



mobility press

magazine

**Con l'e-ticket e le tecnologie si evita un'evasione da 500 mln.  
Incontro Ferpress-Club Italia su bigliettazione elettronica**

**Intervista a Capitani, AD di CEPIM. "La nuova Via della Seta"  
conferma il ruolo di Parma nell'interscambio Italia-Cina**

**Donati: al via l'Alleanza per la Mobilità Dolce (A.Mo.Do.).  
22 associazioni insieme per i trasporti sostenibili**

**La Struttura Tecnica di Missione a due anni dal lancio.  
Un commento di Marco Ponti (Bridges Research)**

**Numero 125 - 29 Novembre 2017**



## Focus

### Donati: al via l'Alleanza per la Mobilità Dolce (A.Mo.Do.). 22 associazioni insieme per i trasporti sostenibili

“In questo momento la mobilità è insostenibile: questo vale sia per la mobilità urbana, per quella nelle aree a bassa densità che per quella turistica. La Mobilità Dolce vuole proporre una mobilità attiva a piedi, in bicicletta e sulle ferrovie turistiche, che si integri con il



**Anna Donati**  
**portavoce di Alleanza per la Mobilità Dolce**

territorio e la natura, che utilizzi le reti esistenti, come i sentieri, le strade bianche, le strade a scarso traffico e le ferrovie locali”. Così Anna Donati portavoce di Alleanza per la Mobilità Dolce (A.Mo.Do.), la neo associazione nata con la firma di un Protocollo e di un Manifesto da parte delle principali associazioni italiane.

L'Alleanza infatti è costituita da 22 associazioni: tra cui Touring Club, Italia Nostra, Federazione Italiana Ferrovie Turistiche e Museali, Rete dei Cammini, Associazione Italiana Greenways, UTP Assoutenti, Kyoto Club, ARI Randonneur, Legambiente, FederTrek, WWF Italia, Iubilantes, AIPAI, Borghi Autentici d'Italia, Terre di Mezzo, Città Slow, AEC, AIAPP, Associazione Italiana di Architettura del Paesaggio, FederParchi, Associazione Guide Escursioniste ed Ambientali, Associazione In\_loco\_Motivi, Associazione Italiana Turismo Responsabile.

L'Alleanza ha come scopo quello di affermare il concetto di mobilità dolce e fornire

un'offerta integrata. Le aziende si propongono di operare insieme per migliorare l'offerta e le politiche dedicate questo tipo di mobilità, promuovendo la creazione di una rete

dolce per ogni utenza di viaggiatori, integrata con il trasporto collettivo, attraverso la riqualificazione e l'adeguamento del patrimonio esistente e la cura del paesaggio storico. “L'alleanza – spiega Donati – nasce come una rete leggera, della durata di un anno: alla fine di questo periodo verificheremo come proseguire. La definiamo “leggera” perché mentre ogni associazione svolge le sue attività, la rete serve per svolgere alcune azioni comuni. Ad esempio seguire le norme e i finanziamenti, dialogare con le istituzioni ed aziende sui progetti comuni. Fare iniziative e campagne per affermare l'idea della mobilità dolce, scambiare le esperienze e le buone pratiche.

Queste attività comuni sono attività istituzionali, convegni per segnalare novità, idee, esperienze internazionali, pratiche innovative”.

Anche da parte della politica nazionale stanno arrivando i primi risultati: “dopo anni e impegno – ha sottolineato la portavoce - ci

sono alcuni risultati piccoli, ma che non vanno sottovalutati. Il 2 agosto 2017 è stata approvata la legge per le Ferrovie Turistiche: ci sono 18 linee che verranno valorizzate a questo scopo, mentre altre si dovranno aggiungere a questa lista. Come tutte le leggi, anche questa deve essere attuata, e quindi a breve partirà un'altra fase di impegno non meno complicata e gravosa.

Il Ministro Franceschini ha pubblicato da poco il Piano di sviluppo strategico del turismo e sta lavorando per lo sviluppo dei Cammini. Un pezzo di quel piano riconosce anche questa idea di turismo sostenibile dei territori e delle aree interne, di mobilità dolce, di camminare e del pedalare, ferrovie turistiche come un pezzo del turismo del nostro Paese. È la prima volta che abbiamo un riconoscimento in questo senso.

Altro aspetto riguarda la questione della ciclabilità. Su impulso del Ministro Delrio, Governo e Parlamento hanno approvato finanziamenti per circa 380 milioni per le ciclovie e per la mobilità ciclistica urbana nei prossimi sette anni. C'è un grande fermento intorno ai grandi circuiti nazionali, la Ciclovia del sole, VenTo, il GRAB, l'Acquedotto pugliese, l'anello del Garda, la Rete Sarda. Sicu-

ramente rispetto a 10 anni fa la sensibilità è aumentata anche se tradurre il tutto in fatti è molto più complicato. Anche per questo nasce l'idea della rete: servono campagne comuni affinché questo si sblocchi”.

Anche nel mondo delle aziende pubbliche di trasporto arrivano i primi segnali di cambiamento. La Fondazione FS, ad esempio, tutela tutto il patrimonio del passato, dai progetti ai treni storici, al museo di Pietrarsa al futuro polo di Trieste. “Oltre a queste attività – spiega Donati - ha anche deciso di fare treni turistici, con un progetto che si chiama Binari Senza Tempo: la Transiberiana d'Italia fra Sulmona e Carpinone, la Ferrovia della Valle dei tempi di Agrigento, la ferrovia della Val D'Orcia, la Ferrovia blu del Lago D'Iseo.

In questo senso si stanno attrezzando anche le Ferrovie regionali: le Ferrovie della Calabria fanno il Treno della Sila, in Campania ci sono i treni per Cuma, per la Reggia di Caserta o la Napoli – Pompei. La CircumEtna che propone il Treno del Vino ai piedi del vulcano. Senza dimenticare il Trenino Verde della Sardegna, un trenino storico che passa su queste linee delle Ferrovie Regionali. Queste linee hanno bisogno di investimenti e risorse per tale ragione dovrebbero anche essere





utilizzate per il trasporto degli utenti ordinari, in modo che le due funzioni si sostengano e si valorizzino a vicenda, dal momento che gli utenti a volte sono pochi. Ultimo progetto in corsa, ma ancora a livello embrionale, è il velorail, una bicicletta che consente di pedalare sui binari come le vecchie draisine per la manutenzione di una volta. In Francia ci sono 38 piccole ferrovie che stanno pedalando sul velorail, e anche noi in Italia vogliamo delle regole che vadano in questa direzione, così come prevede anche la legge per le ferrovie turistiche. Questo per dire che quando ho un'infrastruttura con un binario posso utilizzarla in diversi modi al fine di valorizzare il paesaggio e per pedalare o camminare o usare un treno turistico come un pezzo di mobilità dolce.

Per quanto riguarda le aziende private non ci sono ancora dei progetti in questo senso. "Più che altro il privato offre dei servizi dal punto di vista dell'accoglienza: se ho bisogno di affittare una bici, di assistenza tecnica o di un alloggio per chi cammina, ci sono già imprese private che stanno facendo questo, anche con buoni risultati. Naturalmente tra questo e un privato che fa treni turistici siamo ancora lontani. Ma sono sicura che se

i treni turistici funzioneranno e avranno un loro sviluppo, non escludo che altri soggetti privati in futuro possano essere interessati". "Non dobbiamo immaginare la mobilità dolce – conclude Anna Donati - come la mobilità del passato. C'è una forte innovazione in corso che va promossa: dal percorso georeferenziato per chi cammina e pedala, alla mappa interattiva e con servizi molto smart, dalle guide aggiornate ai progetti di treni turistici che funzionano con l'energia fotovoltaica o a idrogeno ed ampie vetrate per guardare il paesaggio, alle attività interattive per gli studenti ed appassionati. Serve creatività, progetti e formazione che coinvolgano il mondo pubblico e privato, l'università e gli studi professionali. C'è molto da innovare anche in questo tipo di offerta: pensiamo a cosa sta accadendo nel mondo della bicicletta: oramai la bici è l'oggetto tecnologico per eccellenza, pensiamo per esempio alla pedalata assistita. C'è un mondo in grande fermento anche a livello tecnologico, non solo sul piano del piacere".

RED

