



## **Mobilità dolce e sostenibile per lo sviluppo dei borghi e delle aree interne**

### **ABSTRACT POSITION PAPER \***

L'[Alleanza per la Mobilità Dolce \(AMODO\)](#) è una rete nazionale che riunisce associazioni, enti, reti di comuni e soggetti della società civile impegnati nella promozione di un modello di mobilità fondato sulla sostenibilità ambientale, sull'equità sociale e sulla valorizzazione dei territori. L'esperienza dell'Alleanza si è sviluppata nel tempo all'incrocio tra politiche della mobilità, tutela del paesaggio, sviluppo locale e diritti di cittadinanza, con una particolare attenzione ai borghi e alle aree interne del Paese.

Il position paper "[Mobilità dolce e sostenibile per lo sviluppo dei borghi e delle aree interne](#)" si colloca nel dibattito nazionale sul futuro delle aree interne italiane, in una fase storica caratterizzata da crisi demografiche, ambientali e sociali profondamente intrecciate. Lo spopolamento, l'invecchiamento della popolazione, l'indebolimento dei servizi essenziali e l'acuirsi delle disuguaglianze territoriali pongono interrogativi strutturali sulle politiche finora adottate e sulla capacità del Paese di garantire coesione territoriale e qualità della vita nei territori marginali. In questo quadro, l'approvazione del nuovo Piano Strategico Nazionale per le Aree Interne (PSNAI) rappresenta un passaggio di grande rilievo politico e istituzionale, che richiede una valutazione critica e approfondita.

Uno degli elementi più problematici del nuovo PSNAI è l'introduzione del concetto di "spopolamento irreversibile" per una parte dei territori interni. Tale impostazione solleva questioni rilevanti non solo sul piano simbolico e politico, ma anche su quello analitico. Le aree interne non costituiscono infatti un insieme omogeneo, ma sono attraversate da dinamiche territoriali differenziate, che non possono essere ricondotte a traiettorie univoche. In diversi contesti, soprattutto laddove permangono condizioni minime di accessibilità, servizi e qualità ambientale, si osservano segnali di ritorno, nuove forme di residenzialità temporanea o stabile e una rinnovata attrattività selettiva.

L'adozione di categorie interpretative che presuppongono l'irreversibilità del declino rischia di tradursi in una gestione passiva delle disuguaglianze territoriali, fondata su indicatori e modelli di sviluppo che hanno storicamente penalizzato le aree interne. In questo senso, il PSNAI appare debole sul piano operativo: pur richiamando ambiti fondamentali come sanità, scuola e mobilità, fatica a tradurre tali priorità in misure strutturali, risorse dedicate e strumenti capaci di incidere sulle cause profonde della marginalizzazione.

All'interno di questo quadro critico, il position paper assume la mobilità come infrastruttura fondamentale di cittadinanza: non un ambito settoriale né un semplice supporto ad altre politiche, ma una condizione abilitante per l'esercizio dei diritti fondamentali, per l'accesso ai servizi essenziali e per la possibilità stessa di abitare i territori interni. La qualità della

- Il documento completo è scaricabile con il QR-code in calce a questo Abstract

mobilità incide direttamente sulla qualità della vita dei residenti, sulle opportunità economiche locali e sulla capacità dei territori di attrarre nuove popolazioni.

In questa prospettiva, la mobilità dolce e sostenibile assume un ruolo strategico. Essa non è intesa esclusivamente come pratica turistica o ricreativa, ma come componente strutturale di un modello di sviluppo territoriale capace di integrare accessibilità, tutela ambientale, coesione sociale e valorizzazione del capitale territoriale. Tale capitale comprende risorse naturali e paesaggistiche, patrimonio storico-culturale diffuso, sistemi produttivi locali, saperi e pratiche sociali, reti civiche e comunitarie, oggi in larga parte sottoutilizzati o frammentati.

Un tema centrale dell'analisi riguarda l'accessibilità ai borghi e alle aree interne, con particolare riferimento al nodo dell'ultimo miglio". Molti borghi non sono prossimi alle principali infrastrutture di trasporto e risultano difficilmente raggiungibili senza l'uso del mezzo privato. Questa condizione incide negativamente sulla vita quotidiana dei residenti e limita le possibilità di sviluppo locale. Il documento evidenzia la necessità di affrontare questo nodo attraverso soluzioni flessibili, adattate ai contesti territoriali, evitando modelli standardizzati che si rivelano poco efficaci nei territori a bassa densità abitativa.

In questo contesto si inserisce l'esperienza dell'[Atlante della Mobilità Dolce](#), promosso da AMODO come strumento di analisi e supporto alle politiche pubbliche. L'Atlante mette in relazione la rete ferroviaria attiva, i borghi e le principali infrastrutture della mobilità dolce – cammini, ciclovie, greenways e sentieri – restituendo una lettura integrata delle opportunità di accessibilità e intermodalità. Le evidenze prodotte mostrano come una parte significativa dei borghi italiani sia già oggi potenzialmente raggiungibile attraverso la combinazione tra trasporto ferroviario e mobilità attiva, a condizione di intervenire in modo mirato sull'organizzazione dei servizi, sulla qualità dell'accoglienza e sulla connessione efficace tra stazioni e territori.

L'Atlante viene assunto come base conoscitiva per orientare la programmazione degli investimenti e superare interventi frammentari e settoriali. In questa prospettiva, le stazioni ferroviarie possono svolgere un ruolo strategico come hub di accessibilità, interscambio e servizi, rafforzando l'intermodalità e riducendo la dipendenza dall'automobile privata.

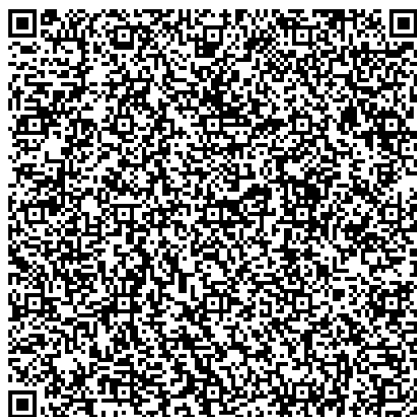
Un ulteriore asse di riflessione riguarda il rapporto tra mobilità dolce e turismo. Le aree interne svolgono già oggi un ruolo rilevante nel sistema turistico nazionale, sia in termini di offerta ricettiva sia di occupazione. Il turismo lento, di prossimità e open air rappresenta una tendenza strutturale in crescita, ma viene qui collocato all'interno di una strategia più ampia, orientata al miglioramento della qualità della vita dei residenti e alla tutela dei territori. Il turismo, in questa prospettiva, non è considerato una soluzione unica o autosufficiente, ma una componente di politiche integrate di sviluppo locale.

## **SINTESI DELLE PROPOSTE AMODO**

Alla luce delle analisi svolte, il position paper individua nella mobilità dolce una leva trasversale per la rigenerazione dei borghi e delle aree interne e propone una agenda di interventi articolata lungo alcuni assi prioritari:

- **Riconoscere la mobilità come infrastruttura di cittadinanza**, assumendola come condizione abilitante per l'accesso ai diritti fondamentali e integrandola stabilmente nelle politiche per le aree interne.
- **Rafforzare il ruolo delle ferrovie locali e turistiche**, attraverso il potenziamento e la riapertura delle linee, e valorizzando le stazioni come nodi di accessibilità, accoglienza e interscambio con la mobilità dolce.
- **Affrontare in modo strutturale il nodo dell'ultimo miglio**, promuovendo soluzioni flessibili, territorializzate e integrate (mobilità condivisa, servizi a domanda, connessioni dolci), costruite a partire dai bisogni reali delle comunità locali.
- **Costruire e mantenere reti integrate di mobilità dolce**, connettendo ciclovie, cammini, sentieri e greenways ai borghi e ai servizi essenziali, e recuperando le infrastrutture storiche della mobilità come parte della vita quotidiana dei territori.
- **Utilizzare l'Atlante della Mobilità Dolce come strumento di policy**, orientando la programmazione degli investimenti pubblici sulla base dell'evidenza territoriale e favorendo una pianificazione intermodale coerente e non frammentaria.
- **Integrare mobilità dolce e turismo in una strategia di sviluppo locale equilibrato**, capace di migliorare la qualità della vita dei residenti, sostenere le economie locali e prevenire modelli estrattivi e fenomeni di overtourism.
- **Garantire accessibilità e inclusione**, progettando infrastrutture e servizi di mobilità dolce fruibili anche da persone con bisogni specifici e superando le barriere fisiche, informative e culturali.
- **Rafforzare il ruolo delle comunità locali**, promuovendo governance partecipative, sperimentazioni dal basso e valorizzando il sapere territoriale nei processi decisionali.
- **Avviare una revisione pubblica e partecipata della Strategia Nazionale per le Aree Interne**, superando una logica di gestione passiva del declino e orientando le politiche alla rigenerazione territoriale e alla riduzione delle disuguaglianze.

Roma, 26 gennaio 2026



Per scaricare il Position Paper completo inquadrare il QR-code

Per maggiori informazioni consultare il sito <https://www.mobilitadolce.net/>

Alleanza per la Mobilità Dolce AMODO

[portavoce@mobilitadolce.net](mailto:portavoce@mobilitadolce.net) [amodo.press@gmail.com](mailto:amodo.press@gmail.com)