002-2022



Bilancio demografico, 2021



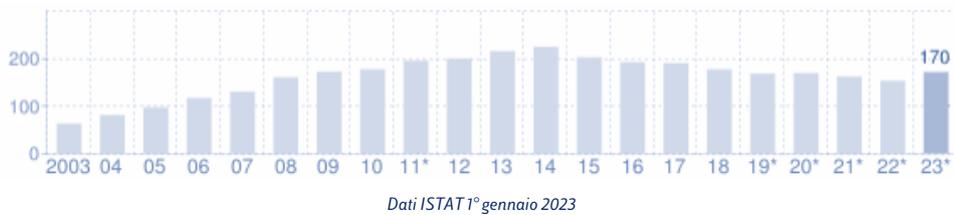
Struttura per età della popolazione (%), 2004-2023



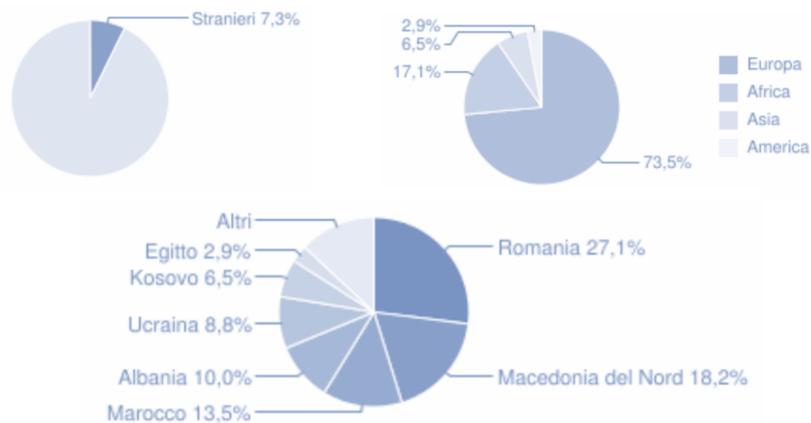
ANTRODOCO (RI)

POPOLAZIONE STRANIERA

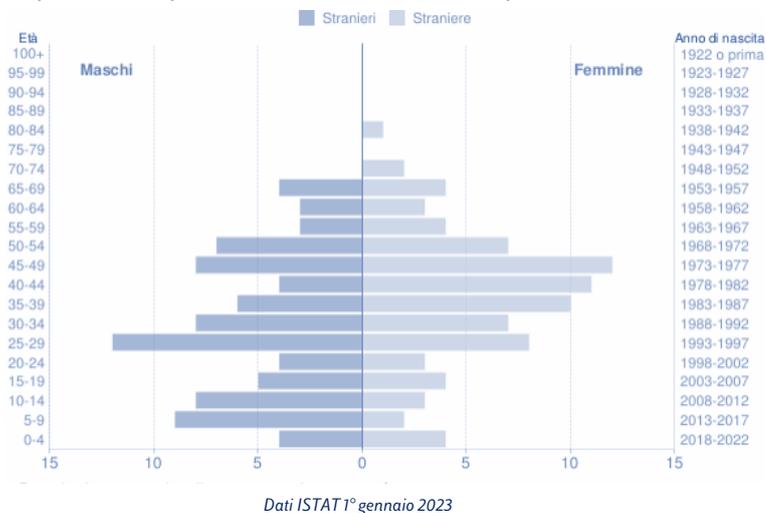
Andamento della popolazione con cittadinanza straniera, 2003-2023



Consistenza e provenienza (%) della popolazione con cittadinanza straniera, 2023



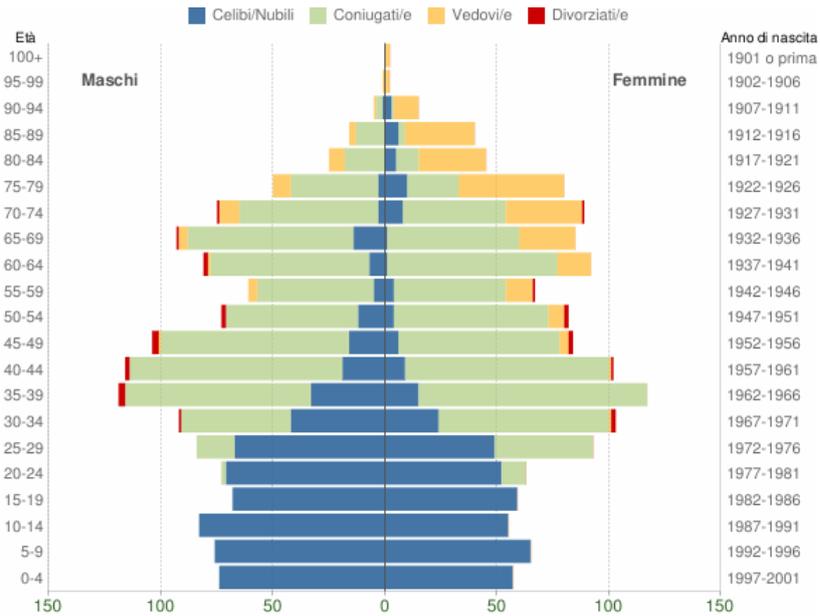
Popolazione per cittadinanza straniera per età e sesso, 2023



ANTRODOCO (RI)

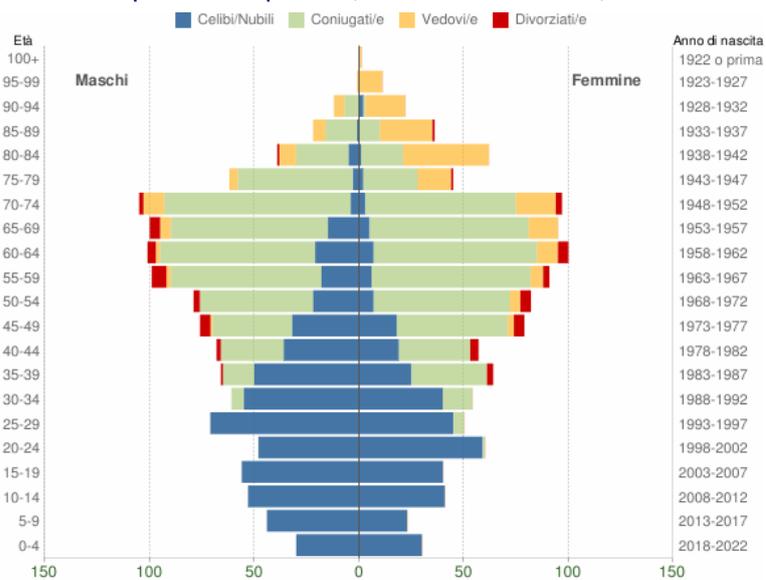
PIRAMIDI DELL'ETÀ

Popolazione per età, sesso e stato civile, 2002



Dati ISTAT 1° gennaio 2002

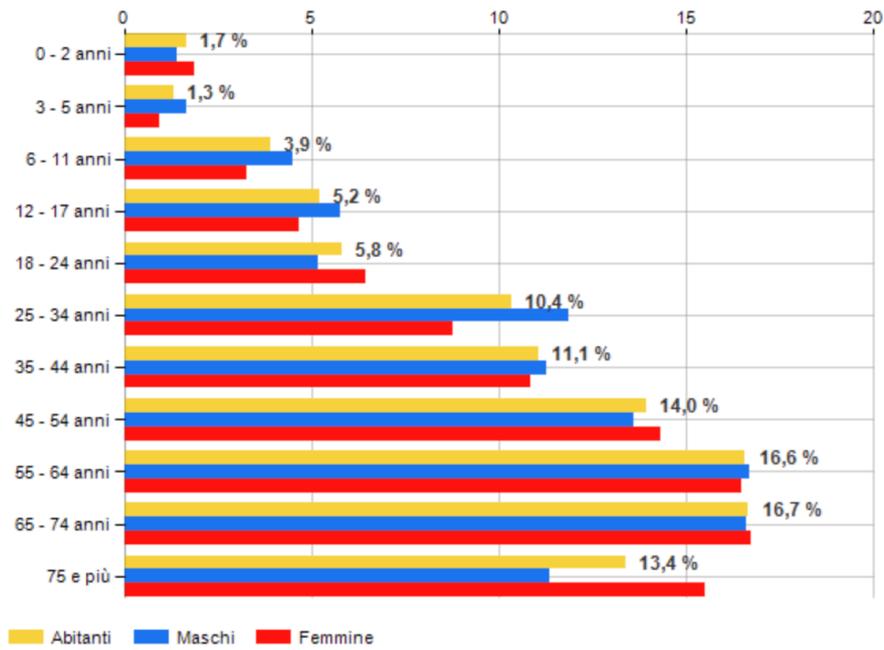
Popolazione per età, sesso e stato civile, 2023



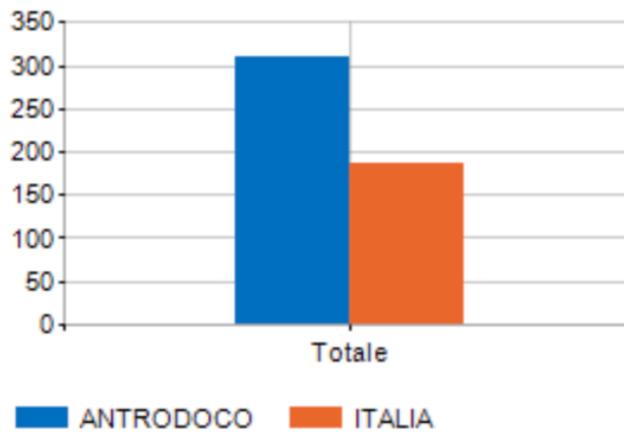
Dati ISTAT 1° gennaio 2023

ANTRODOCO (RI)
ETÀ DELLA POPOLAZIONE

Classi di età, 2021



Indice di vecchiaia, 2021



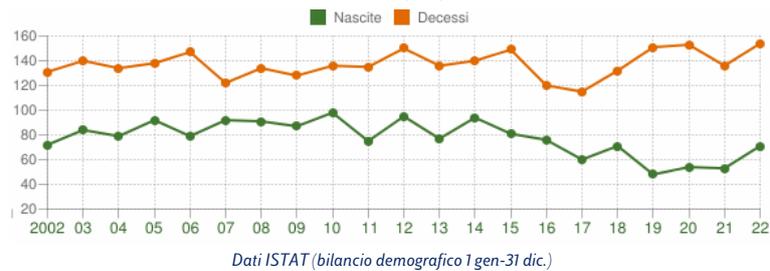
GEMONA (UD)

POPOLAZIONE RESIDENTE

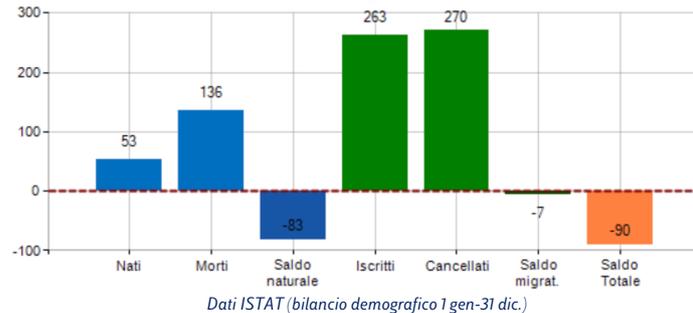
Andamento della popolazione, 2001-2022



Movimento naturale della popolazione, 2002-2022



Bilancio demografico, 2021



Struttura per età della popolazione (%), 2004-2023



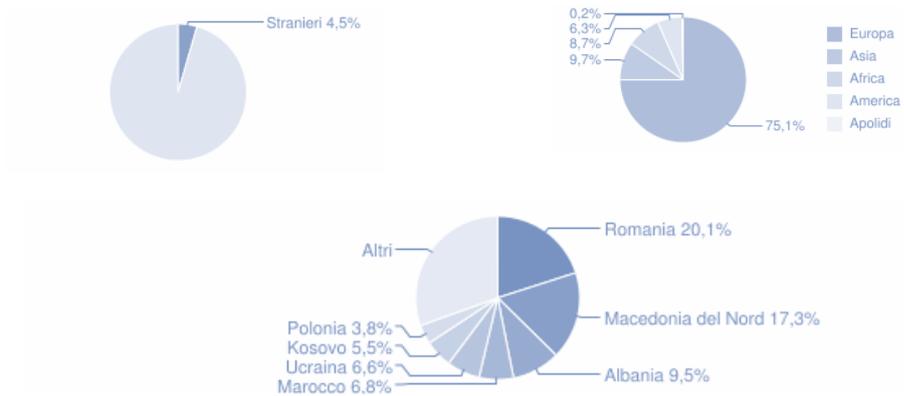
GEMONA (UD)

POPOLAZIONE STRANIERA

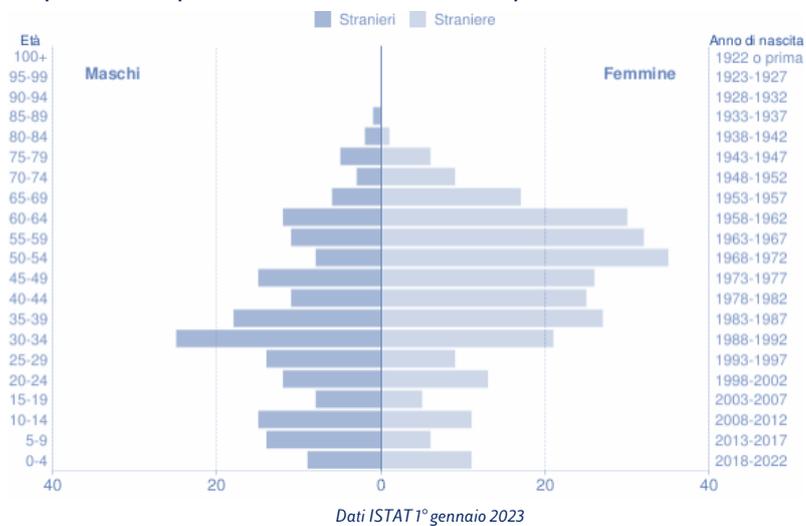
Andamento della popolazione con cittadinanza straniera, 2003-2023



Consistenza e provenienza (%) della popolazione con cittadinanza straniera, 2023

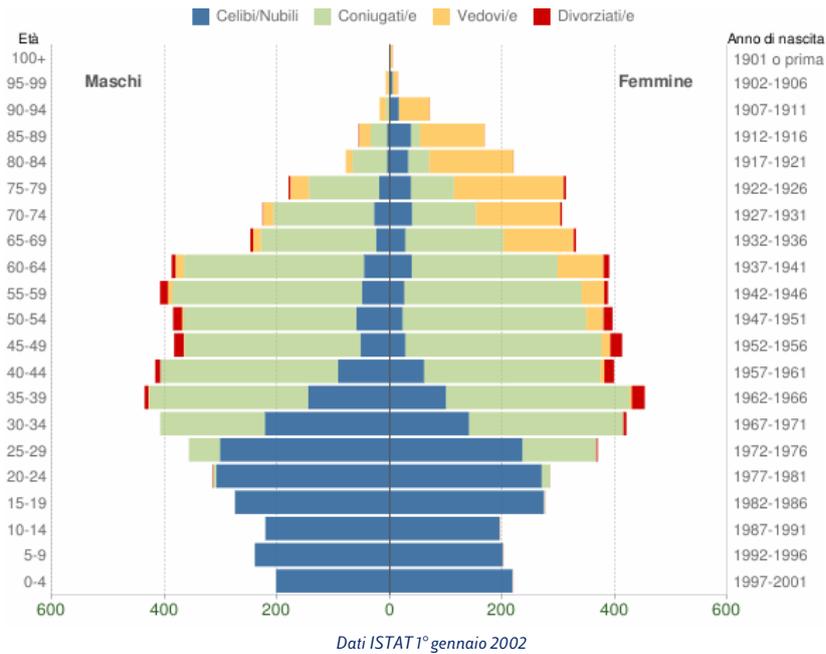


Popolazione per cittadinanza straniera per età e sesso, 2023

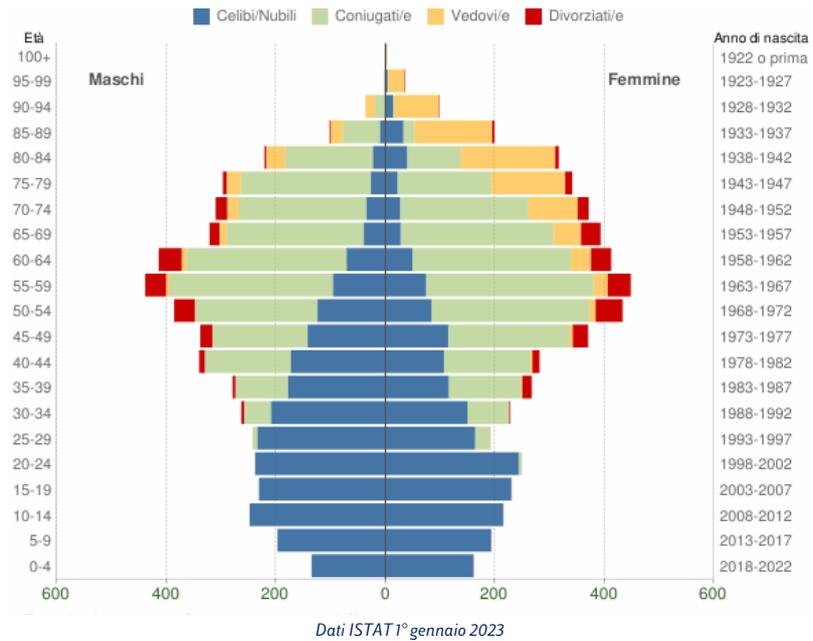


GEMONA (UD)
PIRAMIDI DELL'ETÀ

Popolazione per età, sesso e stato civile, 2002



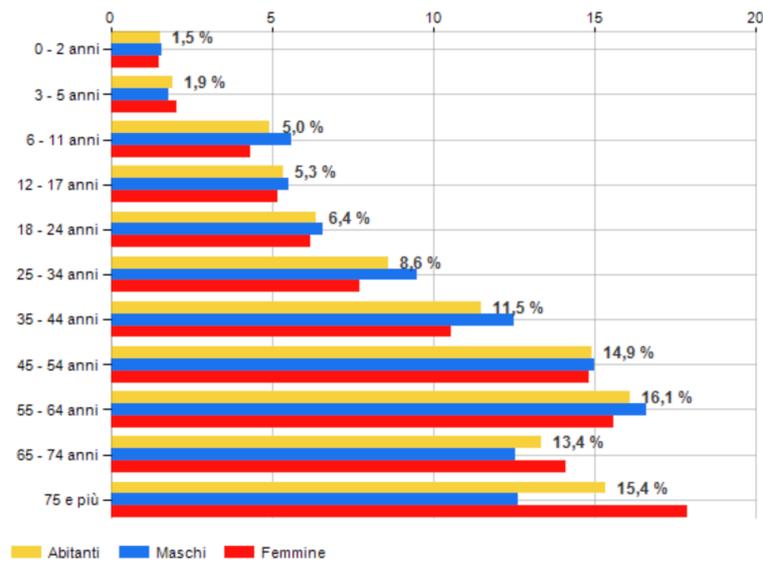
Popolazione per età, sesso e stato civile, 2023



GEMONA (UD)

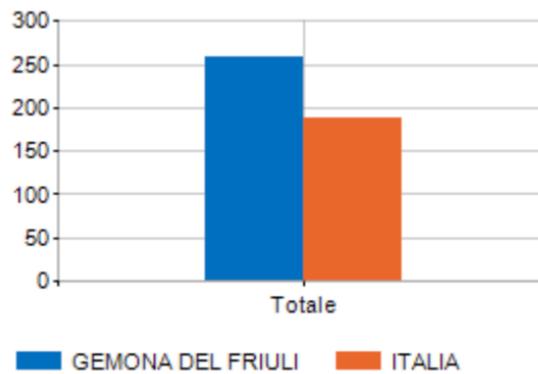
ETÀ DELLA POPOLAZIONE

Classi di età, 2021



Fonte: Istat

Indice di vecchiaia, 2021



Fonte: Istat

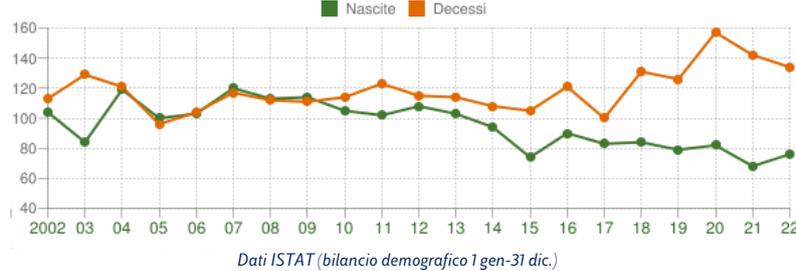
SESTO CALENDE (VA)

POPOLAZIONE RESIDENTE

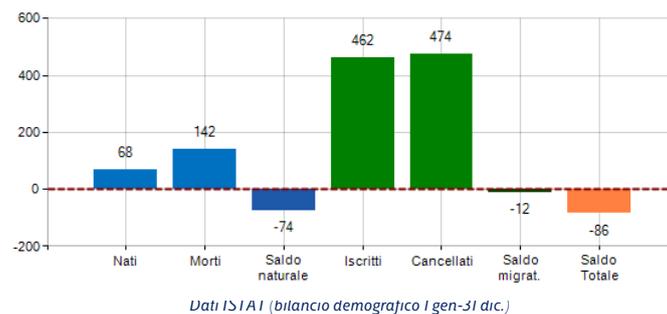
Andamento della popolazione, 2001-2022



Movimento naturale della popolazione, 2002-2022



Bilancio demografico, 2021



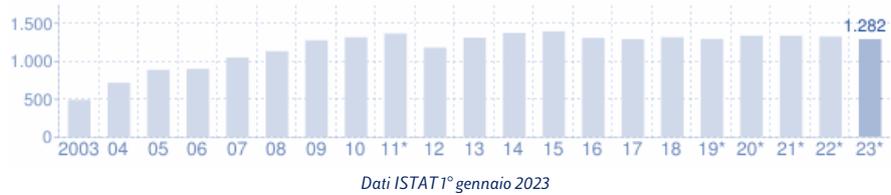
Struttura per età della popolazione (%), 2004-2023



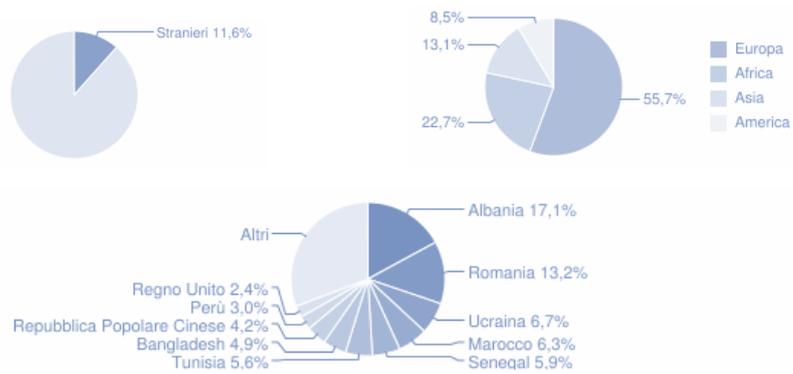
SESTO CALENDE (VA)

POPOLAZIONE STRANIERA

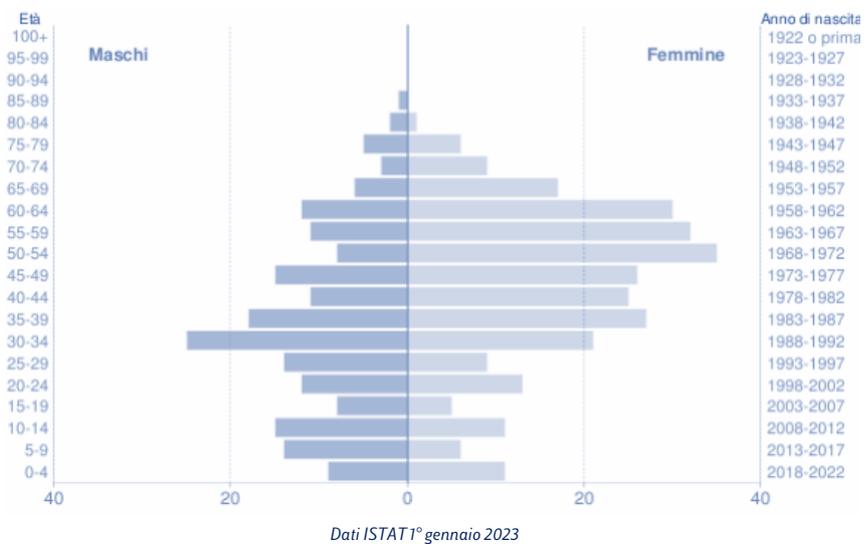
Andamento della popolazione con cittadinanza straniera, 2003-2023



Consistenza e provenienza (%) della popolazione con cittadinanza straniera, 2023



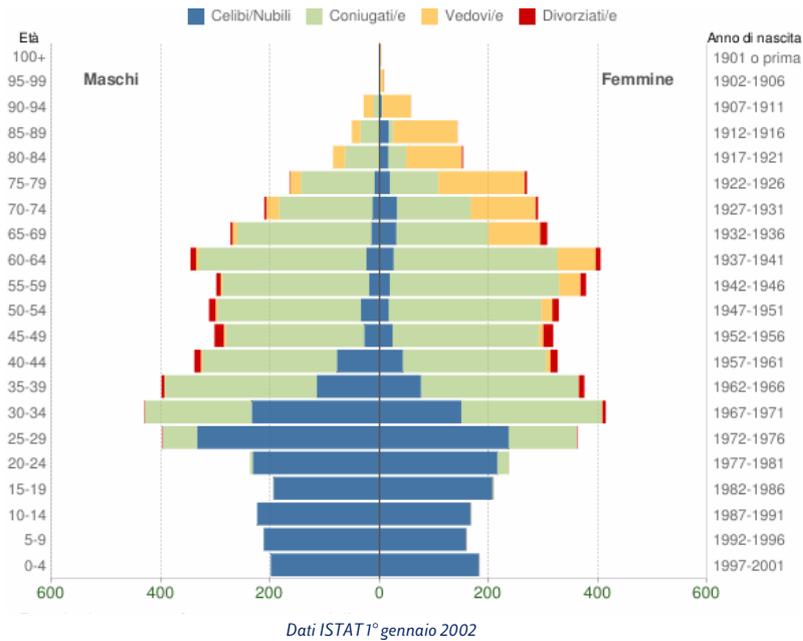
Popolazione per cittadinanza straniera per età e sesso, 2023



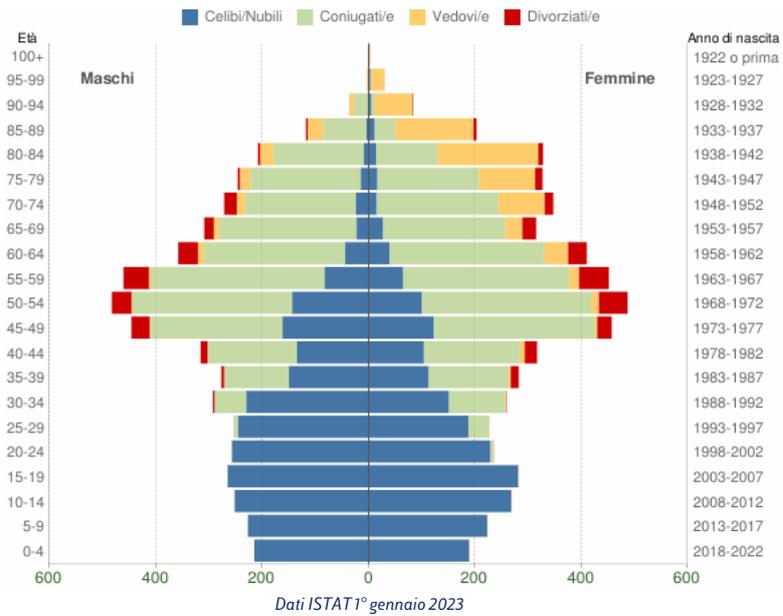
SESTO CALENDE (VA)

PIRAMIDI DELL'ETÀ

Popolazione per età, sesso e stato civile, 2002



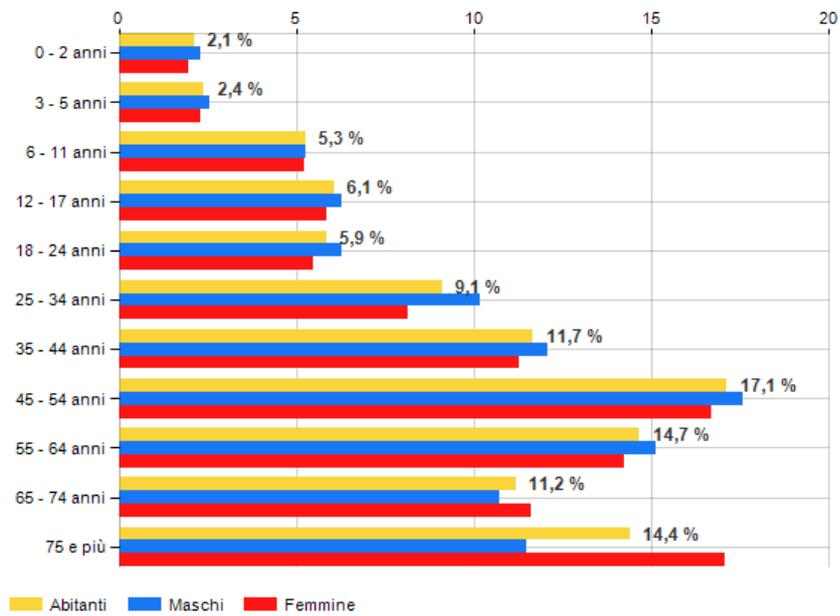
Popolazione per età, sesso e stato civile, 2023



SESTO CALENDE (VA)

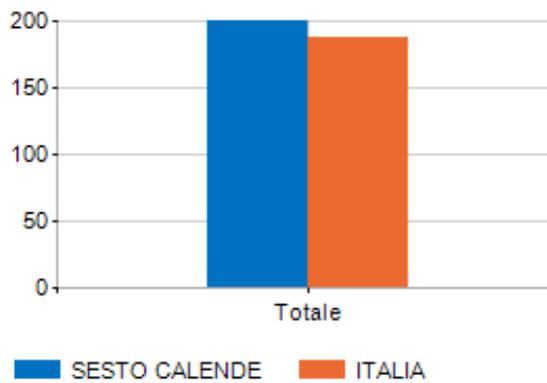
ETÀ DELLA POPOLAZIONE

Classi di età, 2021



Fonte: Istat

Indice di vecchiaia, 2021



Fonte: Istat

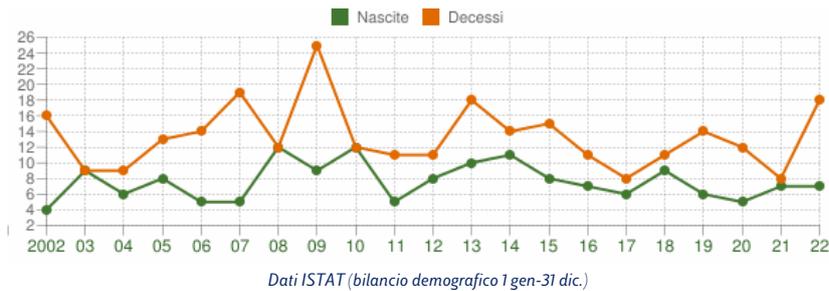
DIANO SAN PIETRO (IM)

POPOLAZIONE RESIDENTE

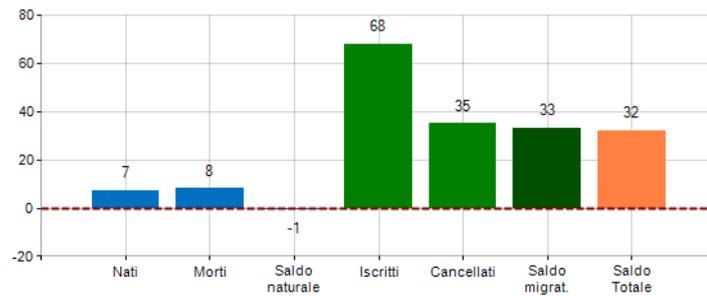
Andamento della popolazione, 2001-2022



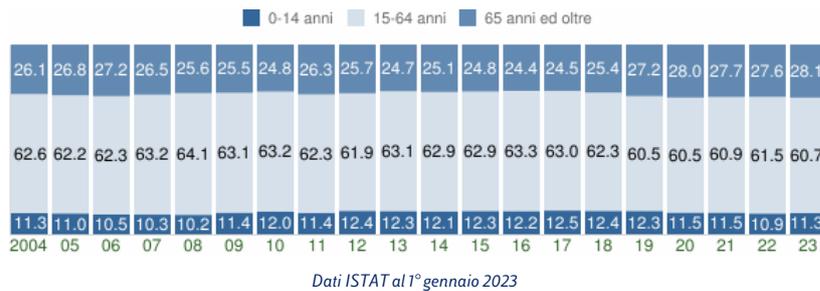
Movimento naturale della popolazione, 2002-2022



Bilancio demografico, 2021

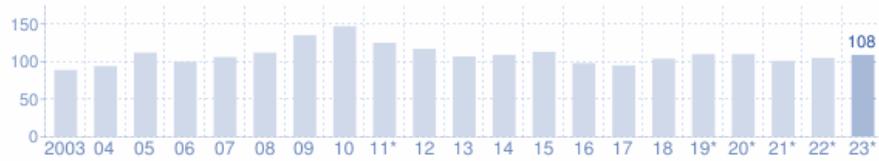


Struttura per età della popolazione (%), 2004-2023



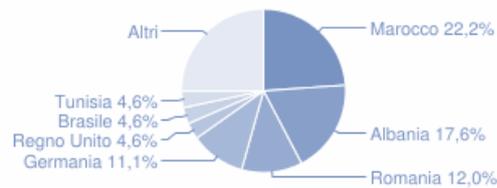
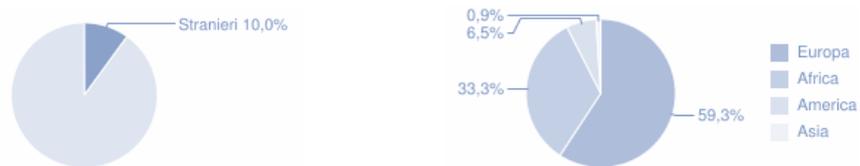
DIANO SAN PIETRO (IM)
POPOLAZIONE STRANIERA

Andamento della popolazione con cittadinanza straniera, 2003-2023

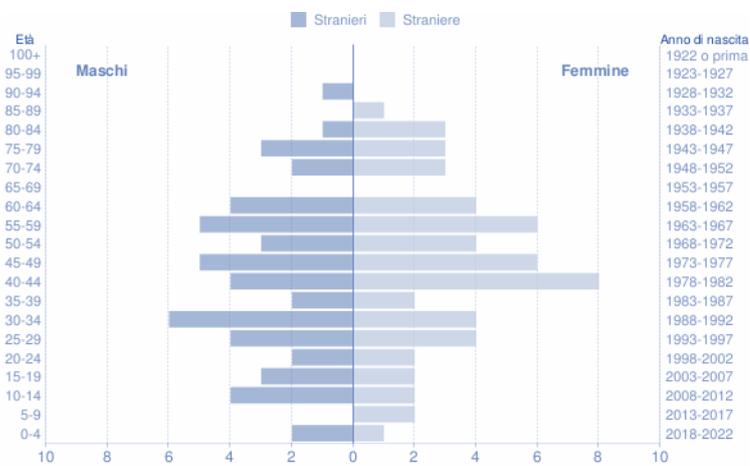


Dati ISTAT 1° gennaio 2023

Consistenza e provenienza (%) della popolazione con cittadinanza straniera, 2023



Popolazione per cittadinanza straniera per età e sesso, 2023

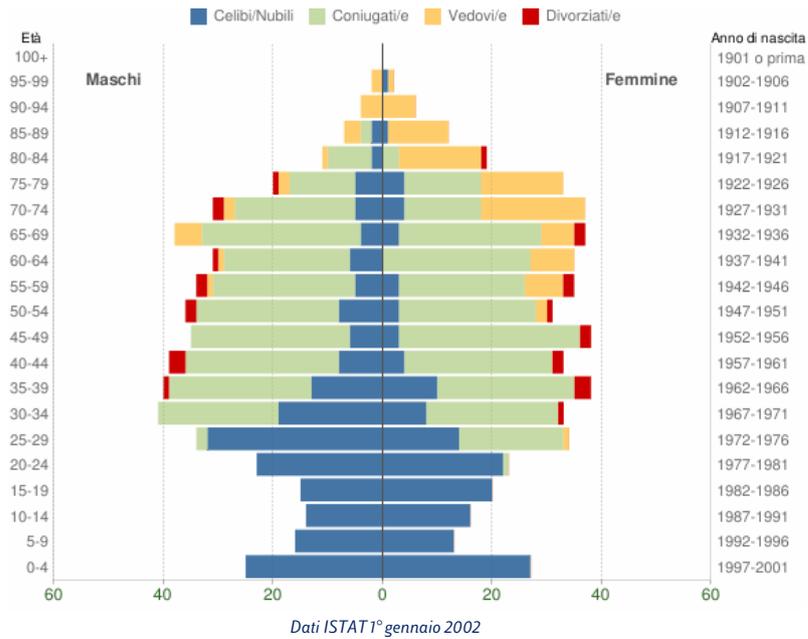


Dati ISTAT 1° gennaio 2023

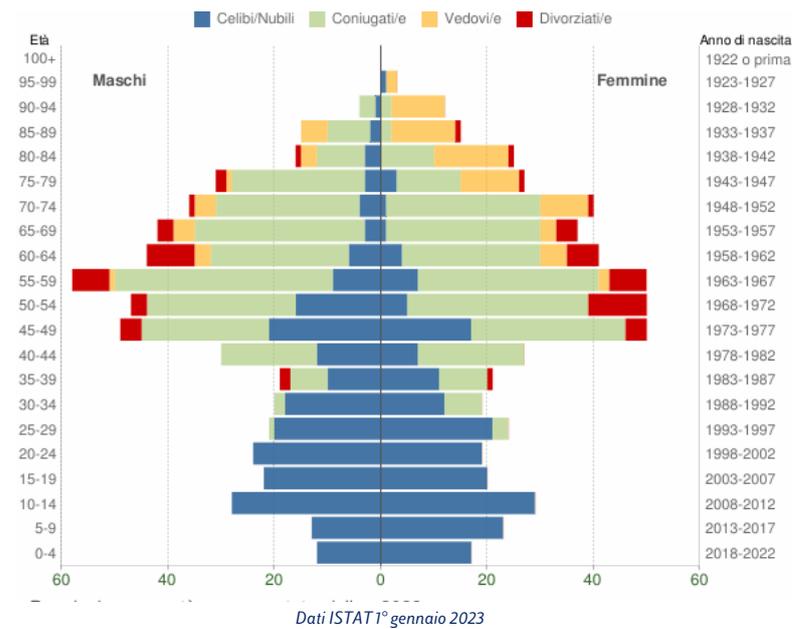
DIANO SAN PIETRO (IM)

PIRAMIDI DELL'ETÀ

Popolazione per età, sesso e stato civile, 2002



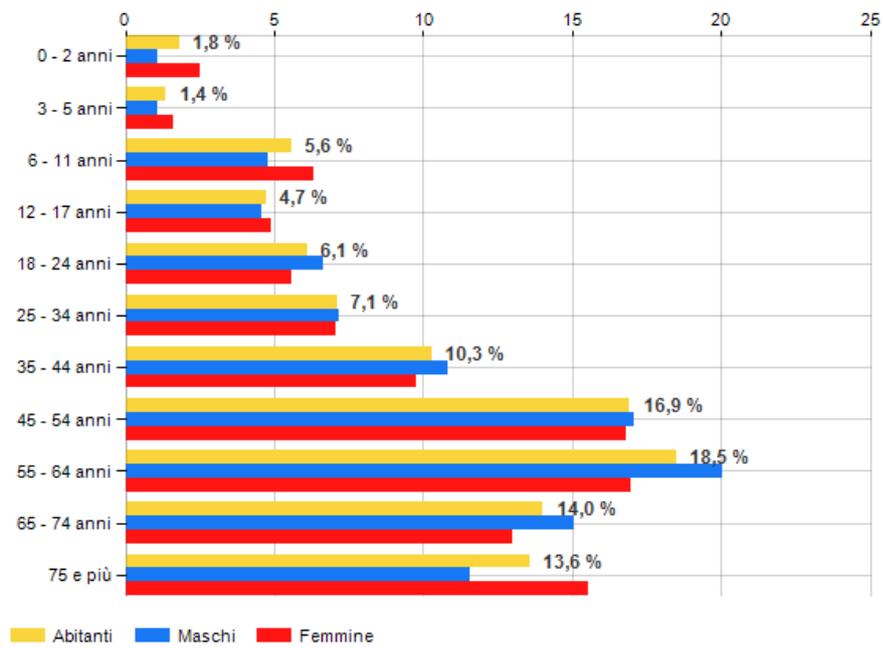
Popolazione per età, sesso e stato civile, 2023



DIANO SAN PIETRO (IM)

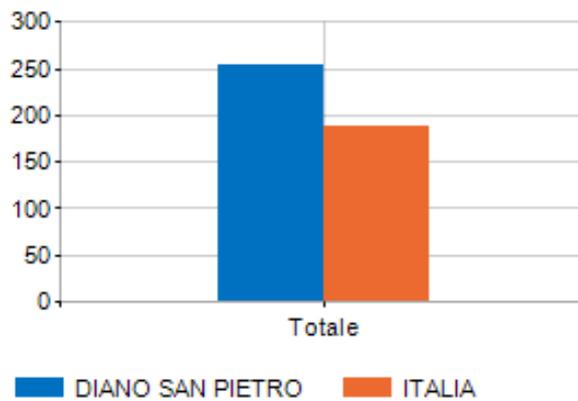
ETÀ DELLA POPOLAZIONE

Classi di età, 2021



Fonte: Istat

Indice di vecchiaia, 2021



Fonte: Istat

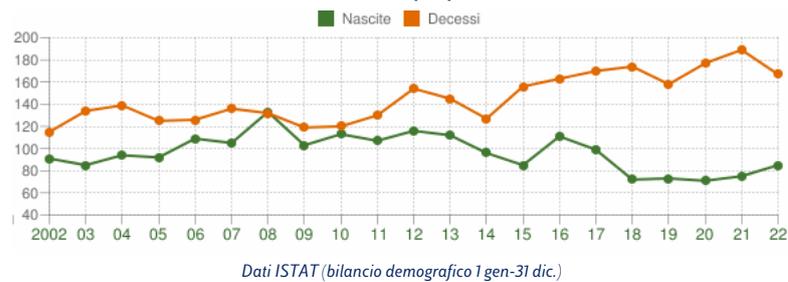
LORETO (AN)

POPOLAZIONE RESIDENTE

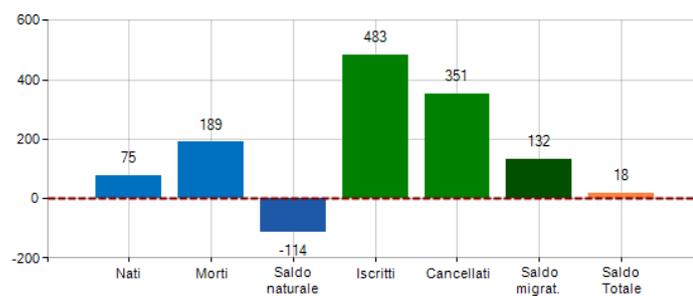
Andamento della popolazione, 2001-2022



Movimento naturale della popolazione, 2002-2022



Bilancio demografico, 2021



Struttura per età della popolazione (%), 2004-2023



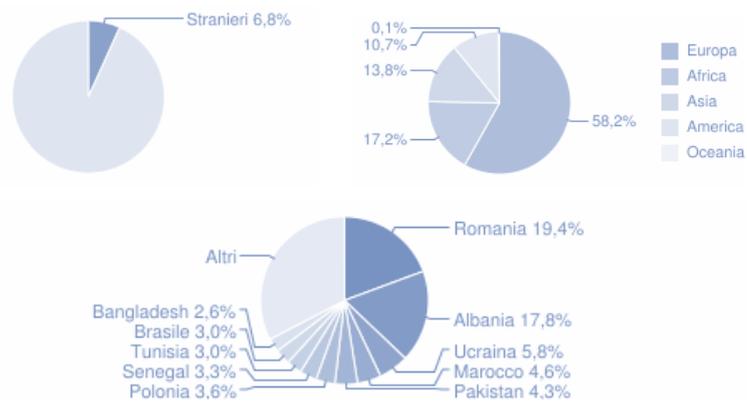
LORETO (AN)

POPOLAZIONE STRANIERA

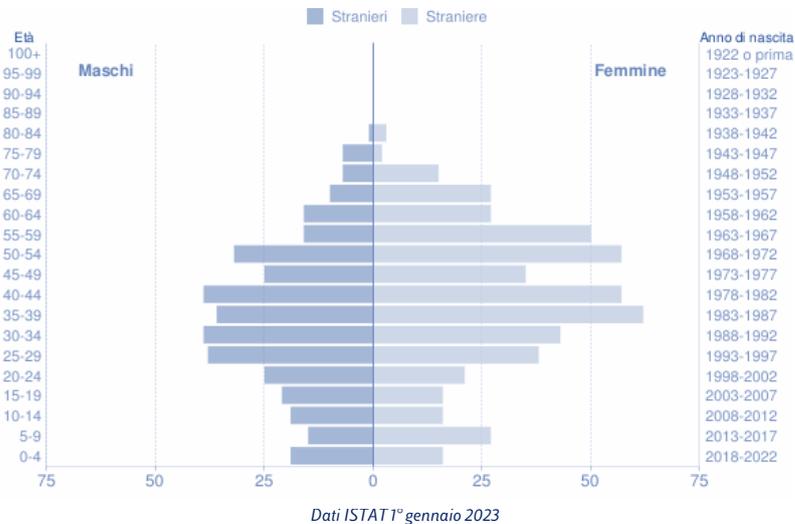
Andamento della popolazione con cittadinanza straniera, 2003-2023



Consistenza e provenienza (%) della popolazione con cittadinanza straniera, 2023



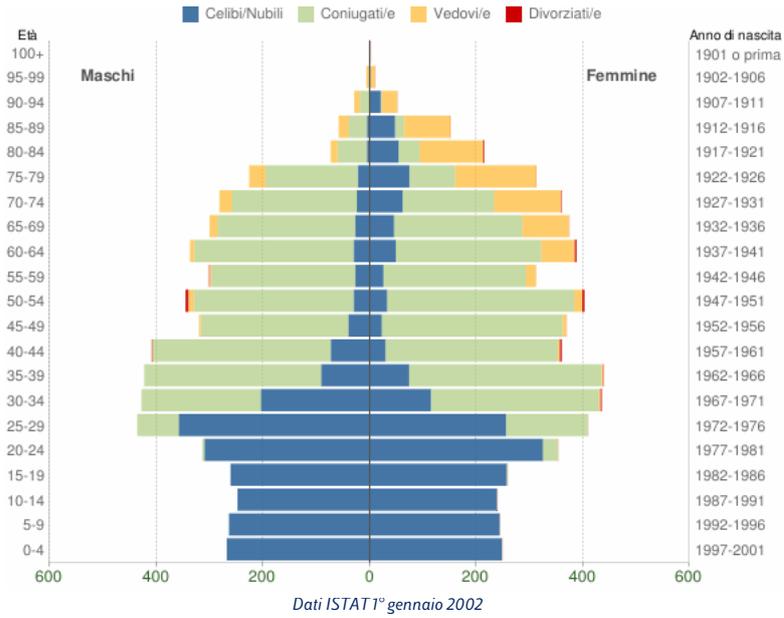
Popolazione per cittadinanza straniera per età e sesso, 2023



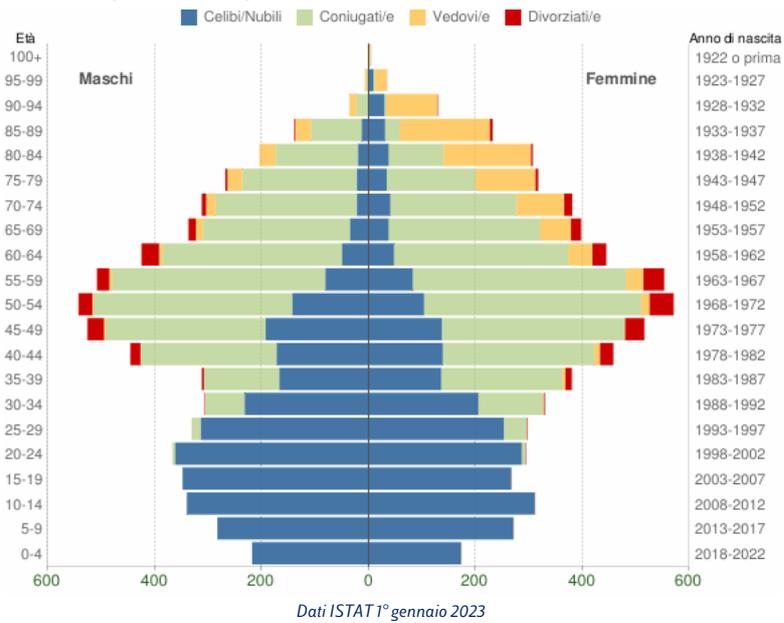
LORETO (AN)

PIRAMIDI DELL'ETÀ

Popolazione per età, sesso e stato civile, 2002

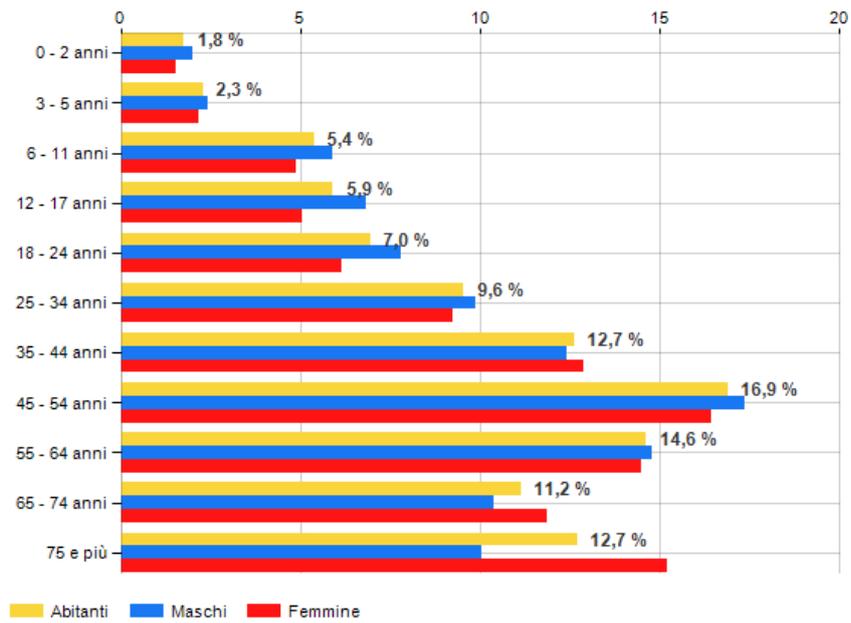


Popolazione per età, sesso e stato civile, 2023



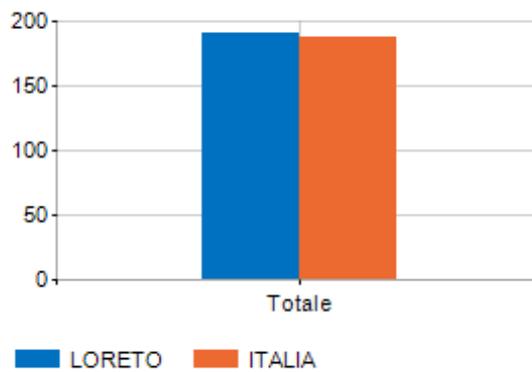
LORETO (AN)
ETÀ DELLA POPOLAZIONE

Classi di età, 2021



Fonte: Istat

Indice di vecchiaia, 2021



Fonte: Istat

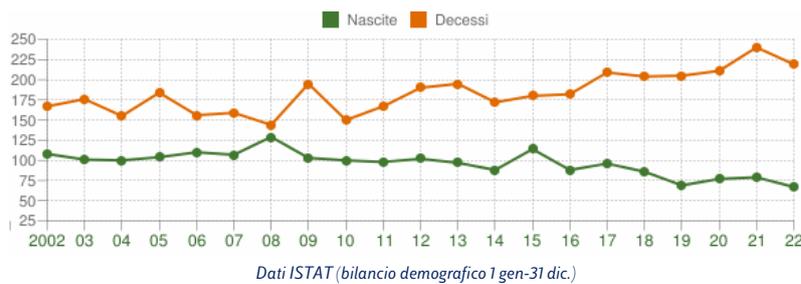
ARONA (NO)

POPOLAZIONE RESIDENTE

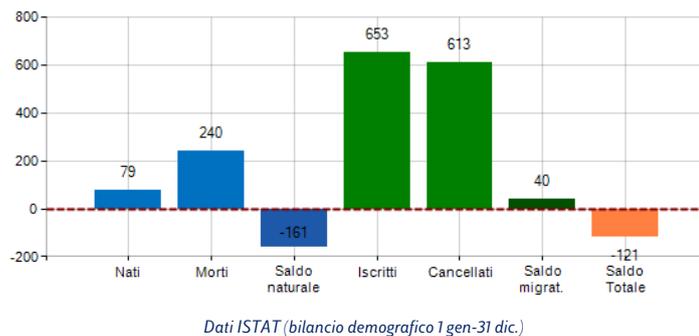
Andamento della popolazione, 2001-2022



Movimento naturale della popolazione, 2002-2022



Bilancio demografico, 2021



Struttura per età della popolazione (%), 2004-2023



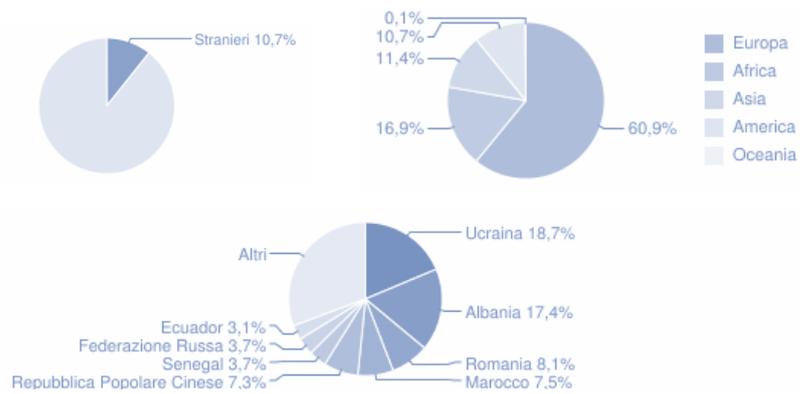
ARONA (NO)

POPOLAZIONE STRANIERA

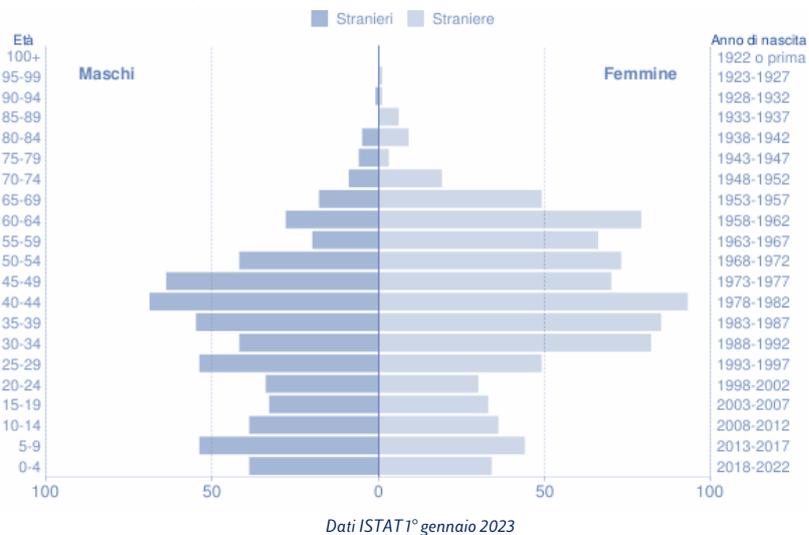
Andamento della popolazione con cittadinanza straniera, 2003-2023



Consistenza e provenienza (%) della popolazione con cittadinanza straniera, 2023

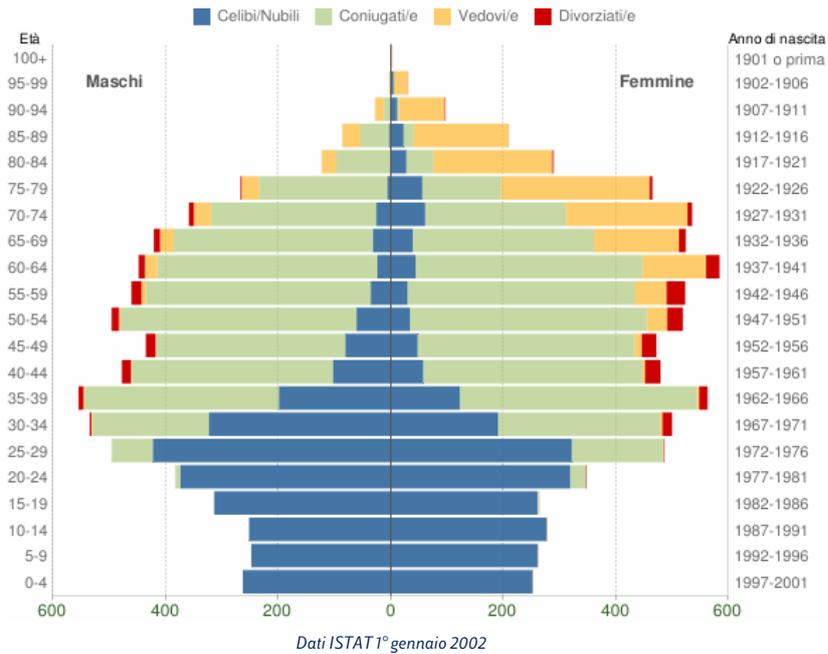


Popolazione per cittadinanza straniera per età e sesso, 2023

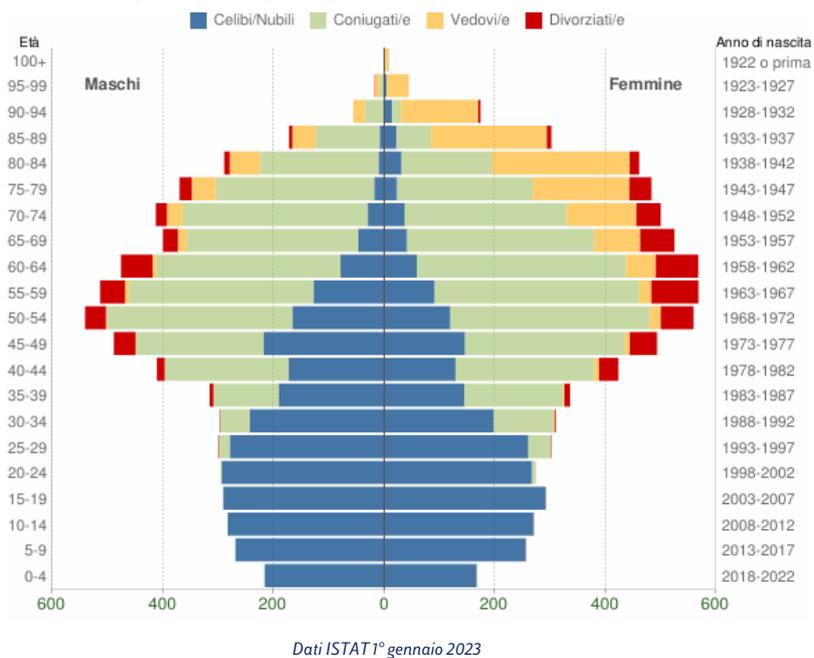


ARONA (NO)
PIRAMIDI DELL'ETÀ

Popolazione per età, sesso e stato civile, 2002



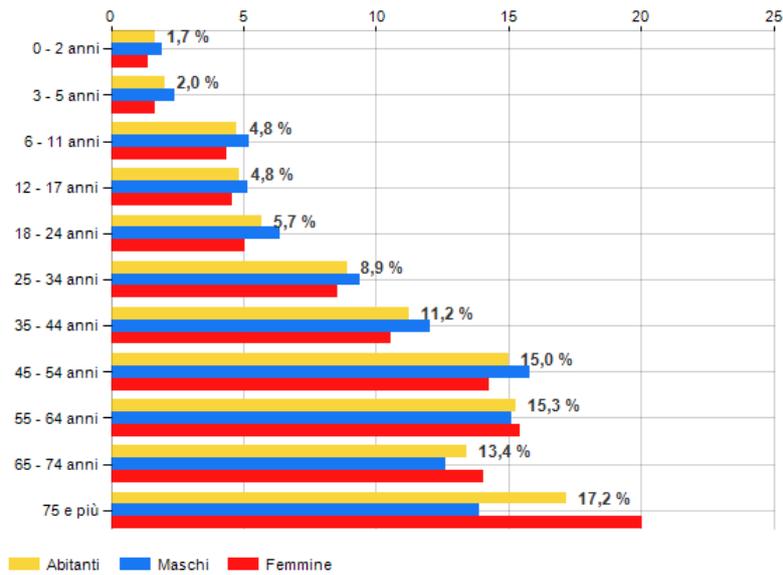
Popolazione per età, sesso e stato civile, 2023



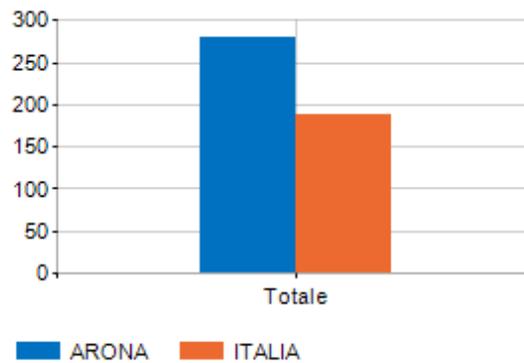
ARONA (NO)

ETÀ DELLA POPOLAZIONE

Classi di età, 2021

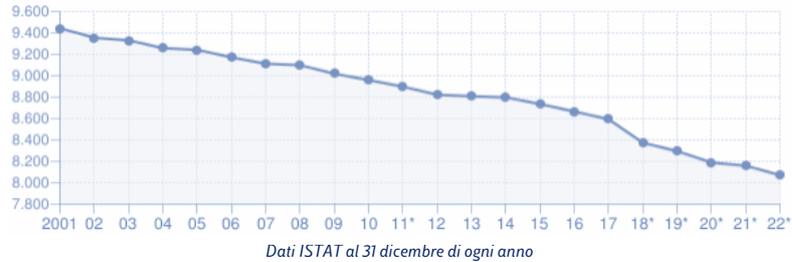


Indice di vecchiaia, 2021

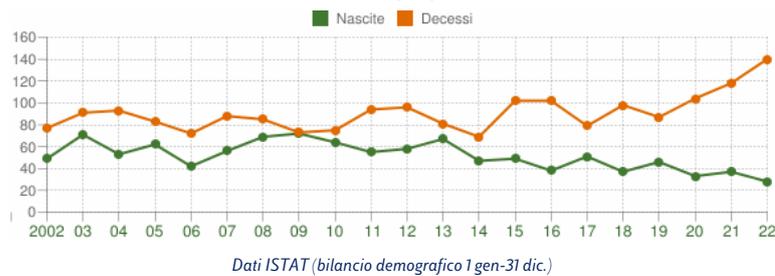


SAN GAVINO MONREALE (SU)
POPOLAZIONE RESIDENTE

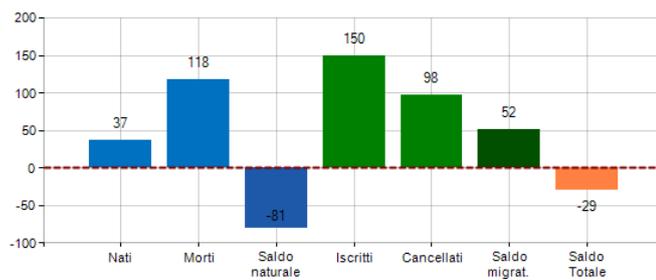
Andamento della popolazione, 2001-2022



Movimento naturale della popolazione, 2002-2022



Bilancio demografico, 2021



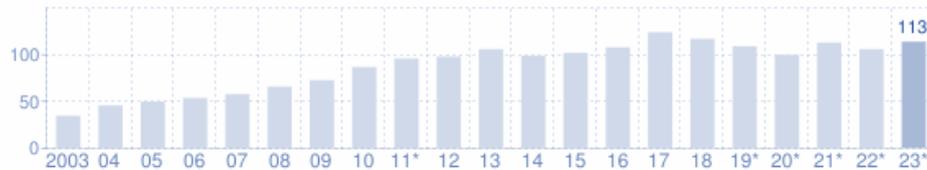
Struttura per età della popolazione (%), 2004-2023



SAN GAVINO MONREALE (SU)

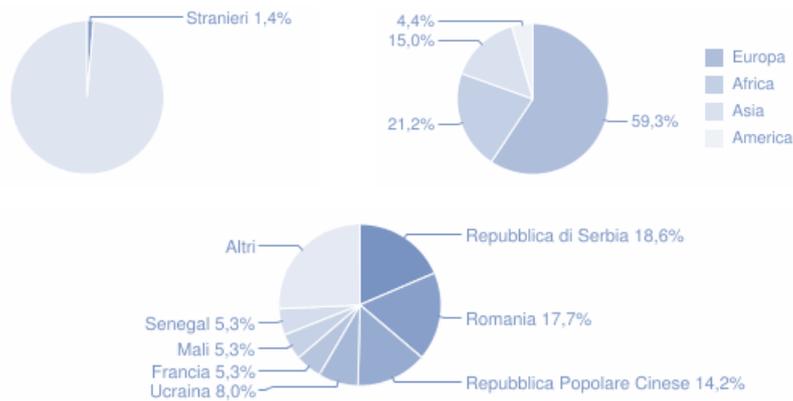
POPOLAZIONE STRANIERA

Andamento della popolazione con cittadinanza straniera, 2003-2023

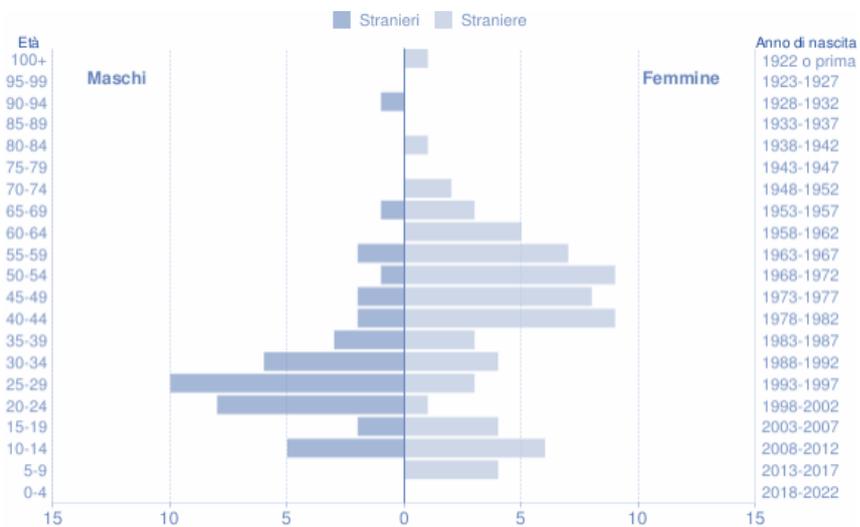


Dati ISTAT 1° gennaio 2023

Consistenza e provenienza (%) della popolazione con cittadinanza straniera, 2023



Popolazione per cittadinanza straniera per età e sesso, 2023

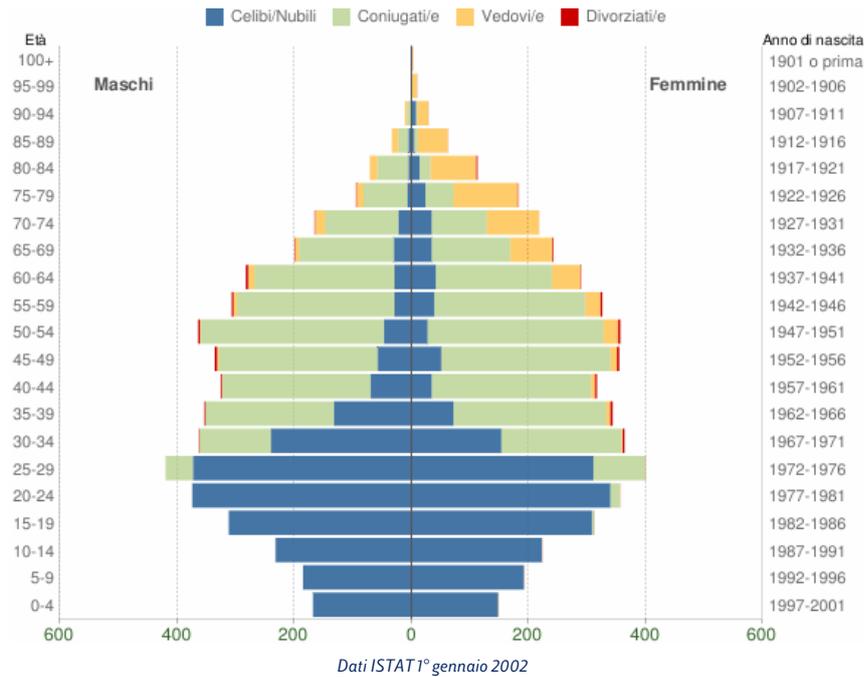


Dati ISTAT 1° gennaio 2023

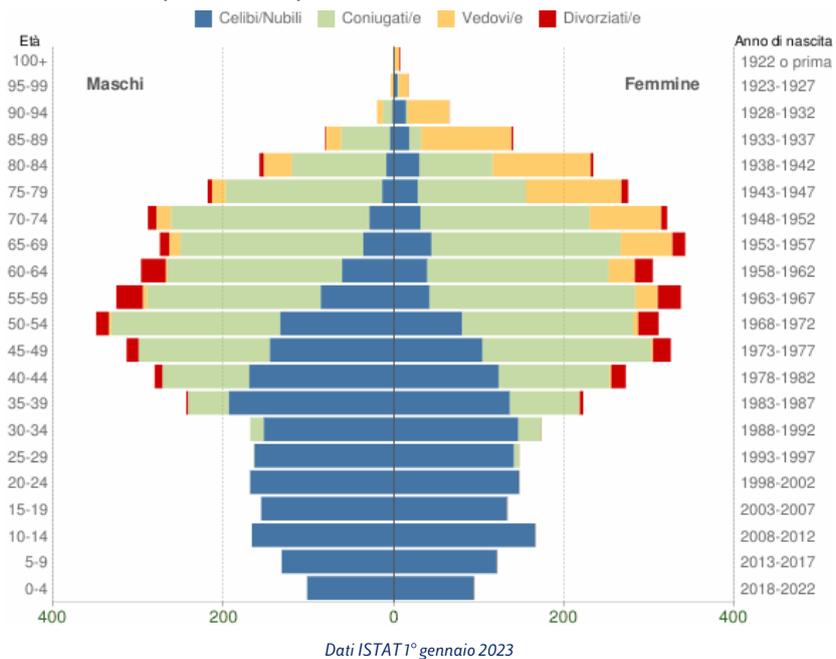
SAN GAVINO MONREALE (SU)

PIRAMIDI DELL'ETÀ

Popolazione per età, sesso e stato civile, 2002



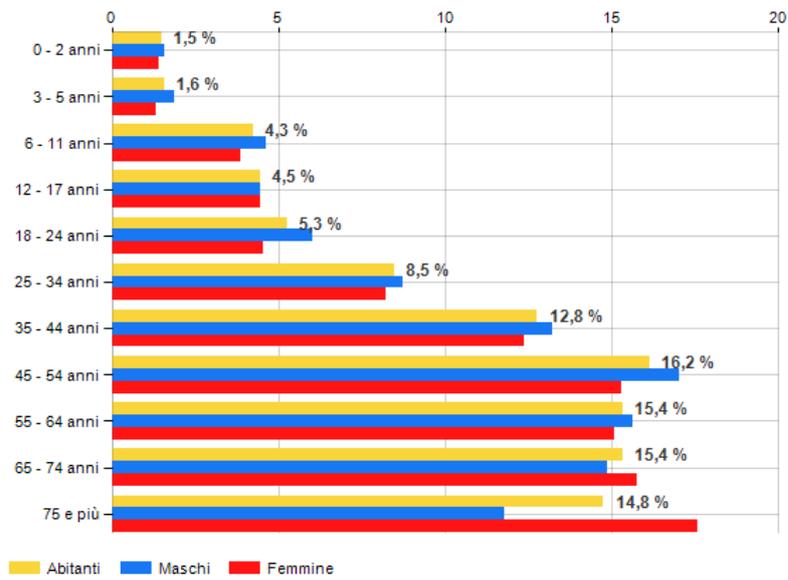
Popolazione per età, sesso e stato civile, 2023



SAN GAVINO MONREALE (SU)

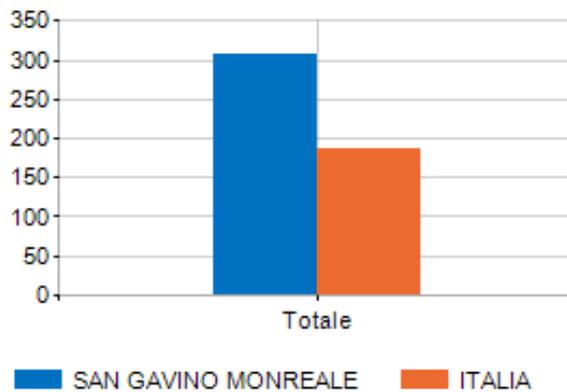
ETÀ DELLA POPOLAZIONE

Classi di età, 2021



Fonte: Istat

Indice di vecchiaia, 2021



Fonte: Istat

