



COMODO-NEWS 3/05

Confederazione Mobilità Dolce

ottobre 2005

Co.Mo.Do. è una confederazione di Associazioni che si occupano di mobilità alternativa, tempo libero e attività outdoor - Co.Mo.Do. è un tavolo allargato di discussione e proposta sui temi della mobilità dolce, dell'uso del tempo libero, del turismo e dell'attività all'aria aperta con mezzi e forme ecocompatibili.

Obiettivi di Co.Mo.Do sono la promozione, attraverso forme e modi da definire, di una **rete nazionale di mobilità dolce** che abbia come requisiti fondamentali:

- il recupero delle infrastrutture territoriali dismesse (ferrovie, strade arginali, percorsi storici ecc.);
- la compatibilità e l'integrazione fra diversi utenti; la separazione dalla rete stradale ordinaria, o in certi casi la protezione della mobilità dolce sulle strade promiscue con i mezzi motorizzati a bassa intensità di traffico;
- l'integrazione con il sistema dei trasporti pubblici locali e con la rete dell'ospitalità diffusa.

Aderiscono a Co.Mo.Do.: Associazione Italiana Città Ciclabili – Associazione Italiana Greenways – Associazione Italiana Guide Ambientali Escursionistiche - Associazione Utenti del Trasporto Pubblico – Camminacittà - Cescam – Club Alpino Italiano – Federazione Italiana Amici della Bicicletta onlus – Federazione Italiana Turismo Equestre e Trec – Federparchi – Associazione Italiana Direttori Aree Protette - Ferrovie Turistiche Italiane – Inventario per le vie di comunicazione storiche – Italia Nostra - Legambiente – WWF Italia.

Affiliati a Co.Mo.Do.: Trek&Bike, Jubilantes, Club Camminaitalia.

LA CICLOSTAFFETTA DELLA FEDERAZIONE ITALIANA AMICI DELLA BICICLETTA.

Giovedì 22 settembre - grazie a *Trenitalia, Tilo, Ferrovie Svizzere, Svizzera Turismo, Ticino Turismo* - cinquanta ciclisti della FIAB si sono trasferiti, con le loro bici stracariche di sacche, in treno ed in autopostale al Passo del S.Gottardo.

Il giorno successivo in una limpida e fresca giornata d'inizio d'autunno, hanno iniziato il lungo pellegrinaggio ciclistico, seguendo uno dei tracciati francigeni, che in otto giorni, passando per Milano, li ha portati a Siena.

A Corte S.Andrea (Lodi) i ciclisti con le loro bici sono saliti su un capiente battello per compiere il guado di Sigerico e sbarcare in terra emiliana. Hanno scavalcato la Cisa per scendere in Lunigiana passando da Lucca, Altopascio, Certaldo, Colle Val d'Elsa, Monteriggioni e arrivare a Siena. Lungo il percorso si sono svolti numerosi incontri con pubblici amministratori per promuovere il cicloescursionismo, i percorsi per questa forma di turismo rispettosa dell'ambiente e la via Francigena in particolare. A Siena, la FIAB aveva organizzato a Palazzo Patrizi un convegno sul tema ***Viaggiare sulla Francigena a piedi, a cavallo, in bicicletta ritrovando l'Europa***. Il convegno, molto partecipato, è stato occasione per un costruttivo confronto sulla valorizzazione della via Francigena. I rappresentanti delle istituzioni senesi, quelli della Associazione dei Comuni sulla Via Francigena, e quelli della FIAB intervenuti anche a nome di CoMoDo, tutti, hanno convenuto sulla necessità di pensare e lavorare in modo coordinato per tener conto dei diversi tipi di mobilità lungo la storica via dei pellegrini che dal nord Europa li portava a

Roma e quindi a Brindisi per l'imbarco verso la Terrasanta. (Luigi Riccardi)

LA RIPRESA AUTUNNALE

Cari amici

Dopo il periodo estivo CoMoDo riprende la sua strada. A breve verranno trasmesse le convocazioni per la nuova sessione di lavoro 2005-2006. I temi all'ordine del giorno sono i seguenti:

- formulazione definitiva dello Statuto, sua approvazione, nomina del Consiglio Direttivo in carica fino alla prima Assemblea Generale;
- modalità per la sottoscrizione di un fondo finanziario comune per le attività di CoMoDo;
- direttive comuni e codice etico per eventuali incarichi di consulenza richiesti a CoMoDo da Enti pubblici;
- iniziative parlamentari per la presentazione del disegno di legge nazionale sul recupero e la valorizzazione dei tracciati ferroviari dismessi;
- aggiornamento per quanto concerne le iniziative di pressione per il recupero delle ferrovie Voghera-Varzi e Treviso-Ostiglia;
- proposta di istituzione di un gruppo di lavoro per lo studio di una segnaletica unificata e di un logo comune per la 'rete nazionale di mobilità dolce';
- iniziative comuni per lo studio di un progetto di legge relativo al finanziamento e alla valorizzazione turistica di alcuni itinerari escursionistici di interesse nazionale.

Un passo necessario: la formalizzazione di CoMoDo

Qualche riflessione personale sui temi sovraesposti. Siamo finalmente giunti all'istituzione formale di CoMoDo essendo convinti che lo spirito iniziale della confederazione – semplice 'tavolo di lavoro' su temi legati alla mobilità dolce – sia ormai superato dai fatti. In questi mesi, dalla riunione di Verona in poi, la diffusione del messaggio di CoMoDo in occasione di convegni, seminari, incontri con esponenti politici e amministratori ha avuto come effetto una diffusa sensibilizzazione sull'argomento. Non vi è ormai Amministrazione pubblica, regionale o provinciale, che non abbia fra i suoi programmi interventi in qualche modo dedicati o vicini ai nostri temi. Ci vengono richieste opinioni, pareri e competenze in merito. Non è possibile ritrarsi una volta che abbiamo gettato il sasso. E per far ciò è necessario dotarsi di un'organizzazione, di uno statuto e stabilire norme precise sulle reciproche competenze specialistiche. Tutto ciò richiede uno sforzo supplementare di tempo e lavoro da parte di rappresentanti delle Associazioni che finora hanno partecipato volontariamente e con crescente entusiasmo ai lavori di CoMoDo. È necessario, fra l'altro, che all'interno del primo Consiglio Direttivo esistano partecipazione e cariche commisurate all'importanza delle Associazioni rappresentate.

Mobilità Dolce: due parole che si diffondono.

Ad Ascoli Piceno, tempo fa, parlando con due funzionari pubblici, sento dire: - Ieri, abbiamo fatto anche noi 'mobilità dolce'! – Ah sì. E come? Domando io. – Siamo venuti al lavoro in due sulla stessa macchina! - Non è precisamente 'mobilità dolce', ma va bene lo stesso, rispondo. L'importante è che se ne parli, le precisazioni verranno poi. Intanto qua e là si cominciano a recuperare tratti di ferrovie in abbandono, gli argini dei fiumi tornano ad essere patrimonio di tutti (pedoni, ciclisti, cavalieri), le piste ciclabili protette si ramificano sempre più e si comincia a parlare di rete. Ogni fase di fermento comporta però anche una certa indeterminatezza e soprattutto la mancanza di un piano comune e generale degli interventi. Riteniamo che sia giusto che ogni provincia in Italia disponga di un Piano per la mobilità dolce, ma al di sopra di questi piani occorre uno schema di livello nazionale per le grandi percorrenze (Sentiero Italia, Via Francigena, Bicaldia ecc.), occorre

una metodologia sulle tecniche da impiegare negli interventi, occorre legare questa rete con il trasporto pubblico locale per disincentivare l'uso esclusivo dell'automobile, occorre soprattutto un'immagine commerciale comune per immettere queste proposte sul mercato turistico nazionale ed estero. In questo modo nasce la Rete nazionale della Mobilità Dolce. Con un logo e una proposta unica, condivisa da tutte le Associazioni e dagli Enti pubblici, finanziata dallo Stato o da imprese private.

La nostra idea sulle ferrovie dismesse

Intanto abbiamo messo alcuni puntelli per legittimare e facilitare la realizzazione della rete laddove esistono tuttora degli ostacoli. In primis la questione della cessione dei sedimi ferroviari dismessi. Con la proposta di legge avanzata da CoMoDo, lungamente discussa, si ritiene di superare questo 'gap' che alla fine pare esser più di natura formale che sostanziale. Occorre, pare, un disposto normativo che preveda esplicitamente questo genere di cessione dagli enti esercenti o ex-esercenti agli Enti pubblici o alle Amministrazioni private. Questo è quanto si contempla nella legge oltre ad altri disposti a favore della valorizzazione del patrimonio ferroviario in abbandono. Si ritiene infatti che tratti di linea, caseggiati, impianti, ponti, gallerie, stazioni posseggano un loro valore storico e di memoria che non deve essere obliterato. Una specifica forma di protezione, una nuova destinazione d'uso ma compatibile con gli obiettivi della mobilità dolce è indicata per questo particolare genere di beni.

E una nuova proposta per i percorsi nazionali di lunga percorrenza

Ma vorremmo andare ancora oltre per quanto riguarda la promozione della Rete di Mobilità Dolce. Finora sentieri e itinerari di lunga percorrenza sono stati sostenuti da Regioni, Province, Comuni o dallo sforzo volontario delle Associazioni (il Cai in prima persona) e di imprese private (si possono ricordare l'iniziativa di Alleanza Assicurazioni/Fie e quella dei Sentieri Energia dell'Enel). All'estero, e nel Regno Unito in particolare, alcuni (pochi ma fondamentali) percorsi di lunga percorrenza sono direttamente sostenuti dallo Stato e hanno la denominazione appunto di 'National Trails'. Ciò significa che, come per i parchi nazionali, esiste un ufficio, un personale che si dedica al tracciamento, alla manutenzione e alla promozione del percorso. In sostanza si tratta di uno spazio protetto anch'esso, non di tipo areale, ma di tipo lineare. Una 'strada verde', un sentiero come un parco naturale lungo e stretto aperto alla multiutenza. Bisogna introdurre questo concetto anche in Italia. Occorre far sì che un certo numero di grandi percorsi diventino 'Itinerari escursionistici d'interesse nazionale' e abbiano un sostegno finanziario continuo da parte dello Stato. Alcuni tratti del Sentiero Italia? (tutto è forse troppo per le presumibili limitate risorse finanziarie a disposizione), il tratto più ricco di sostanza della Via Francigena?, alcune grandi strade storiche (la Via Flaminia? La Via Claudia Augusta nel Veneto?), i tratti di valico delle grandi percorrenze mulattiere alpine (il Sempione? Il Gran San Bernardo? Lo Spluga? ecc.). Lancio questa proposta soprattutto agli amici del Cai per la loro competenza nell'argomento e a Federparchi per l'assonanza fra aree protette e itinerari nazionali 'protetti'. Indagini di mercato, pubblicate di recente sui quotidiani nazionali, indicano che quote sempre maggiori di turisti praticano attività all'aria aperta e in particolare l'escursionismo. Secondo il Terzo Rapporto sul Turismo nei parchi nel 2001 si sono registrate 155 milioni di presenze nelle aree protette e la metà di queste presenze era composta da escursionisti che spendono gran parte della loro giornata su un sentiero. I parchi nazionali sono le aree più favorite in questo senso. Offrire un rete di percorsi ben tenuti, valorizzati con centri visita (non solo rifugi), segnalati in modo omogeneo e uniforme, utilizzando un pacchetto di spesa convenzionato, attraverso aree naturali, città e centri storici e quanto di meglio si attende un turista da una Rete di Mobilità Dolce.

Attendo di conoscere la vostra opinione sugli argomenti che vi ho esposto (anche per mail) e vi attendo tutti per la **prima convocazione** di CoMoDo (sessione 2005-2006) che, per i membri nominati dalle Associazioni, è fissata il **giorno 25 novembre alle ore 15**. **L'indirizzo: Sede ANCMA, Via Antonio da Recanati, 1 (di fronte alla Stazione Centrale), Milano**. Si rammenta che per gli adempimenti formali dell'Associazione tutti i convenuti sono pregati di portare con sé un documento d'identità valido.

Per CoMoDo, il portavoce

Albano Marcarini

marcarini@tele2.it

albano.marcarini@fastwebnet.it

(sostituiscono il precedente albano@planet.it)