

Andrea Rolando, 5 maggio 2020

**Il turismo di prossimità a piedi e in bicicletta per ripensare gli spazi *nelle* città e *tra* le città.
Un'opportunità per Torino, Milano e per i territori intermedi.**

Il turismo è parte fondamentale dell'economia italiana: una complessa filiera industriale, che comprende attività produttive vere e proprie e servizi complementari per mobilità e trasporti, ospitalità, tecnologie digitali, comunicazione, servizi di accoglienza e altre competenze professionali. Per dare un dato puramente indicativo, nel 2019, considerando il solo periodo marzo-maggio, la spesa dei **turisti stranieri** in Italia è stata pari a circa 9,4 miliardi di euro (fonte ISTAT). A questa andrebbe aggiunta anche la spesa, più difficile da quantificare, relativa al **turismo interno** (secondo case, fine settimana, mostre e musei, iniziative culturali, sport) e a tutte quelle attività che occupano, anche quotidianamente il nostro tempo libero e che, per un paese come l'Italia, sono comunque assimilabili a quelle di tipo turistico. Il dato complessivo è influenzato da numerosi fattori, ma di certo il turismo produce un **impatto economico di grandissima rilevanza** che, a causa dell'emergenza del covid-19, è stato **negli ultimi mesi del tutto azzerato**, con effetti che incideranno in modo evidente su molti settori del nostro tessuto economico e sociale.

Quello che è certo è che le **attività turistiche sono oggi molto articolate** e non riguardano più solamente l'idea tradizionale di vacanza, ma sono estese ad una **concezione più ampia di tempo libero e di benessere**, fisico e mentale, che comprende sport, vita all'aria aperta, paesaggio, cultura. Attività forse non essenziali per la salute in senso stretto, ma che sono ormai parte fondamentale per l'equilibrio della vita nelle città e nei territori che abitiamo, dove il tempo libero è sempre più intrecciato al tempo del lavoro. Ce ne siamo resi bene conto, se pensiamo a tutto ciò che è stato vietato in questo periodo di lockdown: camminare o andare in bicicletta nei parchi e nella natura o per andare al lavoro, visitare un museo, seguire una conferenza o uno spettacolo, passeggiare o prendere un caffè in piazza, andare in montagna per una camminata o per sciare.

In particolare, il confinamento entro lo spazio *indoor* delle proprie abitazioni, al limite esteso entro poche centinaia di metri da casa, ha dimostrato come gli **spazi aperti siano luoghi fondamentali per il benessere**: in senso ampio, ad esempio considerando le attività *outdoor*, anche sportive, come **fattore determinante per la salute pubblica**. La vita all'aria aperta, gli spazi pubblici e di relazione, i luoghi della cultura e dell'arte, il paesaggio sono caratteristici di uno stile di vita che è dunque prezioso per gli abitanti, ma al tempo stesso sono apprezzati come un'**esperienza unica e particolare** che il nostro Paese sa e può offrire: un **patrimonio di valore straordinario che il turismo, giustamente, mira a valorizzare**.

E possiamo anche dire che **sono molti i luoghi** che, presi singolarmente, sono **già sostanzialmente pronti**, poli territoriali già ben strutturati e in grado di attrarre anche nuove forme di turismo. Semmai, occorre incrementare la **qualità delle connessioni**. La limitazione degli spostamenti richiederà infatti di migliorare l'accessibilità complessiva del territorio: investendo sulla qualità dei collegamenti *tra* e non solo *nei* poli come fattore abilitante per una **mobilità lenta e sostenibile, a vantaggio degli abitanti e, di conseguenza, anche dei potenziali turisti**.

Considerando dunque che i flussi dall'estero e la stessa mobilità interna in Italia non potranno riprendere nel breve periodo, è evidente che un rilancio del settore possa contare soltanto su un **turismo interno e di prossimità**. Nel breve termine, occorrerà infatti limitare gli spostamenti nell'ambito delle regioni, e proviamo ad ipotizzare qualche azione possibile, partendo da un contesto territoriale dove si trovano due grandi città come Milano e Torino, nella prospettiva di attuare una sperimentazione utile e ripetibile anche in altri territori.

Attuare una **strategia che consenta al turismo di ripartire subito**, anche se in modo graduale e con queste restrizioni, potrebbe dare almeno un po' di risorse all'economia nel **breve termine** e forse contribuire ad un miglioramento strutturale di più lungo periodo, approfittando della crisi per proteggere e irrobustire alcuni territori più fragili. Si potrebbero per questo favorire comportamenti virtuosi, che **sfruttino al meglio le risorse del territorio vicino**, già oggi disponibili e talvolta trascurate dagli stessi abitanti, trasformando in opportunità il divieto di raggiungere mete più lontane, mare e montagna, dove oltre tutto si verificano spesso situazioni critiche di sovraffollamento, soprattutto nei fine settimana. Il fatto di non potere comunque raggiungere le destinazioni più consuete favorirebbe un **uso più equilibrato dei territori**, e potrebbe portare ad un **cambio di abitudine** decisivo, forse insegnando una lezione preziosa per il futuro.

Le attività turistiche che potrebbero rispondere a questo obiettivo sono molteplici, ma qui vogliamo limitare la proposta a soluzioni che si possono mettere in pratica fin dalle prime fasi di uscita dall'emergenza, anche considerando che i prossimi mesi sono ormai prossimi alla stagione estiva. Sono attività che si svolgono soprattutto all'aria aperta, promuovendo in particolare la **visita di luoghi di interesse turistico dando spazio alla mobilità lenta, a piedi e in bicicletta**.

Molte città, comprese Milano e Torino, si stanno attrezzando in questo senso, ad esempio dedicando **corsie per la mobilità lenta** lungo le direttrici di maggiore traffico, dove è necessario diminuire gli spostamenti in automobile, magari con uno o due passeggeri a bordo. Una tattica di certo utile, che l'emergenza rende urgente, ma che non sembra approfittare davvero della situazione per ottenere benefici strutturali più duraturi.

In una prospettiva di **medio e lungo termine**, si potrebbero invece prevedere **azioni più strutturate**, che riguardino in prima istanza i luoghi dove si ha una maggiore concentrazione di persone e di attività, come nelle città più grandi. Qui merita promuovere una strategia più articolata e diffusa, che veda la mobilità urbana a piedi e in bicicletta non solo come modo efficiente e più sicuro per spostare le persone, ma anche come una leva per sviluppare un turismo più sostenibile. Le azioni per ottenere un cambio più strutturale, dovrebbero garantire una migliore fruibilità degli spazi dove è possibile svolgere attività all'aria aperta, una migliore accessibilità ai luoghi di turismo culturale e degli spazi verdi **"nelle" città**, verso le **periferie "intorno" alle città** e nei **territori "tra" le città**.

Una proposta concreta: Torino, Milano e i territori intermedi del "central park" tra le due città

Il contesto territoriale della **regione del nord Italia compresa tra le città di Torino e di Milano** è già stato oggetto di numerosi studi e si presta molto bene ad una **sperimentazione di possibili strategie per un turismo di prossimità**. Insieme a due città grandi e attraenti, troviamo diverse città medie e borghi connessi da un sistema infrastrutturale di mobilità pubblica molto capillare, aree naturalistiche di grande pregio (fiumi, paesaggi agrari, laghi, colline, montagne) attraversate da percorsi storici già collaudati e poco frequentati, beni storici, artistici e culturali di notevole interesse.

Da un punto di vista operativo, sarebbe opportuno considerare innanzitutto gli **spazi aperti**, che in questo contesto territoriale sono già **discretamente presenti e diffusi**, anche se la situazione non è di certo omogenea: in molti casi si tratta in effetti di aree accessibili facilmente, ma di dimensione limitata, così come le aree più grandi, sono in molti casi piuttosto distanti dalle aree più densamente abitate, e comunque difficili da raggiungere. Manca in effetti un **sistema di connessioni a rete tra luoghi di pregio**, attraverso percorsi dedicati che consentano di **avvicinare gli spazi aperti principali tra di loro** e collegandoli alle aree più densamente edificate, in una logica complessiva di accessibilità tra luoghi di pregio, fatto che agevolerebbe un **utilizzo in chiave anche turistica**. Città europee come Berlino stanno puntando da anni ad un simile obiettivo, per dotare tutta la città di

spazi verdi di almeno 5000 metri quadri, raggiungibili entro 500 metri da ogni abitazione, e l'implementazione di corridoi verdi, percorribili a piedi e in bicicletta (Hauptwege) che connettono tra di loro i principali parchi dell'area metropolitana con i nodi urbani principali.

Mobilità lenta: un cambio di abitudine nel quotidiano e l'idea giusta per il turismo di prossimità

Questa strategia potrebbe essere attuata, tra Torino e Milano, con un approccio generale e multiscalare, adatto alle caratteristiche funzionali di contesti territoriali specifici e tra di loro complementari:

- quello **urbano, più densamente edificato**, caratterizzato da **spazi verdi concentrati e strutturati** che possiamo considerare "dentro", **interno** alle città;
- quello **peri urbano, meno densamente edificato, caratterizzato da spazi aperti ampi**, dove la città si diluisce nella campagna, e che possiamo considerare "vicino", **attorno** alle città;
- quello **extra urbano, scarsamente edificato**, caratterizzato da **spazi aperti prevalenti** e meno organizzati, nel territorio intermedio compreso "tra", ed **esterno** alle città.

Turismo quotidiano e mobilità lenta, dentro alle città

Questo approccio potrebbe essere messo in atto fin da subito ai diversi livelli della **città e dell'area metropolitana**, attraverso una **serie di interventi**, selezionati ma ripetuti, e **diretti a realizzare una rete di corridoi verdi**, anche di lunghezza limitata, che servano in modo specifico a collegare nodi della città e del territorio, considerando innanzi tutto **scuole, parchi e piazze, luoghi per l'arte e la cultura, nodi delle reti di trasporto pubblico**.

Si tratterebbe di individuare alcuni nodi esemplari e di tracciarne i percorsi di connessione, anche soltanto garantendo il **rispetto dell'uso degli spazi esistenti** e la effettiva camminabilità (walkability) lungo marciapiedi di dimensione adeguata e l'**osservanza delle regole del traffico** per permettere il transito delle biciclette in maggiore sicurezza. Sarebbe così possibile disporre di un sistema che innerva in modo molto fitto tutto il territorio.

I luoghi sono moltissimi, ma si potrebbe iniziare, per **Milano**, con cuciture attraverso la realizzazione di corridoi verdi e lenti, ad esempio tra Città Studi e il Lambro, passando per la stazione di Lambrate, tra Bicocca e il Parco Nord, tra Bocconi e Il parco della Vettabbia, oppure tra la Fondazione Prada e l'Abbazia di Monluè, passando per Rogoredo e le aree di trasformazione di Santa Giulia.

Analogamente, a **Torino**, collegando la sede di Ingegneria del Politecnico con il parco del Valentino, la Galleria d'Arte Moderna ai Musei Reali, passando per la stazione di Porta Nuova, le scuole che si trovano più vicine a musei e teatri con itinerari pedonali già esistenti, ma migliorando la qualità dello spazio e l'esperienza.

Turismo lento di prossimità nel fine settimana, intorno alle città

Le opportunità che la dimensione territoriale delle nostre città può offrire è davvero poco valorizzata come risorsa per il tempo libero e per il turismo. La presenza di sistemi lineari verdi e azzurri, come viali, fiumi e canali, che consentono di realizzare percorsi continui ciclo pedonali, di uscita verso le aree esterne alla città, potrebbe essere notevolmente potenziata.

A **Torino, lungo i 4 fiumi**: Po e gli affluenti Sangone, Dora, Stura, dove con pochi interventi, si renderebbero effettivamente percorribili con continuità gli argini e le sponde, partendo direttamente dal fiume Po che attraversa tutto il centro urbano. Si potrebbero raggiungere ad

esempio la palazzina di caccia di Stupinigi, il Castello di Rivoli, sant'Antonio di Ranverso, il centro storico e i laghi di Avigliana e la Sacra di San Michele, la Venaria Reale.

A **Milano**, allo stesso modo, **lungo i navigli e i canali**, verso Abbiategrasso, Pavia, il lago Maggiore e quello di Como, attraverso i fiumi Ticino e Adda, ma anche lungo alcune direttrici che la attraversano come la via Francigena, magari riprendendo alcune risorse, trascurate ed interrotte come lungo i **fiumi Olona e Vettabbia**, oppure lungo il **Lambro** verso Monza e verso Melegnano, fino a Corte sant'Andrea, dove si potrebbe riprendere la connessione con il fiume Po. Una strategia già proposta alla Città attraverso progetti come quello dei Raggi Verdi e di Sentieri Metropolitani, lungo le principali direttrici di uscita e di ingresso dalla Città, e del Fiume Verde, che mira a realizzare un grande spazio pubblico lineare al posto degli scali ferroviari dismessi.

Vacanze di prossimità, fuori dalle città, tra borghi e paesaggi

Lo stesso si potrebbe fare per sistemi di dimensione più ampia, **regionale e interregionale**, collegando tra di loro **aree protette e sistemi territoriali pregiati** (ad esempio i siti **UNESCO**, i **parchi** e le aree protette, i beni **FAI**) con i **nodi del sistema infrastrutturale** (stazioni ferroviarie e caselli e aree di servizio autostradali) e con i **centri urbani** più vicini. Questa idea potrebbe partire da un **sistema di connessioni lineari già esistente**, per costruire una rete di percorsi: è quello dei fiumi e dei canali, dove si possono attivare fin da subito corridoi che innervano gli spazi urbani e che consentono però anche di realizzare percorsi di collegamento in uscita e in entrata dalle aree metropolitane, **utili sia per migliorare la mobilità quotidiana, che per sostenere il turismo di prossimità**.

Alla scala più grande, tra **Lombardia e Piemonte**, nei **territori intermedi tra le due città**, esistono opportunità importanti, come i parchi del Ticino, del Po, della Sesia, i siti UNESCO (Langhe, Roero Monferrato, Ivrea, Biella, i Sacri Monti), il laghi, le città di Vigevano, Novara, Biella, Ivrea, Casale, Vercelli che potrebbero essere inserite in una **rete di corridoi verdi di dimensione interregionale**; un contesto che è anche attraversato integralmente da importanti vie di comunicazione, ma anche da itinerari storici, come le vie francigene che arrivano dai passi del Monginevro, Moncenisio del Gran San Bernardo, dallo Spluga e il lago di Como fino a Milano e Corte Sant'Andrea sul Po. Un sistema paesistico unico, sviluppato lungo il percorso naturale del fiume Po, ma anche integrato dai sistemi artificiali collegati al canale Cavour (da quelli più antichi come il Naviglio di Ivrea ai canali Sella e Regina Elena, tra Dora Baltea, Sesia e Ticino) e che costituiscono, di fatto, un paesaggio straordinario e un sistema già praticamente connesso e continuo tra Torino e Milano.

Anche in questo ambito, sarebbe possibile attuare una **strategia mirata alla percorribilità delle strutture territoriali già esistenti**, dove è di certo indispensabile eliminare alcune criticità, ma che potrebbero essere rese possibili fin da subito, promuovendo la conoscenza e una accessibilità turistica sostenibile che valorizzi la rete di **strade bianche, argini, borghi e aree protette** già oggi pronte ma non riconosciute in un'ottica di effettiva fruizione turistica.

In questo senso, tutti i nostri territori, città e paesaggi, potrebbero essere davvero avvantaggiati dallo sviluppo di un **turismo della natura, della cultura e dell'apprendimento**, collegando tra di loro i luoghi della bellezza e della salute e promuovendo un processo di **conoscenza del territorio** che porta anche ad un **senso di appartenenza e di cura non solo di noi stessi ma dei luoghi che abitiamo**. Un processo che dovrebbe però anche essere supportato da servizi digitali che innervino gli stessi territori: una smartness di scala regionale¹, che renda effettivamente meglio accessibile

¹ Morandi C., Rolando A., Di Vita S., *From Smart City to Smart Region: Digital Services for and Internet of Places*, Springer, 2016

anche i luoghi magari bellissimi, ma che si trovano in condizione di margine, in qualche caso persino periferici o ultraperiferici, per usare le definizioni della strategia del governo dedicata alle aree interne. Un'idea di **riequilibrio territoriale basata sulle connessioni reali, ma anche su quelle delle reti immateriali**: basata su una sorta di internet dei luoghi reali, non solo dei "siti" virtuali, e che dimostra come i concetti di "visibilità" e "accessibilità" valgono anche per i nodi, i servizi e per le connessioni nei territori reali.

Mobilità lenta per un turismo dell'apprendimento

Un turismo non solo dedicato all'accoglienza dei turisti tradizionali, ma che, in ragione delle strategie di uscita dall'emergenza del Covid-19, potrebbe **trasformare proprio gli abitanti in turisti del loro stesso territorio**. Per questo la connessione tra una scuola e un parco potrebbe **trasformare gli spazi aperti e i musei in aule didattiche**, così come il **turismo scolastico** (anche di giornata, come per i wandertag del sistema tedesco) potrebbe avere per destinazione: da Milano con una o più giornate in bicicletta lungo i canali, fino a Morimondo, sui luoghi di Leonardo, tra il centro della Città e Vaprio d'Adda; da Torino, lungo il Po verso Carignano, Saluzzo, l'Abbazia di Staffarda, la Sacra di San Michele o la Reggia di Venaria, nel paesaggio delle risaie lungo il canale Cavour: nei territori intermedi, verso i siti UNESCO dove è possibile sviluppare un itinerario ad anello che tocca i principali siti, tra Sacri Monti, paesaggi del vino, Residenze Reali e le città di Ivrea e Biella. Secondo questo approccio multiscalare, alcuni interventi nel territorio potrebbero davvero cambiare il ruolo delle città come magneti e luoghi di partenza per il turismo aperto verso un territorio più ampio e non solo interno alle città. Ad esempio, considerando **Milano come un polo centrale della rete europea delle vie storiche** e di pellegrinaggio che attraversano le Alpi verso sud, oppure vedendo **Torino come hub del turismo in bicicletta**, dove il Po potrebbe diventare il luogo di partenza per itinerari che percorrono, verso il Monviso e verso l'Adriatico, il fiume (e i suoi affluenti) dando forma ad un'idea di territorio turistico tra Alpi, laghi, pianure e colline che forse non ha eguali a livello mondiale.

Nel corso delle ultime edizioni del **festival dello sviluppo sostenibile promosso dall'ASVIS** sono stati sperimentati in questa logica alcuni **percorsi di connessione tra siti UNESCO, Parchi e altri luoghi pregiati nel territorio, utilizzando il treno e la bicicletta**, attraversando luoghi poco frequentati, perfettamente compatibili con un uso in sicurezza del territorio. Il caso del percorso ciclabile, sperimentato nel 2018, tra i siti UNESCO dei sacri monti di Varallo Sesia e Crea, iniziato dalla stazione ferroviaria di Vercelli, per risalire il fiume Sesia e poi ridiscendere percorrendo anche il canale Cavour nelle risaie, attraversando il Po e le colline UNESCO del Monferrato e del Roero e delle Langhe fino ad Alba è un esempio che un turismo di questo tipo è alla portata di tutti (www.e-scapes.polimi.it).

Camminare e andare in bicicletta diventa allora un modo per **scoprire i territori anche vicini alle città**, i territori di margine in angoli che non sono poi così lontani dai centri principali, nelle zone anche fragili, che la Strategia Nazionale delle Aree Interne definisce di cintura, intermedie, e anche periferiche. Una strategia che cerca un **riequilibrio della densità territoriale**, restituendo opportunità alle città medie e ai borghi, che soffrono (nel contesto tra Torino, Milano, ma anche verso Venezia e Roma-Salerno), soprattutto da quando sono state completate le direttrici dell'alta velocità, di una sorta di isolamento e allontanamento dai centri principali. Un'occasione preziosa, per proporre un **cambio di velocità, di passo e di attenzione**, utile non solo per chi il territorio lo vive in modo temporaneo, da *outsider*, come fanno i turisti, ma anche e soprattutto per chi lo abita nella normalità di tutti i giorni, da *insider*, in una logica di valorizzazione sostenibile delle risorse del territorio e di diffusione equilibrata delle opportunità di sviluppo e della qualità della vita.