



ALLEANZA
MOBILITÀ
DOLCE

Manifesto della Alleanza per la Mobilità Dolce 2024-2027

Nell'ultimo decennio anche in Italia c'è stata un'autentica e crescente diffusione ed attenzione alla mobilità dolce. Sono aumentati quelli che camminano, pedalano in bicicletta e preferiscono le ferrovie turistiche e treni locali per muoversi nel paesaggio e nella natura italiana. Accanto a ciò cresce l'esigenza di un uso più razionale e intenso delle ferrovie minori come alternativa al trasporto su gomma e l'intermodalità con i diversi mezzi di trasporto, con l'obiettivo di frenare il consumo di territorio, ridurre le emissioni inquinanti e i gas serra, aumentare l'accessibilità, la coesione sociale, la salute e il benessere. La cultura della mobilità dolce è impostata sulla condivisione dello spazio pubblico, sulla convivenza, integrazione e il rispetto tra i diversi utenti della strada e ha come effetto la tutela dell'ambiente e del territorio e la valorizzazione del paesaggio.

Questo cambiamento si è rafforzato durante la pandemia da Covid 19, che dal 2020 ha coinvolto tutto il mondo ed anche l'Italia con il suo impatto devastante sulla salute e la vita delle persone. Gli obblighi di confinamento e distanziamento hanno indotto una crescita della mobilità a piedi ed in bicicletta, hanno aumentato il turismo di prossimità in Italia e valorizzato borghi ed aree interne, grazie anche allo sviluppo dello smart working. Ma va ricordato che hanno anche messo fortemente in crisi l'offerta di trasporti collettivi e il trasporto ferroviario, che ancora oggi non ha recuperato le quote del 2019.

Con il superamento della pandemia, le nuove abitudini positive per la mobilità attiva, il turismo sostenibile ed i borghi, sono rimaste tra le esperienze da fare e vi è stata una ripresa del trasporto pubblico e del trasporto ferroviario. Ma anche il traffico motorizzato è tornato a crescere come prima e permane la debolezza di strategia e misure efficaci con investimenti sul lungo periodo per la mobilità attiva ed il turismo responsabile.

Anzi sul fronte turismo sono tornati i gravi fenomeni di *overtourism* nelle città d'arte più rinomate ma anche in luoghi iconici e di grande bellezza del paesaggio e della natura italiani, che hanno acceso un significativo dibattito su come regolare i fenomeni, con l'introduzione di ticket, di prenotazione e numeri massimi di accesso, di destagionalizzazione, di freno alla crescita di B&B che ormai hanno numeri insostenibili per le città e quartieri, che ancora non ha una regolazione efficace a livello nazionale.

Più in generale, si sta affermando l'idea che il viaggio sia un'esperienza da vivere per tutti/e, nessuno

escluso; non solo uno spostamento per arrivare a destinazione, ma un modo di godersi il tempo libero, la bellezza dei piccoli borghi, il buon cibo a chilometro zero, per incontrare la vitalità delle comunità locali, per apprezzare il silenzio e l'aria pulita, per curare il proprio corpo e il proprio benessere, per dare valore al tempo.

La rete sul territorio per la mobilità dolce consente e promuove il piacere del viaggio a bassa velocità e la mobilità attiva, integrando percorsi ciclabili, reti di cammini, sentieri, greenway, ferrovie turistiche, linee ferroviarie locali, riutilizzando e qualificando il patrimonio esistente, con una visione intermodale e integrata con i servizi e luoghi di scambio del trasporto collettivo delle città e dei paesi italiani.

Questi percorsi di mobilità dolce attraversano in genere aree interne a bassa densità e costituiscono un volano anche per il turismo, l'accoglienza, l'artigianato, i beni storici e i piccoli borghi italiani, la natura e i parchi. La mobilità dolce diviene così anche una opportunità di crescita intelligente, un modo concreto per evitare l'abbandono dei territori e contrastare - anche grazie alla manutenzione delle reti, delle strade bianche e delle ferrovie, delle alzaie e dei canali - il dissesto idrogeologico del paese. Ma la mobilità dolce è anche un modo nuovo di rileggere borghi e città, riscoprirne il fascino nascosto, viverli meglio, riqualificarne le periferie, dare nuova vita ai centri storici.

Le reti di mobilità dolce come parte importante della rigenerazione territoriale e nella pianificazione paesaggistica

In ogni caso è indispensabile ridurre il traffico motorizzato e costruire una rete di protezione e cura delle strade a basso traffico, restituendo a queste una funzione economica, sociale, culturale, etica e di mobilità dolce.

Lungo le reti stradali e ferroviarie, le alzaie e i canali, vi sono interessanti manufatti pubblici e privati legati alle infrastrutture che possono essere recuperati per le attività di promozione e di accoglienza della mobilità dolce, con la fornitura di servizi, di trasporto bici, assistenza e ciclofficine, con la vendita delle eccellenze del territorio, con guide turistiche e guide ambientali escursionistiche. Stanno nascendo economie locali legate alla mobilità dolce che hanno bisogno di promozione e di sostegno.

Nei parchi, nelle aree protette e nelle oasi, sugli appennini e nelle montagne, lungo laghi e corsi d'acqua, nelle pianure e nelle stesse città, la mobilità dolce è un modo rispettoso per entrare in natura, godendo del silenzio, dell'assenza di emissioni e, nel caso delle città, del ritmo lento del procedere e del riscoprire.

Questa crescita della mobilità dolce è il risultato dell'impegno di associazioni, esperti, imprese e professionisti, volontari e appassionati, che da molti anni dedicano la loro energia a progetti specifici sui territori e a livello nazionale, per far crescere le esperienze di cammini, escursioni e sentieri, per realizzare treni turistici, per aumentare percorsi e reti ciclabili, per evitare la chiusura di ferrovie locali o per riattivarle, per riconvertire in percorsi pedonali e ciclabili sedimi ferroviari abbandonati. In particolare, sono cresciute le molteplici attività ed esperienze quali:

- Le ciclovie e gli itinerari cicloturistici, per un utilizzo sicuro della bicicletta, anche in strade a basso traffico e strade bianche,
- Lo sviluppo di servizi turistici su ferrovie regionali e locali, ancora aperte oppure sospese o dismesse,
- Le Greenway derivanti dal riutilizzo di ferrovie dismesse,
- Le riaperture all'esercizio ordinario di ferrovie sospese,
- Il Ferrociclo: la novità di pedalare sui binari,
- Vie storiche, i sentieri a lunga percorrenza e i cammini religiosi, culturali, naturalistici, devozionali, legati alla valorizzazione di beni culturali (materiali e immateriali) e ambientali, percorsi escursionistici e i trekking nella natura,
- La tutela e l'utilizzo delle vie d'acqua e la navigazione dolce, la manutenzione delle alzaie e degli argini, l'uso delle strade di servizio per le reti della mobilità dolce,
- La tutela e riqualificazione del paesaggio, del patrimonio pubblico, dei beni storici e architettonici legati alle reti per la mobilità dolce,
- progetti di sviluppo delle aree interne legati alla mobilità dolce ed alla promozione e tutela dei borghi italiani,
- I progetti per migliorare l'accessibilità alle reti e servizi per la mobilità dolce, in particolare dedicate a persone con bisogni specifici, tra cui chi vive in una condizione di disabilità, chi ha malattie neurodegenerative, emodializzati, chi ha specifiche esigenze o scelte alimentari, chi viaggia con bambini o animali al seguito,
- La promozione e realizzazione di reti di mobilità dolce in ambito urbano e periurbano concepiti con *blu-green infrastructures* e corridoi ecologici,
- Festival, letture, esperienze dei viaggiatori, viaggi d'autore, mappe,

La presenza e l'attività delle Associazioni che condividono i valori della mobilità dolce, singole o aggregate, hanno fatto dialogare tra loro i diversi punti di vista associativi, fatto crescere la cultura collegata, hanno valorizzato competenze, comunicato e diffuso le tematiche con azioni comuni. Ha promosso il concetto di masterplan della mobilità dolce perché i diversi progetti si parlino, siano integrati con il trasporto collettivo e costituiscano una rete sul territorio semplice da fruire e utilizzare da parte dei viaggiatori e viaggiatrici.

Aumentata l'attenzione e la sensibilità nel paese e delle istituzioni

Anche in Parlamento è cresciuta la sensibilità e l'attenzione sui temi della mobilità dolce, della tutela dei piccoli borghi e del turismo sostenibile. Nel 2017 vi è stata l'approvazione della Legge 128/2017 per lo sviluppo delle ferrovie turistiche, dove sono indicate 18 linee ferroviarie che vanno valorizzate a questo scopo e altre si dovranno aggiungere a questa lista.

Altra legge significativa è quella per i piccoli comuni approvata a fine 2017 (legge 158/2017) dove l'articolo 6 è dedicato ai circuiti turistico culturali legati a cammini, greenway, ferrovie storiche ed alla accoglienza intorno alle reti di mobilità dolce.

Il Ministero per i beni culturali ha adottato nel 2017 il *Piano di Sviluppo Strategico del Turismo*, che include lo sviluppo dei Cammini e delle Ferrovie turistiche. Il Mibact ha anche presentato nel 2017 l'Atlante dei Cammini, selezionati sulla base di criteri e d'intesa con le Regioni, che copre solo una parte dei cammini presenti nei territori e che va aggiornato in modo deciso rispetto alle novità e la crescita di nuovi cammini.

Il Ministero dei Trasporti ed Infrastrutture ha adottato a gennaio 2018, il Piano Straordinario di Mobilità Turistica "Viaggiare in Italia", che mette insieme l'offerta di trasporto turistica, inclusa la mobilità dolce con i cammini, le ciclovie e ferrovie turistiche.

Significative risorse per lo sviluppo delle ciclovie sono state decise con le leggi Finanziarie 2016, 2017 e 2018, con oltre 500 milioni di euro da investire nei prossimi sette anni per realizzare le ciclovie turistiche. C'è grande fermento intorno alle grandi reti da realizzare: la Ciclovia del Sole, VenTo Venezia- Torino, il GRAB di Roma, la ciclovia dell'Acquedotto Pugliese, l'Anello del Garda, la Rete Sarda, le ciclovie Adriatica e Tirrenica. Nel 2018 è stata approvata la Legge per la mobilità ciclistica (Legge n.2 del 2018), un ottimo risultato per gli amanti della bicicletta. A giugno 2018, è stata siglata l'Intesa con la Conferenza delle Regioni e delle Province autonome, per lo sblocco dei 362 milioni di euro per la "Progettazione e realizzazione di un sistema nazionale di ciclovie turistiche"

A fronte di queste norme e piani già decisi, va sottolineato come l'attuazione di questi provvedimenti e strategie sia andata molto a rilento, con molte difficoltà a emanare regolamenti attuativi, ad approvare progetti ed aprire cantieri per le ciclovie e greenway. Ricordiamo che non è stato aggiornato e rivisto l'Atlante dei Cammini, non si è sperimentato il ferrociclo, e le strategie per borghi ed aree interne rischiano di restare ancora piani di carta.

Nel 2021 vi è stata l'approvazione da parte del Governo del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) Next Generation Italia, in attuazione del Piano deciso dalla Commissione Europea per la ripartenza dell'Europa post pandemia. Il Next Generation EU ha destinato circa 700 miliardi a sostegno di sviluppo sostenibile, digitalizzazione e nuova occupazione, di cui l'Italia ha beneficiato per circa 200 miliardi. Il PNRR italiano, approvato dal Governo e Parlamento ad aprile 2021, che ha ottenuto il via libera a luglio 2021 dalla Commissione Europea, è stato oggetto di proposte anche da parte della Alleanza Mobilità Dolce.

Il PNRR contiene robuste risorse per investimenti ferroviari (ma solo il 30% al trasporto locale e pendolari), un adeguato intervento per i Borghi, risorse significative per ferrovie turistiche e cammini, risorse invece scarse nel complesso per la mobilità in bicicletta (600 milioni di cui solo 200 sono nuove).

La sensibilità, i progetti e le risorse relative allo sviluppo di reti destinate alla mobilità dolce stanno crescendo anche nelle Regioni, che hanno specifiche competenze legislative, amministrative e una autonoma capacità di spesa, rappresentando una interlocuzione di primaria importanza, accanto a quella parlamentare e nazionale. Anche Fondazione FS e il Gruppo Ferrovie dello Stato, così come le Aziende Ferroviarie regionali (associate ad ASSTRA) stanno investendo e puntando al ripristino e uso di ferrovie locali su cui effettuare treni storici e nuovi servizi turistici, anche di alta gamma per attrarre nuovi viaggiatori/ici. La stessa RFI - Rete Ferroviaria Italiana - ha presentato nel 2016 e nel 2017 un Atlante delle ferrovie dismesse, che evidenzia l'enorme patrimonio pubblico che merita di essere tutelato ed utilizzato per la mobilità dolce.

Altro tema di grande attenzione, almeno a parole riguarda i Borghi e le aree Interne. Ma troppo spesso la rivitalizzazione dei territori interni è stata affrontata considerando il turismo come 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 e, il come non sia possibile scindere gli aspetti sociali da quelli della infrastrutturazione del territorio e di quanto sia necessario un progetto complesso che riguardi la valorizzazione conservativa e la qualità della vita, e quindi l'imprescindibilità di strategie che favoriscano l'insorgere di diffusi benefici culturali e sociali per gli abitanti e l'accessibilità al patrimonio comune della comunità.

In relazione alla mobilità in questi territori, per i residenti e per gli ospiti temporanei, nessuna seria riflessione è stata fatta in relazione a possibili e innovative forme di mobilità, alternativa a quella su gomma e questo tenendo anche conto del deficit di manutenzione viaria di solito presente in queste aree.

Anche sul fronte dell'accessibilità di servizi ed infrastrutture per tutti, la sensibilità, le esperienze ed i progetti sono cresciuti. Merito del lavoro instancabile delle associazioni, tra cui ricordiamo Free Wheels un'associazione di volontariato che aiuta persone con esigenze specifiche ad affrontare itinerari a piedi e in bicicletta, non soffermandosi sui problemi ma sulle soluzioni. E di nuove regole divenute parte integrante dei nuovi progetti e di adeguamento delle reti esistenti e dei servizi di trasporto collettivo, incluso lo spazio stradale, che però richiedono tempi troppi lunghi ed a cui bisogna dedicare maggiori risorse per accelerarne l'attuazione.

Ricordiamo come il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, consapevole dell'importanza che i parchi nazionali e le altre aree naturali protette hanno ai fini dello sviluppo socioeconomico e culturale del paese, ha indicato alcune strategie per promuoverne l'accessibilità e la fruibilità anche da parte di persone con deficit motori o sensoriali con il progetto e le linee guida "Parchi per tutti". Così come le nuove certificazioni di qualità ad esempio di cammini e di servizi di accoglienza, includono sempre l'accessibilità per tutti, tra gli indicatori premianti.

I principali provvedimenti e misure nel triennio 2021-2024

In questi tre anni sono andati avanti diversi provvedimenti, misure e risorse, non senza ovviamente debolezze ed incertezze, ma nel complesso si è andati avanti, come dimostra la seguente lista:

- **Il Piano Generale della Mobilità Ciclistica è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale del 12 ottobre 2022, diventando così un piano operativo e vigente.** Il provvedimento – promosso dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze, previsto dalla legge n. 2/2018 e recante "Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica".
- **Nel 2022 vi è stato un significativo passo in avanti per le linee turistiche ferroviarie italiane con l'attuazione della Legge 128 del 2017.** Infatti, ha ottenuto il via libera il Decreto del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, che definisce una lista di 26 tratte ferroviarie ad uso turistico. Si tratta di linee gestite da Rete Ferroviaria Italiana (Rfi) o da ferrovie regionali che si trovano in zone di particolare pregio paesaggistico, culturale e ambientale, che potranno tornare in servizio o essere maggiormente utilizzate valorizzando i relativi territori. Si tratta di un decreto molto atteso e la lista delle ferrovie potrà essere integrata con ulteriori linee su proposta delle regioni interessate.

- **Nel 2023 sono stati destinati 25 milioni di euro per rafforzare le grandi destinazioni culturali, fronteggiare il fenomeno dell' *overtourism*, favorire la transizione ecologica del settore e sostenere le strutture ricettive e le imprese turistiche:** è questa la dotazione del "Fondo per il turismo sostenibile" finalizzato a promuovere l'ecoturismo e il turismo sostenibile, minimizzando gli impatti economici, ambientali e sociali, generando al contempo reddito, occupazione e conservazione degli ecosistemi locali. Il decreto firmato dal Ministro del Turismo
- **Il Ministero del Turismo ha presentato il Piano Strategico del Turismo 2023-2027, basato su cinque pilastri:** governance; innovazione; qualità e inclusione; formazione e carriere professionali turistiche; sostenibilità. Il Piano ha ottenuto il via libera dal Parlamento a maggio 2023 e nell'ambito delle audizioni da parte delle Commissioni sono state ascoltate diverse associazioni della rete AMODO, che hanno espresso il proprio punto di vista con documenti, osservazioni ed apprezzamenti.
- **Una buona notizia per il turismo lento è arrivata dall'approvazione della legge di bilancio 2024, che unita alla pubblicazione del risultato del bando per i cammini religiosi, segna un sostegno reale alla crescita dei cammini.** Con riferimento al rilancio e la promozione turistica dei percorsi "cammini religiosi", il fondo per l'infrastrutturazione del sistema dei cammini in Italia è stato rifinanziato per il 2024, 2025 e 2026 per un totale di 15 milioni di euro.
- **L'Agenzia del Demanio ha continuato la pubblicazione dei bandi pubblici per affidare in concessione/locazione di valorizzazione immobili del patrimonio dello Stato non più utilizzati,** scelti per essere avviati a nuovi usi economici connessi ad attività sociali, culturali, di tutela ambientale, turismo lento e mobilità dolce. Attraverso procedure pubbliche l'Agenzia affida i beni a soggetti in grado di farsi carico del loro recupero, riuso e buona gestione, sottraendoli al degrado e assicurandone la fruizione pubblica.
- **A febbraio 2024, dopo più di due anni di lavori, la 7a Commissione del Senato ha approvato un disegno di legge per la promozione e valorizzazione dei Cammini d'Italia.** I lavori sul testo erano iniziati a ottobre del 2021, durante la legislatura precedente, e sono ripresi a febbraio del 2023 dopo il rinnovo del Parlamento. I lavori hanno visto, nelle loro varie fasi, il coinvolgimento di molte associazioni ed esperti, del Ministero del Turismo e del Ministero della Cultura. Adesso il testo è alla attenzione e discussione delle Commissioni competenti della Camera dei Deputati.
- **Sul piano concreto diversi interventi nel campo delle ferrovie turistiche sono in corso di realizzazione con investimenti per la riapertura di diverse ferrovie come un tratto della Alcantara-Randazzo, la Gioia del Colle-Rocchetta e quella più a sud d'Italia, la Noto-Pachino.** Diversi investimenti sono in corso sulla rete della Sardegna del Trenino verde. Allo stesso modo diverse ciclovie turistiche hanno avviato i cantieri, come la ciclovia Ven-To, il Grab, tratte della ciclovia adriatica e tirrenica, la ciclovia del Sole, che prosegue il suo ampliamento. Infine, ricordiamo diverse greenway proseguono i cantieri come la Ostiglia Treviso e la Costa dei Trabocchi Vasto Ortona, ormai completate.
- **La strategia per i Borghi nel triennio ha avuto uno specifico stanziamento nel PNRR (1 miliardo circa)** con la decisione molto criticata di concentrare la maggior parte delle risorse su 20 borghi per progetti speciali, innovativi e pilota, mentre solo una quota residua è andata a numerosi borghi per progetti ed interventi di risanamento e rilancio specifici. Al momento questi lavori sono in corso e quindi non è si può ancora trarre un bilancio reale dell'esito di questi investimenti per il rilancio dei borghi.

- **Un punto negativo del biennio 2023-24 in materia di norme è stata la riforma discussa in Parlamento del Codice della Strada**, oramai arrivata in dirittura d'arrivo anche al Senato, dopo l'approvazione alla Camera a marzo 2024. La visione ed il testo proposto dal Governo ed elaborato dal Ministro delle Infrastrutture e Trasporti Matteo Salvini è davvero un passo in dietro. Resta un codice "autocentrico", non punta sulla moderazione del traffico, sul ridisegno dello spazio stradale, non introduce il limite di Città 30 generalizzato, cancella diverse norme del 2020 per la ciclabilità. Anche su fronte del controllo riduce i poteri dei comuni per utilizzare nuove tecnologie di controllo, come autovelox, varchi telematici, sistemi di pedaggiamento, uso di varchi per il controllo del traffico di transito. AMODO ha sostenuto la campagna delle associazioni contro "il codice della strage" per chiedere la modifica del testo. Una campagna che dovrà proseguire se il testo verrà approvato.
- **Altra criticità, sul fronte degli investimenti da un lato proseguono i cantieri per l'adeguamento delle reti locali, dei nodi ferroviari, del miglioramento delle stazioni**, ma queste risorse del PNRR non hanno una programmazione per il dopo 2026. La manovra di Bilancio 2025 presentata dal Governo, taglia i fondi per le ciclovie, taglia i fondi per le metropolitane e non prevede l'incremento del Fondo per il trasporto pubblico locale, la condizione essenziale per potenziare il servizio di trasporto locale su autobus e ferroviario.

Gli obiettivi dell'Alleanza per la Mobilità Dolce

Senza dubbio la sensibilità è cresciuta ad ogni livello e sui territori, dove fioriscono numerosi progetti, grazie all'impegno delle Associazioni ambientali, culturali e turistiche alleate per la Mobilità Dolce. Si tratta di proseguire questo impegno - con passione, competenza e creatività - mediante l'Alleanza per la Mobilità Dolce tra le Associazioni che abbia i seguenti obiettivi:

- Far crescere la visione, la cultura, la sensibilità e la comunicazione per la mobilità dolce in una visione olistica e interdisciplinare. Promuovere nelle giovani generazioni, in collaborazione con il mondo della scuola e della formazione, la mobilità attiva ed il turismo sostenibile,
- Sostenere i territori per fare avanzare i progetti concreti, dialogando con le istituzioni e le realtà locali anche favorendo le positive ricadute anche economiche e occupazionali di queste iniziative,
- Favorire l'accessibilità universale a reti e servizi e la fruizione attiva e sostenibile del paesaggio, promuovendo una cultura di pianificazione che ne conservi e riqualifichi la qualità e l'identità,
- promuovere la cultura del paesaggio quale ambito di riferimento per lo sviluppo dei progetti di mobilità dolce,
- Far crescere progetti e sperimentazioni di integrazione della mobilità dolce, dei cammini, sentieri, ferrovie locali e turistiche, ciclovie, strade bianche ed a scarso traffico, integrati con l'accoglienza turistica e la valorizzazione del territorio,
- Indurre attenzione, progetti e risorse per promuovere la sicurezza sulle strade, con nuove regole stringenti e innovative nel Codice della Strada, promuovendo rispetto e condivisione dello spazio pubblico, in coerenza con la visione "zero morti sulle strade",
- progettare le reti di mobilità con la salvaguardia dei viali alberati esistenti. Lungo le strade, i percorsi ciclabili e pedonali, impiantare siepi e alberature, come fondamentali strumenti di controllo/miglioramento del microclima e per assorbire/filtrare il PM10/2,5 e il rumore,

- Promuovere la gestione e manutenzione del territorio stimolando azioni e politiche di controllo del dissesto idrogeologico, in un'ottica di prevenzione e adattamento ai cambiamenti climatici,
- Formare le competenze progettuali, professionali e di innovazione, sia nel settore privato che nella Pubblica Amministrazione.
- Sviluppare e sostenere le economie legate alla diffusione di *green jobs* connessi alla mobilità dolce,
- Far crescere il numero di viaggiatori/viaggiatrici che camminano, pedalano e usano ferrovie turistiche e treni storici su linee ferroviarie locali,
- Seguire l'iter delle Norme in Parlamento e nelle Regioni in discussione per la mobilità dolce,
- Vigilare per la concreta attuazione delle norme approvate, come la Legge 128/2017 per lo sviluppo delle ferrovie turistiche e del ferrociclo, la legge 2/2018 per lo sviluppo della mobilità ciclista, la legge 158/2017 per i piccoli comuni, nonché delle Leggi approvate dalle Regioni,
- Monitorare in modo costante la spesa prevista dal PNRR 2021-2026 ed il Fondo Complementare, per mobilità attiva, treni turistici e ferrovie locali, borghi e turismo lento: per verificare la qualità della spesa e gli effetti sull'aumento delle reti e servizi per i viaggiatori; per intervenire in caso si renda necessario, per orientare i progetti verso qualità, efficienza e sostenibilità,
- Ottenere dai Ministeri competenti una concorde, corretta e aggiornata catalogazione dei Cammini e delle Vie storiche,
- Incrementare le risorse pubbliche e private destinate alla realizzazione dei progetti e dei servizi legati alla mobilità dolce,
- Dialogare con le Istituzioni nazionali come il Ministero per le Infrastrutture ed i Trasporti, il Ministero della Cultura, il Ministero del Turismo, il Ministero per l'Ambiente e la Sicurezza Energetica, il Ministero dell'Istruzione e del merito, con le Regioni e con gli Enti Locali, per far crescere ed attuare i progetti,
- Agire e dialogare con i soggetti abilitati alle autorizzazioni dei servizi come ANSFISA ed alla gestione del Patrimonio (per esempio Demanio, Anas, RFI, Consorzi di Bonifica, Autorità di bacino), alla promozione del turismo come ISNART e ENIT,
- Intervenire e dialogare con le Aziende di trasporto collettivo a livello regionale e locale (associate in Asstra) e con le Ferrovie dello Stato nelle sue diverse articolazioni (RFI, Fondazione FS, Trenitalia),
- Promuovere relazioni con imprese, cooperative e GAL per lo sviluppo dei servizi di rete e di accoglienza,
- Confrontarsi con le istituzioni dedicate alla ricerca, al mondo della formazione e dell'università, con le associazioni, organizzazioni e le esperienze internazionali.

Attività dell'Alleanza per la Mobilità Dolce 2024-2027

L'Alleanza è una rete di Associazioni che collabora per la promozione e la crescita della mobilità dolce. Ogni Associazione svolge le proprie attività e la propria missione sui temi che la caratterizzano mentre l'Alleanza svolge alcune attività di interesse generale, con un dialogo costante e bidirezionale con le Associazioni.

In particolare, l'Alleanza si concentra sulle seguenti attività di interesse comune d'intesa con le Associazioni:

- 1) **Far crescere la cultura, le idee e le esperienze per la mobilità dolce.** A questo scopo elabora materiali e documenti, partecipa o promuove convegni e progetti nei territori, aggiorna il proprio sito in cui vengono raccolte e documentate le attività. Valorizza le attività delle proprie associate sui temi della mobilità dolce. Allarga i propri contatti con altre Associazioni che condividono i valori della mobilità dolce e comunica verso l'esterno le proprie attività e quelle coerenti con la propria missione.
- 2) **Proseguire le attività collegiali per la creazione Dell'Atlante Italiano per la Mobilità Dolce, in collaborazione con RFI, secondo il protocollo rinnovato a marzo 2024 e valido fino al 2027.** Promuovere la collaborazione anche con le società ferroviarie regionali ed altri soggetti proprietari di reti locali. La strategia è identificare una mappa italiana della mobilità dolce, correlata alle stazioni e reti ferroviarie, con l'integrazione di borghi, parchi, siti Unesco, beni culturali e bellezze del territorio e del paesaggio. L'obiettivo è promuovere l'intermodalità dolce e sostenibile, il miglioramento dei servizi nelle stazioni e spazi antistanti dedicati alla mobilità attiva, promuovendo il turismo slow.
- 3) **Seguire le norme in discussione in Parlamento e nelle Regioni che promuovono la mobilità dolce, nonché la loro attuazione concreta.** In particolare, l'Alleanza segue l'attuazione concreta della legge 2/2018 per mobilità ciclistica, la norma sui piccoli comuni, la Legge 128/2017 per lo sviluppo delle ferrovie turistiche e del ferrociclo, il possibile aggiornamento dell'Atlante dei Cammini. Seguire altresì quei provvedimenti che di volta in volta si rendano necessari come, per esempio, il Piano Strategico del Turismo, il Piano Mobilità Turistica, le norme per la ricostruzione post terremoto (parte mobilità), Codice della Strada, la Legge di Bilancio annuale per le risorse, Fondi Europei, Allegato DEF Infrastrutture (ferrovie locali e ciclovie). Monitorare in modo costante sull'attuazione del PNRR italiano, verificando la realizzazione dei progetti e la loro qualità, intervenendo verso le istituzioni in caso si renda necessario. Senza trascurare l'attività legislativa delle Regioni, essenziale per l'attuazione di progetti per la mobilità dolce, per le reti regionali e per i percorsi di mobilità lenta che hanno una dimensione interregionale.
- 4) **Dialogare con le Istituzioni connesse alla gestione e promozione della mobilità dolce: MIT, MASE, MIC, Ministero per il Turismo, Ministero dell'Istruzione e merito. L'Alleanza mantiene una costante interlocuzione con le aziende come FS, RFI, Fondazione FS, ASSTRA e altri gestori ferroviari regionali,** per le linee ferroviarie sospese da ripristinare al servizio, per lo sviluppo delle ferrovie turistiche, per le linee ferroviarie locali al fine di mantenerle in esercizio sviluppandone le potenzialità turistiche e di presidio del territorio, per la promozione e realizzazione delle greenway. Per il riuso del patrimonio come caselli, stazioni, ponti, gallerie, strade, ai fini della mobilità dolce, dialoga con i soggetti proprietari a partire dall'Agenzia del Demanio. Promuove relazioni istituzionali con le Regioni, Comuni e Aziende locali (Regionali e Comunali e la loro associazione ASSTRA) per sostenere e realizzare i progetti di mobilità dolce, ciclovie, greenway, cammini, servizi intermodali e lo sviluppo delle ferrovie turistiche. Tiene i rapporti con ANAS, Regioni, Province e tutti i soggetti titolati alla gestione di strade bianche ed a scarso traffico per la loro manutenzione, tutela e valorizzazione per i percorsi ciclabili e pedonali.

- 5) **Collaborare con le altre reti ed associazioni, esperti, centri studi ed università che promuovono in Italia la mobilità dolce**, i cammini e sentieri, la mobilità ciclistica, le ferrovie locali e treni turistici, il turismo sostenibile e responsabile, le strategie per progetti di rigenerazione territoriale ed urbana, servizi di accoglienza innovativi, l'accessibilità per tutti, la sicurezza stradale, la tutela dell'ambiente e del patrimonio naturale, artistico, dei beni storici ed industriale. L'ambito di collaborazione può riguardare anche associazioni che promuovono l'educazione e la formazione nelle scuole, eventi e festival, nonché progetti e rapporti innovativi sui temi della mobilità dolce. La collaborazione con altre reti, associazioni ed esperienze è un elemento costitutivo di AMODO e può essere svolto anche mediante la sottoscrizione di protocolli specifici e di progetti mirati.

- 6) **Organizzare annualmente un evento nazionale di promozione della mobilità dolce come la Primavera della Mobilità Dolce e la Giornata Nazionale delle Ferrovie delle Meraviglie**, in cui coinvolgere le Associazioni che la compongono e i territori con iniziative diffuse. Dare rilievo e promozione ad eventi nazionali analoghi organizzati dalle Associazioni che si riconoscono nella Alleanza, nonché raccogliere nuove adesioni alla primavera della mobilità dolce da associazioni e soggetti locali che organizzano eventi di promozione culturale del viaggio lento nel paesaggio italiano.

1 dicembre 2024 - San Giovanni in Persiceto (Bologna)

Le Associazioni

