



Next Generation Italia per la mobilità attiva, ferrovie locali, borghi italiani e turismo sostenibile

Con questa nota vogliamo rappresentare l'esigenza che il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, Next Generation Italia, in discussione in Parlamento, contenga una adeguata e necessaria attenzione alla mobilità attiva e al turismo sostenibile. Un progetto ed una visione indispensabili per una ripartenza sostenibile, l'occupazione duratura e la tutela del territorio nel nostro Paese.

L'Alleanza Mobilità Dolce insieme alle proprie associazioni e territori, è impegnata per dare slancio alla mobilità attiva a piedi e in bicicletta, alle ferrovie locali e treni turistici, per la rinascita dei borghi e la crescita del turismo sostenibile, con un progetto di tutela della natura, del territorio e del paesaggio italiano. Questi obiettivi sono essenziali per contrastare i mutamenti climatici e la riduzione dei gas serra che al 2030 dovranno essere ridotti del 55% ed al 2050 arrivare ad emissioni zero.

Nel campo del turismo si stanno affermando importanti novità come la crescita del turismo in bicicletta, dei cammini, percorsi e sentieri, dei treni turistici, delle greenways, all'insegna della riscoperta dei borghi e del vivere la natura.

Nuove opportunità si aprono per il *turismo slow*: in questi anni sono stati approvati piani, norme, progetti, si è parlato molto di sostegno ai piccoli comuni ed alle aree interne, mobilità ciclistica, cammini e treni turistici sono entrati nel confronto politico e istituzionale. Nuovi operatori si affacciano per promuovere economie locali e lavoro in questi nuovi settori del turismo sostenibile. **Le risorse del Next Generation Italia devono sostenere concretamente questi progetti, insieme a molti altri utili al futuro dell'Italia.**

Nel PNRR del Governo italiano - approvato in Consiglio dei Ministri del 12 gennaio 2021 - questi temi e parole d'ordine sono presenti ma in modo parziale, disseminato, in diversi casi senza identificare le risorse dedicate e senza configurare una strategia coerente. In specifico questi temi vengono richiamati nel PNRR alla Missione 1, componente Turismo e Cultura; nella Missione 2, componente 3 Trasporti locali sostenibili, ciclovie e rinnovo parco rotabile; nella Missione 3 Infrastrutture per la mobilità sostenibile. **Come Alleanza Mobilità Dolce avanziamo le seguenti osservazioni, richieste di integrazione e modifiche al testo in discussione in Parlamento.**

1 Le Reti di Mobilità Dolce come Infrastrutture per la mobilità sostenibile

Nel PNRR le reti per la mobilità dolce a piedi e in bicicletta sono indicate nella Missione 1 e nella Missione 2. I cammini sono oggetto di attenzione specifica e possibili finanziamenti, nella missione 1.3 Turismo e Cultura 4.0 specificamente nella parte dedicata ai *"Percorsi nella storia"* e *"Turismo lento"*.

In modo analogo le ciclovie sono inserite nella Missione 2, componente 3 *Trasporti locali sostenibili, ciclovie e rinnovo parco rotabile*, con indicato l'obiettivo di realizzare 1626 km di ciclovie turistiche nazionali, che si affiancano ai 1000 km programmati per le ciclovie urbane.

Nel PNRR inoltre non si fa riferimento al complesso della rete sentieristica italiana per trekking, escursioni, percorsi nei parchi e nella natura, vie escursioniste nelle Alpi e negli Appennini: risultando quindi estremamente carente da questo punto di vista.

Allo stesso modo non vengono richiamate greenways, alzaie dei canali, piste di servizio ed altre reti locali su cui la mobilità attiva a piedi e in bicicletta può trovare spazio ed opportunità reali.

Secondo Il PNRR *"La transizione verde e la sostenibilità ambientale nel nostro Paese non possono che fondarsi sulla tutela e sulla valorizzazione del patrimonio culturale"*. Affermazione giusta ma che non può divenire un fattore limitante per le Reti di Mobilità Dolce, che hanno una valenza molto più ampia e strategica per il nostro Paese: sono infrastrutture di mobilità sostenibile per residenti, ospiti e turisti, sono utili per migliorare l'accessibilità dei borghi, paesi, territori e aree interne, la loro realizzazione e manutenzione sono necessarie per contrastare il dissesto idrogeologico, sono una infrastruttura di base per promuovere restanza, accoglienza turistica ed economie locali, sono mobilità sostenibile per contrastare i gas serra e l'inquinamento atmosferico.

Questo insieme di Infrastrutture per la Mobilità Lenta, deve essere considerato alla stregua dello sviluppo delle altre infrastrutture, come espressione di un nuovo modello fondato su sviluppo sostenibile e coesione territoriale, dove, accanto ad aspetti economici, culturali, ambientali, possa e debba trovare spazio una rinnovata socialità.

Infrastrutture per la mobilità dolce che dovranno essere riorganizzate per assicurare accessibilità a tutti gli utenti e viaggiatori, abbattendo le barriere architettoniche, ampliando i servizi dedicati, promuovendo l'intermodalità *friendly* con le reti del trasporto collettivo ed i veicoli privati.

Per questo avanziamo la proposta che l'insieme di queste reti sia inserita come una componente dalla Missione 3 Infrastrutture per una mobilità sostenibile, tesa a completare entro il 2026 come viene scritto una *"prima e significativa tappa di un percorso di più lungo termine verso la realizzazione di un sistema infrastrutturale moderno, digitalizzato e sostenibile dal punto di vista ambientale, tenuto conto delle specificità della orografia del territorio italiano"*.

I cammini, sentieri e le ciclovie, in quanto infrastrutture, necessitano inoltre di una base cartografica comune, digitale, aggiornabile; di interconnessione intermodale con altre infrastrutture; di

accessibilità; di strumenti di gestione che garantiscano controllo e manutenzione, segnaletica e messa in sicurezza, esattamente come avviene per strade, autostrade e ferrovie.

Aggiungiamo anche che affinché tali interventi permettano *“La transizione verde e la sostenibilità ambientale nel nostro Paese”*, fondandosi *“sulla tutela e sulla valorizzazione del patrimonio culturale”* è **necessario pretendere la competenza degli operatori e la progettazione di qualità, interdisciplinare, con tecnici esperti nell'utilizzo di soluzioni e materiali alternativi, energeticamente produttivi, rispettosi della permeabilità dei suoli, ma durevoli, per ridurre la manutenzione e il degrado.** E' necessario porre il *“paesaggio al centro”*, attraverso una regia progettuale attenta, con competenze congiunte (ingegneri esperti di mobilità, geologici, architetti paesaggisti, agronomi, pianificatori, impiantisti, ecc, con la partecipazione della società civile, di concerto con gli enti pubblici), mirando alla gestione sapiente del territorio per la valorizzazione, manutenzione e fruizione, del nostro paesaggio e del patrimonio culturale.

PROPOSTA: Per tutte queste ragioni riteniamo molto più appropriato l'inserimento nella Missione 3 Infrastrutture per la mobilità sostenibile, di una specifica componente 3.3 Reti e Infrastrutture per la mobilità dolce.

2 Ciclovie, Greenways e percorsi per la mobilità in bicicletta

Nel PNRR viene prevista la realizzazione di 1000 km di reti ciclabili urbane e 1626 km di ciclovie turistiche. Sono un obiettivo davvero minimo tenendo conto della facile cantierabilità delle reti nelle città e nei territori e delle esigenze di potenziare subito la ciclabilità in Italia.

Si tenga conto che solo i PUMS delle principali città italiane prevedono la realizzazione di almeno 2500 km di percorsi urbani ciclabili. **Che il Piano Nazionale delle ciclovie del MIT è basato su 10 grandi ciclovie turistiche nazionali equivalenti a 6000 km di rete, che hanno bisogno di una forte accelerazione per diventare realtà. A questi andranno poi aggiunte le reti ciclabili delle città medie e piccole (che non devono redigere il PUMS) e le ciclovie regionali e interregionali ideate e cresciute di recente.**

Si deve lavorare con una forte accelerazione sul segmento del cicloturismo, in grado di generare un volume d'affari fra i 4,7 e i 7,6 miliardi di euro all'anno (secondo i Rapporti Isnart/Legambiente) nonostante l'assenza di una significativa rete di infrastrutture ciclabili dedicate. In questo senso è fondamentale che non si affidi lo sviluppo di questo settore unicamente al Sistema nazionale delle ciclovie turistiche, un programma ambizioso, necessario e dai tempi più lunghi. **Ma è indispensabile anche puntare a rendere ciclabili da subito quei percorsi già individuati che possono contare su strade a bassa intensità di traffico**, attivando già dalla prossima stagione un sistema di percorsi ciclabili capace di restituire forza ai territori delle aree interne. E' il caso della Ciclovie dell'Appennino, pensato come un percorso di valorizzazione della dorsale centrale italiana, dei borghi ed aree

interne, che utilizza strade a basso traffico, in stretta correlazione con APE, Appennino Parco d'Europa.

Individuare nei percorsi cicloturistici e nei cammini i primi assi sui quali strutturare da subito una nuova strategia turistica che abbia al centro un'idea originale e innovativa di Paese del turismo attivo e sostenibile. Si cominci a censire i percorsi cicloturistici che utilizzano viabilità esistente a scarso traffico e quindi di pronta fruibilità. Realizzarne la segnaletica, campagne di comunicazione rivolte agli utenti della strada per il rispetto del ciclista, incentivare l'imprenditorialità locale a servizio dell'infrastruttura locale (ciclofficine, tour operator, cooperative di servizi, accoglienza).

Tra le reti per pedalare e camminare da realizzare devono essere incluse anche le greenways, che utilizzano vecchi sedimi di ferrovie e varianti di tracciato abbandonate da molto tempo e completamente disarmate. Attualmente sono circa 900 i chilometri recuperati dall'abbandono come greenways in Italia: un obiettivo credibile è realizzare entro il 2026 (orizzonte del PNRR) altri 500 km di reti ciclopedonali.

Ovviamente siamo consapevoli che reti ciclabile urbane, greenways, ciclovie turistiche, strade a basso traffico ed alta ciclabilità, devono essere progettate da team interdisciplinari, attenti ad una visione sistemica, al paesaggio e soluzioni tecniche sostenibili, debbano inoltre essere fortemente interconnesse e avere valenze multiple d'uso per residenti, ospiti, viaggiatori e turisti.

PROPOSTA: Un obiettivo ambizioso e necessario nel PNRR, dovrebbe puntare alla realizzazione di 5000 km di reti urbane ciclabili e 10.000 km di reti di collegamento tra paesi, percorsi su strade a basso traffico, greenways e ciclovie turistiche in sede propria. Progetti che nel complesso richiedono 2 miliardi di investimenti nel PNRR che (semplificati) possono davvero essere realizzati in sei anni, entro il 2026. Da inserire nella Missione 3.3 Reti ed infrastrutture per la mobilità dolce ed accelerare la realizzazione.

3 Realizzare Cammini, Sentieri e percorsi per la mobilità attiva

I cammini sono ormai una realtà nel nostro paese, come è emerso anche dalle indagini di Terre di Mezzo su viaggiatori e pellegrini, che nell'estate di pandemia 2020 hanno retto meglio alla crisi del turismo, come una opportunità reale di turismo sostenibile nei territori.

Stiamo parlando della Via Francigena, ai cammini inclusi dall'Atlante del Mibact, da quelli promossi dalla Rete dei Cammini, dall'esperienza di promozione #locaminoinItalia, da altri cammini nati dai territori come il cammino delle Terre Mutate. O da quelli che stanno crescendo a livello regionale e locale legati a vie storiche, a percorsi letterali, a borghi e beni storici, a prodotti enogastronomici.

Va poi considerata tra le infrastrutture di mobilità dolce, **la rete storica dei sentieri di montagna e degli appennini, percorsi e trekking, che costituiscono un patrimonio unico di accessibilità e bellezza nel paesaggio italiano, che lega come un grande filo aree interne e borghi italiani.** Sentieri la cui necessaria manutenzione costituisce un elemento di sicurezza e contrasto al dissesto idrogeologico di versanti, montagne ed appennini.

Questa ricchezza di percorsi deve costituire una **Mappa delle reti di mobilità dolce in cui sentieri, cammini, ciclovie, greenways, percorsi locali, costituiscono una infrastruttura verde dell'Italia.**

Una rete da integrare con il trasporto collettivo su ferro e su gomma, con parchi, oasi, giardini e aree naturali, con città, paesi e borghi, con il patrimonio storico e monumentale, con il sistema di accoglienza del turismo sostenibile.

È perciò importante che queste “infrastrutture verdi” vengano continuamente mantenute e rese attive e fruibili, nonché pensate in modo intermodale con il trasporto collettivo.

Affinchè crescano camminatori e pellegrini, queste reti devono diventare una realtà strutturata per restituire organicità e omogeneità secondo i seguenti criteri:

- **Rendere visibile** il reticolo dei cammini e delle vie storiche, sentieri e percorsi nella sua duplice logica di interconnessione: con le altre reti europee e mediterranee e, all'interno, con i borghi, le città e i nodi delle reti del trasporto collettivo;
- **Riformare e aggiornare l'attuale “Atlante dei Cammini”** del Mibact integrandolo con i nuovi percorsi e cammini creati dai territori in questi ultimi anni. Dotarlo di cartografia di base digitale open source, omogenea per tutto il territorio nazionale;
- **Individuare** le smagliature della rete e progettare le opere infrastrutturali di superamento dei punti critici dei tracciati, per la sicurezza personale degli utenti e per rendere quanto più possibile l'intermodalità di rete;
- **Realizzare** il sistema nazionale unitario di **segnalazione dei cammini**, per evitare la frammentarietà e le disomogeneità attuali;
- **Definire** con tutti gli Enti interessati i protocolli unificati per la **manutenzione dei percorsi**, per i servizi di **accoglienza, informazione e promozione identitaria dei cammini**;
- **Mettere a punto** un sistema unitario per la **valutazione e la certificazione della “qualità dei cammini”** mediante indici da condividere con i soggetti pubblici e con le associazioni di settore interessate;

La rete della mobilità sostenibile è una reale opportunità dove cammini, sentieri, ciclovie e reti ferroviarie locali si completano e si sostengono, si pongono in alternativa alla mobilità privata veicolare permettendo al turista di muoversi riducendo l'impatto sull'ambiente.

Vanno integrate con tutti i servizi di ricezione in ogni periodo dell'anno, con una particolare attenzione ai fine settimana e periodi di alta frequenza, nei quali si riscontra un incremento dell'attività turistica e un calo importante del servizio ferroviario delle linee secondarie, spesso (specie nel sud Italia) con un servizio altamente insufficiente e completamente sostituito da quello su gomma. **Servizi intermodali ed integrati con il trasporto collettivo non solo per il viaggiatore e turista, ma anche come servizio per ospiti e residenti di paesi e aree interne.**

PROPOSTA: Per questi obiettivi di crescita di Cammini e Sentieri è necessario incrementare le risorse nel PNRR, da inserire con una Componente specifica nella Missione 3.3 Reti e Infrastrutture per la Mobilità Dolce. Riformare l'Atlante dei cammini, creare una Mappa integrata delle reti di mobilità dolce e con le connessioni con il sistema di trasporto collettivo.

4 Riequilibrare le risorse per gli investimenti ferroviari verso trasporto locale e ferrovie regionali.

La Missione 3 Infrastrutture per la Mobilità Sostenibile prevede robusti investimenti nel settore ferroviario, anziché autostradale (anche perché così richiesto dall'Unione Europea), onde finalmente contribuire al riequilibrio tra le modalità di trasporto.

Perché questi cospicui fondi siano correttamente allocati, occorre tuttavia vigilare affinché sia evitata la tentazione di impegnarli in opere faraoniche, costosissime e difficilmente realizzabili (tipo le linee costiere integralmente nuove), ma siano spesi per velocizzare le relazioni esistenti ed intervenire sui nodi. Riuscendo così a recuperare una parte dei fondi da destinare invece ai collegamenti regionali ed urbani su ferro, obiettivamente molto trascurati dal Piano, nonché alle linee storiche che meritano di essere riaperte per il traffico locale e turistico.

Dalla sintesi degli investimenti programmati descritti nel testo del PNRR, non è positivo che si vogliano finanziare diverse tratte di Alta Velocità come Il terzo valico Milano-Genova e la Brescia-Padova AV. Investimenti già finanziati che assorbirebbero una grande quantità di risorse del PNRR in modo inefficiente. Inoltre per il rinnovo del parco rotabile del trasporto locale in questa Missione 3 non sono contenute risorse, che sono previste nella Missione 2 mobilità urbana ma con forti limiti essendo previsti solo 80 nuovi treni.

Complessivamente quindi la ripartizione degli investimenti risulta troppo sbilanciata verso gli investimenti sulle grandi opere di collegamento e tratte ad Alta Velocità mentre serve un deciso impulso verso le reti ferroviarie nel Mezzogiorno, la mobilità urbana, le reti regionali e il trasporto locale.

Risorse scarse per i nodi ferroviari urbani e le reti regionali

Secondo la Tabella M3C1 degli **investimenti ferroviari per il “Programma Nodi e Programma direttrici” vengono dedicati solo 2,97 miliardi**: stiamo parlando di investimenti essenziali per migliorare il servizio per i pendolari. Da una verifica sul Contratto di Programma di Investimenti RFI 2017-2021, Aggiornamento 2018-2019, emerge che per il complesso dei nodi ferroviari metropolitani è stimato un costo di investimenti pari a 20,018 MLD, di cui sono disponibili e

assegnati 9,543 MLD. Quindi mancano circa la metà delle risorse, circa 10,5 MLD, che potrebbero trovare una adeguata copertura nel PNRR.

Un analogo ragionamento si deve fare per le ferrovie regionali, che in genere hanno una doppia valenza di reti al servizio dell'accessibilità e delle aree interne e per alcune tratte anche di servizio verso i grandi comuni capoluogo e le aree metropolitane.

Va anche rammentato che in Italia abbiamo purtroppo una lunga lista di ferrovie "sospese" o interrotte: circa 2.700 km che rappresentano quasi il 15 % dell'intera rete nazionale, inclusiva di linee Fs e linee in gestione regionale. La metà di queste ferrovie sono chiuse a tutti gli effetti con una grave perdita del patrimonio nazionale ferroviario: sarebbe necessario un progetto finalizzato alla loro riapertura coerente con la vocazione ed i servizi di mobilità dei territori attraversati.

Per l'adeguamento delle Ferrovie regionali, nella Tabella M3C1, vi sono 2,67 MLD. Risorse particolarmente scarse rispetto alle stime del Contratto di Programma RFI, che indica in 16,834 il fabbisogno complessivo per la valorizzazione delle reti regionali, di cui coperte da finanziamenti sono 4,59 MLD. Nella Tabella M3C1 sono previsti anche **2,4 mld per "upgrading ed elettrificazione al sud"** che investono dalla descrizione sommaria sia linee locali che linee nazionali.

Mancano quindi due/terzi delle risorse necessarie e la stima sulla spesa annuale richiede secondo il CdP RFI per il periodo 2021-2026 risorse pari a 6,2 MLD, che potrebbero trovare copertura nel PNRR e capacità di essere realizzate entro il 2026

Nel complesso quindi solo circa 8 mld su 26,7 mld sono dedicati alle linee ferroviarie locali: risorse che non saranno in grado colmare il deficit strutturale di servizi ferroviari metropolitani, locali e delle aree interne, che abbiamo nel nostro Paese.

Attuare la legge per ferrovie e treni turistici 128 del 2017

Va sottolineato che, tra gli investimenti ferroviari, non viene indicato l'adeguamento della rete ferroviaria locale a scopo turistico, che serve contestualmente a migliorare i collegamenti e i trasporti per residenti, borghi e città delle aree interne. Ricordiamo che la legge 128/2017 indica le prime 18 linee di straordinaria bellezza da valorizzare ed in qualche caso da riaprire: sono ferrovie locali per treni turistici per lo *slow tourism* e la mobilità attiva.

Questo richiede investimenti per linee e treni turistici, che non sono indicati nella tabella M3C1 investimenti ferroviari, mentre sono richiamati in modo generico (senza una specifica indicazione di risorse dedicate) tra gli interventi per il Turismo Lento, nella Missione 1 nella componente dedicata al Turismo. **A nostro giudizio sarebbe molto più opportuno che questi investimenti di adeguamento e riapertura fossero inclusi nella Missione 3 con risorse dedicate e coerenti con il quadro di investimenti ferroviari.**

Investimenti che dovranno riguardare le linee RFI e le ferrovie di proprietà delle Regioni, secondo le indicazioni della Legge 128 del 2017. Ricordiamo che sono necessarie risorse per l'adeguamento e manutenzione di linee aperte (come le linee Binari senza tempo di Fondazione FS e le linee ARST per il Trenino Verde). A cui aggiungere le risorse per il ripristino delle linee attualmente chiuse e che secondo la legge 128/2017 vanno riaperte (tra cui Fano-Urbino, Civitavecchia-Orte, Noto-Pachino, Alcantara- Randazzo).

Riteniamo che alla **MISSIONE 1, nella parte Turismo, vadano lasciati solo i fondi destinati alla valorizzazione turistica**, che potrebbero essere destinati ai vari soggetti - sia del gruppo FS che di altri gestori ferroviari - finalizzati ai progetti di valorizzazione turistica, al recupero di fabbricati per accoglienza turistica, ai rotabili, sia d'epoca che moderni da costruire appositamente (come il treno panoramico della Sila) per un uso specializzato in ambito turistico.

PROPOSTA: Proponiamo di rivedere l'attuale attribuzione delle risorse alla Missione 3.1 per gli investimenti ferroviari. Aumentare in modo netto le risorse per il potenziamento dei nodi ferroviari metropolitani, delle ferrovie regionali e la piena attuazione della legge per le ferrovie e treni turistici 128/2017, passando dagli attuali 5,6 mld a 12,5 miliardi, riducendo le altre voci per AV e lunga distanza. Inserire gli investimenti per linee locali della Legge 128/2017 nella Missione 3.1 degli investimenti ferroviari e lasciare alla Missione 1.3 Turismo lento solo la parte relativa alla valorizzazione turistica di promozione, servizi e accoglienza.

5 Turismo sostenibile legato alla mobilità dolce e ai territori

La crisi del settore Turismo, colpito duramente dalla pandemia, impone una riflessione importante su come assicurare un futuro di sviluppo – e non un semplice ritorno alla situazione pre-Covid – a un'economia che non solo incide per il 13% sul nostro Pil e che occupa il 15% della forza lavoro. E che costituisce anche un volano eccezionale, tra gli altri, per le industrie creative e culturali e per il nostro Made in Italy, godendo l'Italia di un'immagine assolutamente positiva e di una elevata desiderabilità come destinazione di viaggio. E ciò, nonostante il nostro sistema di offerta non si sia evoluto così prontamente come quello di altri Paesi competitor vecchi e nuovi.

La crisi ha reso altrettanto evidenti le storture di un modello di sviluppo turistico squilibrato con fenomeni come *l'overtourism*, che ha caratterizzato tante destinazioni a cominciare dalle principali città d'arte, un mercato immobiliare drogato dalla bolla creata da *Airbnb*, un'eccessiva esternalizzazione dei costi ambientali (viaggi low cost) che si è tradotta anche in un'accelerazione della crisi climatica.

D'altro canto, l'accelerazione dei fenomeni determinata dalla situazione attuale ha contribuito a mettere meglio a fuoco tendenze già abbozzate in questo settore prima del Covid: **la forte connotazione dei prodotti in termini di sostenibilità, la crescita delle destinazioni di prossimità e dei prodotti legati al binomio natura e cultura, lo sviluppo di cammini e cicloturismo, l'attenzione per vacanze improntate a salute e benessere.**

Lo scenario che si è venuto a delineare finora durerà ancora a lungo e lascerà impronte significative anche dopo la fine della pandemia. **Il PNRR Next Generation Italia dovrebbe rappresentare l'occasione per attrezzare il Paese al cambiamento in atto ed affermare un profilo nuovo del Paese Italia.** Si tratta di ridisegnare una strategia turistica adeguata alle nuove domande di turismo, affiancare cioè all'immagine tradizionale del Belpaese, una più contemporanea che guardi ai giovani e promuova nuovi turismi: slow, attivi, sostenibili, integrati, innovativi, valoriali,

esperienziali. Parchi, montagne e appennini sono la destinazione ideale per declinare nel concetto di sostenibilità i nuovi turismi improntati al benessere e all'attività in natura.

Gli itinerari a piedi, in bicicletta e su treni locali, rappresentano una straordinaria opportunità che costringe ad orientare la qualità della spesa e destinarla a creare sistemi turistici territoriali, irrobustendone i nodi ed omogeneizzando verso l'alto la qualità dell'offerta. Il turismo degli itinerari "obbliga" i territori a creare il sistema integrato dell'offerta e tradurre in prodotto turistico la varietà di patrimonio diffuso che è la caratteristica del nostro Paese.

Servono interventi sulla filiera turistica (trasporto, mobilità, alloggio, ristorazione, altri servizi) ispirati da principi di sostenibilità; non ci si può limitare a migliorare la qualità in termini di comfort o di arricchimento dell'offerta, la sostenibilità e l'accessibilità devono essere sempre presenti in tutte le scelte e in tutte le azioni. Le infrastrutture devono essere pensate prioritariamente per la fruizione della popolazione locale; perché tutto ciò che è pensato in positivo per la popolazione locale migliora anche il soggiorno e la visita per i turisti (trasporti, verde pubblico, arredo urbano, parcheggi, impianti sportivi, vita culturale, superamento delle barriere architettoniche).

Il PNRR alla Missione 1 componente Turismo (a cui sono dedicati 8 miliardi) in sostanza indica queste parole chiave disseminate in diversi punti nel testo, ma non sembra costituire una strategia organica di promozione del turismo sostenibile ed esperienziale.

Il PNRR nella attuale versione dovrebbe sottolineare maggiormente, per la parte dedicata al turismo, la sua trasversalità, un tratto peculiare che deve trovare una ricomposizione a livello territoriale: questo per le tematiche della digitalizzazione dell'offerta, della formazione, delle infrastrutture di mobilità (dagli operatori del core business ricettivo fino agli attrattori naturali, culturali e sociali). Per ogni progetto con rilievo nazionale andrebbero precisati i luoghi interessabili, i soggetti rilevanti, le correlazioni e gli impatti su temi chiave del NG UE, gli indicatori di risultato e i tempi.

Il PNRR prevede la costituzione di un Centro di alta formazione turistica: riteniamo che non sia un obiettivo utile dato che già esistono corsi universitari, master, istituti alberghieri anche di alta qualità, centri di formazione professionale. È importante invece che lo Stato eserciti la propria competenza sulle figure professionali del turismo e favorisca percorsi di specializzazione e di diversificazione che tengano conto dell'innovazione in atto nella domanda (turismo esperienziale, storytelling, enogastronomia, artigianato artistico, cammini ecc.) con un piano generale di formazione.

PROPOSTA: Nel PNRR le parole chiave per il sistema di accoglienza del futuro per il turismo sostenibile ci sono tutte, già peraltro presenti nel Piano Strategico Turismo 2017-22. Occorre però dare un respiro diverso al racconto della strategia di settore e rendere più credibili e motivate le progettualità introdotte in modo troppo vago, vincolandole contestualmente al senso complessivo del Piano.

6 Borghi italiani come luoghi di vita capaci di futuro

Nel PNRR alla Missione 1 componente 3 Turismo e cultura è inserito il Piano Nazionale Borghi, con una dotazione finanziaria di 1 miliardo. **Questa auspicata attenzione ai borghi è ovviamente un risultato**

positivo: ma serve riflettere attentamente su questa opportunità, per centrare gli obiettivi che devono andare oltre la valorizzazione turistica, e promuovere residenza, innovazione e nuovi servizi, innescando anche processi per il permanere dei giovani nei territori di origine grazie alla formazione all'autoimprenditorialità. Come ha scritto poeticamente Franco Arminio dobbiamo “arieggiare i paesi” con nuove idee e visioni per il futuro. Non solo passato, non solo turismo, ma anche restanza e nuovi abitanti.

L'approccio del PNRR e del Piano Nazionale Borghi da parte del Governo deve quindi evolvere verso una concezione dei borghi e delle aree interne non di "patrimoni minori" o di periferie, ma di luoghi e contesti di vita di cui l'Italia è da sempre costituita e che hanno formato l'Italia.

Quell'Italia che negli anni ha spostato il fulcro delle sue politiche sulle grandi città, sull'accentramento per presunti risparmi e razionalizzazioni, depauperando di servizi i territori che in quel momento sono divenuti "periferie-periferici", ma non certo nello sguardo e nell'azione degli amministratori di questi borghi che con tenacia hanno proseguito nel presidio e nello sforzo di salvaguardia di territori indispensabili per il Paese e per il suo futuro.

La pandemia da Covid - 19 ha portato i riflettori verso i borghi, finanche a considerarli un *buen retiro* durante la pandemia. Ma vivere (anche temporaneamente) in un borgo dev'essere una “scelta consapevole” non dettata da convenienze epidemiologiche; una scelta di chi ha il desiderio di partecipare ad una (nuova) comunità, e divenire un contribuente dello sviluppo sostenibile del borgo.

La ripartenza deve consentire ai borghi di essere valorizzati per quello che realmente sono ovvero fornitori di servizi ambientali grazie ad agricoltori e silvicoltori eroici, grazie alle infrastrutture verdi e blu di cui sono custodi seppure con difficoltà legate allo spopolamento dei luoghi, al depauperamento di servizi e alle scelte politiche nazionali, fornitori di prodotti agricoli di qualità, custodi di ambienti dove praticare attività all'aria aperta, contesti culturali, sociali e turistici nei quali ritrovare una dimensione a misura delle persone.

Il ripopolamento auspicato dei borghi significa servizi di prossimità (scuole, sanità, servizi sociali, negozi multiservizio, telemedicina, trasporti ecc.), digitalizzazione, maggior numero di aziende agricole a presidio del territorio e forti di un'agricoltura che mantenga la biodiversità, che sia a basse emissioni, recuperi l'acqua piovana, non inquina, consenta di produrre alimenti sani, si avvalga di innovazioni tecnologiche, abbia frequenti rapporti con il mondo scientifico e l'università per aumentare il contrasto ai cambiamenti climatici.

Dunque gli interventi di rigenerazione urbana anche mirati all'incremento di ricettività, in particolare quella diffusa sia essa turistica che residenziale in ossequio a nuovi stili di vita e condivisione quali ad esempio il cohousing e il coworking, dovranno intersecarsi con la necessaria reintroduzione di servizi e lo sviluppo di infrastrutture grigie e verdi per aumentare benessere e vivibilità dei borghi, dei loro centri storici e dei loro contesti ambientali. In questa visione le reti per la mobilità dolce a piedi ed in bicicletta, le ferrovie locali e turistiche, sono anche un sostegno per la mobilità dei residenti ed una opportunità di nuovo turismo, che garantiscono accessibilità e coesione sociale.

Il Piano Nazionale Borghi non potrà prescindere dal sostenere attività di assistenza tecnica e affiancamento alle Pubblica Amministrazione nella creazione di Piani di Miglioramento locali di visione pluriennali quali strumenti sovraordinati di pianificazione territoriale e programmazione in grado di orientare le scelte amministrative, i programmi e i progetti pubblici e privati verso standard qualitativi diffusi in ambito di sostenibilità ambientale, economica e sociale, condividendo obiettivi e modalità con le comunità di cittadini, procedendo in modo integrato e partecipativo e coordinando l'utilizzo dei finanziamenti nazionali e comunitari.

Siti Minori, Aree Rurali e Periferie

Nel PNRR la centralità data ai siti minori e alle aree rurali, quali ambiti di azione e investimento in una strategia di rilancio turistico del Paese, è da leggersi quale segnale importante, che afferma principi già introdotti dal *Piano strategico per il Turismo 2017-2022*.

Va però ribadito come recupero di attrattività non debba tradursi in negazione della dimensione produttiva. I borghi vanno infatti sostenuti quali luoghi dove abitare, vivere e fare impresa, in cui supportare la comunità locale affinché non venga meno il presidio territoriale e la tutela dell'identità locale, condizioni imprescindibili anche per uno sviluppo turistico responsabile e sostenibile. Sarà pertanto necessario che nelle 6 missioni previste dal PNRR specifica attenzione e risorse mirate, anche sotto forma di incentivi e agevolazioni, vadano dedicate alle azioni da realizzarsi nello specifico nei borghi, con particolare riferimento a servizi scolastici, sanitari e di mobilità, infrastrutturazione sociale, ambientale e digitale, supporto all'imprenditorialità e formazione nonché a supporto delle relazioni che i borghi stessi potrebbero sviluppare con le città (dando luogo a scambi proficui attraverso specifici patti di collaborazione).

Si auspica pertanto una modalità d'intervento sistemica nei diversi ambiti di azione che nei siti minori, più che in altre realtà, sono fortemente interconnessi tra loro, mutuando la metodologia di progettazione e lavoro già sperimentata nell'ambito della Strategia Nazionale Aree Interne, con forte coinvolgimento degli attori pubblici e privati del territorio.

PROPOSTA: Predisporre un Piano Nazionale Borghi, come luoghi dove abitare, vivere e fare impresa, in cui supportare la comunità locale affinché non venga meno il presidio territoriale e la tutela dell'identità locale, aumentare le dotazioni di servizi sanitari, di trasporto collettivo, di connessioni digitali. Questo contesto crea le condizioni imprescindibili anche per uno sviluppo turistico responsabile e sostenibile, legato anche la mobilità dolce, alla natura e al paesaggio.

7 Osservazioni trasversali al PNRR: partecipazione, formazione, qualità dei progetti e competenze, coinvolgimento del terzo settore

Vi sono dei temi trasversali che devono permeare l'intero PNRR e che riportiamo qui a chiusura delle Osservazioni e proposte della Alleanza Mobilità dolce:

- **La Partecipazione:** è fondamentale che i territori e le comunità locali, siano adeguatamente coinvolti nei progetti che li riguardano. Questa è una condizione essenziale perchè i progetti abbiano successo, promuovano la crescita di competenze e imprese a livello locale, i cui benefici restino nel tempo sui territori e nei paesi.
- **Formazione.** Le reti e servizi di mobilità dolce (cammini, ciclovie, ferrovie locali), il turismo sostenibile, il sistema di accoglienza, il futuro dei borghi, natura e paesaggio, sono anche

interessanti opportunità formative e creative, a partire dal coinvolgimento delle scuole. Praticamente in tutti i progetti specifici che dovranno essere attuati, deve essere compresa l'attività formativa sia verso i ragazzi e le ragazze e sia verso gli operatori e le comunità locali, come un costante processo educativo e collettivo di trasmissione di saperi, di innovazione e di creatività.

- **Qualità dei progetti e Competenze.** Il PNRR ha bisogno di molte competenze e di un metodo di lavoro consolidato: per valutare le ricadute dei progetti perché oggi discutiamo su come spendere bene i fondi ma, in seguito, avremo il problema di come restituire le risorse concesse e tutti i progetti devono basarsi su un'attenta analisi, valutando sia le ricadute ambientali che quelle economiche che i singoli progetti o filiere di progetti possono attivare. Ciò anche in termini di risparmio, se non di redditività (pensiamo in tal senso alla salute e alle conseguenze determinate/aggravate dalla crisi ambientale che viviamo o i dissesti idrogeologici). Se non vogliamo compromettere i territori e vogliamo invece realizzare opere resilienti e durevoli, sostenibili ecologicamente ed economicamente, dobbiamo richiedere la qualità curriculare e specialistica di tutti coloro che saranno chiamati ad intervenire nei diversi campi e settori.

Importante è la replicabilità dei progetti e l'esemplarietà dei metodi progettuali e procedurali adottati. Non si potranno risolvere tutti i problemi del Paese con questi fondi ma se si realizzeranno alcuni interventi virtuosi, questi diventeranno modelli per il futuro, elevando il livello qualitativo degli interventi pubblici e pubblico-privato.

- **Coinvolgimento del Terzo Settore:** proponiamo che il PNRR Next Generation EU includa anche il terzo settore come soggetti diretti di implementazione e attuazione dei progetti legati ai servizi su cui hanno dimostrato competenze e saperi. Questo è del resto sostenuto dalla sentenza (n. 131 del 26 giugno 2020) della Corte costituzionale e dalla modifica del Codice dei contratti, che stabiliscono che l'Amministrazione pubblica non sia più il solo titolare del bene comune, che si realizza anche mediante una cooperazione con gli Enti di Terzo Settore. Anche nelle componenti di progetti del PNRR dedicata ai servizi per cammini, ciclovie, treni turistici, turismo esperienziale, accoglienza locali, formazione, innovazioni, vii sono interessanti capacità delle associazioni che meritano di essere valorizzate e coinvolte nell'attuazione.

Associazioni promotrici



Associazioni Aderenti

