

Position Paper «Mobilità dolce e sostenibile» per lo sviluppo dei borghi e delle aree interne



CAMMINI DI PACE, RETI DA CONDIVIDERE, PERCORSI PER IL BENE COMUNE



Ing. Francesco Marinelli

Milano, 13/03/2026 – Fa la cosa giusta

AMODO, è' una rete nazionale di **27 tra alcune delle più importanti associazioni e organizzazioni italiane** unite, sulla base di un «Manifesto» comune, per **promuovere la mobilità dolce**, anche quale strumento per il **rilancio dei territori e delle aree interne** in Italia.

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. Dalla sua costituzione (2017), **altre 15 organizzazioni** hanno condiviso il "Manifesto - AMODO".



I membri di AMODO si occupano di:

- Reti di infrastrutture dolci (sentieri, cammini, greenways, ferrovie turistiche)
- Patrimonio storico-culturale
- Ambiente
- Paesaggio
- Borghi
- Turismo
- Accessibilità
- persone



- Associazione Borghi Autentici d'Italia (BAI)
- Associazione Italiana di Architettura del Paesaggio (AIAPP)
- Associazione Italiana Cultura e Sport (AICS)
- Associazione Italiana Guide Ambientali Escursionistiche (AIGAE)
- Associazione Italiana Greenways (AIG)
- Associazione Italiana per il Patrimonio Archeologico Industriale (AIPAI)
- Associazione Italiana Turismo Responsabile (AITR)
- Associazione In Loco_Motivi
- Associazione Europea Ferrovieri (AEC)
- Associazione La SpoletoNocchia
- Associazione Transdolomites
- Audax Randonneur Italia (ARI)
- Città Slow
- Coordinamento dal Basso per la Ciclovia dell'Acquedotto Pugliese
- Federazione Italiana Escursionismo (FIE)
- Federazione Italiana Ferrovie Turistiche e Museali (FIFTM)
- Federparchi
- FederTrek
- Iubilantes
- Italia Nostra
- Kyoto Club
- Legambiente
- Rete dei Cammini
- Terre di Mezzo
- WWF
- Touring Club d'Italia
- UTP Assoutenti

La centralità delle aree interne

Nella storia nazionale borghi e aree interne sono da sempre stati parte fondanti del sistema paese.

Dal secondo dopo guerra, invece, diventano aree marginali con calo della popolazione, riduzione dell'occupazione e dell'utilizzo del territorio, riduzione sempre più accentuata di servizi pubblici e privati.

Come detto anche nel PSNAI queste aree sono spesso soggette a situazioni di marginalità anche a causa della carenza di accessibilità.



AMODO - Alleanza Mobilità Dolce

La centralità delle aree interne

In relazione alla loro accessibilità, AMODO ha sentito l'esigenza, attraverso uno specifico Position Paper, di rendere nota una riflessione comune ai suoi aderenti, sul come sia possibile declinare oggi per borghi ed aree interne, un nuovo modello di accessibilità, percorribilità e fruizione attraverso le modalità proprie alla mobilità dolce e sostenibile.

Posizione delle associazioni della rete "AMODO" è che queste aree, anche favorendone l'accessibilità e la percorribilità devono tornare ad essere parte fondante del «Sistema Paese» riacquistando il valore storico, culturale, naturale, ambientale ed economico da sempre da esse detenuto e ad esse riconosciuto.



Il nuovo piano strategico nazionale per le aree interne - PSNAI

Mentre AMODO 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).

Il 9 aprile 2025 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 Piano, all'interno del quale fa fatto molto discutere in particolare il concetto di "spopolamento irreversibile".



Il nuovo piano strategico nazionale per le aree interne - PSNAI

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».

Per lo PSNAI, sono destinati ed aiutati a scomparire !!!



strategico nazionale per le aree interne – PSNAI

Rispetto a questo, la posizione di AMODO, è diametralmente opposta e ritiene necessaria una profonda riflessione su questo pronunciamento e chiede di poter essere inserito tra gli interlocutori di riferimento per una opportuna rivisitazione di quanto indicato nel PSNAI. Dirimente su questa posizione di AMODO è, quanto indicato dal **presidente della Repubblica Sergio Mattarella**, intervenendo alla 42^a Assemblea annuale dell’Anci a Bologna, lì dove, parlando delle aree interne, ha affermato che:

“*i piccoli Comuni sono l’anticorpo dell’abbandono e vanno messi nelle condizioni di essere un motore di vitalità e di ripartenza*”, e che *l’esistenza di servizi si pone prima del numero degli abitanti, perché ne costituisce una garanzia e, laddove viene meno, una causa del loro declino*”.



Il nuovo piano strategico nazionale per le aree interne - PSNAI

Per recuperare la giusta centralità dei borghi e delle aree interne non si può non tenere conto del 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 accessibilità e percorribilità non solo dai residenti, ma anche da chi che li vuole raggiungere, attraversarli o abitarli in modo temporaneo: i turisti, i viaggiatori, i viandanti.



AMODO - Alleanza Mobilità Dolce: Il nuovo piano strategico nazionale per le aree interne - PSNAI

In relazione a questo 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 mobilità incide direttamente sulla qualità della vita dei residenti, sulle opportunità economiche locali e sulla capacità dei territori di attrarre nuovi residenti, visitatori e attività.

In questa prospettiva, la mobilità dolce e sostenibile assume un ruolo strategico.



Accessibilità: sinergie e potenzialità

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.

AMODO non pretende di potere da sola affrontare e proporre soluzioni 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 e sostenibile.



Accessibilità: sinergie e potenzialità

In relazione alla mobilità sostenibile, scelte fondanti possono essere individuate nel potenziamento di ferrovie locali e turistiche, nel trasporto privato condiviso (sharing mobility), pensato 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 manutenzione e realizzazione e 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.



Indice del Position Paper

➤ Premessa

- I. Il nuovo Piano Strategico Nazionale per le Aree interne
- II. Piano SNAI, Trasporti e accessibilità
- III. Ridiscutere pubblicamente il Piano SNAI

➤ Introduzione

- I. Perché un Position Paper su Borghi, Aree Interne e Mobilità Dolce
- II. Il contesto: l'accessibilità ai borghi e alle aree interne



- **Cap. 1) – Borghi, Aree Interne e Mobilità Dolce:**
 - 1.1 Accessibilità e fruibilità di Borghi e aree interne nel XXI^o secolo;
 - 1.2 Comportamenti responsabili a base della mobilità dolce;
 - 1.3 Manutenzione delle reti di mobilità dolce per il contrasto al dissesto idrogeologico;
 - 1.4 Crescita economica, accessibilità e percorribilità dolce;
 - 1.5 Il turismo nelle aree interne per il miglioramento della qualità della vita dei residenti



Indice del Position Paper

- **Cap. 2) – Le forme della mobilità dolce;**
 - 2.1 - La ciclabilità;
 - 2.2 - I sentieri;
 - 2.3- le Reti dei Cammini;
 - 2.4 - Le greenways.
 - ✓ 2.4.1 Greenways, borghi e aree interne: recupero di infrastrutture per l'accessibilità e la fruibilità
 - ✓ 2.4.2 Conservazione, recupero, e valorizzazione del patrimonio ferroviario
 - ✓ 2.4.3 Il ruolo delle compagnie ferroviarie e degli Enti locali
 - ✓ 2.4.4 La domanda di Mobilità Dolce e l'utenza delle Greenways
 - ✓ 2.4.5 Le nuove sfide per il futuro.



Indice del Position Paper

- **Cap. 2) – Le forme della mobilità dolce;**
 - 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;
 - ✓ 2.5.2 Le novità in corso: nuove riaperture e cantieri avviati per il ripristino
 - ✓ 2.5.3 L'inquadramento legislativo
 - ✓ 2.5.4 Gli investimenti previsti dal PNRR

- **Cap. 3 - Mobilità dolce: accessibilità e servizi per persone con bisogni specifici:**
 - 3.1 I progetti in corso
 - 3.2 I sentieri LH Lazio
 - 3.3 Accessibilità: orientamenti e criteri per gli Enti di gestione dei parchi nazionali.



Indice del Position Paper

- **Cap. 4)** – l’Atlante della mobilità dolce: una visione di integrazione intermodale basata sul trasporto collettivo per unire l’Italia
 - 4.1 Il protocollo d’intesa tra AMODO e RFI
 - 4.2 I destinatari dell’Atlante
 - 4.3 Il metodo di lavoro

- **Cap. 5)** - La mobilità dolce per una corretta fruizione di parchi, aree protette e oasi;

Casi studio:

- il rilancio dell’Appennino: ruolo e funzione della mobilità dolce;
- Il caso della fioritura nella piana di Castelluccio: esempio pilota per la mobilità dolce.

Conclusioni:

- Le nuove sfide per il futuro della “Mobilità Dolce”;
- Le Policy di AMODO e le richieste agli amministratori pubblici.



MOBILITÀ DOLCE

Da quanto indicato nel «Position Paper» emerge con chiarezza quali siano i possibili passi da intraprendere nel futuro.

Innanzitutto, AMODO ritiene necessario sviluppare una visione strategica e coordinata delle diverse iniziative già in atto, fatto questo che consentirebbe di:

- definire le priorità di intervento,
- favorire la qualità e la riconoscibilità delle manutenzioni e realizzazioni,
- migliorare la promozione di sentieri e loro reti, di ciclovie e greenways esistenti,
- 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.).



Alcuni punti su cui AMODO avanza riflessioni e proposte



- 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.



Alcuni punti su cui AMODO avanza riflessioni e proposte

- 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.



Alcuni punti su cui AMODO avanza riflessioni e proposte

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.

Per realizzare tutto quanto sopra sarà necessario:

- 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 «Atlante di cammini italiani», con una mappatura adeguata alle odierne realtà esistenti e con una seria cartografia tecnica, come ad esempio quella prodotta da Svizzera Mobile (<https://schweizmobil.ch/it/svizzera-a-piedi>).



Alcuni punti su cui AMODO avanza riflessioni e proposte

- Promuovere la manutenzione della sentieristica e dei cammini.
- 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.
- 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



Il gruppo di lavoro

Coordinamento: Francesco Marinelli, Borghi Autentici d'Italia

Contributi:

- Agostino Agostinelli, Federparchi
- Isabella Andrighetti, 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

CAMMINI DI PACE, RETI DA CONDIVIDERE, PERCORSI PER IL BENE COMUNE



Grazie a tutti per l'ascolto

ing. Francesco Marinelli - fmarinelli@outlook.it

