



**POLITECNICO**  
**MILANO 1863**

**DIPARTIMENTO DI ARCHITETTURA  
E STUDI URBANI**



**Osservatorio per lo studio e la valorizzazione  
dei territori attraversati dai percorsi lenti**

15 maggio 2017  
Politecnico di Milano  
Aula De Donato, 9:15-13:30

EVENTO PROMOSSO DA DASTU E DA RETE DEI CAMMINI  
NELL'AMBITO DELLA IX GIORNATA / MESE NAZIONALE DEI CAMMINI FRANCIGENI

## **RAPPORTO 2017 SULLE ATTIVITA': Cammini, infrastrutture e turismo sostenibile**

Convegno

COMUNICATO STAMPA

### **Reti infrastrutturali e lentezza: un'occasione per ricucire i territori**

Le politiche europee per lo sviluppo delle relazioni tra le città hanno portato a consolidare una rete di infrastrutture "lunghe e veloci", costituite principalmente da autostrade e ferrovie, veri e propri "corridoi" che attraversano l'intero continente e che collegano, ad esempio, Rotterdam a Genova, Amburgo a Palermo oppure Lisbona a Kiev.

Insieme a queste infrastrutture, principalmente legate alla mobilità delle persone e delle merci, si stanno affermando analoghe reti che però non solo consentono collegamenti di lunga distanza, ma innervano il territorio in modo lento e diffuso, riscoprendo i percorsi storici che hanno costruito nei secoli la geografia, l'economia, la stessa storia dell'Europa. Itinerari che si sviluppano lungo i fiumi, attraverso le dorsali montane e lungo le valli, ma anche lungo importanti infrastrutture come i canali e acquedotti, le ferrovie storiche che attraversano l'intero territorio, strutturandone la forma.

Il tema di un'altra "mobilità" nei territori inizia così finalmente a trovare, anche in Italia, lo spazio che merita e alcuni grandi itinerari, in qualche caso già individuati a livello europeo e che attraversano l'intero continente, si stanno poco alla volta realizzando. Attraverso i passi alpini, lungo tracciati storici come le vie Francigene e la via Appia, sulle sponde dei fiumi e delle infrastrutture idrauliche come il Naviglio Grande ed il canale Cavour, nelle terre attraversate dall'Acquedotto Pugliese, oppure sul sedime di ferrovie e strade non più utilizzate, si sviluppano oggi percorsi per la mobilità lenta che rispondono ad una domanda sempre più crescente e che può alimentare una nuova economia turistica e, di conseguenza, un virtuoso processo di qualificazione diffusa dei territori.

Tuttavia, anche se molti itinerari risultano già ben percorribili, ancora molto lavoro resta da fare per migliorare la loro effettiva accessibilità, soprattutto promuovendo i collegamenti intermodali da e verso i nodi principali delle infrastrutture come stazioni, caselli autostradali, aree di servizio, borghi e città posti lungo le vie di comunicazione, in particolare per quelli che sono in comune tra le reti lunghe e veloci e

quelle corte e lente. Infatti l'Italia è così fittamente innervata da autostrade e da una rete ferroviaria molto diffusa, tanto da garantire un'accessibilità ottimale per la quasi totalità del territorio.

Su questi temi, è attivo dal 2016 l'Osservatorio "E-scapes" ([www.e-scapes.polimi.it](http://www.e-scapes.polimi.it)) che tratta proprio dei territori attraversati dai percorsi lenti, con attenzione ai nodi di interscambio tra le varie reti esistenti, per promuovere migliori collegamenti di ricucitura tra borghi, città, paesaggi. Dalle indagini svolte nell'ambito delle attività dell'Osservatorio emerge come manchi, quasi del tutto, l'idea che le reti infrastrutturali e i nodi territoriali debbano essere tra di loro connessi in modo ottimale, anche attraverso la promozione di collegamenti ciclabili e di una più generale accessibilità lenta o, come si dice, "walkability" del territorio.

Un'accessibilità che deve essere intesa non soltanto per rispondere ad una domanda turistica, ma anche ad un'esigenza imprescindibile di mobilità più efficiente e sostenibile.

In questo senso, il turismo può svolgere un importante ruolo come catalizzatore, ma non può essere il solo motivo per attuare i progetti. Anche luoghi marginali, dove le reti esistenti vengono progressivamente chiuse per la mancanza di traffico, in realtà potrebbero e dovrebbero essere mantenute, anche per assicurare la fruibilità di tipo turistico. Casi che sembravano destinati alla dismissione e che oggi sono esempi di successo (tra tutti quello della linea Bolzano-Merano-Malles) dovrebbero essere un esempio da seguire anche per altri contesti: la Aosta Pré Saint Didier, la Santhià Arona, la Chivasso-Asti, la Bari-Matera, solo per citare alcuni esempi.

**La mobilità lenta non deve perciò essere considerata solo come opportunità di sviluppo per i territori già vocati al turismo. Deve piuttosto diventare uno strumento per facilitare la mobilità delle persone in generale, in tutti i contesti territoriali complessi come quelli italiani: migliorando le connessioni tra periferia e centro, tra le città medie e anche piccole, nelle corone periferiche che circondano le città, lungo le infrastrutture affiancandone il tracciato e integrandolo, nei territori di margine e di frangia, anche nelle aree interne del Paese.**

*Andrea Rolando  
DASu, e-SCAPES  
[www.e-scapes.polimi.it](http://www.e-scapes.polimi.it)*

Con il contributo di



Regione Lombardia

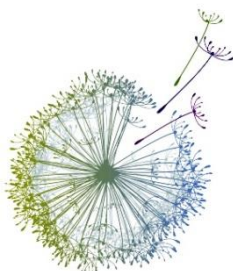
IL CONSIGLIO



**RETE DEI CAMMINI**  
ASSOCIAZIONE DI PROMOZIONE SOCIALE



**PRO LOCO**  
D'ITALIA



2017  
INTERNATIONAL YEAR  
OF SUSTAINABLE TOURISM  
FOR DEVELOPMENT



**BORGI**  
viaggio italiano  
I