



Sul Binario Giusto

Esperienze e regole per promuovere la mobilità dolce a piedi, in bicicletta ed in treno nel paesaggio Italiano.

Relazione di Anna Donati, presidente onoraria CoMoDo

10 marzo 2016

La voglia del viaggio lento e della mobilità dolce.

Negli ultimi anni anche in Italia c'è stata un'autentica diffusione ed attenzione alla mobilità dolce. Sono aumentati quelli che camminano, pedalano in bicicletta e preferiscono le ferrovie turistiche per muoversi nel paesaggio e nella natura italiana. La stessa Confederazione della mobilità dolce - CoMoDo - mette insieme le principali associazioni che si occupano di questi temi come Greenways Italia, Fiab, Legambiente, Italia Nostra, Ferrovie Turistiche e Museali, UTP Assoutenti, Touring Club, Audax ARI, AIPAI e diversi gruppi locali come Iubilantes, Etnafreebike, Umbria Mobilità, In_loco_motivi, Ferrovie della Calabria. Associazione le Rotaie Molise, TransDolomites.

Si sta affermando l'idea che il viaggio lento da vivere non è 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 ed il proprio benessere, per dare valore al tempo. Forse una necessità vitale -dopo anni di rincorsa al *fast food*, alla velocità, alle infrastrutture "indifferenti al territorio", all'abbandono delle aree interne, di taglio dei rami secchi - questa positiva riscoperta e valorizzazione dello *slow food* e dello *slow travel* come voglia di futuro e non come nostalgia del passato.

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 ed i piccoli borghi italiani, la natura ed i parchi: sono quindi anche una opportunità di crescita intelligente. Diventando anche un modo concreto per evitare

l'abbandono del territori e contrastare, anche grazie alla manutenzione delle reti e delle ferrovie, il dissesto idrogeologico del paese.

A ridosso alle reti sia stradali che ferroviarie vi sono anche interessanti manufatti che possono essere recuperati e legati alle attività di promozione ed accoglienza. E' il caso dei caselli ferroviari e stazioncine ormai chiuse di cui FS promuove il riutilizzo e le case cantoniere - che di recente con un accordo Anas, MIT e Mibact - saranno destinate ad usi turistici e culturali. Diversi operatori privati si stanno aprendo a queste attività con la fornitura di servizi, con proposte integrate di accoglienza, di trasporto bici, assistenza e ciclofficine, con la vendita delle eccellenze del territorio, con guide turistiche. Stanno nascendo dunque piccole economie locali legati alla mobilità dolce molto interessanti, che vanno incoraggiate e sostenute.

Infine vanno poi ricordate le tante esperienze di promozione del viaggio lento, a piedi, in bicicletta ed in treno, con festival, letterature di viaggio, pubblicazioni dedicate, diari di viaggio dei tanti pedalatori e numerosi siti dove leggere e raccontare le esperienze. Ne citiamo due di sicuro interesse: le guide dei sentieri d'autore raccontate da Albano Marcarini ed il Festival Europeo delle vie Francigene, con oltre 400 eventi culturali lungo i cammini "per incontrarsi e peregrinare".

Cammini storici e percorsi a piedi

Il cammino più noto in Italia è quello della Via Francigena, ma tante altre sono le opportunità diffuse: all'Alta Via dei Parchi in Emilia Romagna ed in Liguria, dai percorsi religiosi come il Cammino di Francesco tra Roma ed Assisi, è tutto un fiorire di percorsi e cammini culturali, naturalistici, religiosi, letterari, storici, devozionali e legati all'arte ed i beni culturali.

Certamente il più famoso è il cammino europeo della via Francigena, l'antica via che nel medioevo univa Canterbury a Roma ed ai porti della Puglia, riscoperto dai moderni viandanti e riconosciuto nel 2004 con itinerario culturale europeo dal Consiglio d'Europa. Ancora prima in Italia era stata costituita nel 2001 la "Associazione dei Comuni italiani sulla via Francigena secondo l'itinerario di Sigerico" da qualche decina di enti locali pionieri. Adesso sono ben 86 comuni, 9 province e 7 regioni che aderiscono a questo progetto di sviluppo sostenibile e valorizzazione di territori rurali e centri urbani di medie e piccole dimensioni. L'obiettivo è crescere ma al contempo mantenere tutte le caratteristiche di qualità e accoglienza di questo

cammino definite dalla certificazione. Da sottolineare l'impegno della regione Toscana che ha mappato e creato la segnaletica della via Francigena sul proprio territorio, con oltre 1000 strutture di accoglienza segnalate, il tutto disponibile sul proprio sito.

Esistono diverse associazioni in Italia che promuovono percorsi e cammini per pellegrini come la Rete dei cammini francigeni, aperta agli enti no profit, attiva in 11 regioni con 25 realtà consociate. L'obiettivo è quello di promuovere i cammini di pellegrinaggio, offrire percorsi sicuri e protetti e promuovere la cultura ed il gusto del camminare "sui passi dell'anima".

Vi sono anche tanti camminatori locali che censiscono strade e percorsi utilizzando mappe digitali, come il progetto "Ammappalitalia, percorsi e tracciati da paese e paese" nato nella zona laziale del viterbese ma che si sta allargando a molti percorsi nelle regioni Italiane. La scommessa è quella che tutta l'Italia sia percorribile a piedi e l'idea è quella che ognuno di noi possa condividere e mappare i percorsi a piedi che conosce. Basta guardare sul sito per vedere la ricchezza di proposte e di esperienze.

Da segnalare anche la Giornata del Camminare, appuntamento annuale promossa da "Federtrek", che organizza ogni anno più di 1000 escursioni a piedi nella natura ed a tema. Anche il trekking urbano per scoprire la propria città ha molti amici, magari per scoprire con una guida angoli nascosti o leggere con occhi nuovi quello che vediamo ogni giorno. Perché in fondo "siamo tutti pedoni" come recita un fortunato slogan della campagna promossa dal Centro Antartide di Bologna, per invogliare i cittadini/e ad usare i propri piedi.

La scorsa estate, il giornalista e scrittore Paolo Rumiz ha percorso a piedi i 600 km sull'antico tracciato romano da Roma a Brindisi sulla *regina viarum*, alla scoperta dell'Appia Perduta, un tesoro dimenticato e calpestato, raccontando il suo diario quotidiano su Repubblica. Ne è nato anche un documentario su questo "cammino della memoria" ed anche una proposta pubblica di valorizzazione e ripristino di questo percorso.

Una proposta accolta in modo positivo dal Ministro per i beni e le attività culturali, che ha deciso anche di emanare una Direttiva per indire per l'anno 2016 come l'"Anno dei Cammini d'Italia" per valorizzare il patrimonio degli itinerari escursionistici pedonali o comunque fruibili con altre forme di mobilità dolce

sostenibile, di livello nazionale e regionale, che rappresentano una componente dell'offerta culturale e turistica del paese.

Nella stessa direttiva è previsto il censimento degli itinerari e cammini già esistenti, di quelli in progetto, per poi costituire un "Atlante dei Cammini d'Italia, in collaborazione con Regioni, Enti locali, Comuni, terzo settore, Università, operatori del settore culturale e turistico. Si tratta di obiettivi molto importanti per mettere insieme quanto è già stato fatto, mettere a sistema in modo omogeneo le diverse realtà dei cammini esistenti, valorizzarli e proporli al pubblico in modo semplice ed immediato e garantire un adeguato livello di qualità.

Pedalando in bicicletta

La bicicletta è in grande spolvero, soprattutto per muoversi nel tempo libero. Si pedala sulla rete di ciclovie già disponibili, nel tempo libero vicino a casa, sulla meraviglia delle strade bianche, lungo le alzaie di fiumi e canali, nei parchi naturali.

Si pedala come ciclisti amatoriali e sportivi. Oppure lungo i tracciati di vecchie strade storiche ormai in disuso perché sostituite da superstrade moderne e veloci. O ancora su nuove greenways realizzate su tracciati di ferrovie dismesse da tempo riconvertiti a percorso ciclopedonale. Si pedala molto anche sulle strade a basso traffico ed alta ciclabilità, come fanno i Randonneurs di ARI Audax.

E numerosi sono i progetti in campo per estendere e ripristinare le reti: la Fiab, insieme al Ministero per l'Ambiente, promuove la rete Bicitalia, le grandi ciclovie italiane che fanno parte della rete europea Eurovelo. L'ambizione è di realizzare 18.000 di percorsi ciclabili per il turismo, le economie locali, la conservazione del territorio, anche attraverso la cucitura dei tanti percorsi esistenti. Integrato con le ciclovie è AlbergaBici, la rete censita da FIAB che accoglie con piacere e con servizi dedicati chi pedala.

In questi anni sono nati altri progetti come Vento, promosso dal Politecnico di Milano, in bicicletta da VENEZIA a TORINO lungo il fiume Po per fare una esperienza itinerante nel paesaggio e nella cultura del grande fiume. Di estremo interesse è il percorso promosso dal "Coordinamento dal basso per la Ciclovia dell'Acquedotto Pugliese" che dall'alta Irpinia, attraverso la Basilicata, le Murge, la Valle d'Itria arriva a Santa Maria di Leuca, la punta estrema del Salento. Un percorso cicloturistico di 500 km che segue il tracciato di due condotte storiche dell'acquedotto pugliese. Elemento

importante è che questo tracciato può contare su 230 km di strade di servizio già esistenti e quasi interamente percorribili che con pochi interventi diventano una via verde. Così come una parte del tracciato è stata già trasformata in percorso ciclabile dalla regione Puglia, molto attiva sul fronte del cicloturismo.

Non può mancare un richiamo al GRAB, il grande Raccordo Anulare della Bici con 45 km di percorsi dentro il comune di Roma e si snoda lungo aree verdi, parchi, argini fluviali, strade a basso traffico. Progetto promosso da VeloLove in collaborazione con Legambiente e Touring, che si snoda tra i principali monumenti della città eterna. San Pietro, Colosseo, Circo Massimo, Caracalla, Appia Antica, che dovrebbe diventare davvero una strada ciclopedonale, sia per la mobilità urbana che come avvio della *regina viarum* per Brindisi, come nel vecchio ed attualissimo sogno di Antonio Cederna.

Questi tre progetti, oltre ad una tratta di ciclopista da Verona a Firenze, saranno tra le priorità per i finanziamenti previsti dal DDL Stabilità 2016. Evidente che sono ben più numerosi i progetti di percorsi cicloturistici a tutte le latitudini del paese, dalla Sicilia alla Sardegna, dalla Toscana al Trentino Alto Adige che stanno avanzando nella progettazione, realizzazione ed utilizzo da parte degli amanti delle due ruote.

Ferrovie dismesse da trasformare in Greenways

In Italia vi sono oltre 1600 km di linee ferroviarie dismesse (con Decreto Ministeriale) ed abbandonate da tempo, che in buona parte possono diventare greenways per vivere la mobilità dolce nel paesaggio italiano. Da non confondersi con le ferrovie sospese, chiuse all'esercizio, che sono circa 1300 km e di cui CoMoDo ne chiede la riapertura ad uso ferroviario.

Le ferrovie dismesse, con la pendenza dolce tipica delle ferrovie, il sedime in genere di proprietà di RFI, FS, qualche exconcessa ora delle Regioni, qualche privata, costituiscono un sedime naturale da trasformare in via verde per ciclisti e pedoni. Una parte di queste linee, circa 450 km, sono il risultato di varianti di tracciato (esempio da Vasto ad Ortona) mentre la restante parte sono ferrovie non più in esercizio e dismesse, come la Treviso-Ostiglia. Anche lo stato di conservazione è molto differente perché alcune sono dismesse da decenni, altre non sono mai entrate in funzione, alcune sono state chiuse da poco tempo e sono ancora armate.

E' l'Associazione *Greenways* Italia che porta avanti questi progetti, con un proprio portale sulle vie verdi ed un censimento aggiornato delle ferrovie abbandonate. Alcune vie verdi dalla conversione di exferrovie sono state già realizzate, di cui la più famosa è la San Lorenzo a Mare - Ospedaletti, la pista ciclabile della Riviera dei Fiori in Liguria. Talmente famosa che nel 2015 il Giro d'Italia è partito proprio da qui.

Un caso interessante in corso di realizzazione è l'itinerario ciclopedale sulla exferrovia Bologna-Verona, che a seguito del raddoppio del binario completamente fuori sede, ha liberato l'exbinario unico. La regione Emilia Romagna insieme alle province e comuni interessati hanno sottoscritto un protocollo con Rfi in cui viene concesso il comodato gratuito per l'utilizzo del bene, che resta quindi di proprietà di RFI. Gli investimenti di riqualificazione sono a carico della Regione e degli Enti Locali, ma alcuni interventi con il sovrizzo dei ponti ferroviari lungo la linea saranno effettuati da RFI. Quindi una collaborazione interessante tra l'azienda proprietaria, Regione ed Enti locali per realizzare la *greenways*, che di recente nel collegato ambientale approvato dal Parlamento, ha ottenuto un finanziamento di 5 milioni di euro assegnati alla Regione Emilia Romagna.

CoMoDo, la Confederazione per la mobilità dolce, ritiene che in generale una buona parte di questa rete dismessa si possa trasformare in *Greenways*, ma alcune tratte invece meritano di essere ripristinate in ferrovie turistiche come la Fano Urbino, ancora con il sedime in buono stato e che attraversa aree di interesse turistico. Comodo ha aperto un tavolo di confronto con FS ed RFI sulle ferrovie dismesse, per identificare le linee che possono diventare *greenways*, e quelle che meritano di essere trasformate in ferrovie turistiche.

Il successo delle ferrovie turistiche

Le ferrovie turistiche stanno ottenendo un grande successo di pubblico anche in Italia. Prima ci sono state le storiche esperienze pioniere di treni turistici realizzate dalle associazioni di volontari, come il Treno Blu sul lago d'Iseo. O quelle sulla ferrovia Asciano-Monte Antico, ferrovia della Val d'Orcia chiusa nel 1994 e poi riaperta con treni turistici dai volontari e sostenuta dalla Provincia di Siena con il Treno Natura. Da ricordare anche il Trenino Verde della Sardegna che con quattro linee e 439 km di rete, propone treni turistici nei meravigliosi paesaggi sardi come la Macomer Bosa o la Mandax Arbatax. Essendo linee di proprietà regionali c'è il sostegno della Regione Sardegna ma essendo discontinuo mette a rischio il servizio. Inoltre servono

interventi di manutenzione straordinaria dei binari della linee a scartamento ridotto, che hanno dei costi non indifferenti.

Numerosi sono i gruppi locali di volontari che in tutte le Regioni si impegnano per la riapertura di linee sospese o anche dismesse con servizi turistici, che curano musei ferroviari, materiali rotabili storici, che tengono viva la memoria e che sono riuniti nell'associazione Ferrovie Turistiche Italiane e nella Federazione Ferrovie Turistiche e Museali. Nel Salento ad esempio è attiva AISAF che gestisce un bellissimo museo ferroviario a Lecce e promuovono il Salento Express, treno turistico sulle ferrovie Sud Est.

Ma adesso, dopo anni di confronti e proposte sono arrivate anche le Ferrovie dello Stato. Infatti dal 2013 è attiva la Fondazione FS, la società che custodisce l'archivio e le biblioteche delle ferrovie italiane, dai progetti infrastrutturali al materiale rotabile, dalle foto d'epoca al magnifico Museo ferroviario di Pietrarsa. Da oltre un anno propone treni turistici su cinque linee locali denominate "binari senza tempo" a partire dalla ferrovia del Parco Sulmona Carpinone, la Transiberiana d'Italia. O sulla ferrovia del Lago d'Iseo, sulla Ferrovia della Val d'Orcia, sulla ferrovia dei Templi da Agrigento bassa a Porto Empedocle, tra i templi della Magna Grecia. Questi treni turistici e quelli realizzati sulle linee locali in occasioni di manifestazioni enogastronomiche e culturali, sono svolti in collaborazione con le associazioni locali e stanno ottenendo un ottimo successo di pubblico.

Secondo la Fondazione nel 2015 sono stati organizzati 166 treni turistici con 45.000 viaggiatori in 13 regioni ed ora si progetta di aprire altre linee per nuovi treni turistici. Di recente a seguito di un accordo, il Mibact è entrato a far parte di Fondazione FS, per la promozione del turismo slow e del patrimonio storico, a partire proprio dalle ferrovie turistiche.

Un caso positivo di trasformazione di linee locali in ferrovie per pendolari e turisti con robusti investimenti sulla rete e sul materiale rotabile, è il Trentino Alto Adige, come è avvenuto sulla ferrovia della Val Venosta e della Val Pusteria. Servizi cadenzati, integrazione con la rete nazionale su ferro ed il trasporto locale su gomma, treno più bici, tariffazione integrata, ne hanno determinato l'apprezzamento sia dei residenti che dei turisti. Al contrario di quello che sta avvenendo in Valle d'Aosta, dove la Regione a fine anno 2015 ha sospeso il servizio sulla Ferrovia locale Aosta-Pre Saint Didier.

Sono ben 1300 attualmente i chilometri di ferrovie sospese in Italia - che secondo CoMoDo - potrebbero essere riaperte per servizi turistici ed in diversi casi essere anche una buona integrazione per i servizi ordinari per residenti e pendolari.

E' evidente che serve attenzione ai costi di investimento, manutenzione e servizio, con un regolamento snello di gestione per le ferrovie turistiche ed una reale integrazione con il turismo e le economie locali.

CoMoDo ritiene che ferrovie e treni turistici debbano essere riconosciuti come una attività stabile delle ferrovie, e quindi inseriti per la parte manutenzione dei binari all'interno del Contratto di Programma MIT-RFI e per la parte servizio nei contratti di servizio Regioni-Trenitalia, anche con risorse proprie delle istituzioni regionali.

In modo analogo chiediamo che l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria, adotti regole snelle d'esercizio per le ferrovie turistiche (come è già avvenuto dal 2011 in Francia con apposito regolamento) ed autorizzi la sperimentazione e le regole per l'utilizzo del Velorail per pedalare sui binari.

Velorail: pedalare sui binari

L'ultima novità è il Velorail (draisine o railbike o cicloferro), cioè carrelli o mezzi di trasporto a pedali da utilizzare sulle rotaie delle ferrovie. Tanto più in tempi di bicicletta a pedalata assistita e di nuove tecnologie che potrebbero consentire un uso alternativo del tracciato ferroviario o integrato con il treno turistico. In Francia ed oltralpe vi sono già 38 circuiti turistici con il Velorail già in uso su vecchie ferrovie dismesse.

Partendo ad esempio dal progetto sardo ByRails, una quadriciclo a pedalata assistita ad energia rinnovabile, che può pedalare sia su rotaia che su strada, promosso da ConfCommercio e con il sostegno della regione Sardegna. Un modo per valorizzare i 400 km di ferrovia a scartamento ridotto ed integrare il servizio del trenino verde.

Ma anche altri progetti si stanno studiando in varie realtà ed anche in Italia dovrebbe essere promossa ed autorizzata una sperimentazione di velorail e definita una regolamentazione di questo nuovo servizio turistico a pedali, che di certo avrebbe grande successo anche nel nostro paese.

Le proposte di CoMoDo: un Piano per la mobilità dolce e norme di sostegno

La rete dei percorsi a piedi, in bicicletta e su treni turistici deve essere resa fruibile in modo integrato con una vera e propria rete per la mobilità dolce. Va ricordato che le reti ed i percorsi su cui si cammina e si pedala molto spesso sono le stesse e quindi sono infrastrutture ad uso ciclopedonale. Cambiano ovviamente le esigenze ed i servizi tra chi va a piedi o usa la bicicletta.

Solo un esempio per comprendere meglio: la Ciclovía dell'Acquedotto Pugliese, da Caposele a Santa Maria di Leuca, incontra la ferrovia Avellino Rocchetta San Antonio in Irpinia (adesso purtroppo sospesa) e le ferrovie Sud Est in Puglia e nel Salento. Queste reti devono parlarsi e proporsi in modo integrato a chi vuole camminare, pedalare e prendere un treno turistico, lasciando l'opportunità di pianificare un viaggio secondo il proprio piacere ed esigenza.

Ma serve anche una buona integrazione con il trasporto ferroviario (non solo locale) ed il trasporto su autobus per poter partire dalle città e vivere il tempo libero lasciando a casa l'automobile. L'intermodalità, con il trasporto della bicicletta sui mezzi del trasporto collettivo ed il deposito e custodia presso stazioni e fermate, deve essere realizzato in modo adeguato.

Ma anche pedalare sulle strade a basso traffico deve essere riconosciuto e va tutelato chi pedala o cammina indicando ai mezzi di trasporto motorizzati che siamo in presenza di una strada ad alta ciclabilità.

Questa integrazione di rete, di servizi e strutture per l'accoglienza deve essere pensata come un "Piano per la mobilità dolce" secondo linee guida nazionali con criteri omogenei di qualità, che l'utente deve immediatamente riconoscere. Queste linee guida secondo CoMoDo devono essere emanate dal Ministero dei Beni e le attività culturali, d'intesa con il Ministero dei Trasporti e le Infrastrutture ed il Ministero per l'Ambiente.

Dovranno essere poi le Regioni d'intesa con gli Enti Locali, che hanno una specifica e consolidata conoscenza del proprio territorio e delle reti, ad elaborare in concreto i Piani regionali di mobilità dolce e coordinarne l'attuazione con i vari soggetti pubblici e privati coinvolti.

Una specifica attenzione dovrà essere dedicata ai nodi di scambio intermodale, studiando ed offrendo molte opportunità di integrazione per chi cammina, vuole pedale o salire su di un treno turistico e locale. Ci vogliono mappe, servizi, tariffe, posteggi, accoglienza turistica, da realizzare lungo tutto le reti ed i percorsi, valorizzando territori, città ed imprenditoria locale.

Anche Parlamento e Governo si stanno occupando di tutte queste novità. Il Ministero dei beni e delle attività culturali ha promosso l'anno 2016 come l'Anno dei Cammini e vuole costruire un Atlante dei Cammini per mettere in rete tutte le esperienze. Il Ministro dei trasporti Delrio è molto impegnato per lo sviluppo della bicicletta, un vero mezzo di trasporto sia in ambito urbano che per la rete di ciclovie turistiche. Ha ottenuto un ottimo risultato inserendo nel DDL Stabilità 2016 ben 91 milioni per la bicicletta e di questi tre sono per sostenere la rete dei cammini.

Anche il Parlamento è molto attento ed in questo momento sono ben tre i provvedimenti di cui si sta discutendo in ben due Commissioni della Camera. Alla Commissione Trasporti si discutono le norme per le ferrovie turistiche, come sostenere i nuovi servizi, vincolare i sedimi, ed indurre regolamenti snelli per l'esercizio di ferrovie a bassa velocità, partendo dal progetto di legge Iacono. Sono state svolte numerose audizioni e nelle prossime settimane sarà presentato dalla relatrice il testo base da discutere e poi approvare.

Nella stessa Commissione è in discussione la norma per la ciclabilità sia per l'ambito urbano che extraurbano, dove il relatore partendo dal Pdl Decaro nell'ambito del comitato ristretto, sta elaborando il testo base che poi sarà sottoposto alla discussione della Commissione. Si tratta di un testo generale che ridefinisce le regole per promuovere gli spostamenti in bicicletta nelle città ma anche la rete di ciclovie nazionali e locali. E' auspicabile che all'interno di questo provvedimento vi sia anche il riconoscimento delle "strade ad alta ciclabilità ed a basso traffico" con una segnaletica dedicata e rivolta ai mezzi motorizzati per moderare la velocità e prestare attenzione al ciclista.

Allo Commissione Ambiente e Territorio è invece in discussione il provvedimento per la mobilità dolce, le ferrovie abbandonate, cammini e *greenways*, partendo da quattro progetti di legge presentati (Realacci, Bocci, Famiglietti, Busto). Anche qui si sono svolte diverse audizioni ed il relatore presenterà a breve un testo base da sottoporre al confronto in Commissione. L'obiettivo è quello di avere una norma

snella, per elaborare il Piano nazionale per la mobilità dolce e le linee guida tecniche con cui mappare, integrare, recuperare reti e servizi, definire i compiti e l'attuazione delle Regioni, vincolare i sedimi, dare incentivi e agevolazioni ai soggetti pubblici e privati che realizzano servizi ed accoglienza, creare un marchio riconoscibile per la mobilità dolce.

E' molto positiva questa "voglia" di mobilità dolce, di bicicletta e ferrovia turistica, ma va evitato che vi siano interventi normativi scoordinati tra loro ed anche in leggera sovrapposizione. Per queste ragioni CoMoDo avanza le seguenti proposte:

- Chiede al Parlamento che vi sia un autentico coordinamento tra questi tre provvedimenti, che devono essere pensati in modo unitario.
- Suggestisce al Governo ed in particolare ai Ministri Franceschini, Delrio e Galletti, la massima attenzione e collaborazione con le Commissioni parlamentari per arrivare all'approvazione dei testi
- Richiede l'incremento delle risorse disponibili da inserire nelle norme per far decollare il viaggio slow ed il turismo dolce.
- Auspica un dialogo con le competenti commissioni del Senato, dove sono stati presentati analoghi testi e dove, una volta approvati dalla Camera i provvedimenti, saranno a loro volta discussi ed approvati
- Propone che venga utilizzato lo strumento della "sede legislativa" per l'approvazione in Commissione, dato l'ampio consenso dei gruppi su questi temi, perché i tempi sono molto stretti ed per evitare di disperdere questo patrimonio di confronto e di consenso

Per tutti questi obiettivi e per promuovere la cultura della mobilità dolce, CoMoDo ha organizzato la IX Giornata delle ferrovie NON dimenticate 2016 ed il mese della mobilità dolce dal 6 marzo al 6 aprile. Ha promosso un ricco calendario di eventi, pedalate, cammini, convegni, treni turistici, ed anche una maratona ferroviaria da Palermo a Pietrarsa, utilizzando le reti locali del Mezzogiorno d'Italia.

E' il nostro modo di voler bene all'Italia: promuovere il viaggio slow nel paesaggio italiano, per vivere la bellezza e la ricchezza (a volte anche gli orrori) del nostro Belpaese.