



SAPIENZA  
UNIVERSITÀ DI ROMA

{i/d}  
italiadecide

LUISS

*SCUOLA* per le  
POLITICHE PUBBLICHE

*Relazione conclusiva*

*di*

**ALBA CICERONE\***

**Città in viaggio: dal concetto di sostenibilità al turismo lento. Gli  
scenari futuri della mobilità nelle grandi città italiane**

**A.A. 2017**

---

\* Facoltà di Ingegneria dell'Informazione, Informatica e Statistica - Sapienza Università di Roma

## Sommario

1. *Introduzione* – 2. *Città in viaggio: la necessità di trasporto come strumento di integrazione* – 3. *Città in viaggio: dalla definizione del sistema alle moderne situazioni urbane* – 4. *Città in viaggio: il concetto di mobilità sostenibile come parte integrante della cultura cittadina* – 5. *Città in viaggio: i nuovi ambiti di intervento in materia di sostenibilità urbana* – 6. *Città in viaggio: la sfida dell'intermodalità ed il turismo "lento"* – 7. *Città in viaggio: l'"ABC" di un buon sistema trans-urbano di turismo lento* – 8. *Città in viaggio: un esempio applicativo del sistema. Turismo lento e mobilità sostenibile dal Colosseo ai Castelli Romani* – 9. *Conclusioni*

## Abstract

Oggetto di questa relazione conclusiva dell'edizione 2017 della Scuola per le Politiche Pubbliche di Italiadecide è la mobilità urbana e lo stato dei trasporti nelle quattro città analizzate: Milano, Napoli, Roma e Torino. Partendo per ognuna di esse dall'analisi dell'infrastruttura presente ed evidenziandone a tal riguardo le problematiche emerse durante gli incontri e lo studio, si procederà poi con l'intento ad evidenziare i nuovi e possibili apporti nel settore del TPL delle nuove tecnologie di alimentazione dei mezzi di trasporto, con un focus specifico sui temi della mobilità sostenibile e dell'intermodalità tra diversi sistemi di locomozione. Infine si analizzeranno gli effetti di queste nuove metodologie nel settore turistico con particolare riferimento allo sviluppo di un turismo lento e di riscoperta di luoghi limitrofi alle città e con un potenziale economico-culturale ancora tutto da scoprire.

## 1. Introduzione

“*Quattro città italiane in cerca di innovazione: politiche pubbliche e strategia d'impresa*”. Il titolo del corso 2017 è emblematico e rappresentativo dei grandi temi trattati, con un accento particolare posto sui concetti di innovazione e di strategia congiuntamente all'apporto dato dalle politiche pubbliche. Il principale tentativo fatto in questi mesi di studi ed approfondimenti è stato, infatti, proprio quello di cercare di dare una visione d'insieme e sistematica alle tematiche trattate individuandone dapprima le criticità e poi le relative modalità di risoluzione. Soprattutto in merito alla prima parte del corso, l'applicazione di questa struttura di indagine nelle quattro città analizzate: Milano, Napoli, Roma e Torino ha messo in luce problematiche legate essenzialmente alla mancanza di uniformità e di partecipazione tra i principali attori coinvolti nell'ambito decisionale del governo delle città. Il rimbalzo di oneri e responsabilità tra i diversi livelli istituzionali, l'assenza di una valida trasposizione dal piano legislativo a quello applicativo del concetto di Città Metropolitana, le naturali differenze di assetto ed organizzazione tra le città analizzate, le meno e giustificabili difformità riflesse nelle città e frutto di un'antica dicotomia tra Nord e Sud del Paese, sono solo alcuni tra i temi principali emersi nei cicli di conferenze che abbiamo affrontato. Ma, di contro a tutte queste problematiche evidenziate, forte è stato anche il tentativo ad evidenziare le potenzialità di sviluppo di cui ogni città è ricca ma che necessitano delle opportune modalità di gestione ed implementazione. Aver avuto la possibilità di incontrare personaggi della vita pubblica e cittadina insieme ai principali amministratori di alcune tra le più

grandi imprese italiane e multinazionali: Enel, Ferrovie dello Stato, Microsoft ci ha conferito gli strumenti giusti per analizzare l'intricata interconnessione degli aspetti della vita pubblica e sociale in relazione alle dinamiche di impresa che regolano l'operato delle grandi realtà industriali considerate. Se c'è un tema che maggiormente si è imposto su tutti e che ha fatto da *fil rouge* all'intero corso è stato, senza ombra di dubbio, quello legato al bisogno vero e profondo di integrazione. Tra chi e/o cosa? In primo luogo, tra le varie istituzioni che hanno in mano la gestione dell'organizzazione socio-economica locale, con particolare riferimento ai rapporti, spesso non facili, tra Regione e Città metropolitana. Si distingue, in questo senso, la positività che caratterizza il rapporto di interazione tra la Città Metropolitana di Torino e la Regione Piemonte: un esempio di coesione e di lavoro condiviso che giova ai cittadini e a tutte le parti coinvolte e che dovrebbe essere solo un punto di partenza per le altre città nello sviluppo di una politica quanto più largamente condivisa, tra coloro che sono i primi interlocutori che agiscono nello sviluppo delle realtà locali. Integrazione è anche quella che si chiede non solo per lo sviluppo nelle città, ma *tra* le città stesse. È importante infatti che esse diventino i principali *drivers* di coesione attuando delle politiche orientate ad uno sviluppo di lungo periodo e di carattere inclusivo, che vadano oltre i naturali confini geografici che delimitano i perimetri e che possano così riscrivere delle nuove geografie sociali, economiche e culturali. Ma integrare è anche il requisito fondamentale per abbattere il muro invisibile che relega alle periferie delle nostre città il primato di marginalità ed esclusione. Bisogna che i centri delle Città Metropolitane facciano da traino per tutte le loro rispettive zone di estensione, che offrano gli spunti alla ripartenza e gli aiuti opportuni laddove ciò si renda necessario. Per fare tutto ciò è necessario che cambi la concezione negativa che si ha delle periferie e che gli interventi provenienti dagli enti pubblici ridisegnino il loro assetto, conferendovi una nuova e ritrovata dignità. Un primo passo, in tal senso, potrebbe derivare dallo spostare alcuni tra i principali edifici e sedi di amministrazioni pubbliche o governative in luoghi che non siano esclusivamente limitati al centro città, in modo tale da rendere più omogeneo e socialmente sostenibile lo stesso contesto urbano. Ed in ultimo ma non per ordine di importanza, il tentativo di integrazione che si chiede alle istituzioni competenti, è quello che porti ad uniformare il tessuto sociale delle nostre città con politiche di coesione e di vero inserimento che vadano oltre le pratiche a sé stanti di mero assistenzialismo. Le città così come oggi ci appaiono, sono senza ombra di dubbio il luogo di disuguaglianza per eccellenza ma l'impegno di tutti e di una classe politica attiva e particolarmente prossima ai suoi cittadini deve muoversi in una direzione che porti a fare in modo che i binari su cui viaggiano i diritti, nonché i doveri di tutti, vengano percorsi a velocità parallele senza entrare mai in conflitto reciproco.

## **2. Città in viaggio: la necessità di trasporto come strumento di integrazione**

In un contesto così estremamente dinamico ed in evoluzione, come solo le città sanno essere (“non esistono grandi città semplici” – ha tenuto a precisare il dott. Gabriele Rabaiotti parlando della sua Milano e non solo, e di cui condivido appieno la citata espressione) si inserisce il mio personale interesse per una specifica tematica analizzata in più occasioni nel corso di questi mesi e declinata in contesti sempre diversi che spaziassero dalle città alle dinamiche e logiche di impresa. Si tratta dello strumento che, forse più e in un modo migliore rispetto a tanti altri, può rappresentare idealmente nell’immaginario di ogni persona l’idea di integrazione: il trasporto. Da sempre, la necessità di avvicinamento e di riduzione dello spazio fisico che separasse cose o persone ha richiesto l’ideazione e l’utilizzo di validi strumenti di trasporto e anche oggi, nell’era della digitalizzazione e delle nuove tecnologie, questo bisogno si manifesta come consolidata esigenza nelle realtà sociali in cui viviamo. Negli anni al concetto di trasporto pubblico locale (TPL) urbano, extra-urbano e regionale si è affiancato quello di mobilità che, per definizione, indica:

mobilità s. f. [dal lat. *mobilītas -atis*]. – Condizione di ciò che è mobile; attitudine, capacità e facilità a muoversi, a spostarsi. ( Fonte: Treccani.it)

Se per esteso provassimo ad attribuire ai sistemi di trasporto così come li conosciamo una definizione del genere, sottolineandone la capacità e facilità negli spostamenti, chiedendo poi un riscontro di ciò ai migliaia di utenti che ogni giorno sono chiamati alla loro personale sfida con tale sistema, non riceveremmo di certo dei feedback positivi o manifestazioni di assenso. Se l’ingegno umano nei secoli è stato capace di conferire capacità fisica di movimento a qualcosa che non fosse solo un agglomerato di metalli e pura struttura, il compito inderogabile che spetta oggi alla politica è quello di donare a tale sistema così complesso ma fondamentale per l’esistenza stessa delle città, la vera facilità nel movimento, la fruibilità del servizio ed il suo pieno accesso. Iniziamo pertanto a delineare il quadro di riferimento nel quale il tema si sviluppa e affonda le sue radici.

## **3. Città in viaggio: dalla definizione del sistema alle moderne situazioni urbane**

Prima di definire in maniera puntuale l’espressione di “ trasporto pubblico locale” non possiamo non analizzare il concetto di servizio pubblico.

La materia dei servizi pubblici è stata caratterizzata, sin dalle sue origini, da una produzione normativa che ha cercato di fornire organicità ad un settore da sempre complesso, in cui convivono (talvolta entrando in conflitto tra loro) interessi di varia natura, quali necessità di pubblico governo ed esigenze private volte maggiormente ad ottiche di profitto. Ecco dunque l’oggettiva difficoltà nel dare una definizione di servizio pubblico che tenga conto della molteplicità di variabili in gioco. Pertanto si è giunti ad elaborare due definizioni di servizio pubblico:

- teoria soggettiva: è s.p. qualunque attività svolta da un soggetto diretta a soddisfare un bisogno di interesse generale, non avente carattere autoritativo;
- teoria oggettiva: è s.p. un attività in base alla propria rispondenza ad una pubblica utilità ed un pubblico interesse a prescindere dalla natura del soggetto che la pone in essere.

Nello specifico, relativamente al settore del trasporto pubblico sul piano nazionale, punto di riferimento essenziale di tale disciplina è il d.lgs. n. 422/1997, che ne rappresenta il quadro normativo di riferimento. In base a tale intervento legislativo, “sono *servizi pubblici di trasporto regionale e locale* i servizi di trasporto di persone e merci, che non rientrano tra quelli di interesse nazionale tassativamente individuati dall'articolo 3; essi comprendono l'insieme dei sistemi di mobilità terrestri, marittimi, lagunari, lacuali, fluviali e aerei che operano in modo continuativo o periodico con itinerari, orari, frequenze e tariffe prestabilite, ad accesso generalizzato, nell'ambito di un territorio di dimensione normalmente regionale o infraregionale”. In particolare, in base all’art. 14.2 del d.lgs. n. 422/1997, “nell'esercizio dei compiti di programmazione, le regioni: a) definiscono gli indirizzi per la pianificazione dei trasporti locali ed in particolare per i piani di bacino; b) redigono i piani regionali dei trasporti e loro aggiornamenti tenendo conto della programmazione degli enti locali [...] in connessione con le previsioni di assetto territoriale e di sviluppo economico e con il fine di assicurare una rete di trasporto che privilegi le integrazioni tra le varie modalità favorendo in particolar modo quelle a minore impatto sotto il profilo ambientale”. In merito ai servizi “minimi” di trasporto pubblico locale, inoltre, le stesse Regioni sono poi tenute ad approvare programmi triennali dei servizi di trasporto pubblico locale, che individuano:

- a) la rete e l'organizzazione dei servizi;
- b) l'integrazione modale e tariffaria;
- c) le risorse da destinare all'esercizio e agli investimenti;
- d) le modalità di determinazione delle tariffe;
- e) le modalità di attuazione e revisione dei contratti di servizio pubblico;
- f) il sistema di monitoraggio dei servizi;
- g) i criteri per la riduzione della congestione e dell'inquinamento ambientale (art. 14.3 del d.lgs. n. 422/1997).

Le Regioni, d'intesa con gli enti locali, sono chiamate, pertanto, a definire standard di qualità nonché la quantità dei servizi di trasporto pubblico locale. Si riconosce, inoltre, alle Province e ai Comuni la facoltà di prevedere servizi aggiuntivi, a condizione che provvedano alla copertura dei relativi oneri. Il decreto legislativo riconosce nel contratto di servizio (di durata non superiore a nove anni) uno strumento essenziale di regolazione dell'esercizio dei servizi, in qualunque forma affidati. Un ulteriore obiettivo prefissato dalla normativa, più precisamente dall’art. 18, è

individuabile nella volontà di introdurre regole di concorrenza nella gestione regionale e locale, accordando una preferenza a favore delle procedure di gara per la selezione del soggetto chiamato a gestire il servizio “o dei soci privati delle società che gestiscono i servizi” in modo tale da incentivare il superamento dei tradizionali assetti monopolistici che hanno caratterizzato per lunghissimo tempo l’esercizio di tale comparto, introducendo così forme di concorrenza per il mercato. In estrema sintesi, nell’ambito di questo quadro possono essere individuati quattro soggetti, ciascuno con il proprio compito: lo Stato che in collaborazione con le Regioni redige accordi di programma, le Regioni, che operano nelle materie non riservate espressamente allo Stato con due strumenti: i Piani Regionali dei Trasporti e i Programmi Triennali Regionali, gli Enti locali, le Province ed i Comuni, ai quali vengono affidate da parte delle Regioni una serie di funzioni che non necessitano di un esercizio unitario a livello regionale e l’utente, che beneficia dei vantaggi derivanti dal sistema implementato. Queste poche righe cercano almeno in parte di mostrare il lungo iter che ha segnato dapprima la nascita e poi il successivo evolversi del settore del TPL nel nostro Paese. Come si può notare da quanto appena messo in luce da questi documenti, è essenzialmente la Regione che detiene il potere principale in merito alle modalità di gestione del TPL, ragion per cui esso è l’organo di governo principe in questo particolare contesto. Nelle città oggetto di studio durante il corso, abbiamo potuto analizzare lo stadio dei servizi di trasporto pubblico locale evidenziandone punti di forza e, molto più frequentemente, punti di debolezza e mancanze. Vediamo quindi ora le principali osservazioni emerse a riguardo:

- Milano: la città si mostra ben connessa a livello di trasporto extra-urbano ed extra-regionale, essendo uno snodo fondamentale per le percorrenze ad alta velocità. Internamente si può notare una fitta rete di mezzi intermodali che vanno dal più comune trasporto su gomma, ai servizi di trasporto ferroviario suburbano fino a quelli tranviari. La giunta Sala in sinergia dapprima con il Governo Renzi e poi con quello Gentiloni si sta impegnando in ulteriori iniziative che permettono di efficientare il sistema; rientra in questo senso la stipula del Patto per Milano. L’accordo prevede di reperire finanziamenti per il prolungamento della linea metropolitana M5 fino a Monza e della M1 fino a Baggio e Muggiano. In previsione c’è poi la realizzazione di una linea di metro-tramvia che tagli orizzontalmente la città a nord, da zona Certosa a Cascina Gobba, e di una galleria pedonale che colleghi la fermata di Crocetta della M3 alla fermata Sforza-Policlinico della linea M4, attualmente in costruzione. A ciò si aggiungono i numerosi interventi in programma di abbattimento di barriere architettoniche che ostacolano l’accesso ai mezzi di trasporto ai portatori di disabilità. Gli studi su Milano ci hanno rivelato una città estremamente innovativa, votata al miglioramento e con uno sguardo sempre fisso all’Europa ed alla

scena internazionale. Ecco perché i grandi investimenti progettati per il settore del trasporto pubblico locale con una netta predilezione al miglioramento ed ampliamento delle infrastrutture disponibili si mostrano coerenti in tal senso ed in linea a politiche di inclusione europee e nazionali.

- Napoli: il sistema di mobilità cittadino presenta un'organizzazione strutturata su ferro, gomma, tranvia e filovia con una molteplicità di gestori al suo interno. I principali problemi emersi in tema di trasporto sono essenzialmente ricollegabili ad un parco auto vecchio (nella maggioranza dei casi) e ad una mancanza di interscambio tra sistemi presenti. A tal proposito si sta cercando di rispondere con i fondi stanziati all'interno del Patto per Napoli sottoscritto da Governo e Città Metropolitana per la riprogrammazione del nodo del complesso di piazza Garibaldi, con l'interscambio di Vesuvio Est e la conferma dell'impegno sulla progettazione di collegamenti tra la stazione dell'alta velocità di Afragola e la rete metropolitana di Napoli, in modo tale da evitare che l'alta velocità rimanga isolata e circoscritta al solo capoluogo partenopeo e alla città di Salerno.
- Roma: tra le quattro città analizzate è sicuramente quella che oggi risente maggiormente ed in un'accezione di forte negatività, il problema del trasporto pubblico locale. Tempi di attesa alle fermate che si aggirano intorno ai 30 minuti con conseguente perdita di circa il 32% del tempo totale di percorrenza a bordo del mezzo ( 32 minuti su 102 totali, Fonte: moovitapp.com ), servizi e corse ridotte per carenza di personale o di autovetture, parco auto obsoleto, una rete metropolitana che tarda nel suo ampliamento ( la linea C ancora da ultimare e la D datata ormai in un progetto del 2007 che stenta a partire ), la mancanza di una rete ciclabile che permetta un uso sicuro ed incentivante della bicicletta, il problema del traffico che in mancanza di opportune politiche in materia di TPL continua a crescere a ritmi insostenibili, lo stato gravoso in cui versano le stazioni ferroviarie minori ed il problema delle aree pedonali da riqualificare. Il quadro non è dei più rosei e malgrado i governi della città si alternino e le giunte passino, lo stato dei servizi in città sembra essere vittima di un radicato immobilismo. Con il recente **Patto per Roma** si sta cercando di aumentare l'efficienza delle reti tramviarie ma sono necessari interventi strutturali e di ampio respiro per donare soluzioni concrete alla cittadinanza.
- Torino: attualmente lo stato dei servizi in città risente della condizione di difficoltà in cui versa GTT, l'antico Gruppo Trasporti Torinese. Incertezza sulla programmazione, difficoltà nel delineare una visione strategica sul futuro, difficoltà nei collegamenti tra periferia e zone limitrofe con passaggi obbligatori per il centro città, sono alcuni tra i principali problemi che il capoluogo piemontese si trova a fronteggiare oggi. Di contro a tutto ciò

però c'è anche la spinta ed il tentativo al miglioramento che passa dall'utilizzo di tecnologie sempre più innovative come quelle implementate nel sistema MATO. Un sistema di geolocalizzazione multimodale ed in grado di fornire agli utenti informazioni sull'accessibilità dei mezzi per consentire agevoli trasporti anche ai portatori di disabilità motoria.

#### **4. Città in viaggio: il concetto di mobilità sostenibile come parte integrante della cultura cittadina**

In questo quadro di (meno) luci e (molte) ombre, appare chiaro che ridurre il concetto di mobilità al solo quantitativo di traffico presente in città, risulta essere estremamente riduttivo e non rispondente all'attuale situazione in cui da cittadini ci ritroviamo perennemente. L'idea di mobilità che deve passare e divenire parte integrante, addirittura scontata nell'immaginario collettivo, è quella di un sistema che affianchi al comparto fisico e materiale di infrastruttura e rete stradale, non più solo ed ancora i temi della lotta all'inquinamento, ma le risoluzioni a tali criticità. E' necessario che non si postulino soltanto soluzioni ma che si agisca nella direzione della loro implementazione. Per riuscire in tutto ciò, la mobilità urbana richiede una «*governance*» che non dovrebbe riguardare solo gli enti regionali o i singoli comuni, ma che invece dovrebbe partire dall'alto con una regia che coinvolga i ministeri competenti (Trasporti e Ambiente) insieme con gli operatori della mobilità, pubblici e privati. E' inoltre da sfatare l'antico mito per cui mobilità sostenibile sia soltanto sinonimo di trasporto pubblico locale: vedremo come una buona cultura di sostenibilità possa riguardare aspetti simili tra loro ( piste ciclabili, car sharing ) ed altri talvolta, solo in apparenza, trasversali ( turismo lento e riscoperta del Paese).

#### **5. Città in viaggio: i nuovi ambiti di intervento in materia di sostenibilità urbana**

Da sempre il TPL è stato il principale settore di intervento in tema di sostenibilità. Attualmente la qualità dei servizi per i cittadini che usano servizi di trasporto locale e regionale è una delle priorità a cui spetta prestare attenzione all'interno delle grandi città. In tal senso rientra il **Piano strategico pluriennale per la mobilità sostenibile** che a partire da quest'anno entrerà in vigore cercando di innescare un'inversione di rotta circa l'attuale situazione della mobilità del nostro Paese. Dalla breve analisi svolta sullo stato del sistema di trasporto nelle grandi città analizzate, emergono chiari dei fattori che fungono da denominatori comuni a quanto preso in esame: estrema longevità del parco rotabile, carenza di infrastrutture di base necessarie a supportare gli attuali sistemi in atto e forte ritardo nell'implementazione di soluzioni tecnologiche ed industriali volte a sostenere le nuove metodologie di alimentazione alternativa. Solo così l'implementazione di un vero sistema di mobilità sostenibile potrà essere reale e non soltanto legata agli slogan propagandistici di un



particolare momento. Qualunque sia la tipologia di alimentazione alternativa che verrà maggiormente sviluppata ( con l'elettrico che sembra essere destinato a divenire la tecnologia di punta tra quelle alternative ), il suo successo sarà essenzialmente legato alla capacità del nostro Paese di fornirvi delle infrastrutture adeguate di supporto. E proprio questa sfida può essere vista come una doppia opportunità di rilancio per l'economia interna della nazione a testimonianza del fatto che, ancora una volta, il concetto di mobilità è effettivamente associato ad una moltitudine di aspetti che permeano la maggior parte dei settori industriali della nostra società. Il riconoscere e riuscire ad identificare le maggiori problematiche del trasporto, può accrescere l'obiettivo della **reindustrializzazione** della filiera produttiva del Paese collegata al trasporto pubblico su gomma nonché **stimolare l'innovazione** con azioni che portino le imprese della filiera, attualmente già presenti o che si insedieranno in futuro, verso prodotti innovativi, con particolare riferimento alla ricerca e sviluppo nell'ambito dell'Industria 4.0 e dello smart manufacturing. Non da ultimo, una ritrovata visione sistemica di quelli che sono gli effettivi ambiti di intervento in materia di mobilità, potrà stimolare il **riposizionamento competitivo** del nostro Paese nella produzione di autobus, della relativa componentistica e dei sistemi intelligenti di trasporto tramite interventi capaci di rispondere alle diverse esigenze delle imprese (per dimensione, specifico settore di specializzazione, collocazione geografica) operanti nella filiera.

## **6. Città in viaggio: la sfida dell'intermodalità ed il turismo "lento"**

Una particolare forma di mobilità sostenibile ed un valido contributo in tema di efficientamento del sistema dei trasporti è dato dal contributo dell' **intermodalità**. Si tratta di una tipologia di trasporto effettuata attraverso l'ausilio di una combinazione di mezzi differenti che è stata implementata sia per la movimentazione di beni che di persone. L'intermodalità è difatti un servizio «reso attraverso l'integrazione fra diverse modalità che induce a considerare il trasporto medesimo non più come somma di attività distinte ed autonome dei diversi vettori interessati, ma come un'unica prestazione, dal punto di origine a quello di destinazione, in una visione globale del processo.. » (E. Ottimo, R. Vona, Sistemi di logistica integrata, Milano, 2001). Il trasporto passeggeri ha assunto caratteri di sostenibilità con particolare riferimento all'ambiente urbano. Sono state infatti promosse soluzioni di trasporto intermodale urbano al fine di agevolare l'uso di veicoli differenti in ambito cittadino come servizio di mobilità sostenibile. Questa forma di trasporto intermodale integra tipologie di mobilità sostenibile esistenti, combinandole tra loro nell'ambito di un unico percorso urbano. Car sharing, bike sharing, trasporto pubblico locale con alimentazione alternative, aree pedonali possono essere integrate tra loro attraverso interventi come la costruzione di parcheggi nei pressi di fermate di trasporti pubblici o di postazioni di bike sharing presso fermate della metropolitana per

coprire quello che è definito “ultimo chilometro”. Scopo di tale strumento è dunque il tentativo di procedere in una copertura totale di quelli che sono i percorsi maggiormente seguiti ed utilizzati dagli utenti all’interno delle grandi città creando ciò che attualmente manca, ovvero una visione globale di rete dove l’intermodalità funga da chiave di accesso ai singoli nodi. La realizzazione di tale sistema segna inoltre una serie di notevoli vantaggi che si esplicano in un miglioramento generale in termini di minore congestione da traffico, minor emissione di agenti inquinanti nell’aria e maggior utilizzo di forme alternative di trasporto. Ma l’intermodalità può ritenersi una chiave vincente in tema di nuovi apporti all’interno dell’ambito della mobilità, se declinata in un’accezione ancor più innovativa che permetta di unire al suo interno, al settore dei trasporti anche quello di un turismo nuovo, di riscoperta e valorizzazione del patrimonio che le grandi città ed i loro dintorni hanno. L’idea che è alla base di questa proposta parte proprio dal desiderio di dare organicità ed un sistema più strutturato a forme di turismo che, partendo dai tradizionali poli di attrazione presenti nelle nostre città, permettano di aprire ed ampliare nuovi scenari degni di interesse. Da qui l’attrattività per quella forma di turismo definito “lento” ma potenzialmente molto forte ed incisivo grazie alle sue molteplici sfaccettature e multisettorialità.

## **7. Città in viaggio: l’“ABC” di un buon sistema trans-urbano di turismo lento**

La European Greenways Association (EGWA) fornisce la seguente definizione di turismo sostenibile: “ Vie di comunicazione riservate esclusivamente ad un traffico non motorizzato, sviluppate in modo integrato, tale da favorire sia la qualità ambientale che la qualità della vita delle aree circostanti ”. In una prospettiva di maggiore fruibilità di quello che vuole essere il progetto di un turismo lento che parta dalle grandi città e si dirami poi da esse, è al momento piuttosto utopistico pensare ad una generazione di traffico non motorizzato; è invece doveroso adoperarsi affinché la movimentazione che si instaurerà tra queste nuove vie di trasporto sia completamente ad impatto zero a livello di emissioni inquinanti e totalmente integrata con l’aspetto paesaggistico circostante. Pertanto, da qui, parte l’idea di creare un modello di *slow tourism* che si sviluppi prendendo in esame i seguenti aspetti:

- conoscenza dell’area geografica di intervento, con una mappatura dettagliata a livello cartografico delle zone interessate per la tracciabilità delle nuove vie di percorrenza. Individuare i potenziali accessi che dalle città consentano di ricollegarsi in maniera semplice e funzionale alle nuove strade, sarà infatti tanto più semplice se si sarà a conoscenza degli snodi di interscambio presenti sul territorio;

- creazione di un legame tra il paesaggio e la comunità urbana interessata, armonizzando quelli che saranno i punti di accesso e di arrivo del percorso che congiungerà città ed ambiente circostante;
- protezione e tutela del patrimonio culturale, storico e rurale delle zone prese in esame. Bisognerà garantire infatti il rispetto dell'esistente qualità della vita, affinché tali zone non diventino una "valvola di sfogo" al caos cittadino ma ne rappresentino l'alternativa nella loro naturale dimensione;
- procedere nelle azioni in conformità con la tutela del suolo ambientale, mirando ad agire con una strategia del "costruire sul costruito" che porti di nuovo in auge le infrastrutture già presenti riconvertendole ai nuovi utilizzi;
- promozione dell'intermodalità tra i mezzi ad alimentazione alternativa introducendone di nuovi che spazino dalle ciclovie alle varie forme di *sharing mobility* fino ad arrivare alle ippovie ed all'utilizzo di vie d'acqua;
- utilizzo di sistemi tecnologici, di app e di display intelligenti che informando i potenziali utenti dei servizi, consentano una rapida accessibilità e fruibilità agli stessi mettendo direttamente in comunicazione la persona con il sistema.

## **8. Città in viaggio: un esempio applicativo del sistema. Turismo lento e mobilità sostenibile dal Colosseo ai Castelli Romani**

Dai cicli tematici svolti nelle prime fasi di introduzione allo studio delle città, è emerso il potenziale di Roma e della sua campagna circostante nell'ambito di uno sviluppo agri-turistico, rurale e paesaggistico ottenibile con un cambio di assetto nelle modalità ed infrastrutture di trasporto. (Seminario del prof. Luca Zevi, italiadecide c\o Luiss Guido Carli ).

In tal senso, rientra la proposta di una via turistica che dal centro di Roma e propriamente dal Colosseo arrivi fino al Parco Regionale dei Castelli Romani attraverso la via Appia Antica. Attualmente il modo più sostenibile a livello ambientale per percorrere integralmente un simile tragitto è un intero percorso in bici. Ma poiché il concetto di sostenibilità associato alla mobilità che stiamo ricercando ha dei caratteri di inclusione e di totale fruibilità del servizio da parte di tutti gli utenti, soprattutto di turisti e persone a mobilità ridotta, è necessario pensare e progettare in vista di una prospettiva ampia e totalizzante. Il primo passo da compiere in tal senso è quello di creare un valido sistema informativo che permetta alle persone di essere a conoscenza delle soluzioni di viaggio presenti. Un turista straniero che arriva via metropolitana al Colosseo ha modo, durante un tragitto anche di una sola fermata, di venire a conoscenza di svariate bellezze esotiche di luoghi non propriamente vicini alla città di Roma e di ignorare magari tutto quanto lo circonda. Ecco perché un

uso intelligente della tecnologia in questo caso potrebbe essere particolarmente risolutivo: una bigliettazione elettronica specifica per zone ed aree territoriali della città che tenga traccia dell'itinerario che l'utente andrà a percorrere e supportata da un'interfaccia digitale che si relazioni con il viaggiatore in forma di app, può ovviare al problema della mancanza di informazione. Avrà la valenza di una guida turistica digitale ma interattiva: in base alla localizzazione della persona, facilitata da un biglietto digitale che copre una determinata zona, potrà suggerire i migliori siti turistici presenti nelle vicinanze. A questo punto bisognerà occuparsi delle modalità ed infrastrutture di trasporto: i circa 30 km che si snodano lungo la tratta interessata contano al loro interno bellissimi parchi naturalistici come il Parco della Caffarella ed il Parco Regionale dell'Appia Antica nonché siti storici che vanno dalle Terme di Caracalla alla Chiesa del Domine Quo Vadis. Un'offerta paesaggistica del genere non può essere sottovalutata e pertanto sarà necessario strutturare dei percorsi ad hoc che, mixando le varie proposte di visita presenti, generino degli itinerari che con appositi autobus elettrici o con un opportuno ripristino ed ammodernamento di antiche linee tranviarie urbane come la Termini-Cinecittà e la Termini-Capannelle consentano di fare una o più tappe del percorso se non l'intero viaggio. Queste linee, attualmente in disuso, sono state ad intenso traffico nel secolo scorso (fino al 1980) ma poi soppresse all'apertura della linea A della metropolitana e costituivano le tratte urbane della rete tranviaria detta **dei Castelli Romani**. Dovrà essere data agli utenti, nei singoli luoghi di arrivo, la possibilità di cambiare il proprio mezzo di locomozione garantendo ciclovie e possibilità di bike sharing in loco a chi vorrà usufruirne, strade sicure e pedonalizzate a chi vorrà proseguire a piedi e infrastrutture di ricarica e di supporto a chi con mezzi propri inizierà il percorso. Un breve ma seppur intenso itinerario così strutturato, dove il cittadino è un attento e responsabile attore dell'intera dinamica, fa sì che al concetto di viaggio si aggiunga quello di un'esperienza di riscoperta in totale armonia con l'ambiente.

## 9. Conclusioni

La scelta di incentrare queste pagine sul tema della mobilità, nasce dalla forte convinzione che non esista città che può prescindere dalla propria mobilità urbana in quanto è lo stesso sistema di trasporto che crea la città metropolitana. L'interesse che, seppur tardivamente, le amministrazioni stanno dimostrando nei confronti della tematica è il segnale di quanto tutto ciò sia effettivamente importante per lo sviluppo delle città e di come, in passato, la mancanza di visione e di programmazione abbia creato dei notevoli squilibri negli assetti cittadini. La strada da perseguire è ancora molto lunga ed è essenziale che ci si adoperi per la realizzazione di opere utili, snelle e condivise che mettano al loro centro il cittadino ma quella che è stata definita dal ministro Delrio

come “rivoluzione della normalità” è iniziata e spetta a tutti contribuirvi per il successo delle nostre città.