

Mobilità dolce e sostenibile per lo sviluppo di borghi e aree interne

•II Position Paper II•



LE ASSOCIAZIONI DELL'ALLEANZA PER LA MOBILITÀ DOLCE



INDICE

Premessa	3
I. Il nuovo Piano Strategico Nazionale per le Aree Interne	3
II. Piano SNAI, Trasporti ed accessibilità	4
III. Ridiscutere pubblicamente il Piano SNAI	5
Introduzione	5
I. Perché un <i>Position Paper</i> su Borghi, Aree Interne e Mobilità Dolce	5
II. Il contesto: l'accessibilità ai borghi e alle aree interne	7
Capitolo 1 - Borghi, Aree Interne e Mobilità Dolce	11
1.1 Accessibilità e fruibilità di Borghi e aree interne nel XXI secolo	12
1.2 Comportamenti responsabili a base della Mobilità Dolce	13
1.3 Manutenzione delle reti di mobilità dolce e crescita economica	13
1.4 Il turismo in Italia	14
1.5 Il turismo nelle aree interne per il miglioramento della qualità della vita dei residenti	14
Capitolo 2 - Le forme della mobilità dolce e sostenibile	16
2.1 La ciclabilità	17
2.2 I sentieri	18
2.3 Le Reti dei Cammini	19
2.4 Le Greenways	20
2.4.1 Greenways, borghi e aree interne: recupero di infrastrutture per l'accessibilità e la fruibilità	20
2.4.2 Conservazione, recupero, e valorizzazione del patrimonio ferroviario	20
2.4.3 Il ruolo delle compagnie ferroviarie e degli Enti locali	22
2.4.4 La domanda di Mobilità Dolce e l'utenza delle Greenways	23
2.4.5 Le nuove sfide per il futuro	24
2.5 La riapertura delle linee ferroviarie locali	25
2.5.1 1200 chilometri di linee ferroviarie da riaprire per il trasporto locale ed uso turistico in Italia	25
2.5.2 Le novità in corso: nuove riaperture e cantieri avviati per il ripristino	26
2.5.3 L'inquadramento legislativo	27
2.5.4 Gli investimenti previsti dal PNRR	28
Capitolo 3 - Mobilità dolce: accessibilità e servizi per persone con bisogni specifici	30
3.1 I progetti in corso	30
3.2 I sentieri LH Lazio	30
3.3 Accessibilità: orientamenti e criteri per gli Enti di gestione dei Parchi Nazionali	31
Capitolo 4 - L'Atlante della mobilità dolce: una visione di integrazione intermodale basata sul trasporto collettivo per unire l'Italia	32
4.1. Il protocollo d'intesa tra AMODO e RFI	32
4.2. I destinatari dell'Atlante	32
4.3. Il metodo di lavoro	33
Capitolo 5 La mobilità dolce per una corretta fruizione di parchi, aree protette e oasi	36
Casi studio	38
I. Il rilancio dell'Appennino: ruolo e funzione della mobilità dolce	38
II. Il caso della Fioritura nella Piana di Castelluccio, esempio pilota per la Mobilità Dolce	40
Conclusioni e proposte	42
I. Le nuove sfide per il futuro della Mobilità Dolce	42
II. Le proposte di AMODO per sostenere il futuro di Borghi e Aree Interne con la Mobilità Dolce e sostenibile	42
Le autrici/Gli autori	44

I. IL NUOVO PIANO STRATEGICO NAZIONALE PER LE AREE INTERNE

Mentre l'*Alleanza Mobilità Dolce* stava concludendo il proprio confronto interno per la redazione del presente *Position Paper su Mobilità dolce e sostenibile per lo sviluppo di borghi e aree interne*, è stato presentato il nuovo *Piano Strategico Nazionale Aree Interne (PSNAI)*: ad aprile scorso infatti la Cabina di regia, istituita presso il *Dipartimento per le politiche di coesione e per il Sud della Presidenza del Consiglio*, ha approvato il Piano¹, in assenza di una reale partecipazione e di un'ampia consultazione dei territori. Ha fatto molto discutere in particolare il concetto di “spopolamento irreversibile” contenuto nel nuovo *PSNAI* per descrivere i processi in atto in alcune aree interne del Paese. Il Piano dovrebbe guidare le misure atte ad affrontare i fenomeni dello spopolamento e dell'invecchiamento della popolazione, la rarefazione sociale e produttiva e le disuguaglianze nell'accesso ai servizi, cioè ai diritti fondamentali alla salute, all'istruzione, alla mobilità e così via. Ma nonostante gli obiettivi annunciati, il Governo si è limitato a recepire il contributo del CNEL che ha suddiviso le aree sulla base di “obiettivi demografici” e del CENSIS, che ha classificato le aree sulla base della struttura demografica, delle dinamiche economiche, delle infrastrutture e dei servizi essenziali presenti, come si evince dai documenti allegati al piano.

In questi studi, i Comuni delle aree interne vengono suddivisi in quattro categorie che, nel Piano governativo, si traducono in quattro tipologie di obiettivi:

- Quelli dove si può auspicare un'inversione di tendenza relativamente allo spopolamento;
- Quelli in cui è ipotizzabile una ripresa delle nascite;
- Quelli dove si può solo sperare in un contenimento della riduzione delle nascite, senza rassegnarsi allo scenario peggiore;
- Infine, i Comuni in cui si può puntare soltanto a un “accompagnamento in un percorso di spopolamento irreversibile”.

Preoccupa non poco per *AMODO*, come molte altre associazioni ed esperti, l'uso della parola “irreversibile”: la domanda è come sia possibile misurare la condizione delle aree interne utilizzando gli stessi indicatori del modello che le ha marginalizzate, se si usano i parametri della crescita, della competitività, dell'attrattività.

“Queste aree – dice il Piano – non possono porsi alcun obiettivo di inversione di tendenza ma non possono nemmeno essere abbandonate a sé stesse: Hanno bisogno di un piano mirato che le possa assistere in un percorso di cronicizzato declino e invecchiamento in modo da renderlo socialmente dignitoso per chi ancora vi abita”. Va ricordato che le ultime due tipologie comprendono molti comuni posizionati al Sud Italia, dai monti Sibillini in giù, per tutta la fascia appenninica, fino alla Sicilia e alla Sardegna. In pratica, una cristallizzazione e un aggravamento delle disparità territoriali sociali e delle disuguaglianze sociali.

Secondo Marco Bussone, presidente Nazionale *UNCEM*, quel paragrafo del Piano, varato dal Ministro Foti, dovrebbe essere eliminato per il bene del Paese. Per stralciarlo si dovrebbe avere contezza di quanti miliardi di euro possono essere investiti in queste aree per migliorare alcune criticità ben note e finalmente colmare le sperequazioni territoriali esistenti non solo tra Nord e Sud del Paese ma anche tra montagna e pianura. Ed ha accolto positivamente la disponibilità del Ministro stesso a superare la frase sulla irreversibilità con fatti ed azioni concrete², anche se per ora siamo alle sole parole ed annunci.

Peraltra, i segnali di inversione allo spopolamento secondo Uncem non mancano: Il Rapporto Montagne 2025³ pubblicato da Rubbettino, parla di un saldo migratorio positivo di circa 60mila persone nel biennio 2022-2023, soprattutto nelle aree montane italiane del Nord e del Centro. Un dato che suggerisce come la montagna continui ad attrarre famiglie, lavoratori e pensionati, in forma temporanea o stabile, soprattutto dove esistono condizioni minime di abitabilità, reti civiche e servizi essenziali.

¹<https://politichecoesione.governo.it/media/yamnr5sl/piano-strategico-nazionale-delle-aree-interne.pdf>

²<https://uncem.it/aree-interne-uncem-molto-bene-impegno-di-ministro-foti-rimuovere-polemiche-con-fatti-e-investimenti-come-uncem-ha-proposto-snai-non-e-ideologia-e-frattura/>

³<https://uncem.it/uncem-presenta-il-rapporto-montagne-italia-2025/ti-e-investimenti-come-uncem-ha-proposto-snai-non-e-ideologia-e-frattura/>

In particolare, bisognerebbe:

- > **favorire gli investimenti** pubblici per le imprese;
- > **riorganizzare gli enti locali**, favorendo la governance unitaria dei Comuni;
- > **migliorare la managerialità** negli Enti locali che condividono funzioni e servizi sulla stessa valle e sull'ambito territoriale ottimale;
- > modificare norme nazionali in particolare su scuole e sanità che permettano di potenziare servizi pubblici decisivi.

Inoltre, è sui servizi essenziali che il Piano, pur ribadendo l'importanza di Sanità, Scuola e Mobilità, manca di incisività perché non introduce misure strutturali come incentivi per medici e docenti nelle aree disagiate. Perimenti, non vengono previste forme di fiscalità agevolata per attrarre giovani famiglie o imprese, mentre sanità di prossimità e autonomia scolastica restano obiettivi vaghi, non supportati da risorse dedicate. Anche per il rilancio economico, non si propone una nuova strategia multi-fattoriale di valorizzazione del patrimonio produttivo delle aree interne agricoltura di qualità, produzioni tipiche, valorizzazione dei servizi ecosistemici, gestione del territorio, residenzialità alternativa a quella urbana, artigianato, turismo lento, ecc. Manca un piano nazionale di marketing territoriale, una offerta di rete turistica integrata e strumenti di accompagnamento per le imprese locali.

II. PIANO SNAI, TRASPORTI ED ACCESSIBILITÀ

Il PSNAI approvato ad aprile 2025 contiene anche un capitolo dedicato a mobilità, trasporti e accessibilità, con un apposito Allegato 5 elaborato dal MIT con il supporto di ISFORT⁴. Secondo il documento le Aree Interne, identificate dalla loro distanza dai centri urbani e dai servizi essenziali, sono soggette a situazioni di marginalità a causa della carenza di accessibilità. Pertanto, il miglioramento delle infrastrutture di trasporto è cruciale per sostenere lo sviluppo di questi territori, facilitando l'accesso ai servizi pubblici e stimolando attività economiche come il turismo e la creazione di nuovi poli produttivi.

Per ridurre la marginalità delle Aree Interne, è possibile intervenire su due fronti complementari:

- > potenziare e ripensare l'offerta di servizi locali;
- > migliorare la mobilità, sia all'interno dei territori, sia verso i centri urbani, riducendo i tempi di spostamento e migliorando i collegamenti.

Entrambi gli approcci sono fondamentali per favorire lo sviluppo di queste aree, senza che uno escluda l'altro. La scelta tra le diverse opzioni deve essere guidata da una valutazione dei costi e benefici degli interventi, tenendo conto anche dell'impatto ambientale, data la vulnerabilità degli ecosistemi delle Aree Interne. Sebbene entrambe le azioni siano fondamentali per lo sviluppo, i servizi di mobilità si distinguono da quelli di istruzione e sanità, in quanto svolgono una funzione di supporto per questi ultimi. Inoltre, è importante considerare che la mobilità riguarda non solo il movimento delle persone, ma anche quello delle merci.

Il documento SNAI elenca una serie di azioni di lungo periodo (10 anni) e di breve periodo (tre anni) per intervenire nel campo dei trasporti e della accessibilità: ma sembrano solo strategie metodologiche e non veri e propri piani di azione concreti, con le risorse dedicate agli obiettivi di intervento.

Va detto che fra le parole d'ordine della SNAI, in relazione ai trasporti, vengono incluse anche la mobilità dolce, le ferrovie e la manutenzione e la sicurezza delle strade, ma sembrano restare giusti richiami senza un carattere operativo e di intervento. Senza una disamina reale degli interventi in corso nei vari settori di trasporti, sul trasporto pubblico, le ferrovie locali, i cammini, le ciclovie turistiche, la sistemazione delle strade, le innovazioni di servizio.

Anche questa – secondo AMODO - è una seria debolezza della nuova Strategia Nazionale delle Aree interne, che sembra non aver appreso nulla dell'esperienza SNAI dei dieci anni precedenti. Più in generale per dire come tutta l'analisi non tiene conto delle istanze sociali, della storia del nostro paese, del radicamento delle comunità al loro territorio, lì dove l'abbandono in corso è frutto delle errate scelte di sviluppo sinora adottate per le aree interne, della riduzione dei servizi, della difficoltà agli spostamenti che spesso costringono le popolazioni ad abbandonare questi luoghi.

⁴https://politichecoesione.governo.it/media/q0khs3u1/5_mit_le-aree-interne-e-la-mobilita_linee-guida-per-gli-interventi-nelle-aree-progetto.pdf

III. RIDISCUTERE PUBBLICAMENTE IL PIANO SNAI



Di fronte a queste analisi, assunte a strumento politico di governo, i Comuni delle aree interne e le loro associazioni di rappresentanza, le loro comunità e le loro espressioni democratiche e civili non sono rimaste in silenzio. E diversi comuni, esperti/e e intellettuali, studiose e studiosi delle aree interne, consci della funzione culturale e civile hanno lanciato un appello alle istituzioni nazionali e regionali per una revisione del Piano strategico⁵ per una mobilitazione contro la SNAI. Questo per il riconoscimento del patrimonio storico presente nei comuni delle aree interne del paese, reale presidio di questi territori fragili, depositi di risorse umane e virtù civiche preziose anche per affrontare la crisi generale della società contemporanea. Si è chiesto ai Comuni italiani di discutere e approvare nei rispettivi consigli comunali ordini del giorno che stigmatizzino le analisi e le previsioni del Piano nazionale e ribadiscono la necessità di una vera strategia di sostegno e di rilancio per le aree interne del Paese. Secondo molti osservatori poi, il Piano appare come una raccolta di buone intenzioni, senza una visione innovativa o trasformativa, con il rischio che il PSNAI diventi un documento di gestione passiva del declino,

anziché uno strumento di rigenerazione territoriale. Per tutte queste ragioni AMODO si associa a quanti chiedono di ridiscutere la Strategia Nazionale delle aree interne, per farne una opportunità reale di confronto, di proposte e azioni concrete di intervento, per il futuro del nostro Paese.

INTRODUZIONE

PERCHÉ UN POSITION PAPER SU BORGHI, AREE INTERNE E MOBILITÀ DOLCE

AMODO è una rete di 27 soggetti (ma molti altri hanno sottoscritto i principi del suo Manifesto), uniti per promuovere la mobilità dolce e il rilancio dei Borghi e dei territori in Italia. Le realtà aderenti rappresentano un variegato contesto di organizzazioni: dai network di Comuni alle associazioni culturali e di protezione ambientale, dai promotori della mobilità dolce a chi si occupa di turismo sostenibile.

Su un tema fondante per l'assetto territoriale del Paese, quale quello dei borghi e delle aree interne, AMODO ha sentito l'esigenza di rendere noto attraverso questo *Position Paper*, una riflessione sul tema di come declinare oggi un nuovo modello di accessibilità, percorribilità e fruizione attraverso le modalità proprie alla mobilità dolce e sostenibile.

Alla base di questa riflessione vi è l'assunto che borghi e aree interne possono diventare protagonisti di un "Nuovo Rinascimento", tenendo anche conto di come una parte rilevante delle aree interne abbia subito, dal secondo dopoguerra in poi, un profondo processo di marginalizzazione con calo della popolazione (talora sotto la soglia critica), riduzione dell'occupazione e della presenza territoriale, minore offerta (a volta scomparsa) di locali servizi pubblici e privati. In relazione alla mobilità, non si è registrata nessuna seria riflessione, né vi sono stati investimenti su possibili e innovative forme di mobilità, alternative a quella su gomma, nonostante il deficit di infrastrutture viarie e servizi di Trasporto pubblico, di solito scarsi in queste aree.

Per una nuova strategia di sviluppo economico e sociale, occorre necessariamente partire dal "capitale territoriale ed ecosistemico": declinabile in capitale naturale e di paesaggio, culturale e cognitivo, di

⁵<https://www.officinadeisaperi.it/agora/citta-e-territorio/appello-per-la-salvaguardia-e-la-rigenerazione-dei-paesi/>

energia sociale della popolazione locale e dei potenziali neo-residenti, dei locali sistemi produttivi: agricoli, turistici, manifatturieri. Questo capitale territoriale, proprio alle aree interne, è oggi largamente inutilizzato o sottoutilizzato a causa del processo di de-antropizzazione richiamato in precedenza. In una strategia di sviluppo locale, però, questo capitale dovrebbe essere rimesso in gioco attraverso il coinvolgimento di imprese innovative, del saper fare di qualità, della tenacia e l'amore per un'ospitalità diffusa basata anche sulla valorizzazione degli straordinari prodotti enogastronomici locali, della possibilità di percorrenza dei territori in mobilità dolce su tratturi, percorsi, ciclovie, ferrovie locali, della tutela ambientale, ecc. A partire da queste potenzialità inespresse, l'Italia dei piccoli borghi e delle aree interne può aspirare a un "Nuovo Rinascimento", ma è necessario che venga messa nelle condizioni di poter di nuovo "fare l'Italia", ovvero ritornare ad essere l'Italia delle capacità, della cultura, dell'ospitalità, dell'accoglienza, del rispetto delle diversità e della biodiversità, del paesaggio di eccellenza, cioè quell'Italia già presente e diffusa nelle piccole comunità locali.



AMODO non pretende di poter affrontare e proporre soluzioni da sola a questa grande sfida; è però sicura di poter esprimere una posizione, comune alla rete dei suoi aderenti, su temi fondanti e prioritari quali quelli della mobilità dolce. In relazione alla mobilità, scelte fondanti possono essere individuate nel potenziamento di ferrovie locali e turistiche, nel trasporto privato condiviso (*sharing mobility*), pensati però in modalità innovativa per consentire la mobilità tra e nei piccoli borghi, insieme a nuovi possibili modi di concepire il trasporto pubblico (TPL) nelle aree interne, nonché nella realizzazione e manutenzione di reti ciclabili e sentieristiche. Questo *Position Paper* è stato focalizzato su un ambito specifico d'intervento: i borghi e le aree interne, in quanto luoghi segnati da un patrimonio storico diffuso, collocati in contesti di notevole qualità ambientale e vissuti da comunità in grado di "produrre" ospitalità, generare bellezza, offrire produzioni locali di eccellenza, essere presidio di qualità della vita.

Attivare e sostenere sperimentazioni di mobilità dolce e sostenibile in questi territori, significa dover affrontare almeno tre grandi temi:

- > **Incremento della qualità della vita delle comunità** attraverso il protagonismo dei cittadini e l'attivazione e l'animazione di aggregazioni locali (gruppi organizzati, associazioni e volontari, enti del terzo settore, imprese cooperative, ecc.) sollecitati a produrre proposte e strumenti concreti e coerenti ai territori di provenienza;
- > **Valorizzazione dei territori** quali destinazioni ospitali, partendo dalla consapevolezza che, per vocazione, sono i luoghi dei rapporti fiduciari e dell'accoglienza costruita su misura, in grado di far cogliere il "significato profondo della prossimità sociale";
- > **Lotta al cambiamento climatico** basato su processi virtuosi di difesa dei territori e di valorizzazione di paesaggi d'eccellenza da dover sottrarre alla deturpazione e al consumo di suolo, anche in relazione a un uso oculato e sostenibile delle energie rinnovabili e una rigenerazione sostenibile urbana e ambientale.

II. IL CONTESTO: L'ACCESSIBILITÀ AI BORGHI

A seguito dell'analisi di prossimità in ambiente GIS realizzata con "l'Atlante della Mobilità Dolce" (vedi cap. IV), sono state individuate (aggiornamento 2024) le relazioni tra i borghi, la rete ferroviaria attiva e le reti della mobilità dolce. Delle 3035 stazioni ferroviarie attive (2063 gestite da RFI e 972 da altri gestori), 297 (pari al 9,8%) risultano vicine (entro un raggio di 2,5 km) ad un borgo, il 62,3 % di queste (pari a 185) è a una vicinanza media o elevata, 27 sono vicine a due o tre borghi contemporaneamente (Tabella 1; Figura 5).

Tabella 1 – Stazioni attive vicino ai Borghi								
Vicinanza delle stazioni ai borghi	N.Stazioni			N.Borghi vicini alla stessa stazione	N.STAZIONI			
	Tot.	RFI	Altre		Tot.	RFI	Altre	
Vicinanza elevata	96	62	34	1	270	181	89	
Vicinanza media	89	57	32	2	22	9	13	
Vicinanza bassa	112	72	40	3	5	1	4	
Stazioni vicine ai borghi	297	191	106		297	191	106	
Stazioni lontane	2738	1872	866					
Totale stazioni	3035	2063	972					

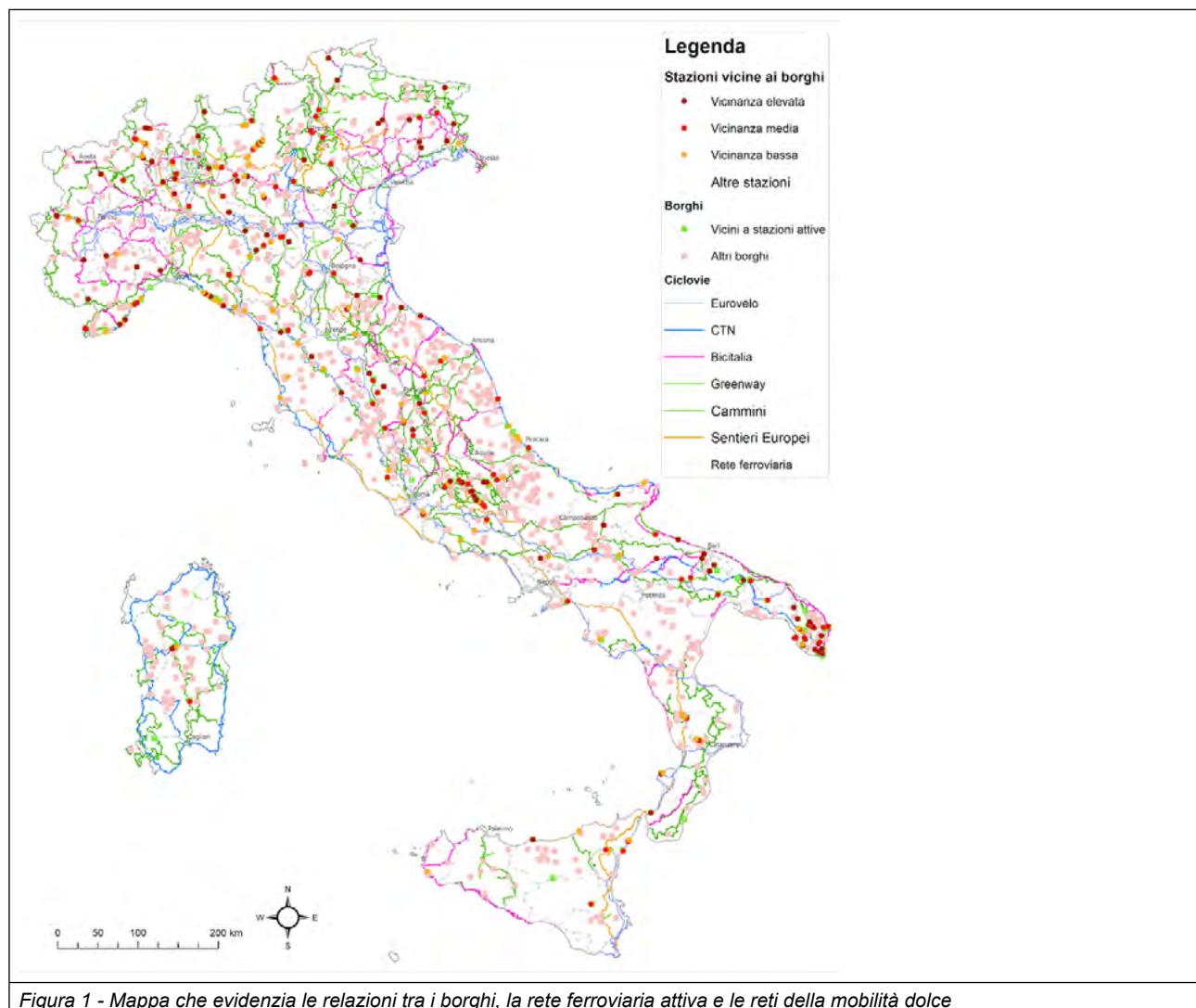


Figura 1 - Mappa che evidenzia le relazioni tra i borghi, la rete ferroviaria attiva e le reti della mobilità dolce

Delle 297 stazioni vicine ai borghi, 124 (pari al 41,7%) risultano contemporaneamente in prossimità di uno o più percorsi della mobilità dolce (cammini e sentieri, greenways e ciclovie) (Figura 1).

Stazioni, borghi, cammini e sentieri, greenways e ciclovie, aree protette e siti Unesco

3.029 stazioni (di cui 2.057 RFI)
124 stazioni (4%) sono in prossimità di borghi e percorsi della mobilità dolce (MDP + MDB)
● 82 stazioni RFI ○ 42 altre stazioni
 Di queste, 47 sono in prossimità anche di un'area protetta
● 35 stazioni RFI ○ 12 altre stazioni
 Tra queste 3 stazioni sono anche in prossimità di un sito UNESCO
● 3 stazione RFI ○ 0 altre stazioni



RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA

AMODO



Figura 2 – Stazioni attive in prossimità di borghi e delle reti della mobilità dolce

I 945 borghi mappati (al 2024) fanno parte di una o più reti nazionali: *Borghi Autentici d'Italia* (270), *Borghi più belli d'Italia* (353), *Bandiere Arancione del Touring Club Italiano* (274), *Comuni Virtuosi* (138) e *Cittaslow* (88). Il totale è maggiore di 945 in quanto, tra questi, 163 comuni appartengono contemporaneamente a due o tre reti. In particolare, 211 dei 945 borghi mappati (pari al 22,3%) risultano vicini (entro un raggio di 2,5 km) a una stazione attiva: 65 *Borghi Autentici d'Italia*, 60 *Borghi più belli d'Italia*, 39 *Bandiere Arancioni del Touring Club Italiano*, 47 *Comuni Virtuosi* e 27 *Cittaslow*. Anche in questo caso il totale è maggiore di 211 in quanto 24 comuni appartengono contemporaneamente a due o tre reti.

Come si può notare (Tabella 2) sia i Borghi che, ancor di più, la rete ferroviaria, non sono distribuiti in modo uniforme nel nostro paese.

REGIONE	NUMERO BORGHI	DI CUI VICINI AD UNA STAZIONE
Abruzzo	85	21
Basilicata	20	0
Calabria	42	5
Campania	31	4
Emilia-Romagna	66	14
Friuli-Venezia Giulia	25	7
Lazio	56	7
Liguria	39	15
Lombardia	78	28
Marche	60	2
Molise	14	0
Piemonte	58	13
Puglia	96	43
Sardegna	68	5
Sicilia	40	6
Toscana	72	13
Trentino-Alto Adige	27	9
Umbria	38	10
Valle d'Aosta	4	1
Veneto	26	8
TOTALE	945	211

Tabella 2 – Borghi mappati per regione

Le informazioni scaturite dalle elaborazioni effettuate nell'ambito del progetto *Atlante della Mobilità Dolce* sono importanti per sostenere l'intermodalità, in quanto consentono di programmare, progettare e realizzare sia i servizi necessari all'intermodalità all'interno delle stazioni sia il cosiddetto “ultimo miglio” di collegamento tra le stazioni e i percorsi della mobilità dolce, indirizzando gli investimenti con scelte basate sull'evidenza; ciò anche in considerazione degli investimenti che il Paese ha stanziato per la realizzazione della rete ciclabile nazionale. Le stazioni evidenziate, infatti, rappresentano, già oggi, un'ottima opportunità per andare in questi territori con il treno, e poi camminare, pedalare e vivere i borghi italiani con un turismo lento e sostenibile.

Un'interessante attività sulle stazioni è stata promossa da *Association Europeenne des Cheminots* (AEC), l'assegnazione di un premio a stazioni che stanno rilanciando l'accoglienza agli utenti con servizi e progetti di riqualificazione. Il premio ferroviario europeo “*Euroferr*” è un riconoscimento che celebra le stazioni ferroviarie europee, soprattutto quelle meno conosciute, e le loro linee storiche, promuovendo anche i territori circostanti e la loro ricchezza culturale, storica, paesaggistica e turistica. Il premio, promosso da AEC, valorizza l'intermodalità tra servizi, la cultura, il paesaggio e la creazione di reti tra territori. Per esempio, tra queste stazioni è stato assegnato il premio ferroviario europeo “*Euroferr*” al Sindaco della Stazione Monteverde in Campania, sulla linea turistica Avellino Rocchetta Sant'Antonio. Monteverde è ufficialmente riconosciuto come uno dei Borghi più belli d'Italia e, nel 2015, è stato eletto secondo borgo più bello d'Italia nella trasmissione televisiva “*Borgo dei Borghi*” di Rai 3.

Vicino a Monteverde sorge Rocchetta Sant'Antonio, Bandiera Arancione del *Touring Club Italiano*, ed importante nodo ferroviario che sta vedendo in questi anni la riapertura delle diverse linee che afferiscono alla stazione. Un'attività che ben si connette all'*Atlante della Mobilità Dolce*, che individua nelle stazioni ferroviarie, il luogo dell'accoglienza, dei servizi, dell'interscambio per la mobilità dolce, rendendo accessibile anche borghi, paesi ed aree interne.

Si tratta al momento di una vocazione “potenziale” perché sono poi il sistema di accoglienza, gli orari, i servizi di assistenza, l’accessibilità e l’abbattimento delle barriere su treni, stazioni e servizi, il trasporto ferroviario dalle grandi e medie città, che determinano le opportunità reali di vivere il viaggio lento ferroviario e la mobilità attiva in questi territori.

Come accennato, inoltre, risulta fondamentale la realizzazione del cosiddetto “ultimo miglio” al fine di implementare l’operatività della stazione e del territorio circostante come hub della mobilità dolce.

Si riporta, a titolo esemplificativo, il caso della stazione di Castellaneta (TA), sulla linea ferroviaria Bari-Taranto: la stazione è vicina al Borgo di Castellaneta (BAI), ad una ciclovia della rete Bicitalia, alla greenway Castellaneta-Palagianello, al Cammino Materano e al Parco Naturale Regionale Terra delle Gravine. Mentre la distanza in linea d’aria tra la stazione e il centro storico di Castellaneta è di 1,3 km, per raggiungerlo fisicamente una persona deve fare 700 m per intercettare il Cammino Materano e poi altri 1,5 km sul Cammino. La greenway, che poi si connette con la ciclovia, è a circa 1 km di strada dalla stazione. In una situazione simile, si può configurare un’azione comune con RFI per attrezzare opportunamente la stazione e per sensibilizzare le istituzioni locali a realizzare una “connessione dolce” che renda più agevole e sicuro l’accesso al borgo.

CAPITOLO 1

BORGHI, AREE INTERNE E MOBILITÀ DOLCE



Troppò spesso la rivitalizzazione dei territori interni è stata affrontata considerando il turismo quale unico strumento in grado di favorirla e ipotizzando che i finanziamenti volti alla conservazione dell'infrastrutturazione esistente contrastassero il loro abbandono. Questo approccio ha spesso ignorato la stretta relazione tra attività, servizi e comunità: è praticamente impossibile scindere gli aspetti sociali da quelli edili e per questo è necessario un progetto complessivo che riguardi la valorizzazione conservativa, l'accessibilità al patrimonio comune della comunità e la qualità della vita degli abitanti. È quindi imprescindibile una strategia che favorisca l'insorgere di diffusi benefici culturali e sociali per i residenti.

Ciò che è emerso nel corso degli anni è che, dove le comunità si costituiscono come attori principali delle iniziative finalizzate a ricostituire un tessuto sociale e ottenere così vantaggi diffusi (non solo economici, ma ad esempio in termini di benessere fisico e psicologico), la conservazione del patrimonio storico-culturale, materiale e immateriale, è stata più semplice e, il turismo, è divenuto parte calibrata di un sistema che si pone come obiettivo

il benessere sociale e la vivibilità degli insediamenti.

Prezioso è l'ascolto degli abitanti ai fini della conoscenza del territorio, dei suoi problemi e delle aspettative, in quanto le testimonianze dirette offrono agli studiosi un tassello conoscitivo che, affiancato alle ricerche storiche, archivistiche e bibliografiche, permette loro di comporre un quadro vasto ed esaustivo del contesto culturale in cui operano. Tale conoscenza permette di riconoscere le modifiche in corso all'interno delle comunità, elemento questo indispensabile per attuare politiche di presidio e di richiamo di nuovi abitanti.

Certamente finanziamenti diretti e turismo sono mezzi che hanno una funzione importante ma, in realtà, ad avere un ruolo fondamentale sono la consapevolezza e l'attivazione delle comunità che, tramite azioni condivise e propositive, possano chiedere e attuare le trasformazioni che ritengono migliori per il proprio territorio, favorendone la conservazione piuttosto che lo sfruttamento. È necessario che all'inizio di questo percorso le piccole comunità creino una consapevolezza comune, si dotino di strumenti, partecipino e condividano le scelte da percorrere, così da divenire esse stesse promotrici di conservazione culturale e ambientale, nonché di benessere sociale.

In relazione alla mobilità, le criticità, sicuramente, riguardano soprattutto "l'ultimo miglio" per arrivare al "paesello" che, di solito, non sorge vicino alla ferrovia o al nodo viario moderno. Trovare soluzioni elastiche per superare queste distanze, non solo fisiche ma anche psicologiche, senza ricorrere al trasporto in auto individuale, richiede un approccio più inclusivo e aperto all'innovazione sociale.

In alternativa all'uso individuale dell'auto sono oggi nate interessanti soluzioni che ancora non hanno trovato applicazione in aree interne e sui percorsi extraurbani. Su questo aspetto è necessario produrre una profonda riflessione, tenendo conto di come nelle aree interne la dipendenza dall'auto sia ancora fortissima e di difficile superamento a causa del costo del Trasporto Pubblico Locale in aree a bassa intensità abitativa e della sua innata "rigidità". Per questo le comunità locali devono essere stimolate a trovare soluzioni endogene, basate sulle effettive esigenze di comunità e non su rigide griglie di scala vasta, insostenibili nel medio e lungo termine. AMODO, con *Italia Nostra* e le altre associazioni aderenti, da anni promuove maratone ferroviarie e/o passeggiate patrimoniali atte alla cognizione "sensibile" del territorio, iniziative queste che possono candidarsi a restituire un osservatorio puntuale, propositivo e privilegiato per affiancare comunità locali, piccole amministrazioni, imprese e professionisti dell'economia circolare e riscrivere dal basso la *Strategia Nazionale Aree Interne (SNAI)*.



1.1 • ACCESSIBILITÀ E FRUIBILITÀ DI BORGI E AREE INTERNE NEL XXI SECOLO

All'interno di una nuova visione di sviluppo delle aree interne e dei borghi, è fondamentale porsi il problema di come debba e possa essere declinata una nuova proposta di accessibilità e fruizione dei borghi nel XXI secolo. Può essere preso a riferimento il focus sulle dimensioni trasversali del PNRR relativo alla Missione 3 - "Infrastrutture per una mobilità sostenibile", dove è scritto: "*dal punto di vista territoriale, si auspica che gli investimenti produrranno un'inversione dei fenomeni di depauperamento demografico e socio-economico dei territori meno collegati, fungendo da fattore di coesione territoriale*".

L'iniziativa per recuperare la giusta centralità dei borghi nella questione territoriale può partire dal tema dell'accessibilità di questi luoghi e dei servizi che possono e devono essere offerti ai loro cittadini nell'ambito di una strategia complessiva in grado di creare dinamismo sociale ed economico. Parimenti, per la rivitalizzazione dei borghi è determinante affrontare il nodo della possibilità di poter essere raggiunti, percorsi e vissuti non solo dai residenti, ma anche da chi lo raggiunge e lo abita in modo temporaneo: i turisti, i viaggiatori, i viandanti. La competitività dei borghi è direttamente correlata all'adeguatezza e alla qualità dei servizi offerti e alla loro capacità di potenziare l'autonomia dei residenti e degli ospiti mediante l'aumento di possibilità di opzioni individuali volte alla fruizione dei luoghi, organizzando un sistema integrato fatto di attenzione all'informazione, all'accoglienza e alla sicurezza, in un'ottica di sostenibilità socioeconomico-ambientale.

L'attuale paradosso del PNRR è quello di avere (finalmente) le risorse, ma di non avere un piano, un'idea, una visione condivisa. L'orizzonte deve essere quello di una progettualità "civica", per fare del borgo un paesaggio attivo, superando quindi il pericolo di musealizzazione, luna park turistico e cristallizzazione che lo sottrae alle spinte innovative che vengono dalla comunità locale.

La rigenerazione culturale e sociale dei borghi italiani deve necessariamente passare anche per le infrastrutture di mobilità dolce che ne garantiscano l'accessibilità e raggiungibilità, intrecciandosi inevitabilmente con le politiche di sviluppo per le aree marginali e con i diritti di cittadinanza delle comunità sparse.

In questi luoghi è necessario prevedere nuove e innovative dimensioni di mobilità che ridisegnino lo spazio pubblico e l'uso del paesaggio e dello spazio stradale con nuove proposte di mobilità capaci: a) di offrire uno spazio pubblico condiviso più in linea con il carattere storico dei borghi; b) di rispettare la dimensione a misura d'uomo e dell'ambiente: "*borghi car free*", "*borghi dei 15 minuti*".

Si rende quindi necessario pianificare servizi innovativi di mobilità interna ed esterna, con politiche che favoriscano una diversa proposta di accessibilità con servizi di trasporto per le persone e le merci plurimodale, condiviso o pubblico, composto unicamente da nuovi mezzi a zero emissioni locali (elettrici), prevedendo una graduale messa al bando dei veicoli più inquinanti e superando il divario di servizi di cittadinanza legato al diritto alla mobilità. È dunque necessario pianificare servizi innovativi di mobilità interna ed esterna che possono prevedere anche una innovativa integrazione del TPL con pratiche di mobilità condivisa come un "*BlaBlaCar di borgo*": un'applicazione innovativa gestita dalle persone che si spostano da e nei territori interni e mettono a disposizione i posti sulla loro auto per condividere il viaggio.

In sintesi, una mobilità ridisegnata per le relazioni a bassa intensità di prossimità con: isole pedonali, strade 30 all'ora, strade scolastiche, strade a prevalenza ciclabile, piazze liberate da auto con attivi servizi condivisi innovativi e con collegamenti chiari e riconoscibili con le infrastrutture storiche di viabilità presenti sul territorio, riattivate anche per gli spostamenti quotidiani: strade bianche, cammini, sentieri, alzaie di fiumi, greenway e tratturi. Per fare questo è necessario avere piani di mobilità di area vasta e masterplan di mobilità dolce che ridisegnino l'offerta di servizi, anche turistici, attraverso i quali sviluppare brand territoriali.



1.2 • COMPORTAMENTI RESPONSABILI ALLA BASE DELLA MOBILITÀ DOLCE

La scelta di viaggiare con mezzi non a motore o a minimo impatto ambientale è decisamente in linea con i principi e le buone pratiche del turismo responsabile; tuttavia, questa non basta da sola per definire “responsabile” il viaggiare e il percorrere: è necessario che il comportamento e le scelte del viaggiatore rispettino altri principi e altre buone regole. Il camminatore e/o il cicloturista deve:

- Mantenere un **comportamento consono** per quanto riguarda il rispetto dell’ambiente in cui transita e che visita e della comunità locale
- Percorrere esclusivamente strade e sentieri di libera circolazione **senza inoltrarsi nella proprietà privata**
- **Non disturbare** gli animali
- **Non raccogliere** piante e fiori protetti
- Sostare solo **ove consentito**
- Lasciare i **rifiuti nei cassonetti**
- **Non sprecare acqua ed energia** quando si è alloggiati
- **Indossare indumenti consoni** all’interno dei luoghi di culto

E ancora, compatibilmente con il programma di viaggio, lento e con soste adeguate:

- Prevedere **incontri con la comunità locale** o esservi disponibili
- Provare la **cucina locale**
- **Acquistare prodotti alimentari locali** e dell’artigianato tradizionale
- **Chiedere il permesso** quando si desidera fotografare una persona
- **Assistere agli eventi culturali** del territorio che si visita



1.3 • MANUTENZIONE DELLE RETI DI MOBILITÀ DOLCE E CRESCITA ECONOMICA

Il diffuso patrimonio culturale dei borghi è indissolubilmente inserito nel paesaggio naturale che, ora, ne determina a fronte del cambiamento climatico, un fattore di rischio in relazione a frane, allagamenti, ecc.. In relazione a questo, la mobilità dolce con la necessità di una continuativa manutenzione delle sue infrastrutture, rappresenta un’opportunità concreta di incremento della resilienza ai cambiamenti climatici del territorio, nonché la messa in sicurezza delle popolazioni in caso di eventi sismici e di dissesto idrogeologico.

È fondamentale riattivare i collegamenti tra borghi, attraverso i passaggi storici, rendendoli contemporaneamente fruibili al turismo lento, connettendo poi i borghi ad *hub* di mobilità capaci di dare corretta risposta ad esigenze di richiesta turistica responsabile. Esempio di questo è quanto avvenuto per il celebre caso della linea Merano-Malles. Gli itinerari, nelle forme proprie alla “Mobilità Dolce”, rappresentano da questo punto di vista uno straordinario *format* capace di orientare la qualità della spesa, destinandola a creare sistemi turistici regionali in mobilità dolce, quali veri attrattori turistico-culturali, irrobustendo contemporaneamente e correttamente gli hub di accesso a queste destinazioni. Il turismo degli itinerari “obbliga” i territori a creare il sistema integrato dell’offerta e tradurre in attrattività esperienziale la varietà di patrimonio diffuso che è la caratteristica del nostro Paese.

L’attuale base di itinerari esistenti è già significativa, si tratta di restituire organicità e omogeneità alla loro proposta di insieme. Questo vale per numerosi cammini nati sulla scia della via Francigena: dal *Cammino degli Dei* a quello delle *Terre Mutate*, due fra i tanti prodotti turistici capaci di motivare un’occasione di vacanza, ma anche di sviluppo locale nelle aree interne del nostro Paese.



1.4 • IL TURISMO IN ITALIA

Prima del Covid, il turismo italiano (2019) contava su circa 437 milioni di presenze totali (di cui il 51% stranieri) e su un contributo totale del settore al PIL del Paese che si avvicinava all'11%. Molto è cambiato negli anni della pandemia anche se, dal punto di vista quantitativo, possiamo confermare che la ripresa definitiva si è già compiuta nel 2023. Infatti nel 2024 il Paese ha registrato 466 milioni di presenze complessive (+7% sul 2019), confermando una forte accelerazione dei flussi stranieri (che rappresentano il 54% sul totale) rispetto a quelli italiani.

A questi dati possiamo affiancare alcune considerazioni qualitative che provengono direttamente dai territori e dagli operatori per l'estate 2025: si può certamente confermare un buon andamento dei mercati *incoming* europei e il consolidarsi del turismo di lungo raggio, soprattutto statunitense. La ripresa sopra citata ha portato, però, nuovamente alla ribalta anche il tema dell'*overtourism*, su cui si è molto concentrato il dibattito estivo dei media con riferimento non solo alle principali città d'arte, ma anche alle località di mare e montane. Continua invece la difficoltà del turismo domestico, storico pilastro soprattutto durante la pandemia, che negli ultimi anni è stato condizionato da diversi fattori: da una parte l'oggettivo incremento del costo della vita, anche dei servizi turistici e della mobilità, che ha ridimensionato le vacanze di molti; dall'altro la ripresa del turismo *outgoing* degli italiani, nel post Covid, sia per il desiderio di tornare a viaggiare oltreconfine, sia per contenere le spese scegliendo destinazioni più competitive.



1.5 • IL TURISMO NELLE AREE INTERNE PER IL MIGLIORAMENTO DELLA QUALITÀ DELLA VITA DEI RESIDENTI

Le aree interne in questi ultimi anni sono state oggetto di riscoperta e di una nuova attenzione (vedasi l'attenzione a loro posta anche dal *PNRR*), perché attraverso la pandemia abbiamo potuto verificare i limiti di un modello di sviluppo basato soltanto sulla città e sulle aree metropolitane (ovvero sulla concentrazione) e una certa capacità di resilienza, invece, delle aree più periferiche. Anche dal punto di vista turistico, dunque, i territori più marginali sono tornati sotto i riflettori grazie a un rinnovato interesse verso il turismo di prossimità – tendenza che si mantiene forte, a distanza di qualche anno dalla pandemia che l'aveva spinto – e al turismo *open air*, anche questo eredità del Covid, ma che si candida a diventare un elemento strutturale delle modalità di fare vacanza.



Va sottolineato comunque che le aree interne erano “turistiche” anche prima della pandemia, solo che non erano al centro del dibattito come oggi: nel 2018, infatti, nelle aree interne si concentrava oltre il 44% dell’offerta ricettiva italiana in termini di posti letto alberghieri ed extralberghieri (circa 2,3 mln su 5,1 mln totali) con 175 posti letto ogni 1.000 abitanti, più del doppio rispetto alla media nazionale che arrivava al valore di 86,9.

In termini di presenze nelle aree interne si registrava il 36% del flusso turistico totale (155 mln su 429 mln) con 12mila presenze ogni 1.000 abitanti, quasi il doppio del valore medio nazionale (circa 7mila). La propensione al turismo delle aree interne è confermata anche da un altro indicatore: la quota di addetti al settore (tra cui alloggio, ristorazione, agenzie viaggio, tour operator, guide, accompagnatori, ecc.) sul totale risulta superiore di 3 punti percentuali rispetto al valore medio nazionale (8,1% nelle aree interne rispetto al 5,1% della media in Italia).

Le aree interne sono quindi un luogo interessante di sperimentazione e un fattore di rigenerazione sostenibile per superare il modello turistico preesistente al quale non ha senso tornare in modo acritico. Anche a fronte della capacità di resilienza dimostrata negli ultimi anni, le aree ai margini possono acquisire una nuova centralità su cui puntare: è probabile che un modello di sviluppo che connetta centro e periferia, aree interne con quelle metropolitane possa migliorare la qualità della vita dei residenti e incentivare un ripopolamento di alcuni territori, fenomeni di cui potrebbe avvantaggiarsi anche il turismo che usufruisce di servizi che condivide con chi abita stabilmente quei luoghi.

CAPITOLO 2

LE FORME DELLA MOBILITÀ DOLCE E SOSTENIBILE

Negli ultimi anni finalmente in Italia c'è stata un'autentica inversione di tendenza e di attenzione alla mobilità dolce e, a fronte di questo, è possibile notare come sono aumentati coloro che camminano, pedalano in bicicletta e preferiscono le ferrovie turistiche per muoversi nel paesaggio e nella natura italiana e non solo per turismo.

Ferrovie turistiche: sospese o dismesse da riaprire al servizio, *greenways* nate da ferrovie dismesse e abbandonate, crescita dei percorsi ciclabili e pedonali lungo strade bianche, argini, canali e strade dismesse, promozione dei cammini e sentieri naturalistici, vie d'acqua da attraversare senza motore, possono costituire un atlante della mobilità dolce capace di recuperare e restituire ai territori e alla contemporaneità queste infrastrutture storiche e strategiche del paesaggio, andando a costruire una migliore e più sostenibile mobilità per i territori. La sfida è quella di verificare la possibilità di integrazione e di intermodalità tra tutte queste opportunità di viaggio e di fruizione attiva, per riattivare dinamiche di progettazione partecipata del territorio e del paesaggio nelle tante comunità e nei borghi di cui è fatta la bellezza italiana.



Questi percorsi di mobilità dolce, infatti, interessano e sono parte dell'identità di molte aree interne a bassa densità e, il loro riattivarli, costituisce di fatto un volano per il turismo, l'artigianato, i beni storici ed i piccoli borghi italiani, la natura ed i parchi. Rappresentano di fatto un'opportunità di crescita economica e di qualità della vita e un modo concreto per evitare l'abbandono del territorio. Inoltre, il loro recupero e manutenzione rappresenta una potente azione di contrasto al dissesto idrogeologico incrementando la resilienza dei territori al cambiamento climatico.

A seguire una rassegna delle principali modalità di spostamento in Mobilità Dolce per segnare la loro diversità di fruizione del territorio e potenzialità di sviluppo.



2.1 - LA CICLABILITÀ

Muoversi in bici rappresenta una delle forme più coerenti di Mobilità Dolce. Pandemia e crisi climatica hanno contribuito in maniera significativa al “boom globale delle bici”. Fra cicloturisti “puri” e turisti in bicicletta, si stima che nel 2023 siano state oltre 56,8 milioni le presenze di cicloturisti in Italia, con un impatto economico superiore ai 5,5 miliardi di euro. È quanto emerge dal Rapporto *“Viaggiare con la bici 2024”*, realizzato da ISNART per l’Osservatorio sull’Economia del Turismo delle Camere di Commercio promosso con Legambiente.



Nel dettaglio, si stima che in Italia nel 2023 i soli cicloturisti cosiddetti “puri”, ossia i turisti italiani e stranieri che scelgono l’Italia appositamente per una vacanza in bicicletta, abbiano rappresentato oltre 14 milioni di presenze turistiche, un numero capace di generare un impatto economico stimato in oltre 1,5 miliardi di euro. Accanto a questi, vi sono quei turisti mossi da altre motivazioni che trascorrono parte della vacanza utilizzando la bicicletta: sempre nello stesso anno si stimano siano stati quasi 4,28 milioni le presenze turistiche associabili a questo segmento, per una spesa sul territorio pari a quasi 4 miliardi di euro. Questi dati confermano la rivoluzione a pedali in atto in Italia. In molte aree del Paese il cicloturismo è già un’eccellenza dell’offerta turistica, anche se bisogna lavorare di più sulla crescita della cultura del corretto modo di andare in bicicletta, sul consolidamento dell’offerta di servizi specifici e l’integrazione di nuove ciclovie nei sistemi di offerta locali del turismo.

Il cicloturismo è già in grado di generare un volume d'affari fra i 5,5 e i 7,6 miliardi di euro all'anno (secondo i Rapporti annuali ISNART/Legambiente) nonostante l'assenza di una significativa rete di infrastrutture ciclabili dedicate. In questo senso è fondamentale che non si affidi lo sviluppo di questo settore unicamente al *Sistema nazionale delle ciclovie turistiche*, un programma che, sebbene ambizioso, ha tempi di realizzazione tali da non potere incontrare la domanda di turismo del breve e, forse anche, medio periodo.

Allo stesso tempo le ciclovie devono essere finanziate fino alla loro completa realizzazione in tempi certi. Tra le attività necessarie per la crescita della ciclabilità vanno promossi processi di conoscenza dei percorsi e delle reti esistenti. Tra queste si segnalano gli itinerari che vengono realizzati con gli eventi randonnée approvati e presenti nel calendario nazionale dell'*Audax Randonneur Italia*. Eventi che si svolgono su tutto il territorio nazionale, tutto l'anno, che creano, tra l'altro, una continua attenzione sulla bici.

Mobilità dolce quindi, come strumento non solo di sport, salute, ma anche di conoscenza dei luoghi attraversati e questo per generare nuove opportunità socio economiche per i territori attraversati.

Ciclabilità dunque come conoscenza dei territori, anche segnalati da pedalatori attraverso diari di viaggio, o attraverso eventi vintage come *l'Eroica* e le *CicloStoriche*, che nel loro complesso contribuiscono a far vivere per davvero esperienze di percorrenza in bicicletta del territorio italiano.

Un esempio interessante di ciclovia nelle aree interne è il percorso promosso dall’Associazione *Appennino Bike Tour*, la ciclovia dell’Appennino: la più grande direttrice di mobilità sostenibile del Paese, la quale collega la Dorsale Appennica con un itinerario di 3.100 km su strade secondarie a basso traffico. Si tratta di attraversare 298 Comuni - da Altare (SV) ad Alia (PA) - di 14 Regioni coinvolte, di 33 Province e di 58 aree protette tra Parchi e Riserve Naturali attraversati. Un progetto concreto con tanto di segnaletica che sta crescendo e coinvolgendo le comunità locali nel sistema di accoglienza.



La parola *sentiero*, dal punto di vista etimologico, definisce una via a fondo naturale tracciata in luoghi montani e campestri, in boschi e prati, formatasi nel tempo dal passaggio di uomini e animali. In tempi passati e, comunque, sino a metà del secolo scorso, i sentieri erano usati giornalmente dalle persone che vivevano in comunità rurali e/o montane per eseguire i normali processi della vita lavorativa e sociale. Erano le strutture utilizzate per gli spostamenti delle persone adulte che dovevano recarsi al lavoro, dai più piccoli che dovevano recarsi ogni giorno a scuola, come da intere comunità che si muovevano per socializzare ed incontrarsi, a volte percorrendo tra i diversi tragitti, svariati chilometri.

Da questa premessa è facile intuire quanto fosse estesa la rete sentieristica che, proprio perché praticata con continuità, non necessitava di manutenzioni periodiche, poiché la stessa frequenza di percorrenza, di fatto, ne garantiva la fruibilità e lo stato di idonea percorrenza. La rete sentieristica nasce con il concetto di essere frequentata in modo agevole dall'intera popolazione ed era strutturata con grande esperienza e lungimiranza per evitare

l'attraversamento di zone particolarmente fragili ed esposte ai grandi eventi meteorologici che avrebbero potuto comprometterne lo stato di fruibilità.

È lecito quindi affermare che la rete sentieristica fa parte della nostra storia e delle nostre tradizioni e, nella realtà, i vari tratti di sentieri debitamente raccordati tra loro, rappresentano ancora oggi l'ossatura che lega cammini religiosi e quelli di lunga percorrenza, oggi sempre più praticati. Questa antica e storica rete esistente sul territorio, oggi si presenta in alcune zone degradata e percorsa saltuariamente. Ciò permette di affermare che, se da un lato non esiste la necessità di progettare e creare nuovi tracciati, vi è invece l'esigenza di recuperare buona parte del patrimonio esistente.

Oggi il termine *sentiero* rimanda direttamente al mondo dell'escursionismo e di tutte le attività collegate e praticate sul territorio. La promozione e il recupero dei sentieri, compreso la relativa manutenzione, rappresenta un'importante opportunità su cui investire. La fruizione dei sentieri in costante crescita, grazie alla maggiore presenza degli escursionisti sui tracciati, può avere importanti e positive ricadute sull'esistente economia locale, attuando quel processo di eco-sostenibilità tanto auspicato da più parti. La rete sentieristica può contribuire alla realizzazione degli obiettivi che sono alla base di un moderno concetto di cittadinanza europea ed essere uno strumento utile al mettere in connessione popoli e culture, valorizzando il patrimonio naturalistico-ambientale, paesaggistico, storico-culturale e promuovendo la tutela e il rispetto. La pratica escursionistica attraverso la sentieristica può incidere positivamente e contribuire a sostenere le economie locali per riportare in tanti borghi, oggi un po' dimenticati, le potenzialità di un turismo nuovo e sostenibile, curioso e desideroso di riscoprire nuovi luoghi, al ritmo lento del camminare.

Concludendo, la rete sentieristica per la sua storia, è testimone silenziosa della vita di tante generazioni che l'hanno praticata; è di fatto patrimonio universale, una ricchezza delle comunità, così come lo sono l'ambiente e il territorio, che non appartengono a nessuno in particolare ma che sono patrimonio di tutti. Per questa ragione, il sistema sentieristico va valorizzato nel rispetto delle caratteristiche e peculiarità di ogni territorio, al fine di consegnare la rete dei sentieri alle generazioni future anche come testimonianza del nostro passato e delle nostre radici.



2.3 • LE RETI DEI CAMMINI

L'importante patrimonio costituito dagli itinerari escursionistici fruibili con tutte le forme della Mobilità Dolce, di livello nazionale e regionale, rappresenta una componente importante dell'offerta culturale e turistica del Paese. Il turismo lento è diffuso ormai da anni, quale pratica che rimette il viaggio al centro dell'attenzione, occasione di scoperta e conoscenza, caratterizzata da ritmi non frenetici, in cui la connessione con l'elemento naturale è forte così come lo è con sé stessi.



Il turismo lento ha avuto un primo solido riconoscimento in Italia nel 2016, quando è stato proclamato l'"Anno dei Cammini", seguito nel 2017 dall'"Anno dei Borghi", in una successione temporale che ha decisamente gettato una nuova luce su questo mondo, pur restando in una dimensione limitata in termini di utenza.

Una più ampia diffusione la si è avuta nel periodo Covid che ha rappresentato un punto di discontinuità in generale per il mondo del turismo e in particolare per quello lento. Con la pandemia, infatti, e con le connesse necessità di distanziamento e di stare all'aria aperta, evitando situazioni troppo affollate, il turismo lento ha vissuto uno sviluppo improvviso e forse inatteso. A una nicchia consolidata di appassionati si è affiancato quindi un pubblico più generalista. Un recente studio sul turismo escursionistico realizzato dal Centro Studi TCI per conto di ENIT-Agenzia Nazionale del Turismo, ha permesso di stimare i praticanti di turismo lento tra gli italiani (circa 3,6 mln hanno già fatto un'esperienza di viaggio del genere e vorrebbero rifarla in futuro). Analoga cosa avviene anche in altri Paesi esteri: Francia (4,8 mln), Germania (5,6 mln) e Regno Unito (7,1 mln). Questo fenomeno apre nuove opportunità e prospettive per i borghi e per le aree interne che possono attraverso queste forme di attraversamento perseguire un modello di sviluppo fondato su una nuova centralità dei territori marginali. **I cammini sono, infatti un'occasione di sviluppo turistico sostenibile a trecentosessanta gradi.**

Sempre dalla ricerca condotta dal TCI per ENIT emerge che chi intraprende un cammino, lo fa perlopiù per ricercare un contatto con la natura, per visitare i luoghi da una prospettiva differente, per mettersi alla prova e riconnettersi con sé stessi, per fare un turismo più sostenibile e solo in parte marginale per il valore religioso/spirituale dell'itinerario. Possono rappresentare quindi un'opportunità di connessione tra borghi e città, non solo in mero senso infrastrutturale, ma in una relazione di reciprocità. Le relazioni tra le città e i borghi, anche grazie allo sviluppo dei Cammini, delle Ciclovie e delle Greenways, possono trovare un assetto nuovo. Dall'evidenza di una interdipendenza funzionale, troppo spesso dimenticata, è emersa la constatazione che in entrambe le condizioni insediative tra "centro e margine" da tempo siano emerse difficoltà il cui superamento potrebbe proprio venire dalla ricerca di un nuovo loro equilibrio. *La rete dei cammini* può rappresentare un tavolo di sperimentazione di nuove forme di collaborazione tra enti pubblici, con l'auspicabile superamento dei confini amministrativi locali e regionali, ma anche di forme di collaborazione tra enti pubblici e soggetti privati, sia di natura imprenditoriale sia del Terzo settore, che nello sviluppo dei Cammini hanno un ruolo significativo.

In questo scenario di grandi opportunità è fondamentale che borghi e territori lavorino su due elementi prioritari: formazione e partecipazione. La formazione manageriale e professionale di guide e associazioni di settore è

il primo pilastro: per lungo tempo abbiamo faticato a innovare i modelli formativi, ma la sfida dei prossimi anni ci obbliga a ripensarli e a declinarli sulla base dei cambiamenti che inevitabilmente investiranno la domanda. Il tessuto imprenditoriale dei borghi è caratterizzato da piccole e micro imprese; partire dalla formazione significa costruire la leva competitiva di queste aree, ponendo la qualità al centro del processo di sviluppo del territorio. Attivare processi partecipati, in grado di coinvolgere tutti gli stakeholder (PP.AA., comunità locali, imprese, Terzo settore), è un elemento imprescindibile dello sviluppo delle aree interne. Oggi la collaborazione tra soggetti pubblici e privati può essere sperimentata anche grazie a nuove forme di coprogettazione e co-programmazione – disponibili grazie agli istituti introdotti dal Codice del Terzo Settore – e a nuovi modelli di gestione del lavoro e della società come quello delle Cooperative di Comunità.

Per spingere verso un cambiamento di paradigma di questo genere, però, occorrono un pensiero (ovvero una visione di futuro) e un approccio pragmatico (per far fronte, tra le altre cose, all'emergenza occupazione) per l'avvio di un progetto che possa innestare politiche di ampio respiro e, in relazione a questo, è importante ricordare che il turismo mal si presta a essere affrontato “verticalmente”, ma è per sua natura trasversale agli altri settori. Cogliere quindi le potenzialità dei Cammini d'Italia significa rafforzare il ruolo e il presidio dei piccoli comuni, di istituzioni e comunità locali.

2.4 LE GREENWAYS

2.4.1 • GREENWAYS, BORGHI E AREE INTERNE: RECUPERO DI INFRASTRUTTURE PER L'ACCESSIBILITÀ E LA FRUIBILITÀ

Le Greenways sono infrastrutture dedicate alla mobilità dolce, una tipologia di mobilità attiva (cioè, basata sulla attività fisica) non finalizzata esclusivamente al raggiungimento della destinazione nel più breve tempo possibile. Elementi essenziali delle Greenways sono: la separazione fisica dalla rete viaria ordinaria, la possibilità di utilizzo da parte di diverse tipologie di utenti non motorizzati (tipicamente ciclisti e pedoni, ma non solo), la facilità di utilizzo da parte di utenti di tutte le capacità e abilità.

La European Greenways Association (organizzazione composta da 51 membri provenienti da 19 nazioni europee) definisce le greenways come *“Vie di comunicazione riservate esclusivamente a spostamenti non motorizzati, sviluppate in modo integrato al fine di migliorare l'ambiente e la qualità della vita nei territori attraversati. Devono avere caratteristiche di larghezza, pendenza e pavimentazione tali da garantirne un utilizzo facile e sicuro agli utenti di tutte le capacità e abilità. Al riguardo, il riutilizzo delle alzate dei canali e delle linee ferroviarie abbandonate costituisce lo strumento privilegiato per lo sviluppo delle greenways”* (Dichiarazione di Lille, 2000). Sebbene utili anche per gli spostamenti di tipo utilitaristico (per la mobilità quotidiana casa-lavoro e casa-scuola), le Greenways si prestano molto bene a soddisfare la crescente domanda di turismo attivo e responsabile, di attività fisica e ricreazione all'aria aperta e di contatto con la natura, enfatizzando i concetti cari alla mobilità sostenibile e alla accessibilità per tutti.

I cosiddetti *rail-trails*, cioè le Greenways realizzate recuperando i tracciati delle ferrovie in disuso, sfruttano alcune caratteristiche peculiari delle vie ferrate (percorso ininterrotto e in sede propria, proprietà o controllo pubblico sul destino della ferrovia, pendenza regolare e modesta, interconnessione con altri servizi di trasporto pubblico) e consentono la salvaguardia e valorizzazione del patrimonio storico (infrastruttura, opere d'arte ed edifici presenti lungo il percorso).

2.4.2 • CONSERVAZIONE, RECUPERO, E VALORIZZAZIONE DEL PATRIMONIO FERROVIARIO

In Italia, a partire dagli anni '30 del secolo scorso, la preferenza per il trasporto su gomma negli spostamenti di persone e merci ha portato alla soppressione di decine di linee ferroviarie complementari locali, a cui si sono aggiunti centinaia di chilometri di sedimi dismessi in seguito alla realizzazione di varianti di tracciato lungo le principali linee ferroviarie. Nel complesso, si è registrata la chiusura di oltre 7.000 km di tracciati ferroviari (in parte da ex-linee in concessione e in parte da ex-linee gestite dalle Ferrovie dello Stato): sedimi con le relative

opere d'ingegneria (ponti, viadotti, gallerie) e migliaia di stazioni e caselli. Tale patrimonio, se dimenticato, è destinato a scomparire: infatti, se la linea ferroviaria non viene riaperta in tempi ragionevoli, il sedime viene smembrato e frammentato, rendendo di fatto impossibile il futuro ripristino della linea ferroviaria.



La realizzazione di una *Greenway* su sedime ferroviario non più utilizzato è un modo (diffuso in tantissimi paesi e rivelatosi di straordinaria efficacia) per mantenere l'integrità e l'unitarietà del sedime continuando ad usarlo per la mobilità (dolce) e valorizzando la storia ferroviaria. Si pensi, ad esempio, che negli USA, dove è nato il movimento "*rail-to-trail*", la preoccupazione per il drammatico declino della rete ferroviaria ha portato nel 1983 il Congresso a introdurre una misura specifica (il cosiddetto "*Rail-Banking*") per "fermare" la frammentazione di tale patrimonio, prevedendo l'utilizzo della linea ferroviaria non più in esercizio

come *Greenway* fino a quando il "corridoio" non venisse ripristinato per il servizio ferroviario. Una linea "*rail-banked*" non è considerata abbandonata e quindi il sedime non può essere "smembrato". La realizzazione di *Greenways* su ex sedime ferroviario non è la causa della dismissione della ferrovia, bensì un modo intelligente di preservare, utilizzandola per altri scopi, l'infrastruttura ferroviaria.

In Italia, il recupero dei tracciati ferroviari dismessi a favore della mobilità dolce è iniziato negli anni '90 del secolo scorso, per iniziativa di alcuni enti locali (es. la *Greenway* lungo la ex-ferrovia Ora-Predazzo) e ha portato ad avere oggi più di 70 tratti ferroviari dismessi riutilizzati come *Greenways*, cui corrispondono poco più di 1.000 km di ex-sedimi valorizzati. La gran parte delle realizzazioni si concentra nel nord Italia (58%), mentre al sud la regione più attiva è stata la Sicilia. Gli interventi sono tra loro scollegati, senza un quadro generale di riferimento e una regia nazionale; molto spesso, poi, le realizzazioni sono di esclusivo interesse locale: ben il 65% delle realizzazioni presenta una lunghezza inferiore a 10 km, e quasi la metà di queste non raggiunge i 5 km.

Per migliorare la situazione, è possibile "guardare" ad alcune esperienze europee di riferimento, tra cui la più importante e significativa, sotto tutti i punti di vista, è senz'altro quella spagnola. Innanzitutto, perché le stesse compagnie ferroviarie hanno dato vita ad un programma nazionale di recupero, denominato *Vías Verdes*, coordinato dalla *Fundación de los Ferrocarriles Españoles*. In secondo luogo, per i numeri di questo recupero: dei 7.600 km di linee dismesse ne è stato ad oggi recuperata quasi la metà (circa 3.500 km), con 130 stazioni riutilizzate (come hotel, ristoranti, punti noleggio bici, etc.).

2.4.3 • IL RUOLO DELLE COMPAGNIE FERROVIARIE E DEGLI ENTI LOCALI

L'esperienza spagnola è sicuramente stata da stimolo a diversi altri Paesi. La realizzazione di *Greenways* in Europa è cresciuta parallelamente alla consapevolezza da parte delle compagnie ferroviarie del valore potenziale della rete ferroviaria dismessa e del fatto che questa, seppur momentaneamente non più destinata al passaggio di treni, possa comunque far parte della loro mission in modo da restituire la ferrovia alle persone in una nuova forma, per una nuova modalità di viaggio. In tal senso, nell'ultimo ventennio si è sempre più diffusa la scelta di conservare in capo alle compagnie ferroviarie la proprietà immobiliare (sedimi, ma anche edifici), cedendone l'uso agli Enti locali (Comuni, Province e Regioni) a fronte di un contributo economico (di norma a carattere simbolico). La forma contrattuale di cessione del diritto d'uso con un canone sempre molto basso (ad esempio in Portogallo è di 250 euro/km/anno) varia: dall'affitto (come nel caso della Spagna); all'enfiteusi (come in Belgio); alla subconcessione (come in Portogallo).

La durata degli accordi è variabile (in linea di massima tra i 20 e i 30 anni, anche se in Belgio è di 99 anni), ma, in tutti i casi, è esplicitato il diritto della compagnia ferroviaria di rientrare nella piena disponibilità del bene in caso di necessità di ripristino del servizio ferroviario. Un esempio particolare è quello della Francia: *Réseau Ferré de France (RFF)* stipula accordi di trasferimento di gestione (*Convention de transfert de gestion – CTG*) a titolo gratuito con gli Enti locali, che diventano responsabili in toto della gestione del bene e si assumono "tutti i costi relativi alla custodia della proprietà, le spese di cura e di manutenzione, nonché le imposte e tasse". Una volta realizzate, le *Greenways* vengono di norma gestite dagli Enti locali attraversati dall'infrastruttura (Province o Regioni), che ne curano la manutenzione e la promozione.

Esistono però diverse esperienze, dimostratesi molto efficaci, di creazione di consorzi ad hoc (sempre composti da tutti gli Enti territoriali coinvolti, in alcuni casi in collaborazione anche con i privati interessati), dedicati in via esclusiva alla gestione delle *Greenways*. In questi casi, oltre ai normali compiti di manutenzione, i consorzi si dedicano in maniera esclusiva alla promozione, alla creazione e/o organizzazione dei servizi agli utenti, al monitoraggio dell'utenza, ecc.

L'ampio spettro di esperienze europee offre una base molto valida su cui costruire il "percorso italiano" che, seppur nella sua peculiarità, può senza dubbio calcare il solco tracciato dagli altri Paesi. Per fare questo, però, è necessario il contributo di tutti a diversi livelli. Innanzitutto, lo Stato deve intervenire, a livello legislativo, per interrompere la vendita del patrimonio ferroviario dismesso e, a livello strategico, definendo un piano nazionale di recupero delle ex ferrovie come *greenways* integrato con il *Piano Nazionale della Mobilità Ciclistica*. Purtroppo, l'invito al recupero a fini ciclabili dei "sedimi di strade ferrate dismesse e comunque non recuperabili all'esercizio ferroviario" contenuto nella Legge 2/2018 non si è dimostrato sufficiente in tal senso. In secondo luogo, le compagnie ferroviarie devono capire il potenziale del riuso del patrimonio dismesso e il loro ruolo nello sviluppo della mobilità sostenibile.



2.4.4 • LA DOMANDA DI MOBILITÀ DOLCE E L'UTENZA DELLE GREENWAYS

Negli ultimi anni, sia a livello internazionale che nazionale, si è registrato un notevole incremento della domanda di mobilità attiva, di fruizione del territorio e del paesaggio in modalità dolce. Purtroppo, però, in Italia, a parte alcune valide “indagini di mercato”, non esistono dati misurati dell’utenza reale dei percorsi della mobilità dolce. Anche in questo, al nostro paese è richiesto di fare un salto di qualità. Infatti, avere riscontri numerici oggettivi del numero e della tipologia di utenti nonché delle ricadute (sia sociali che economiche) degli investimenti pubblici, ma anche comprendere le esigenze degli utilizzatori per poter fornire loro servizi più rispondenti a tali esigenze consente agli enti preposti di elaborare opportune strategie programmate e pianificare gli interventi più opportuni. Anche su questo aspetto l’Italia può imparare da quanto si sta facendo in Europa.

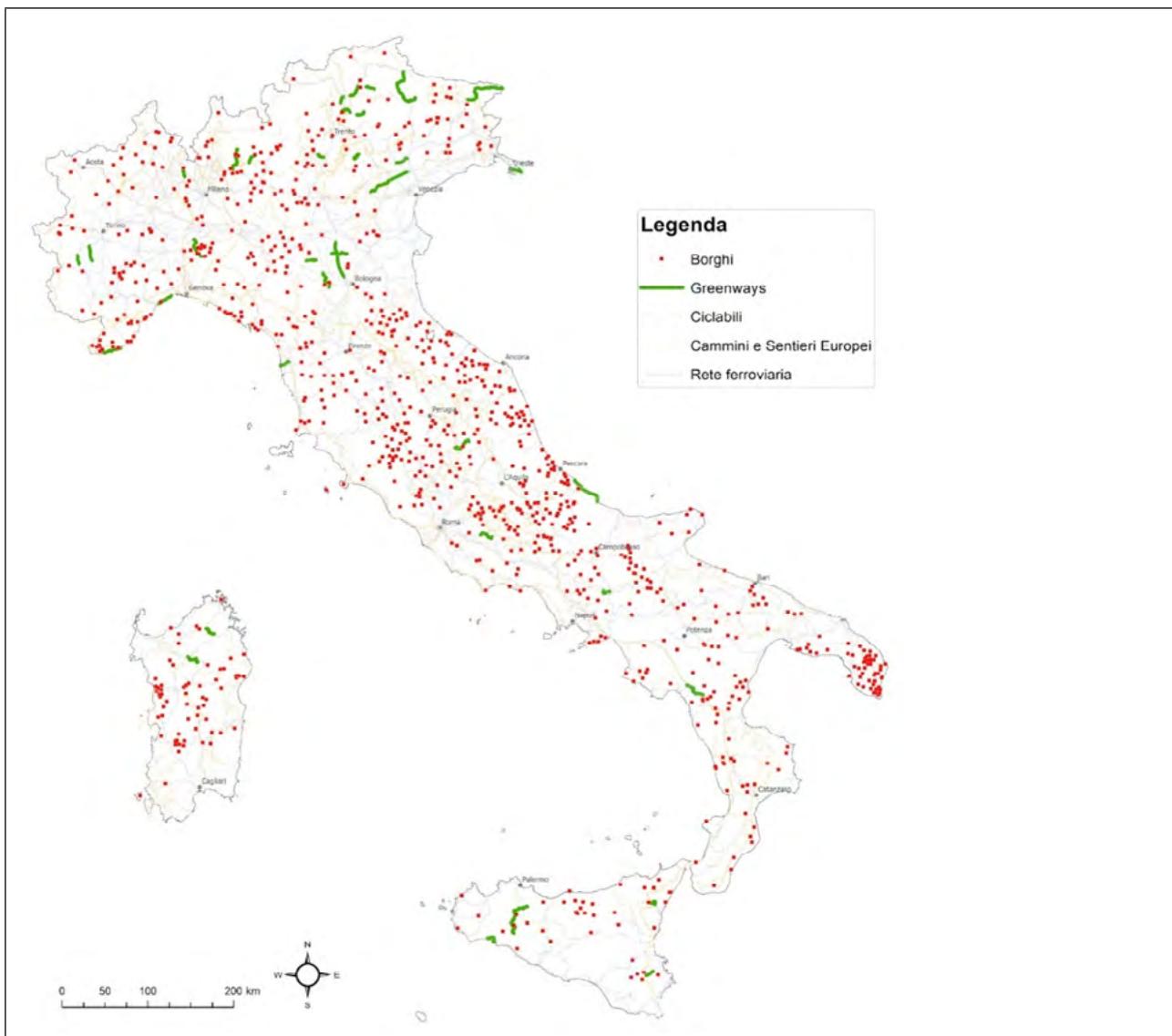
La Francia è sicuramente il Paese più all'avanguardia: partita nel 2013 con 216 contatori automatici, la *Plateforme Nationale des Fréquentations (PNF)* è arrivata nel 2023 ad annoverare già 1.343 contatori automatici sul territorio nazionale (in media circa 1 ogni 20 km di percorsi). Tale piattaforma, coordinata e gestita da *Vélo&Territoires* (la Rete degli Enti territoriali volta alla promozione della ciclabilità), consente di raccogliere, elaborare e comunicare i dati nazionali sull’utenza delle Véloroutes et Voies Vertes, aggregandoli a diversi livelli territoriali. I dati dei contatori automatici vengono resi disponibili (in maniera differenziata, sia al grande pubblico che agli Enti locali) attraverso una specifica applicazione web.

La *PNF* rappresenta la base di un più complesso sistema di monitoraggio dell’utenza, che si avvale di tecniche standard (questionari e interviste condivise a livello nazionale) per la caratterizzazione tipologica degli utenti e per la comprensione delle loro esigenze, abitudini e propensione alla spesa.

Un altro esempio interessante è quello del Regno Unito, dove proprio il monitoraggio dell’utenza della *National Cycle Network* ha messo in luce come il 52% dei 765 milioni di viaggi sulla rete sia stato fatto a piedi. Tale evidenza ha portato i gestori della rete ciclabile a definire una nuova visione (denominata “Paths for everyone”) per rendere la rete ciclabile nazionale una rete sempre più fisicamente separata dal traffico veicolare e accessibile a tutti in sicurezza. Il dato e l’esperienza inglese mostrano con evidenza come l’utenza a piedi sulle greenways non possa essere trascurata e come l’uso contemporaneo da parte di diversi tipi di utenza sia possibile.

Una certa percentuale degli utenti delle greenways è rappresentata dalla popolazione locale: in alcuni casi può essere addirittura preponderante, ma anche sulle greenways a spiccata vocazione turistica ha la sua importanza. In un recente studio condotto dall’Università degli Studi di Milano, nell’ambito del progetto europeo *Greenways Heritage*, sulla greenway dell’Alpe Adria, gli utenti locali sono risultati circa il 30% del totale. L’importanza dell’utenza locale è spesso sottovalutata nelle stime economiche (in quanto la loro propensione alla spesa lungo il percorso è molto bassa), ma solo perché i benefici sociali e sulla salute sono di più difficile stima.

Infine, è importante notare (specie in riferimento all’accessibilità ai borghi di collina e montagna che caratterizzano il nostro paese) che la tecnologia ha messo a disposizione degli utenti attrezzature come le *e-bike* che hanno ampliato l’utenza in bici delle greenways, rendendone sempre più agevole l’utilizzo in sicurezza da parte di persone di tutte le capacità e abilità, senza che questi debbano fare sforzi eccessivi.



2.4.5 • LE NUOVE SFIDE PER IL FUTURO

Da quanto detto finora, emergono con chiarezza quali siano i passi da intraprendere nel futuro. Innanzitutto, riteniamo necessario sviluppare una visione strategica e coordinata delle iniziative in atto, come avvenuto in molte realtà straniere. Ciò permetterebbe di definire le priorità di intervento, di favorire la qualità e la riconoscibilità delle realizzazioni, di migliorare la promozione delle *greenways* esistenti, di trovare maggiori finanziamenti per la realizzazione dei progetti e di integrare le vie verdi derivate dal riuso delle ferrovie dismesse in più ampio sistema nazionale di mobilità dolce (comprendente anche le ciclovie nazionali, i cammini, le ferrovie turistiche, ecc.).

In secondo luogo, riteniamo particolarmente importanti, per l'influenza che possono avere sulle ricadute economiche e sociali dei progetti, i temi legati alla qualità e alla promozione dei percorsi. Realizzare una *greenway* con caratteristiche tecniche e ambientali di qualità significa porre attenzione al soddisfacimento delle esigenze e delle preferenze dei fruitori e all'integrazione nel contesto ambientale circostante, attraverso un'adeguata scelta delle soluzioni progettuali e dei materiali, un'opportuna collocazione delle aree di sosta e dei punti di interscambio, il posizionamento della necessaria segnaletica normativa e informativa per garantire sicurezza e comfort. Nel caso delle *greenways* realizzate lungo i tracciati ferroviari dismessi, ulteriori elementi qualitativi sono rappresentati dal recupero degli edifici ferroviari non più utilizzati per l'allestimento di punti di sosta e ristoro, la realizzazione di luoghi di accoglienza e pernottamento, la creazione di musei ferroviari locali, l'offerta di servizi di noleggio e assistenza biciclette, la predisposizione di punti di informazione turistica, ecc., nonché dalla conservazione di segnali, cippi chilometrici, spezzoni di binario, recinzioni, materiale rotabile,

ecc. che testimoniano il passato ferroviario delle infrastrutture e possono diventare elementi distintivi di questi percorsi.

La qualità, d'altronde, rende anche più efficace la promozione degli interventi: l'*Associazione Italiana Greenways* e il *Touring Club Italiano* (membri di AMODO) hanno, in tal senso, ideato uno specifico marchio, denominato “*Binari Verdi*”, per identificare le *greenways* realizzate lungo vecchi tracciati ferroviari che presentano caratteristiche tecniche e ambientali di qualità e per favorirne il riconoscimento e la promozione come un vero e proprio prodotto turistico, contribuendo così a valorizzare anche i territori circostanti con le loro tipicità, i loro paesaggi, i loro valori ambientali, storici e culturali.



2.5 - LA RIAPERTURA DELLE LINEE FERROVIARIE LOCALI

2.5.1 • 1200 CHILOMETRI DI LINEE FERROVIARIE DA RIAPRIRE PER IL TRASPORTO LOCALE ED USO TURISTICO IN ITALIA

In quasi tutte le Regioni vi sono linee ferroviarie sospese e chiuse all'esercizio. Il risultato è che in Italia ci sono circa 1200 chilometri di linee ferroviarie attualmente chiuse o, meglio, “sospese” all'esercizio, che, a giudizio dell'*Alleanza per la Mobilità Dolce AMODO*, meriterebbero di essere riaperte al traffico passeggeri e di cui ancora si attende di conoscere il destino definitivo. Vi sono compresi anche numerosi casi di linee interrotte a seguito di crolli di viadotti (come la Caltagirone-Gela) o di eventi fransosi (come la Priverno-Terracina) che si è avuto modo di sospettare venissero presi a pretesto per dilazionare “sine die” la riattivazione in modo da porre le popolazioni interessate davanti al fatto compiuto.

È la Regione Piemonte ad averne il numero maggiore, da quando tredici anni fa fu decisa la “sospensione” di una dozzina di linee ferroviarie, dalla giunta allora presieduta da Roberto Cota, a seguito di una crisi finanziaria determinata da fattori esterni al settore dei trasporti. Provvedimenti analoghi sono stati assunti anche in altre regioni (segnatamente in Campania) per motivi di bilancio o a seguito di interruzioni conseguenti a carenza di manutenzione. Molto spesso aleggia la malcelata speranza da parte di alcune Regioni – che continuano a considerare queste linee un fardello economico o anche solo gestionale, anziché una risorsa da sfruttare più razionalmente – di liberarsi di tali oneri, nell'indifferenza dei territori interessati, come del resto avvenne all'epoca delle massicce soppressioni degli anni Cinquanta e Sessanta.



Ma ricordiamo con piacere anche qualche riapertura di linee locali avvenuta con successo, basti pensare alla ferrovia della Val Venosta, alla Casalecchio-Vignola, alla Foggia-Lucera. Senonché ora i tempi sono cambiati: a differenza di mezzo secolo fa, oggi il treno non è più considerato un mezzo del passato, destinato ad un irreversibile declino, soprattutto in epoca di cambiamenti climatici e di innovazioni importanti nel trasporto collettivo. Spesso la rinuncia al servizio ferroviario ha comportato nel tempo il venir meno del concetto stesso di servizio pubblico. E le popolazioni sono quindi meno propense ad accettare di buon grado le chiusure. Purtroppo, però in questo

momento intere regioni come la Valle d'Aosta, gran parte Del Molise e della Basilicata, inclusa la città di Matera, sono irraggiungibili in treno e lo saranno ancora a lungo. Per quanto riguarda Campobasso si parla del ripristino del servizio verso Roma nel 2028 ma qualcuno paventa il 2030.

In questo elenco, tuttavia, abbiamo inteso evidenziare le linee che, secondo AMODO, potrebbero sviluppare un potenziale traffico ordinario (pendolare o anche escursionistico), senza spese eccessive, trattandosi di tracciati ancora in buone condizioni e, quindi, facilmente ripristinabili in tempi brevi. Fanno eccezione alcune ferrovie chiuse da molto tempo (come la Fano-Urbino o la Orte-Civitavecchia), oppure interessate da incerti

programmi di ricostruzione (la Sangritana), che richiedono certamente investimenti più consistenti, ma sulle quali continua ad essere vivo l'interesse e la mobilitazione dei territori interessati.

Sarebbe la migliore risposta alle tendenze culturali che continuano a vedere nel treno solo un costo per le finanze pubbliche, ignorando deliberatamente i vantaggi che un buon servizio ferroviario può offrire ai potenziali utenti e di cui possono beneficiare persino gli automobilisti, che vedrebbero sgravata la circolazione viaria da una parte di traffico ridondante, senza contare i benefici ambientali su cui tutti i territori saranno chiamati a misurarsi al 2030 e 2050, secondo i piani di riduzione dei gas serra definiti dal *Green Deal* europeo.

Vi è infine da considerare come, negli ultimi anni, si è diffusa la prassi di sospendere l'esercizio ferroviario per periodi alquanto lunghi, che solitamente si concentrano nei mesi estivi (ma non solo), quando la domanda di utenti abituali è ridotta. Tali interruzioni vengono motivate con un generico richiamo all'effettuazione di lavori, anche di modesta entità, che potrebbero essere effettuati in pendenza di esercizio, come normalmente avveniva in passato e come tuttora accade sulla rete autostradale e sulle principali arterie viarie.

Per alcune di queste linee - pochissime - la riapertura al servizio ordinario è avvenuta, diverse invece sono state riaperte per la promozione di treni turistici e questo dato dovrà consolidarsi. Infine, su altre ferrovie locali sono in corso lavori di ripristino per la prossima riapertura. Ma al momento sono ben 1200 KM le ferrovie da riaprire in Italia e questo dossier 2025 di AMODO è dedicato a loro, per incoraggiare le Istituzioni, il Parlamento, il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, le Regioni e gli Enti Locali ad agire.

2.5.2 • LE NOVITÀ IN CORSO: NUOVE RIAPERTURE E CANTIERI AVVIATI PER IL RIPRISTINO

Ogni anno, da quando nel 2021 fu presentato il primo dossier sulle ferrovie sospese, AMODO fa il punto sulle novità in materia. **Quest'anno le principali novità sono:**

- **In Piemonte: sono state riattivate le linee Asti-Alba e Casale Monferrato-Mortara**, mentre un operatore privato, *Longitude Holding srl* ha riaperto al traffico la Linea Savigliano-Saluzzo-Cuneo. Purtroppo, la Regione Piemonte sembra ostinarsi a non impegnarsi per un progetto concreto finalizzato alla graduale riapertura delle linee sospese, nonostante la domanda sempre più pressante che viene dai territori, sindaci, istituzioni, che reclama il ritorno del servizio su rotaia.
- **Fondazione FS sta completando i lavori per la riapertura ad uso turistico della tratta Gioia del Colle-Altamura.** I lavori sono in corso e la riattivazione è prevista nell'estate 2025, grazie a *Fondi PNRR*.
- **In Sicilia sono in corso i lavori di ripristino sulla ferrovia sospesa Noto Pachino**, una delle 26 linee che deve essere riaperta ad uso turistico secondo il *Decreto del MIT146/2022* in attuazione della *Legge 128/2017*.
- **Sempre in Sicilia, lavori in corso anche sulla linea ferroviaria storica Alcantara-Randazzo**, estesa per circa 37 km, che collega il versante settentrionale dell'Etna con la linea costiera ionica Messina-Catania, grazie ai fondi del *PNRR*. Gli interventi prevedono il recupero dei primi 13 km dell'intera tratta entro il 2026.
- **I Fondi del PNRR per investimenti su ferrovie turistiche e locali sono in corso di utilizzo** con interventi e potenziamenti su diverse reti, per esempio anche sulle reti del Trenino Verde in Sardegna.

Per queste ragioni continua con determinazione l'impegno di AMODO per la riapertura dei 1200 km di rete al servizio ferroviario in Italia, si vedono timidi segnali di ripresa, il percorso per la riapertura è ancora decisamente molto lungo.

Riassumendo brevemente la situazione:

LE LINEE RIAPERTE AL TRAFFICO ORDINARIO SONO:

Alba–Asti; Casale Monferrato–Mortara; Savigliano–Saluzzo–Cuneo; e Sacile–Gemona del Friuli (in parte).

QUELLE RIAPERTE ALLA CIRCOLAZIONE DEI TRENI TURISTICI SONO:

Novara–Varallo Sesia; Asti–Chivasso; Ceva–Ormea; Palazzolo–Paratico/Sarnico (Treno Blu del Sebino); Asciano–Monte Antico (Treno delle Crete Senesi); Pergola–Fabriano; Sulmona–Carpinone (Transiberiana d’Italia); Benevento–Pietrelcina (Treno di Padre Pio); Avellino–Rocchetta Sant’Antonio (Treno dell’Irpinia); Agrigento–Porto Empedocle (Treno della Valle dei Templi).

LE LINEE DI CUI SI PREVEDE LA RIAPERTURA AL TRAFFICO ORDINARIO SONO:

Priverno–Terracina; Formia–Gaeta (Tram-Treno); Castellamare di Stabia–Gragnano (Tram-Treno); Caltagirone–Gela; e, infine, la Alcamo Diramazione–Segesta–Trapani.

QUELLE DI CUI SI PREVEDE LA RIAPERTURA AD USO TURISTICO SONO:

La Sangritana (in parte); la Alcantara–Randazzo; e la Noto–Pachino.

Questo elenco potrebbe accreditare un certo ottimismo in merito all'avvenire delle linee locali, che si sono altresì arricchite di nuove tratte, come la Bari-Bitritto, finalmente aperta al traffico. Tuttavia, la presenza di molti cantieri sull'intera rete ferroviaria nazionale rende quanto mai aleatorio l'utilizzo del treno ad uso turistico. Linee importanti come la Centrale Umbra sono tutt'ora soggette a lavori (per esempio tra Perugia e Terni). Altre ferrovie, come la bellissima Genova-Caselle, sono attualmente sospese, non si sa per quanto tempo.

Il rischio evidente è che, se si esaurissero i fondi del PNRR destinati al settore (o venissero dirottati ad altri capitoli di spesa), a farne le spese sarebbero in primo luogo le linee secondarie, magari a cantieri aperti e poi abbandonati. Come è successo per la linea Barletta-Spinazzola e come è avvenuto 15 anni fa in Grecia, dove l'intera rete a scartamento metrico del Peloponneso, per la quale erano previsti importanti interventi di riqualificazione, venne abbandonata a seguito della crisi economica che portò la Nazione ellenica sull'orlo del default. Occorre continuare a vigilare affinché questo non accada anche in Italia.

2.5.3 • INQUADRAMENTO LEGISLATIVO

L'attuazione della Legge 128 del 2017 deve considerarsi un grande passo in avanti per le linee turistiche ferroviarie italiane, avvenuta con l'emanazione del Decreto Interministeriale a tutela delle 26 linee ferroviarie locali a luglio 2022 (*Decreto Interministeriale n. 146 del 17/05/2022*, recante attuazione dell'articolo 2 commi 1 e 2 della Legge 9 agosto 2017, n. 128 “Disposizioni per l'istituzione di ferrovie turistiche mediante il reimpegno di linee in disuso o in corso di dismissione situate in aree di particolare pregio naturalistico o archeologico”, così come modificata dalla Legge 11 luglio 2019, n. 71).

Prima era stata la Conferenza Stato-Regioni a dare il via libera al *Decreto del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili*, di concerto con i Ministri dell'Economia e delle Finanze, della Cultura e del Turismo, e definire una lista di 26 tratte ferroviarie ad uso turistico. Linee gestite da *Rete Ferroviaria Italiana (RFI)* o da ferrovie regionali che si trovano in zone di particolare pregio paesaggistico, culturale e ambientale, che torneranno in servizio, anche grazie ai fondi del Piano Complementare.

Dalla verifica sulla lista manca solo la Castelvetrano–Porto Palo di Menfi, che secondo l'*Alleanza Mobilità Dolce* andrebbe recuperata nel prossimo decreto, insieme all'inserimento, richiesto da parte della Regione Toscana, della tratta Saline di Volterra–Volterra. Quindi la lista sembra destinata ad allungarsi.

Ricordiamo che una parte di queste linee è in funzione, una parte richiede investimenti leggeri per essere riaperta, ed altre hanno invece bisogno di robusti investimenti per tornare in esercizio. Su diverse linee sono destinati fondi del PNRR, del Contratto di Programma con RFI e di quelli delle società regionali ma molte risorse devono essere identificate per dare attuazione concreta al provvedimento per tutte le 26 linee turistiche. Per l'*Alleanza Mobilità Dolce*, si è trattato di un importante risultato per le tante associazioni che si battono per la riapertura delle ferrovie come AMODO con le sue associate FIFTM, UTP Assoutenti, Legambiente, Kyoto Club, Italia Nostra, Transdolomites, AEC, Associazione In Loco Motivi, Comitato riapertura Orte Civitavecchia, Amici Ferrovia della Valmorea, Associazione Ferrovia Torino Svizzera, Associazione Nazionale Ferrovieri del Genio. Senza dimenticare tante altre associazioni nei territori che animano ogni giorno con impegno le

battaglie per non perdere il grande patrimonio ferroviario italiano.

Ma si ricorda anche l'impegno di *Fondazione FS*, nata nel 2013 per volontà del gruppo FS con lo scopo di valorizzare e preservare il patrimonio storico, tecnico, ingegneristico e industriale delle ferrovie e protagonista del rilancio delle ferrovie turistiche, insieme alle società regionali come *Ferrovie della Calabria*, *ARST*, *Ferrovie Nord*. E l'importante ruolo svolto allora dai Ministri Dario Franceschini, alla Cultura, ed Enrico Giovannini, ai Trasporti, che portò al Decreto, dopo tutte le intese istituzionali con il *Ministero del Turismo*, il *MIC*, il *MEF*, e all'approvazione definitiva.

Queste le 26 linee turistiche da rilanciare e riportate in elenco delle linee turistiche già indicate dalla Legge 128 del 2017

- 1) Sulmona-Castel di Sangro Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.
- 2) Cosenza-San Giovanni in Fiore Regione Calabria/*Ferrovie della Calabria* S.r.l.
- 3) Avellino-Lioni-Rocchetta Sant'Antonio Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.
- 4) Sacile-Gemona Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.
- 5) Palazzolo-Paratico Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.
- 6) Castel di Sangro-Carpinone Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.
- 7) Ceva-Ormea Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.
- 8) Mandas-Arbatax Regione Sardegna/ *ARST* S.p.A.
- 9) Isili-Sorgono Regione Sardegna/ *ARST* S.p.A.
- 10) Sassari-Palau Marina Regione Sardegna/ *ARST* S.p.A.
- 11) Macomer-Bosa Regione Sardegna/ *ARST* S.p.A.
- 12) Alcantara-Randazzo Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.
- 13) Agrigento Bassa-Porto Empedocle Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.
- 14) Noto-Pachino Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.
- 15) Asciano-Monte Antico Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.
- 16) Civitavecchia-Capranica-Orte Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.
- 17) Fano-Urbino Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.
- 18) Asti-Chivasso Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.
- 19) Castagnole delle Lanze-Mortara Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.
- 20) Alba-Nizza Monferrato Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.
- 21) Novara-Varallo Sesia Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.
- 22) Fabriano-Pergola Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.
- 23) Sicignano-Lagonegro Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.
- 24) Rocchetta-Gioia del Colle Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.
- 25) Cuneo-Mondovì Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.
- 26) Malnate Olona – Confine Svizzero Regione Lombardia/ *Ferrovienord* S.p.A

2.5.4 GLI INVESTIMENTI PREVISTI DAL PNRR

Il *PNRR* 2021-26 ha stanziato 435 milioni di euro col Fondo Complementare al *PNRR*, finalizzati proprio al recupero di linee di interesse storico e turistico, tra cui la Noto-Pachino, l'Alcantara-Randazzo e la Rocchetta-Gioia del Colle. Fondamentale *Fondazione FS*, che ha intrapreso lodevoli iniziative di ripristino ad uso turistico di alcune linee "sospese" - non ultima la riapertura della ferrovia Fabriano-Pergola a settembre 2021 - con circolazioni a calendario di treni storici di notevole successo. Senza dimenticare le ferrovie di proprietà delle regioni, associate in ASSTRA, che hanno interessanti progetti di potenziamento e ripristino di ferrovie locali, anche ad uso turistico.

Nel *PNRR* sono comprese anche significative risorse per le ferrovie regionali per migliorarne i livelli di sicurezza, il potenziamento del sistema del trasporto pubblico locale ferroviario e il suo collegamento con la rete nazionale ad alta velocità. Sono gli obiettivi del Decreto MIMS, che assegna alle Regioni 1,55 miliardi di euro del Fondo

Complementare al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (*PNRR*). In particolare, sono stati assegnati:

- **circa 454 milioni di euro** per interventi di messa in sicurezza delle linee ferroviarie regionali;
- **oltre 677 milioni di euro** per il potenziamento delle reti ferroviarie regionali;
- **278 milioni di euro** per interventi di potenziamento e rinnovo del materiale rotabile;
- **140 milioni di euro** per ulteriori interventi di potenziamento e ammodernamento delle linee ferroviarie, con il contestuale rinnovo del parco rotabile.

Le opere e i nuovi treni finanziati con il decreto sono destinati esclusivamente al trasporto pubblico regionale. Tra queste troviamo le linee di *FER* in Emilia-Romagna, la Roma-Lido e la Roma Viterbo nel Lazio, investimenti per la Sangritana e le Ferrovie Appulo Lucane, per la ferrovia Adria-Mestre, per le Ferrovie della Calabria e per EAV della regione Campania, per le linee *FBN* in Puglia, la circumetnea in Sicilia e, infine, per la società regionale ARST in Sardegna.

Purtroppo, non mancano elementi di preoccupazione nell'ambito del *PNRR*, che pure ha il merito di destinare ingenti risorse al settore ferroviario, escludendo, invece, la realizzazione di nuove autostrade e raccogliendo così le indicazioni dell'Unione Europea miranti a riequilibrio modale, anche per contrastare i cambiamenti climatici. Alcune opere, in primis la realizzazione di una nuova linea ad Alta Velocità tra Salerno e Reggio Calabria, pur giustamente finalizzata a colmare il gap infrastrutturale del meridione, sembrano concepite con tracciati molto audaci, attraverso la catena appenninica, che implicano enorme impegno finanziario e possibili pregiudizi ambientali.

Più in generale c'è il rischio del solito "assalto alla diligenza" da parte di territori che si sentono, a torto o a ragione, trascurati e vogliono profitare della ghiotta occasione. Talvolta proponendo soluzioni che, anziché migliorare, rischiano di penalizzare la fruizione del servizio ferroviario, come nel caso dell'arretramento della linea Adriatica nel territorio di Pesaro a monte dell'autostrada. In questi casi, più che rendere competitiva la ferrovia, si mira ad utilizzare i fondi del *PNRR* per liberarsi dai (veri o presunti) vincoli che i binari avrebbero storicamente imposto ai territori.

AMODO ritiene invece che le risorse a disposizione - che non sono infinite, specie in questa congiuntura condizionata anche da eventi internazionali che rischiano di innescare un'altra grave crisi economica – vadano spese oculatamente, a cominciare proprio da quei modesti interventi, come la riattivazione di infrastrutture ferroviarie già esistenti, che potrebbero fornire da subito una risposta alle esigenze di mobilità sostenibile per le popolazioni interessate.



CAPITOLO 3

MOBILITÀ DOLCE: ACCESSIBILITÀ E SERVIZI PER PERSONE CON BISOGNI SPECIFICI

3.1 • I PROGETTI IN CORSO

Al fine di consentire l'accesso alle attività escursionistiche anche a persone affette da disabilità, la *FIE – Federazione Italiana Escursionismo*, ad esempio, ha deciso di compiere passi importanti verso una sostanziale parificazione delle opportunità partecipative in ambito escursionistico a persone con bisogni specifici. Come punto di partenza si è deciso di puntare sulla **formazione**, strutturando corsi di specializzazione per l'accompagnamento di persone con disabilità, nonché per l'accompagnamento scolastico e giovanile.

Un ulteriore passo concreto è stata la formazione di un **Gruppo di Lavoro** e il conseguente sviluppo del progetto “*FIE – CAMMINIAMO TUTTI INSIEME*”, figlio dell'intuizione di alcuni discenti del corso di specializzazione. Obiettivo dell'iniziativa, è quello di raccogliere dati e censire la presenza su tutto il territorio nazionale di: sentieri accessibili, secondo parametri studiati e largamente condivisi; dispositivi idonei per l'accompagnamento di persone a mobilità ridotta (Es. Joelette/K-Bike); accompagnatori specializzati per esperienze escursionistiche accessibili; geolocalizzazione per la fruizione di sentieri escursionistici in un'ottica di autentica inclusività.

Parallelamente alla raccolta e diffusione di dati, la *FIE* sta lavorando, sempre nell'ambito del progetto “*Camminiamo tutti insieme*”, alla creazione e sviluppo di canali social media con funzione divulgativa di nozioni e modalità di svolgimento di un'escursione accessibile, al fine di far comprendere – in poche parole – che **si può fare e, si può fare in sicurezza!** Piccole gocce in un mare vasto quale quello della disabilità che non si deve rinunciare a versare, in quanto vi è un'autentica esigenza a cui rispondere, che si identifica con la necessità di poter condividere senza discriminazioni esperienze di indiscutibile valenza sociale con tutti, eliminando barriere culturali, ancorché fisiche.

Dall'inizio del progetto, numerose sono state le giornate dedicate all'escursionismo per tutti, con massiccia partecipazione di escursionisti, e si ha già un quadro significativo sul territorio italiano della rete per l'escursionismo accessibile. La *FIE*, nella sua autonomia, si apre e invita a fare rete, ad unire le forze, a incentivare lo scambio di esperienze e nozioni, con l'unico fine di promuovere l'inclusività e l'accessibilità nell'escursionismo, quale ineliminabile settore del turismo di cui beneficia il paese italiano.

3.2 • I SENTIERI LH LAZIO

I sentieri LH istituiti dalla Regione Lazio costituiscono una rete sentieristica percorribile da persone con disabilità con l'aiuto di accompagnatori appositamente addestrati, dunque praticabile per tutti, facilmente accessibile dalle arterie stradali, affinché a ognuno sia data l'opportunità del “turismo lento” raggiungendo in Appennino Centrale mete e vie definibili di “Magnifica Terra”.

Il progetto risale al 2010. A tal proposito è presente la guida “*Diversamente uguali tra Cultura e Ambiente Montano*” (ricca di utili informazioni e distribuita gratuitamente in 10.000 copie) edita dal CAI a cura del Gruppo LH-T con l'apporto dei Gruppi di Alpinismo Giovanile e col sostegno della Regione Lazio.

Nel Lazio sono presenti 16 itinerari in montagna: 5 in provincia di Latina, 1 in provincia di Viterbo, 3 in provincia di Rieti (Monti Reatini e Valle del Velino), 4 in provincia di Roma, 3 in provincia di Frosinone.

3.3 • ACCESSIBILITÀ: ORIENTAMENTI E CRITERI PER GLI ENTI DI GESTIONE DEI PARCHI NAZIONALI

Il *Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica*, consapevole dell'importanza che i parchi nazionali e le altre aree naturali protette hanno ai fini dello sviluppo socioeconomico e culturale del paese, ha promosso in collaborazione con *ACLI Anni Verdi*, la realizzazione del Progetto “*Parchi per tutti: fruibilità per un’utenza ampliata*” - <https://www.parchipertutti.it/>. All'interno del progetto vengono evidenziate le strategie a seguito indicate per promuoverne l'accessibilità e la fruibilità anche da parte di persone con deficit motori o sensoriali:

Implementare, anche attraverso specifici corsi di formazione, la conoscenza - anche da parte dei dipendenti e degli operatori che a diverso titolo lavorano nel sistema delle aree naturali protette e, in particolare, nei parchi nazionali - delle esigenze delle persone con disabilità, nonché delle problematiche relative all'accessibilità e fruizione generalizzata delle stesse aree protette.
Assicurare la verifica e il monitoraggio da parte degli enti di gestione dei parchi nazionali dei programmi, servizi e strutture esistenti per determinare il grado in cui essi siano, allo stato attuale, fruibili da parte di un'utenza ampliata.
Assicurare l'individuazione da parte degli stessi enti di gestione dei parchi nazionali delle barriere o ostacoli esistenti, identificando anche come, ove possibile, tali barriere possano essere superate o rimosse.
Assicurare che vengano intraprese tutte le azioni necessarie per garantire il superamento delle barriere identificate, anche vincolando a questo fine una parte delle risorse assegnate agli enti di gestione dei parchi nazionali, fornendo allo stesso tempo la necessaria assistenza tecnica.
Assicurare che tutti gli edifici nuovi o le ristrutturazioni effettuate sul patrimonio esistente, tutti i servizi e i programmi, inclusi quelli offerti dai concessionari esterni, siano progettati secondo i criteri dell' <i>Universal Design</i> (Progettazione Universale) e sviluppati nel rispetto degli standard individuati, nonché della legislazione vigente.
Individuare, tra l'altro, gli opportuni sistemi integrativi per la mobilità in relazione alle esigenze dell'utenza ampliata.
Assicurare in particolare il rispetto delle disposizioni normative in materia di fruibilità generalizzata, previste dalla <i>Legge quadro sulle aree naturali protette n. 394/91</i> , nell'ambito della elaborazione dei programmi pluriennali di promozione economica e sociale, dei regolamenti e dei piani per il parco, predisposti dagli enti di gestione dei parchi nazionali.
Assicurare l'integrazione sociale e lavorativa delle persone con disabilità, come già peraltro previsto dalle norme vigenti.
Individuare e definire delle linee di finanziamento per la realizzazione di programmi di azione pluriennali specifici e di interventi (cfr. paragrafo successivo), finalizzati al miglioramento dell'accessibilità e della fruibilità nei singoli parchi.
Assegnare, nella valutazione degli interventi da realizzare e finanziare, un livello di priorità a quelli mirati a garantire una agevole fruibilità delle strutture e dei servizi presenti all'interno dei territori dei parchi nazionali.

Particolare importanza, in tali strategie, è riservata dal *Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica* al confronto con i soggetti rappresentativi degli interessi dei bambini, degli anziani e delle persone con disabilità.

CAPITOLO 4

L'ATLANTE DELLA MOBILITÀ DOLCE: UNA VISIONE DI INTEGRAZIONE INTERMODALE BASATA SUL TRASPORTO COLLETTIVO PER UNIRE L'ITALIA

L'idea di creare un Atlante della Mobilità Dolce è nata all'interno di AMODO dalla comune constatazione della mancanza di una visione e promozione integrata delle tante risorse e reti presenti nei territori italiani, sia sul piano della comunicazione che dei servizi reali di accoglienza ed intermodalità.

Le organizzazioni facenti parte di AMODO concordano sulla necessità di promuovere il treno come mezzo di trasporto decisivo per la transizione verso la mobilità sostenibile e il contrasto alle emissioni di gas serra, in sintonia con le diverse strategie europee, tra cui quella legata al settore del Turismo riportata nel documento *"Percorso di transizione per il turismo"* (Commissione Europea, 2022), dove vengono indicati i temi più importanti da affrontare *"per accelerare le transizioni verde e digitale e migliorare la resilienza dell'ecosistema del turismo"*

Il progetto dell'*Atlante della Mobilità Dolce* in Italia mira ad integrare tra loro e con la rete ferroviaria i diversi "Atlanti" monotematici esistenti (si pensi, ad esempio, a quello dei Cammini), creando un unico sistema che possa farne emergere le sinergie.

4.1. IL PROTOCOLLO D'INTESA TRA AMODO E RFI

La centralità del treno nell'intermodalità dolce ha reso strategica la collaborazione con *Rete Ferroviaria Italiana (Gruppo FS Italiane)*, con cui AMODO ha sottoscritto un protocollo d'intesa, rinnovato fino a marzo 2027, per realizzare un *"Atlante della mobilità dolce in Italia"*.

L'obiettivo generale del protocollo è quello di contribuire a diffondere la mobilità sostenibile, mettendo in relazione, a scala nazionale, la rete ferroviaria e le sue stazioni, con le infrastrutture della mobilità dolce, il patrimonio storico-culturale e naturalistico e i borghi, per il rilancio di un turismo attivo, slow e sostenibile che veda come protagonista il trasporto ferroviario e le stazioni. Sono state raccolte e sistematizzate le informazioni disponibili presso i membri di AMODO e RFI al fine di individuare le relazioni spaziali tra i diversi elementi mappati e identificare i nodi intermodali lungo la rete ferroviaria da valorizzare come *"Hub della Mobilità Dolce"*. Si tratta di stazioni ferroviarie dove sviluppare, con il coinvolgimento delle altre aziende di trasporto, regionale e locale, dei Comuni ed Enti locali, i servizi di accoglienza e interscambio, realizzando spazi accessibili, prevedendo l'introduzione di tecnologie appropriate, tariffe idonee e campagne di comunicazione e informazione, valorizzando anche il patrimonio pubblico disponibile.

4.2. I DESTINATARI DELL'ATLANTE

Come detto, l'*Atlante della Mobilità Dolce* in Italia si propone di mettere a sistema le informazioni e le conoscenze sulle infrastrutture per la mobilità dolce in Italia e sulle destinazioni al fine di identificare, attraverso tecniche di analisi spaziale, le possibili sinergie tra le componenti del sistema (infrastrutture e destinazioni). L'Atlante, quindi, si configura come un potente strumento dinamico di conoscenza, di orientamento delle scelte e di supporto alle decisioni e, per questo, è destinato principalmente alle Istituzioni nazionali (Ministeri e Agenzie), alle Regioni e alle Province e Città metropolitane, alle quali AMODO e RFI si rivolgono al fine di proporre e sviluppare progetti e soluzioni, nonché mobilitare nuove risorse per promuovere la mobilità dolce e il turismo sostenibile.

La scelta, poi, di mappare anche tutte le infrastrutture finanziate ma ancora non realizzate (come, ad esempio, il Sistema Nazionale delle Ciclovie Turistiche) consentirà di organizzare la reale connessione delle infrastrutture per la mobilità dolce con le stazioni ferroviarie, pianificando e progettando per tempo la realizzazione del cosiddetto *"ultimo miglio"*. Grazie all'Atlante, anche RFI sarà in grado di intervenire sulle proprie stazioni per adeguare i servizi e l'integrazione con la mobilità attiva e il sistema locale.

In ultimo, è stato comunque deciso di mettere fin da subito a disposizione degli utenti finali (cittadini) il set di informazioni realizzato, al fine di divulgare e promuovere la mobilità dolce e il turismo sostenibile.

4.3. IL METODO DI LAVORO

Al fine di raggiungere gli obiettivi sopra dichiarati, è stata definita e condivisa una metodologia, basata sull'analisi geospaziale in ambiente GIS, che mira a valutare la prossimità delle stazioni ferroviarie ai diversi elementi di attrazione (Figura 2).

Nella **prima fase** sono stati raccolti, organizzati e georeferenziati i dati relativi alle stazioni ferroviarie, alle reti delle infrastrutture per la mobilità dolce e agli elementi d'interesse turistico-ricreativo. Sono state mappate: le linee ferroviarie attive e le relative stazioni (sia gestite da RFI che dagli altri gestori), le linee e le stazioni ferroviarie turistiche, le *greenways* realizzate su ex sedimi ferroviari e le piste e itinerari ciclabili segnalati aventi portata almeno inter-comunale e lunghezza superiore a 10 km (comprensivi dei tratti di Bicitalia, Rete Ciclabile Turistica Nazionale, Eurovelo), le località con certificazione *Bandiera Arancione TCI*, i comuni che aderiscono alle reti *Cittaslow*, *Borghi Autentici d'Italia*, *Comuni Virtuosi*, *Borghi più belli d'Italia*, i siti Unesco, le aree protette nazionali e regionali, le *Oasi del WWF* e la *Rete Nazionale dei Parchi e Musei Minerari*, i cammini, i tratti italiani della rete sentieristica europea *FIE*, il *Sentiero Italia del CAI*.

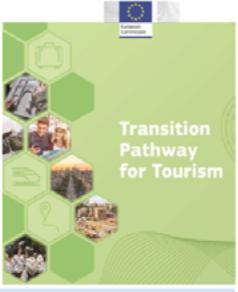
Si è anche proceduto ad individuare le “linee ferroviarie del Paesaggio”, le 50 linee ferroviarie attive caratterizzate da una elevata qualità del paesaggio attraversato, visibile direttamente dal finestrino del treno. Sono le tratte che passano nel raggio di 300 m da aree naturali protette, siti Unesco, usi del suolo caratterizzati da elevata naturalità, o nel raggio di 100 m dalla linea di costa. Sono ben 1.076 le stazioni appartenenti a tali linee.

Nella **seconda fase** è stata effettuata l'analisi di prossimità delle stazioni basandosi sul concetto di “area di influenza” (Figura 3) che traduce in distanza spaziale (attraverso la definizione di una velocità media di riferimento) il tempo considerato ottimale (30 minuti max) per l'accesso alle risorse partendo dalla stazione. Con approccio prudentiale (considerando la mobilità dolce come un tipo di mobilità attiva per tutte le abilità e capacità), sono state assunte due velocità di riferimento: 4 km/h per i pedoni, a cui corrisponde una distanza pari a 2 km; 8 km/h per i ciclisti, a cui corrisponde una distanza pari a 4 km. Nel caso delle stazioni delle linee ferroviarie turistiche per le “risorse territoriali” molto ampie (es. aree protette e siti Unesco senza uno specifico punto di ingresso, come la Val d'Orcia), il raggio di influenza è stato considerato molto più limitato, pari a 0,5 km. A tali raggi è stata applicata una sorta di “toleranza” (da 0,5 a 1 km, a seconda della tipologia di elemento) in modo da valutare adeguatamente anche le stazioni leggermente oltre il raggio di riferimento.

Nella **terza fase** sono stati elaborati una serie di indici di vicinanza, prima per ogni elemento analizzato e, poi, per ogni gruppo di elementi omogenei considerati. Tali indici sono stati “riscalati” nell'intervallo 0-1 al fine di poterli confrontare e aggregare.

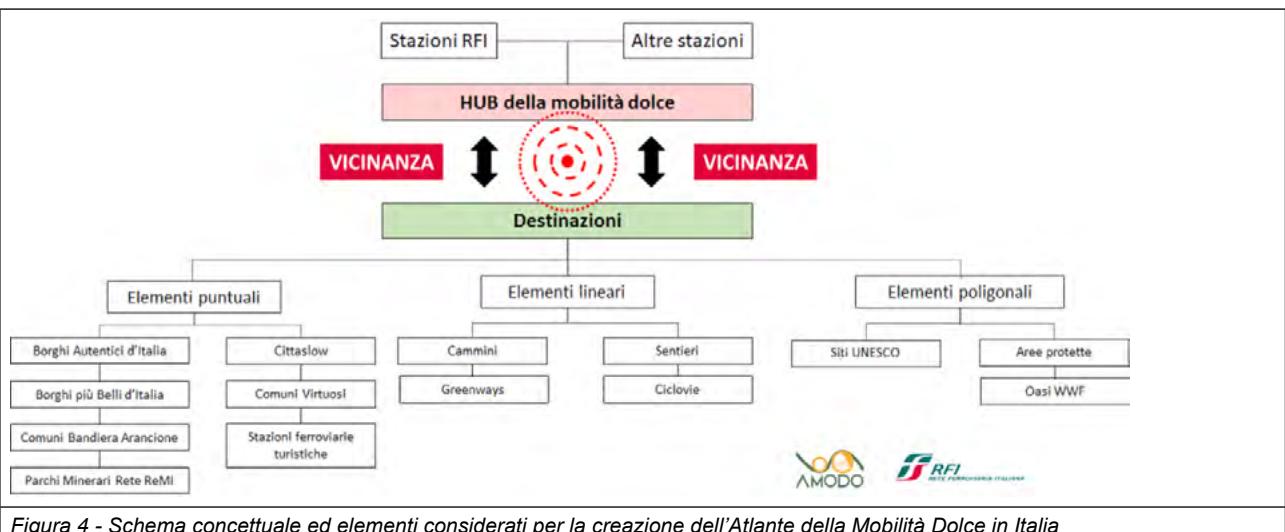
Nella **quarta fase**, si è proceduto a valutare, attraverso il calcolo di idonei pesi effettuato con l'*Analytic Hierarchy Process (AHP)*, l'importanza relativa degli elementi d'interesse e delle infrastrutture dedicate alla mobilità dolce.

Nell'**ultima fase**, è stato calcolato, per ciascuna stazione attiva, l'*Indice Sintetico di Mobilità Dolce*, attraverso la somma pesata dei diversi indici di vicinanza.



Normativa e governance pubblica	1 Misure equi per le locazioni a breve termine 2 Sostegno normativo per viaggi multimodali 3 Miglioramento delle statistiche e degli indicatori per il turismo 4 Sviluppo o aggiornamento di strategie complete per il turismo 5 Governance collaborativa delle destinazioni turistiche
Transizioni verde e digitale	6 Mobilità sostenibile 7 Circolarità dei servizi turistici 8 Transizione verde delle imprese turistiche, comprese le PMI 9 Servizi turistici basati sui dati 10 Miglioramento della disponibilità online di informazioni sull'offerta turistica 11 Migliori pratiche, apprendimento tra pari e attività di rete facilmente accessibili per le PMI 12 Progetti e progetti pilota di ricerca e innovazione relativi al turismo circolare e rispettoso del clima 13 Promozione dell'uso della metodologia PEF e OEF e dell'elaborazione di norme di categoria settoriali per l'ecosistema del turismo 14 Attuazione tecnica per uno spazio di dati del turismo 15 Attività di ricerca e innovazione relative a strumenti e servizi digitali nel turismo 16 Sostegno alla digitalizzazione delle PMI del settore turistico e delle destinazioni turistiche
Resilienza	17 Continuità degli spostamenti transfrontalieri 18 Gestione coordinata e informazioni aggiornate sui viaggi 19 Sensibilizzazione in merito alle esigenze in termini di competenze per la duplice transizione nel turismo 20 Sensibilizzazione in merito ai cambiamenti della domanda turistica e alle opportunità della duplice transizione per il turismo 21 Coinvolgimento delle organizzazioni didattiche nello sviluppo e nel rinnovamento dell'istruzione nell'ambito del turismo 22 Patto per le competenze per il turismo 23 Sportello unico per le opportunità di apprendimento per le PMI del turismo 24 Equità e attrattiva dei posti di lavoro nel turismo 25 Potenziamento di servizi turistici accessibili 26 Servizi turistici per visitatori e residenti
Finanziamento	27 Sostegno alla visibilità delle opportunità di finanziamento per gli operatori del turismo

Figura 3 – I 27 “elementi chiave” che necessario considerare nei percorsi di transizione verde (sostenibilità ambientale e neutralità climatica), transizione digitale e del passaggio a una maggiore resilienza (Fonte: Commissione Europea, 2022. “Percorso di transizione per il turismo”. In rosso i temi legati all’Atlante della Mobilità Dolce in Italia)



Tema/Indice	Elementi d'interesse	Geometria	Area d'influenza	Tolleranza
Mobilità dolce pedonale	Cammini	Polilinea	2 km	+1 km
	Sentieri europei			
	Sentiero Italia CAI			
Mobilità dolce ciclabile (percorsi > 10 km)	Greenways	Polilinea	4 km	+1 km
	Eurovelo			
	Ciclovie Turistiche Nazionali			
	Bicitalia			
Borghi	Bandiere Arancioni	Poligono (Ø 500m dal punto)	2 km	+0,5 km
	Borghi Autentici d'Italia			
	Cittaslow			
	Borghi più belli d'Italia			
UNESCO	Comuni Virtuosi	Punto	0,5 km	+0,5 km
	Siti Unesco con ingresso			
	Siti Unesco ampi con ingresso			
Aree protette	Siti Unesco ampi senza ingresso	Poligono	0,5 km	+0,5 km
	Arearie protette EUAP			
	SIC e ZPS			
	Oasi WWF			
Ferrovie turistiche	Parchi Minerari REMI	Punto	2 km	+0,5 km
	Stazioni ferrovie turistiche			

HUB della mobilità dolce

VICINANZA ↔ **VICINANZA**

Destinazioni

Area di influenza (AI) - Sulla base della **velocità media** di riferimento e del tempo considerato ottimale (**30 minuti max**) per l'accesso alle risorse partendo dalla stazione.

Considerando la mobilità dolce come un tipo di mobilità attiva per **tutte le abilità e capacità**, sono state assunte due velocità di riferimento:

- 4 km/h per i pedoni → AI = 2 km;
- 8 km/h per i ciclisti → AI = 4 km.

Indici di vicinanza calcolati sulla base della distanza tra ciascun elemento e le stazioni ferroviarie.

$$I_{VIC} \in [0-1] = \sum_i \frac{[1 - (Dist_{Infl} + Toll)]}{Max_i}$$

Figura 5 – Modalità di calcolo degli Indici di Vicinanza

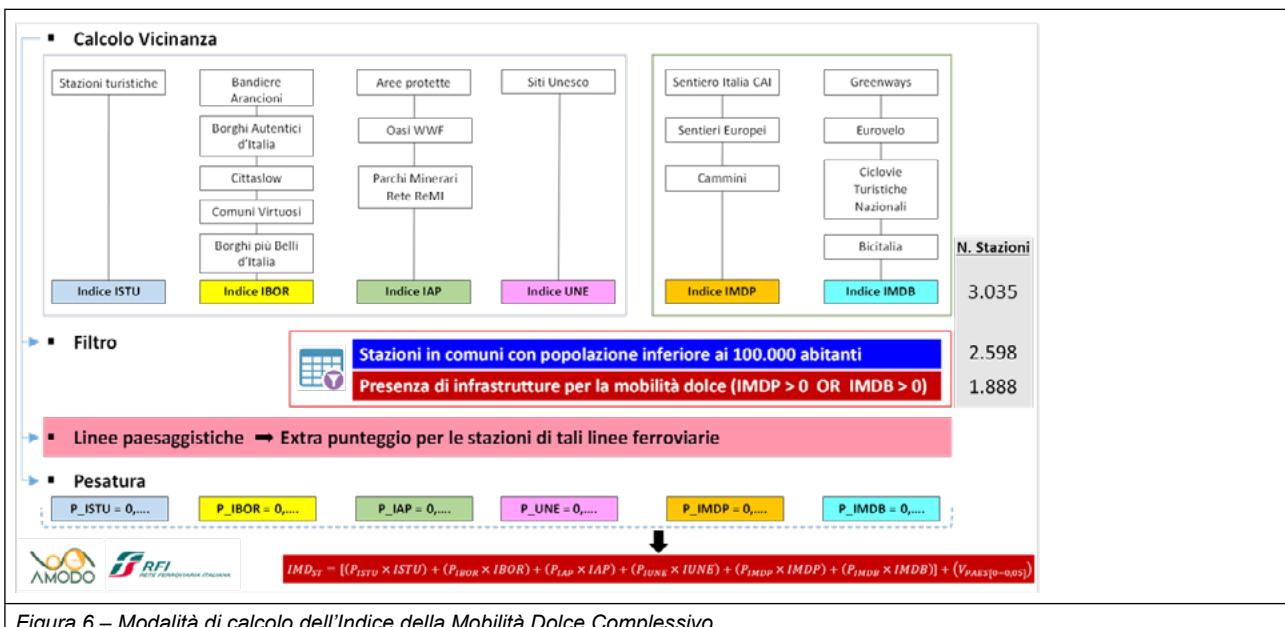


Figura 6 – Modalità di calcolo dell'Indice della Mobilità Dolce Complessivo

LA MOBILITÀ DOLCE PER UNA CORRETTA FRUIZIONE DI PARCHI, AREE PROTETTE E OASI

Obiettivo primario, anche per i borghi all'interno delle aree parco, è quello di rivitalizzare i territori, di ovviare alla loro fragilità con ipotesi e soluzioni che abbiano, come dato principale, la capacità di offrire (o tentare di offrire) una qualità di vita complessiva migliore di quanto non sia possibile oggi. Il che, semplificando, significa: non solo paesaggi e aria più pulita e ritmi più decenti e migliori relazioni umane, ma anche sistemi di servizi collettivi ed individuali che garantiscano un livello di vita dignitosa (salute, formazione, conoscenza, digitalizzazione, mobilità, ecc.). Posta in questo modo la faccenda si complica perché i nostri approcci su turismo, mobilità dolce, cammini ecc. non sono automaticamente riqualificazione territoriale, rigenerazione sociale, riequilibrio economico ecc. se non sono messe in relazione, strettamente e volutamente, con quella "necessità sociale" di cui si parla sopra. Questa premessa, forse ovvia, serve per inquadrare meglio le scelte politiche, che debbono essere capaci di usare: turismo, mobilità dolce, cammini, parchi etc. come mezzi/strumenti capaci di sostenere un obiettivo "superiore" di qualità della vita dei residenti.



Partendo da qui, il segmento di lettura parchi-mobilità dolce è parte di un approccio di natura innovativa, che considera la funzione "pedagogica" del parco. Dove per pedagogico si intende una funzione del parco non come soggetto di conservazione, ma come soggetto di innovazione tecnica-culturale-economica. Intendiamoci: un parco deve fare conservazione, certo, ma dei beni e valori naturalistici e paesaggistici, non altro.

In breve, si tratta di intendere il parco non come soggetto separato, avulso dal contesto territoriale di riferimento, ma, al contrario, come soggetto anticipatore di un modello di organizzazione sociale ed economica, misurata sui valori della sostenibilità, dell'equità, della leggerezza. In questa cornice i borghi interni, in tantissima parte contenuti dai parchi, debbono essere soggetti di una nuova forma di cooperazione istituzionale "sfruttando" positivamente quella che a buon motivo può essere definita la "sapienza" dei parchi (sapienti perché capaci di fare gestione territoriale, politiche di sostenibilità, dinamiche economiche, valorizzazione sociale).

La mobilità dolce può quindi essere parte fondante di questo processo, consentendo forme di organizzazione della mobilità meno individuale e più collettiva, capace accanto alla fruizione turistico-ludica-sportiva del tempo libero, anche di consentire la quotidianità dello spostamento, la copertura di necessità materiali concrete.

Gli esempi iniziano ad essere diffusi, anche in realtà apparentemente meno "facili" come quelle di media montagna e di collina. Se è ormai dato per scontato che questo avviene sempre più nelle aree di pianura, basta mettersi su una ciclabile qualsiasi per vedere che, oltre ai cicloturisti, vengono utilizzate da centinaia di persone che si muovono per un controllo medico, un incontro, per lavoro, per un documento burocratico... in

altre parole, per la normale vita quotidiana. Esperienze del genere, anche puntando ad un utilizzo sempre più diffuso della ciclabilità assistita che consente, senza essere campioni, di muoversi nelle realtà territoriali più aspre, dà il segno di una evoluzione positiva ed interessante; con alcuni vincoli che riguardano la necessità di avere sempre il senso del limite.

Una ciclabile dev'essere l'occasione per connettere reti di mobilità già esistenti, integrandole (carrarecce, strade bianche, rete secondaria a basso-bassissimo traffico); una ciclabile dev'essere l'opportunità per riqualificare, dal punto di vista funzionale ed estetico, il territorio attraversato (mascherando, modificando, riducendo le brutture di edilizie precedenti); una ciclabile dev'essere sentita come valore aggiunto e positività originale per un qualsiasi territorio. In questo modo, incrociata con i cammini, con cui la convivenza è necessaria, facile, opportuna, una ciclabile riqualifica i territori, ne ridefinisce funzione e fruizione, offre un senso più compiuto alla vita in quei luoghi.

In relazione a queste modalità, si potrebbero fare esempi concreti, quale l'esperienza di **Crespi d'Adda**, città operaia e sito Unesco, oggi solo dormitorio, anche se di qualità. Ipotesi purtroppo non altro, per ora, di riportare nei vecchi corpi di fabbrica abbandonati il lavoro (in una nella forma contemporanea e "leggera"), ripristinando servizi quali asilo nido, poste, negozi di vicinato. Altra esperienza positiva è individuabile nella ciclabile di Calabria nata dalla collaborazione fra i 4 parchi (3 nazionali, uno regionale) per un totale di oltre 500 km.

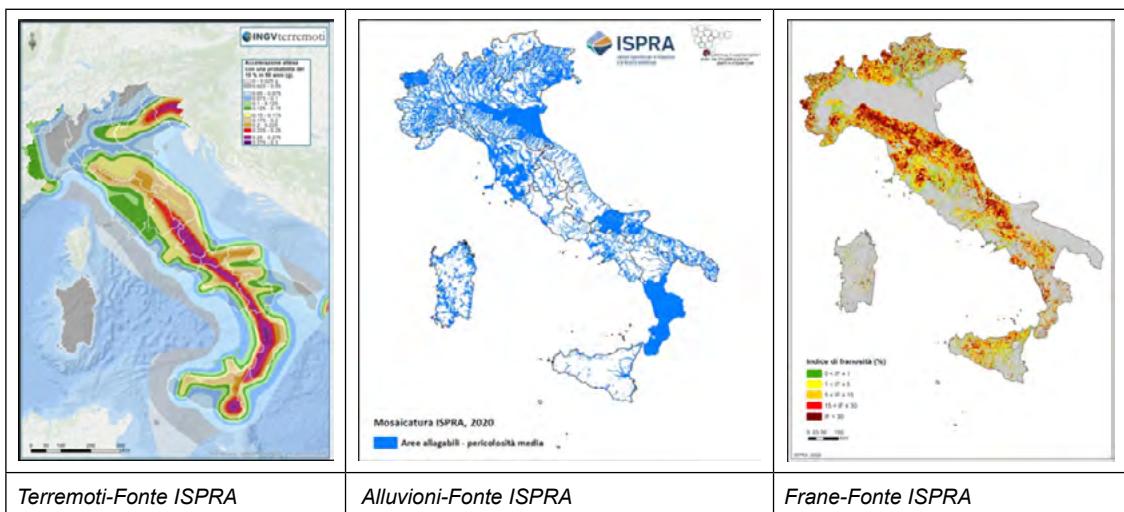


I. IL RILANCIO DELL'APPENNINO: RUOLO E FUNZIONE DELLA MOBILITÀ DOLCE

Il Ministero dell'Ambiente nel Programma d'azione del progetto «APE - Appennino Parco d'Europa! del marzo 2002 individuava come area di intervento un complesso di 14 regioni, 51 province, 188 comunità montane e oltre 2200 comuni, per una superficie totale di 9.585.355 ettari pari al 45,99% dell'intero territorio nazionale.



Il territorio appenninico custodisce un patrimonio unico per biodiversità, bellezze naturali, cultura, borghi, in larga parte da valorizzare rispetto alla mobilità dolce e al turismo lento, dentro un quadro ambientale di grande fragilità. La zona appenninica è infatti soggetta ad una serie di rischi: sismico, idrogeologico con alluvioni e frane, come evidenziato nelle mappe prodotte dalla Dott.ssa Silvia Brini dell'ISPRA, di seguito riportate:



La fragilità, con un effetto importante di spopolamento e disagio insediativo dei centri colpiti da questi fenomeni, sta mettendo in crisi il presidio umano di un enorme patrimonio naturale e di biodiversità: 8152 entità vegetali di cui ben 2500 nel solo Parco Nazionale del Gran Sasso e Monti della Laga e 800 nella Riserva Naturale Regionale Montagne della Duchessa, solo per dare dei numeri dei tanti habitat appenninici che vanno da lecceta e macchia mediterranea (fino a 100 m.), a querceta mista (fino a 1000 m.), faggeta (fino a 2000 m.), praterie d'altitudine (fino a 2400 m.) fino alla tundra alpina (oltre).

La cultura appenninica affonda le sue radici nell'età del bronzo (secondo millennio a.c.) e si parla di "civiltà appenninica" a partire dal Geologo e Paleontologo Ugo Rellini, allo scopo di distinguere tale aspetto caratteristico della preistoria centromeridionale dell'Italia da quello meglio conosciuto della valle padana (Civiltà dei terremoti). Come noto, è esistita per millenni una entità compatta che legava in un'unica civiltà agro pastorale stanziale la dorsale appenninica della penisola tra Lazio, Marche, Umbria e Abruzzo, già a partire dall'età del bronzo. Si trattava di una *"costellazione di villaggi di altura, con un economia basata su un agricoltura di sfruttamento, sull'allevamento e sulla transumanza, aperto però ai commerci con le coste dei due mari"* le cui caratteristiche si sono trasferite fino ai giorni nostri ma si sono disperse e hanno perso la loro unitarietà e identità diffusa.

Un percorso di riacquisizione che può ripartire da alcune leve culturali prestigiose come il riconoscimento UNESCO della "Transumanza", ottenuto nel dicembre 2019 come valore immateriale. La transumanza quale elemento culturale, dal forte contenuto identitario, ha saputo nei secoli creare legami sociali e culturali tra pastori e i centri abitati da essi attraversati, nonché rappresentare un'attività economica sostenibile caratterizzata da un rapporto peculiare tra uomo e natura, influenzando con la sua carica simbolica tutti i campi dell'arte. Ciascun percorso della transumanza, uno diverso dall'altro, è un attraversamento di luoghi meravigliosi, di paesaggi naturali, ed è anche un'immersione in una serie di prodotti tipici dell'agricoltura, dell'artigianato e della piccola industria locale. Il riconoscimento UNESCO della "Transumanza" oggi può essere l'occasione per studiare e valorizzare tradizioni e fattori culturali di questa area montana Appenninica e rilanciare i legami e le connessioni tra i territori a partire dalla mobilità dolce e dalla riattivazione dei paesaggi storici.

L'Appennino, infatti è interessato da vari itinerari di mobilità dolce che interessano e legano tutto il territorio in dorsali di connessione che possono ovviare alle limitate strade di collegamento e scarsi collegamenti ferroviari, offrendo modi diversi di accedervi e attraversarlo, con interessanti possibilità di sviluppo per aree marginali che le Alpi già praticano da decenni.

Le principali e più interessanti, accanto a direttive più locali e legati alle identità territoriali sono ad oggi:

> il **Sentiero Italia-SI del CAI** che attraversa tutta l'Italia per quasi 8.000 Km, passando in Appennino - mappa ufficiale;

> il **Sentiero E1 dell'ERA-FIE** che attraversa tutta l'Europa da Capo Nord a Capo Passero per oltre 7.000 km Vedere mappa. L'E1 in Italia percorre tutto l'Appennino, coincide in alcuni tratti con il SI e si sovrappone lungo il suo percorso alle aree protette della Rete Europea Natura 2000 per la conservazione della biodiversità. La lunghezza complessiva è di circa 3.300 Km. LA FIE ha realizzato il portale FIEMAPS dedicato ai sentieri a lunga percorrenza. Il portale è on progress ed in particolare sono già disponibili le informazioni di dettaglio relative all'E1 in varie regioni con descrizioni delle tappe, tracciati scaricabili e punti di interesse;

> la **Via Francigena** che affonda le sue origini nel medioevo e per secoli ha costituito un'importante via di comunicazione dall'Europa del Nord all'Italia per il pellegrinaggio ed il commercio. Ha uno sviluppo in Europa di oltre 3.000 Km ed è fruibile sia a piedi che in bici. Il percorso a piedi in Italia è di circa 2.000 Km: 1.000 per la Francigena del Nord dal Gran San Bernardo a Roma e 930 per la Francigena del sud da Roma Santa Maria di Leuca. Nel 2024 si è festeggiato il 30° anniversario della certificazione come "Itinerario culturale del Consiglio d'Europa".

Per quanto riguarda la ciclabilità, grazie a un'idea di "Vivi Appennino" e ad una collaborazione con il MASE e il MIT, è nato l'**Appennino Bike Tour**, sostenuto da Legambiente e AMODO e che, ad oggi, ha concluso l'apposizione della segnaletica in tutti i 3.000 km della ciclovia su strade secondarie che attraversano da Altare in Liguria a Bronte in Sicilia 400 borghi poco noti e 44 centri storici tappa attrezzati con punti panoramici con ricarica e ciclofficine diffuse (qui il [link](#) per l'elenco delle tappe).

L'Appennino, ad oggi, ha visto poche politiche dedicate, ma una grande attenzione del mondo culturale e associativo. In questi anni, con l'acuirsi della crisi climatica e della fragilità sismica e idrogeologica di questi territori diventa sempre più importante accompagnare lo sviluppo di questi territori a fortissimo rischio spopolamento e perdita culturale di molte tradizioni. Di fatto si ricorda solo il già citato *Progetto Ape*, nato da un'idea promossa dalla Regione Abruzzo e da *Legambiente* nazionale, in collaborazione con il *Ministero dell'Ambiente*, sulla precisa esigenza di porre l'accento sullo sviluppo ecosostenibile delle zone montane e proporre l'intero arco appenninico dove maggiore è la biodiversità e rilevante il patrimonio storico culturale come un unico insieme, omogeneo e coerente di ambiente e cultura. Il 24 febbraio 2006 le 14 Regioni dell'Appennino e il *Ministero dell'Ambiente*, insieme agli organismi di rappresentanza dei Parchi, delle Province, delle Comunità Montane, dei Comuni e delle associazioni ambientaliste hanno sottoscritto all'Aquila la Convenzione degli Appennini (*Legambiente, WWF, CAI, Federparchi*).

Ma sono state molte le iniziative da parte di associazioni come l'**Appello per la salvaguardia delle comunità rurali e montane** promosso da *FIE* nel 2000 e indirizzato al Presidente della Repubblica e alle massime cariche dello Stato, oltreché alle principali associazioni ambientalistiche, per sensibilizzarle sulle problematiche dell'isolamento, dello spopolamento, della crisi economica e sollecitare la formulazione di un Programma di Sviluppo delle Comunità Rurali e delle Aree Marginali e di Montagna.

L'Appennino è oggetto di varie iniziative per lo sviluppo e la valorizzazione *AMODO* con i suoi partner può dare un contributo significativo a tali iniziative nell'ambito della propria missione. L'*Atlante della Mobilità Dolce* di *AMODO* e *RFI* potrebbe costituire il punto di riferimento per le future iniziative relative all'Appennino, come è emerso dal lavoro svolto con il *Focus sisma Centro Italia dell'Atlante*, realizzato grazie al contributo del progetto del Commissario per il Sisma con Next Appennino nelle aree del Cratere del Centro Italia, che potrebbe essere espanso a tutto il perimetro appenninico. La ricchezza di itinerari, cammini, *greenways* e ferrovie minori e turistiche che attraversano i borghi e i parchi dell'Appennino potrebbero significare un'importantissima occasione di sviluppo e rilancio per le comunità sparse e le terre medio alte dell'Italia centrale e limitarne i fenomeni di abbandono e inevitabile perdita di ricchezza culturale per tutto il Paese.

II. IL CASO DELLA FIORITURA NELLA PIANA DI CASTELLUCCIO, ESEMPIO PILOTA PER LA MOBILITÀ DOLCE

Per favorire una migliore fruizione della fioritura della Piana di Castelluccio, spettacolo unico annuale sotto il Monte Vettore in pieno Parco Nazionale dei Monti Sibillini, da qualche anno viene promosso un **Piano Sperimentale** che prevede un sistema di interscambio con navette e parcheggi e si candida ad essere messo a sistema per diventare un caso pilota per il resto di Italia.



Il fragile ecosistema agricolo della Piana che, dà vita allo spettacolo floreale, è stato infatti al centro di un caso limite, dovuto a un crescente richiamo turistico, che genera un pericoloso flusso di automobili che si riversa nel Parco Nazionale dei Monti Sibillini e che nel 2020 crearono un mega ingorgo. Quell'anno la Fioritura produsse oltre 14 km di code, emissioni di inquinanti fuori norma e la presenza di oltre 20mila veicoli privati nei week end, con l'occupazione di uno spazio pari ad almeno 10 campi di calcio. In quell'occasione *AMODO*, *Legambiente* e *FederTrek* lanciarono un appello agli amministratori locali e al *Ministero dell'Ambiente* affinché venisse adottato un Piano di mobilità a emissioni zero nel Parco dei Sibillini e animato, insieme al Cammino delle Terre Mutate, dalla campagna di sensibilizzazione **#CastelluccioaPiedi**.

A seguito della campagna e, dopo una pronuncia nel 2022 della Corte d'Appello di Roma, che impediva qualsiasi possibilità di parcheggio sulla Piana, finalmente è stato istituito un Piano Sperimentale che prevede un sistema di interscambio e il divieto di parcheggio nella Piana ad eccezione: dei residenti, degli ospiti di strutture ricettive, di ciclisti, motociclisti, pullman turistici e l'accessibilità delle persone con disabilità. Questo Piano ha funzionato e da allora, ogni anno, seppur con qualche difficoltà burocratica e sempre in base a dispositivi amministrativi speciali e sperimentali, il Piano è stato riproposto.

Le Associazioni di *AMODO* sollecitano un protocollo tra enti locali e un tavolo di lavoro per definire gli strumenti adeguati che rendano strutturale il Piano, per favorire un armonioso sviluppo della comunità locale, in linea con le finalità di tutela della biodiversità e dell'ambiente del Parco. Dopo anni di sperimentazione, deve necessariamente essere messa a sistema la gestione di un territorio di pregio naturalistico e culturale che garantisca maggior tutela durante gli eventi di massa e favorisca la collaborazione e la sinergia delle Amministrazioni, delle comunità e degli operatori economici per uno sviluppo locale duraturo.

CONCLUSIONI E PROPOSTE

I. LE NUOVE SFIDE PER IL FUTURO DELLA MOBILITÀ DOLCE

Da quanto detto finora, emergono con chiarezza quali siano i passi da intraprendere nel futuro. Innanzitutto, riteniamo necessario sviluppare una visione strategica e coordinare le iniziative già in atto. Ciò permetterebbe di **definire le priorità di intervento, di favorire la qualità e la riconoscibilità delle realizzazioni, di migliorare la promozione di sentieri e loro reti**, di ciclovie e greenways esistenti, di **trovare maggiori finanziamenti** per la realizzazione dei progetti e di integrare le vie verdi derivate anche dal riuso delle ferrovie dismesse in più ampio sistema nazionale di mobilità dolce (comprendente anche le ciclovie nazionali, i cammini, le ferrovie turistiche, ecc.).

Realizzare infrastrutture di mobilità dolce con caratteristiche tecniche e ambientali di qualità significa porre attenzione al soddisfacimento delle esigenze e delle preferenze dei fruitori e all'integrazione nel contesto ambientale circostante, attraverso un'adeguata scelta delle soluzioni progettuali e dei materiali, un'opportuna collocazione delle aree di sosta e dei punti di interscambio, il posizionamento della necessaria segnaletica normativa e informativa per garantire sicurezza e comfort.

Ulteriori elementi qualitativi sono rappresentati dal recupero di edifici non più utilizzati per l'allestimento di punti di sosta e ristoro, la realizzazione di luoghi di accoglienza e pernottamento, la creazione di musei ferroviari locali, l'offerta di servizi di noleggio e assistenza biciclette, la predisposizione di punti di informazione turistica, ecc.

II. LE PROPOSTE DI AMODO PER SOSTENERE IL FUTURO DI BORGHI E AREE INTERNE CON LA MOBILITÀ DOLCE E SOSTENIBILE

Il presente documento nella sua esposizione identifica non solo lo stato dell'arte dei diversi progetti, reti e servizi, ma spesso identifica le possibili soluzioni, che quindi è bene riassumere nelle conclusioni.

Si tratta di numerose proposte generali, rivolte alle istituzioni locali, regionali e nazionali, ai Ministeri competenti, al Parlamento, a tutte le Aziende di trasporto ferroviario e quelle del TPL, locale, regionale e nazionale, a società private e al sistema di accoglienza, alle Università e centri di ricerca, ad esperti e associazioni per la mobilità sostenibile.

Ogni territorio e area interna dovrà identificare le soluzioni più appropriate nel proprio contesto sulla base della domanda di mobilità, delle reti viarie e su ferro esistenti, delle stazioni e spazi intermodali gomma-ferro, dei servizi in corso e quelli programmati, sullo stato delle ciclovie, greenways, sentieri, cammini, ferrovie locali e treni turistici (sia esistenti che programmati).

In sintesi, AMODO avanza le seguenti proposte:

- **Elaborare** ed approvare Piani Regionali Integrati per la Mobilità Sostenibile e Masterplan d'area locali con tutte le componenti della mobilità inclusa quella dolce ed attiva per le aree interne.
- **Incrementare** gli investimenti per le ciclovie turistiche e *greenways*.
- **Aggiornare** il vecchio l'Atlante di cammini italiani, con una mappatura adeguata alle odiernre realtà esistenti e con una seria cartografia tecnica, come ad esempio quella prodotta da Svizzera Mobile (<https://schweizmobil.ch/it/svizzera-a-piedi>).
- **Promuovere** la manutenzione della sentieristica e dei cammini.
- **Attuare** la rete delle grandi ciclovie turistiche italiane già programmate e rifinanziare per il pieno completamento della rete nazionali.
- **Promuovere** e valorizzare le esperienze di camini e pedalate in bicicletta vissute e realizzate.
- **Attuare** i progetti previsti per la mobilità attiva ed accessibile nei parchi e nella natura.
- **Accelerare** gli investimenti per le reti ferroviarie locali previste dal PNRR e quelle fissate dal Contratto di Programma di RFI e dagli investimenti per le Ferrovie regionali.
- **Promuovere** nelle scuole campagne come "salute in cammino" e attività didattiche "scuole in cammino", svolgere esperienze per la promozione del treno e della bicicletta verso i giovani.
- **Attuare** gli investimenti per le ferrovie turistiche in corso.
- **Prevedere** una programmazione decennale (con risorse e progetti) per la riapertura completa delle 26 linee turistiche già identificate con DM.
- **Programmare** risorse e progetti per la riapertura di 1200 km di linee ferroviarie locali.
- **Potenziamento** del trasporto pubblico locale su gomma e ferro con incremento del Fondo Nazionale Trasporti
- **Manutenzione** delle reti viarie e delle strade locali, per la loro messa in sicurezza e tutela del patrimonio esistente.
- **Ridisegno e riqualificazione** degli spazi intermodali gomma/ferro a ridosso delle stazioni e degli spazi esterni di sosta nei borghi e paesi.
- **Creare** incentivi per i veicoli elettrici specifici per le aree interne e per le persone e famiglie a basso reddito.
- **Promuovere** l'accessibilità delle reti e dei servizi verso tutti gli/le utenti sulle diverse tipologie di trasporto pubblico, privato e per la mobilità attiva.
- **Elaborare** ed attuare servizi dedicati di assistenza ai disabili per le loro esigenze di mobilità.
- **Innovazione** nei servizi di mobilità da sperimentare: sharing mobility di comunità e vallata, servizi con minibus a chiamata, servizi scolastici e servizi per anziani (magari integrati) per esigenze ed orari specifici, carpooling locale che metta insieme giovani, famiglie ed anziani, per la condivisione degli spostamenti, servizi per gli afflussi turistici (ferro/gomma nazionale e regionale). Utilizzare anche Fondi europei e progetti speciali per sperimentare le innovazioni.
- **Ridurre** la domanda di spostamenti con servizi locali di tipo sanitario, a domicilio, per consegna farmaci, per telemedicina e mediante l'uso dell'innovazione digitale, per servizi educativi, postali, bancari, in particolare per le persone anziane.
- **Promuovere** campagne di informazione, alfabetizzazione digitale, comunicazione agli utenti relativamente ai servizi vecchi e nuovi.
- **Attuare** processi di partecipazione delle comunità locali alle scelte.
- **Promuovere** campagne di educazione per il rispetto dei comportamenti sulla strada, la condivisione degli spazi pubblici, comportamenti corretti e responsabili su sentieri, cammini, ciclovie e *greenways*.

Questo *Position Paper* è stato realizzato sotto il coordinamento di
Francesco Marinelli, Borghi Autentici d'Italia, coordinatore del Gruppo di Lavoro AMODO

Con i contributi di

Agostino Agostinelli, *Federparchi*
Isabella Andrichetti, *Touring Club Italiano*
Gennaro Bernardo, *AEC*
Germano Bonavero, *FIE Italia*
Alessandra Bonfanti, *Legambiente*
Massimo Bottini, *Italia Nostra*
Antonio Cardelli, *Borghi Autentici d'Italia*
Flavia Corsano, *Italia Nostra*
Maurizio Davolio, *Associazione Italiana Turismo Responsabile*
Anna Donati, *Kyoto Club*
Massimo Ferrari, *UTP*
Giuseppe Gallina, *Audax Randonneur Italia*
Mario Macaro, *FIE Italia*
Giovanni Macrino, *FIE Italia*
Mimmo Pandolfo, *FIE Italia*
Mario Pietrangeli, *AEC*
Giovanni Russo, *FIE Italia*
Giulio Senes, *Associazione Italiana Greenways*
Massimiliano Vavassori, *Touring Club Italiano*

Amodo© - Gennaio 2026



Progetto grafico: Paola Baccigalupi



WWW.MOBILITADOLCE.NET