

# Rigenerare il grande fiume Po con il cicloturismo di VENTO

Paolo Pileri\*

Parole chiave: *cicloturismo, rigenerazione territoriale, aree interne*

## 1. *Quale turismo per la rigenerazione territoriale delle aree lungo i fiumi?*

L'ambito territoriale dei corsi d'acqua si presenta pulviscolare e frammentato in una compagine di unità amministrative: i 534 principali fiumi italiani attraversano 4.481 comuni di cui 2.695 (60%) sono piccoli comuni, con meno di 5.000 abitanti. Tra questi, 1.473 (33%) non raggiungono nemmeno i 2.000 abitanti. I piccoli comuni sono quelli che al momento subiscono i disagi maggiori della crisi: spopolamento, contrazione delle aspettative, disoccupazione, esclusione sociale, difficoltà ad amministrare l'ordinaria agenda, afflitti da croniche carenze di organico (Casa, Pileri, 2017; Cestari, Dalla Torre, Pileri, 2018). È difficile in tale situazione assistere a una spontanea e duratura unità di intenti fra comuni per occuparsi in maniera organica del fiume che li bagna lungo il suo percorso. E ancor più complesso risulta, per i piccoli comuni, adottare politiche territoriali che possano sviluppare una proposta turistica ad ampia scala: guardare fuori dai propri confini è questione complessa e richiede energie culturali più grandi della loro volontà e della loro prassi. Le inevitabili discontinuità nel governo del territorio, dovute allo sfasamento dei mandati politici, e le differenze ideologiche tra sindaci fanno da ulteriore ostacolo alla costruzione di una visione unitaria lungo il fiume. Come evidenziato già dieci anni fa da Vallerani, in Italia la consapevolezza del ruolo strategico che potevano assumere i fiumi come corridoi naturali e culturali, era notevolmente in ritardo rispetto ad altre realtà europee (Vallerani, 2008). Con queste premesse non stupisce che ancora oggi si faccia fatica a programmare una proposta turistico-ricreativa condivisa, quale sintesi dei progetti di valorizzazione sviluppati dai diversi attori locali (comuni, associazioni ecc.). Come affermato da Papotti per quanto riguarda il turismo lungo il maggiore fiume italiano

la parcellizzazione dell'immagine turistica del Po appare dunque come un riflesso della frantumazione amministrativa che caratterizza l'area [...] La promozione turistica ha seguito i «contenitori» amministrativi esistenti, finendo per allestire un caleidoscopio non coerente di proposte, spesso in diretta concorrenza l'una con l'altra (Aime, Papotti, 2012, p. 147).

---

\* Milano, Politecnico di, Italia.

Di turismo lungo i fiumi si parla poco e i modelli che hanno armonizzato la dimensione locale con quella d'insieme dell'asta fluviale sono insufficienti. In ogni caso, non possiamo trascurare che un'eventuale strategia turistica unitaria incontrerebbe – e ha incontrato – una barriera giuridica dovuta alla presenza dei confini regionali, provinciali e comunali che spesso coincidono con il corso dei fiumi. Un esempio di quanto affermato si ritrova nel basso corso del Po: Polesella dipende dai finanziamenti, dalle strategie, dalla sensibilità e dalla promozione turistica della Regione Veneto, Rho Ferrarese da quella dell'Emilia Romagna, nonostante siano separate da un ponte di poche centinaia di metri. Negli ultimi anni si sono diffusi strumenti di accordo programmatico che hanno cercato di mitigare certe difficoltà, agendo da piattaforma aggregante per specifici temi di interesse comune ai fiumi. È il caso del contratto di fiume, uno strumento che si colloca all'interno di un palinsesto di azioni a livello europeo – in particolar modo in Francia e Belgio – e che promuove politiche e iniziative volte a consolidare comunità fluviali resilienti, riparando e mitigando, almeno in parte, le pressioni dovute a decenni di urbanizzazione sregolata (Bastiani, 2011)<sup>1</sup>. I contratti di fiume sono basati su una logica pattizia che cerca di coinvolgere i comuni aderenti condividendo una serie di obiettivi e azioni realizzabili con fondi nazionali e regionali. Questi strumenti partecipativi non hanno avuto fino a oggi la fortuna che ci si aspettava, sebbene siano laboratori di sperimentazione ancora interessanti anche per «contribuire a superare la logica dell'emergenza mettendo in campo una politica integrata [...] verso una prevenzione attiva ed in grado di produrre indubitabili conseguenze positive anche sul piano economico»<sup>2</sup>. A oggi questo è l'unico strumento a disposizione dei comuni per tentare una gestione coordinata delle loro politiche fluviali. Va però precisato che, al pari delle iniziative delle agenzie fluviali come AIPO (Agenzia Interregionale per il fiume Po) e l'Autorità di Bacino Distrettuale del fiume Po, anche i contratti si sono quasi esclusivamente occupati di temi idraulici, idrologici, di navigazione, mentre gli aspetti riguardanti la valorizzazione turistica sono stati trattati solo in misura molto marginale.

Questo articolo sviluppa una riflessione sul tema del turismo e, in particolare, sulla possibilità di promuovere una fruizione delle pertinenze fluviali attraverso lo spostamento lento, a piedi o in bicicletta. Tale opportunità viene presentata quale leva di sviluppo alternativo e sostenibile per paesaggi fragili, quali sono quelli attraversati dal fiume Po. La riflessione depositata nel paper trae spunto e forza dall'esperienza, tutt'ora in corso, condotta da quasi dieci anni con il progetto VENTO, la dorsale cicloturistica di 700 km che correrà prevalentemente sulla sommità arginale del fiume Po, congiungendo VENEZIA a TORINO. Con questo progetto si è, di fatto, aperta un'inedita stagione di riflessione proprio sul turismo lungo i fiumi italiani a partire dalla bicicletta come leva per rigenerare società e territori lungo il corso del

<sup>1</sup> Per approfondire il tema dei contratti di fiume <http://www.contrattidifiume.it>.

<sup>2</sup> Questo si legge nei documenti del Tavolo Nazionale dei contratti di Fiume istituito nel 2007 che da ottobre 2018 confluisce nell'osservatorio nazionale sui contratti di fiume presso il ministero dell'ambiente <http://nuke.a21fiumi.eu/>.

fiume<sup>3</sup>. Il paradigma della lentezza e quindi dell'inoltrarsi pazientemente nei territori, come diceva Cesare Zavattini (Pileri, Giudici, 2017), sta alla base del modello di sviluppo sul quale poggia il progetto che qui si presenta. Nella lentezza si possono cogliere e apprezzare quei dettagli che altrimenti sfuggirebbero (Pileri, 2018), mentre qui divengono pilastri per un'esperienza di paesaggio.

1. *Turismo sostenibile lungo linee collaboranti: vie d'acqua, ciclovie, cammini, ippovie, etc.*

Il fiume Po è stato al centro di varie iniziative finalizzate a prefigurarne un futuro: nuovi porti, ripresa parziale della navigabilità, depurazione delle acque affluenti, etc. Di particolare rilevanza sono le recenti istituzioni di tre siti UNESCO (due MAB e uno relativo alla World Heritage List) – Parco del Po e collina torinese (2016); Paesaggi vitivinicoli, Langhe Roero, Monferrato (2014) e Parco del delta del Po (2015) – che sono andati ad aggiungersi al più antico MAB della Valle del Ticino, istituito nel 2002, ad altri cinque riconoscimenti UNESCO, a svariati musei e alle oltre quaranta aree protette (Pileri, Giacomel, Giudici, 2015). Tutto ciò rappresenta un capitale territoriale, ma non un sistema: queste aree di forte sensibilità ambientale e paesaggistica non sono legate tra loro e non hanno mai dato alcun impulso ad alcun turismo di sistema, men che meno a qualcosa che sia stato capace di rigenerazione socio-economica diffusa. La strutturale frammentazione politico amministrativa ha prevalso, di fatto, riducendo l'orizzonte a iniziative locali o comunque di limitato raggio. Nel 2010 le Regioni del fiume Po tentarono di avviare un progetto di web-marketing territoriale (denominato [visitporiver.it](http://visitporiver.it)) con la finalità di generare un'unica piattaforma di offerta turistica virtuale in grado di fare da *hub* di raccolta di tutti i servizi di possibile interesse per il turista. L'iniziativa, costata alcune centinaia di migliaia di euro di denaro pubblico, non ha avuto alcun successo dimostrando che in tali contesti, dimenticati da decenni, non sempre è sufficiente un'operazione di marketing per rimettere in moto un settore che, invece, ha bisogno di essere progettato ad hoc. Il marketing territoriale è spesso tarato su modelli di prodotto e/o di turismo massivo e su aree ben diverse dalle aree fragili lungo i fiumi, appassite sotto i colpi di tanta disattenzione. È invece probabile, come proponiamo in questo paper, che la questione vada affrontata con un progetto più ampio e soprattutto ancorato a interventi strutturali che possano fare da innesco stabile di un turismo adeguato per scala, obiettivo, partecipanti e carattere dei luoghi e delle società. Occorre un *hardware* infrastrutturale adeguato sul quale appoggiare un *software* dal menu variegato ovvero in grado di coinvolgere varie e mutevoli realtà di questo territorio fluviale composito ma al tempo stesso accomunato dall'affacciarsi a una medesima linea. *Hardware* e *software* in questo modo possono coniugare visione e concretezza, che sono i due pilastri oggi mancanti al processo di riconoscimento di un paesaggio fluviale come un'unità che lega a sé le tante e diverse pluralità locali. Parliamo quindi di progetto di territorio innervato da fasci di linee complesse e varie sulle quali reimpostare un turi-

<sup>3</sup> Il sito del progetto [www.progetto.vento.polimi.it](http://www.progetto.vento.polimi.it).

smo leggero ma continuo, capace di dare vantaggi locali, rigenerazione, occupazione, speranza. Un fascio di linee e non solo la linea delle rotte fluviali, spesso presa come unica opzione sulla quale rilanciare il turismo fluviale. Purtroppo la navigazione turistica lungo il Po non ha affatto vissuto alcun successo nei tempi recenti per varie ragioni tra cui la frammentazione delle politiche regionali e la mancanza di una visione inclusiva di altre infrastrutture lineari. Pertanto gli studiosi e gli operatori sono stati testimoni e hanno registrato più fallimenti che buone pratiche per quanto riguarda il rilancio della navigazione fluviale e del relativo turismo (Proto, 2011; Aime, Papotti 2012). Nonostante ciò, la mobilità lungo i fiumi rimane una opzione strategica se però in dialogo con le altre modalità possibili e compatibili, ovvero se si parla di *intermobilità*. Se questa è immaginata come armatura che fa da sfondo a un più ampio e ambizioso progetto di rigenerazione territoriale, quella che Vallerani chiamava *riqualificazione ricreativa* (Vallerani, 2008), ne esce quel progetto di turismo sostenibile e lento (prevalentemente su bicicletta e a piedi) su cui qui vogliamo fermare l'attenzione. Vale la pena ricordare la definizione che il consiglio nazionale del turismo francese dava del turismo fluviale già nel 1997, secondo la quale, lungo i fiumi oltre alla navigazione si possono sviluppare altre attività complementari quali l'escursione a piedi o in bicicletta lungo le alzaie e gli argini<sup>4</sup>. Non è quindi un caso se in altri Paesi stanno avendo successo lungo i fiumi il cicloturismo e i cammini, grazie al fatto che in quei Paesi sono stati fatti precisi investimenti infrastrutturali. Ad esempio, in Germania il 40% delle ciclabili di lunga distanza, quelle ritenute turistiche, sono proprio a fianco dei fiumi. La ciclabile lungo l'Elba è la più lunga d'Europa con i suoi 840 km (Pileri, Giacomel, Giudici, 2015). In Austria, da anni sono stati fatti investimenti per attrezzare i fiumi con ciclabili e cammini (ad es. lungo Danubio, Inn, Salaach, Salzach). Il grande progetto di rendere ciclabile la linea della ex Cortina di Ferro si appoggia in larga parte lungo fiumi, a partire dal Danubio. Con questo tipo di infrastrutturazione leggera, sono state costruite le premesse per un turismo sostenibile basato sull'esperienza diretta del territorio (Pine, Gilmore, 1999). Come già dimostrato dall'esempio, più consolidato, del turismo rurale, anche quello fluviale può essere considerato una leva strategica dello sviluppo locale (Liu, Nijkamp, Derong, 2017; Maretti, Salvatore, 2012; Salvatore, Chiodo, 2016). L'esperienza turistica in ambito rurale ha infatti contribuito a favorire la riscoperta di valori naturali e culturali del territorio (Garrod *et al.*, 2005) e a sostenere una concreta rigenerazione di interi territori (Sharpley, 2007). Il crescente interesse per forme di turismo "dolce" a contatto con la natura va letto congiuntamente alla scelta di mobilità che, nella quasi totalità dei casi, è lenta in quanto la lentezza costituisce il fattore chiave abilitante la possibile esperienza di territorio. Come ampiamente spiegato da Han, Meng e Kim (2017) quelle che possono apparire come le modalità di trasporto più critiche e marginali all'interno del panorama trasportistico, come trenini locali e ferrovie minori, bus, bici e ciclabili e sentieri per camminatori, si stanno trasformando in veri e propri dispositivi per sperimentare e dare attuazione alla

<sup>4</sup> Per approfondire: Conseil National du Tourisme, [www.vnf.fr](http://www.vnf.fr).

sostenibilità. Il cicloturismo va visto come un tassello del più ampio turismo sostenibile (Lumsdon, 2000; Lumsdon, McGrath, 2011) al pari, ad esempio, del più antico turismo ferroviario che però è diventato più di nicchia (Kosters, 1992; Dann, 1994; Hall, 2005; Novelli, Benson, 2005). Il cicloturismo è tra le forme che stanno avendo maggior diffusione e successo anche e soprattutto lungo i fiumi dove vi sono condizioni favorevoli: ambienti piani, visuali lunghe, tranquillità e silenzio, servizi locali di qualità e tradizione, etc. Un'indagine fatta in Germania ha dimostrato che pedalare lungo i fiumi è apprezzato dal 95% dei ciclisti che lo hanno provato, mentre in collina dal 40% e in montagna dal 16% (AAVV, 2009).

## *2. Indotti e benefici delle ciclovie per l'innescò di rigenerazione per le aree interne*

Il cicloturismo lungo fiumi e laghi d'oltralpe gode di particolare successo di pubblico da alcuni anni. Questo ha generato una progressiva crescita di indotti economici sui territori attraversati. Nella sola Germania, dove ormai si contano più di 45.000 chilometri di lunghe ciclabili, di cui oltre il 40% sulle sponde dei fiumi come accennato sopra, l'indotto annuo totale del solo turismo in bicicletta arrivava a circa 9 miliardi di euro già nel 2010 (www.adfc.de; Blondiau, van Zeebroec, 2014). Lungo gli 840 km della ciclabile dell'Elba pedalano quasi 200.000 persone all'anno generando un indotto di 92 milioni di euro all'anno, già nel 2010. In Austria lungo i 320 km di ciclabile Vienna – Passau si giunge ormai a oltre 500.000 passaggi all'anno con un indotto annuo che sfiora i 120 milioni di euro (ADFC, 2013). Nei Paesi Bassi nel 2008 si stimava un indotto di 750 milioni di euro per anno con più di 750.000 viaggi, di uno e/o più giorni, in bici lungo i 4500 km di rete turistica. In Francia nel 2010 si calcolava che l'indotto ammontasse a circa 2 miliardi di euro all'anno lungo i 6900 km di infrastrutture realizzate (Neun, Haubold, 2016). Gli indotti economici specifici generati dalle ciclabili europee oscillano pertanto tra i 100.000 euro/km\*anno fino ai 350.000 euro/km\*anno, nei casi più rilevanti (lungo il Danubio). Altrettanto importanti, se non maggiormente, sono i valori occupazionali generati in Germania dal cicloturismo: circa 5 occupati per km (Pileri, Giacomel, Giudici, 2015). Da una ricerca svolta su vari paesi europei (Blondiau, Zeebroec, 2014) emerge che nel 2014 in Germania vi erano 2,2 occupati nel cicloturismo ogni 1000 abitanti, contro i 0,22 dell'Italia dove le condizioni climatiche, la diversità e la ricchezza dei paesaggi potrebbero solo giocare a favore dei flussi turistici. Il dato sull'occupazione è particolarmente importante per sostenere la realizzazione delle infrastrutture ciclo-turistiche in quanto l'occupazione generata è varia per tipologia, durata e soprattutto diffusa lungo tutta la linea ciclabile ovvero lungo le aree interne e fragili attraversate da essa. Pochi sono i progetti infrastrutturali che riescono a garantire un indotto per di più distribuito nel territorio e non concentrato nei punti di scambio come caselli o stazioni. Un chilometro di ciclabile ha un costo di realizzazione che oscilla tra i 150 e i 250.000 euro, pertanto si tratta di un investimento ridotto rispetto agli importanti benefici che si potrebbero generare e ottenere.

### 3. *Non per caso, ma per linee tecnicamente ben progettate e realizzate*

Se il turismo sostenibile per linee leggere può rappresentare una risposta possibile per il futuro di aree interne come quelle lungo i fiumi, occorre precisare alcune condizioni tecniche necessarie per veder garantito il raggiungimento degli obiettivi prefissati e soprattutto per poter offrire garanzie durature e capillari su un territorio ampio, lineare e disperso come potrebbe esserlo quello lungo i fiumi. Richiamando i termini citati sopra, l'*hardware* qui necessario è rappresentato da una infrastruttura ciclopedonale progettata secondo precisi standard e requisiti di larghezza, lunghezza, pendenza, raggi di curvatura, fondo stradale, regolazione incroci, segnaletica, etc. La realizzazione di un'infrastruttura funzionale aiuta a evitare ogni tentativo di turismo che si smorzi nel giro di poco tempo o che si riduca a essere occasionale o episodico o non replicabile. Ciclopedonali o ciclabili, sentieri o vie d'acqua hanno alcuni parametri tecnici e progettuali da rispettare. Per quanto riguarda la ciclovia sarebbe opportuno che le principali dorsali che fanno da armatura turistica non siano itinerari dove la viabilità è promiscua, ovvero tracciati che usano strade esistenti a basso traffico (< 500 veicoli/giorno), accettando quindi che biciclette e automobili condividano la medesima carreggiata con il rischio concreto di incidenti stradali. La promiscuità è un fortissimo deterrente del turismo in bicicletta soprattutto per alcune categorie di utenti come le famiglie con bambini o coloro che non sono esperti di ciclabilità. La rete Eurovelo in Europa e la proposta Bicalitalia<sup>5</sup> in Italia sono in gran parte degli itinerari in cui solo la segnaletica, laddove c'è, spesso rappresenta l'unico elemento di riconoscimento per l'utente. Se pensassimo di considerare Bicalitalia una rete ciclabile in sicurezza, avremmo in Italia circa 7000 km ciclabili con tutti i benefici di indotto possibili, ma evidentemente non è affatto così. Pertanto quelle reti sulla carta sono delle indicazioni preziose per un piano infrastrutturale che progressivamente trasformi quei tracciati in ciclovie sicure, continue, confortevoli per tutti. Le principali dorsali cicloturistiche, come VENTO, è bene siano "infrastrutturate" se vogliamo che inneschino e mantengano quel turismo lento e rigenerativo in grado di avviare una durevole e agevole azione di rigenerazione, fatta di indotti economici e sociali di ragionevole consistenza. Le varie altre proposte circolanti, consistenti in itinerari e soluzioni promiscue dove auto e bici viaggiano assieme per lunghi tratti, rischiano di rimanere sotto livelli minimi, non riuscendo a generare quanto sperato.

Anche il disegno della dorsale è strategico se pensato a fini rigenerativi, in quanto deve mettere in azione un turismo sostenibile in aree dove il turismo è assente. Cicloturismo non è mettere biciclette in luoghi già turistici. O non può essere solamente questa l'opzione, sebbene più redditizia nell'immediato. Neppure si tratta di disegni fatti per caso o sulla scia dell'entusiasmo associativo locale o come semplice saldatura di iniziative comunali. La rete cicloturistica dei paesi a nord delle Alpi è l'esito di una cultura progettuale voluta e curata nel tempo, di un coordinamento molto forte di natura nazionale o multiregionale e di piani nazionali precisi oltre a investimenti che hanno ormai

<sup>5</sup> Per info su Eurovelo visitare il sito web <https://ecf.com>, mentre per Bicalitalia [www.bicalitalia.org](http://www.bicalitalia.org).

decine di anni e sono stati immaginati obbedendo a una visione ambiziosa di turismo. La pista ciclopedonale rimane la condizione necessaria sebbene non sufficiente. Ma da questa occorre partire anche perché lungo i fiumi italiani ci sono ancora troppi pochi chilometri di percorsi ciclabili in sicurezza.

In ultimo, ma forse più importante, va ricordato che la presenza di una infrastrutturazione ciclabile di lunga percorrenza diviene anche la linea fisica che tiene insieme i territori oggi frammentati. È la linea in cui riconoscersi e anche lo spunto per dilatare la visione di turismo a una scala che finalmente comprenda l'intero fiume o buona parte di esso. Questo può aiutare a dare impulso a nuove forme di cooperazione territoriale tra comuni e ad allineare una serie di politiche locali a un set di obiettivi comuni, divenendo una sorta di antidoto alla frammentazione di iniziative turistiche, di politiche e di gestione amministrativa.

#### 4. Il caso “progetto VENTO”

Il progetto VENTO nasce dall'insieme di questi approcci progettuali e filosofici e con la speranza di divenire esso stesso la nuova dorsale rigenerativa di un territorio di fatto in declino da anni e verso il quale non sono state attuate delle linee progettuali da parte di Stato e Regioni in tal senso. Lo spopolamento ha acuito la sensazione di fallimento in quella geografia fluviale. Riferendoci al caso del Po, le aree della “bassa”, quelle più a ridosso del grande fiume si sono svuotate. In soli dieci anni (2008-2018) gli abitanti dei piccoli comuni bagnati dal Po sono diminuiti del 2% con punte del 4,7% in Piemonte e 9,6% in Veneto (fonte: <http://demo.istat.it/>). Lungo il Po ci vivono anche sempre meno giovani: -2,3% nei piccoli comuni con punte del -13,5% in Veneto e -9,2% in Piemonte, sempre tra 2008 e 2018. Un'emorragia gravissima di giovani che taglia al ribasso la speranza rigenerativa se non si interviene con misure strutturali per rilanciare una qualche forma di sviluppo, senza però compromettere più le risorse naturali e di suolo di queste aree. Oggi gli *over 65* sono aumentati di 2-4 punti % nei piccoli comuni e ormai pesano un quarto o addirittura un terzo della popolazione residente.

VENTO è nato con l'intento di essere una delle risposte strutturali possibili alla crisi dell'area del Po. Prima di essere la ciclabile che è, VENTO è un progetto di territorio, innervato su una linea e sul portato socioeconomico che un particolare utilizzo della linea, quello cicloturistico, può generare in quelle aree fragili.

Alla base del progetto VENTO vi è l'infrastruttura che consiste in una lunga dorsale ciclopedonale, pavimentata, lunga 700 chilometri, continua, riservata solo a pedoni e biciclette (tranne poche situazioni impossibili da depurare dal traffico veicolare) e quindi, ad altissima sicurezza e comfort di marcia, adatta a bambini, famiglie, persone con poca esperienza e diversamente abili (fig. 1 e fig. 2). A vederlo, VENTO si presenta come un lungo filo, prevalentemente coincidente con gli argini maestri del grande fiume sulle cui sommità si è scelto di “appoggiare” la ciclabile. Un filo che ricuce assieme i due capi urbani simbolici della valle fluviale più importante del Paese, Venezia e Torino. VENTO inoltre è l'attuazione dell'itinerario cicloturistico Eurovelo 8, in



coerenza con il disegno europeo. Su questo tracciato principale si possono congiungere altre ciclabili gerarchicamente di ordine inferiore che, a seconda dell'occorrenza, possono anche essere percorsi promiscui con le auto (sempre per tratti a basso traffico) riducendo così spese e impatti.

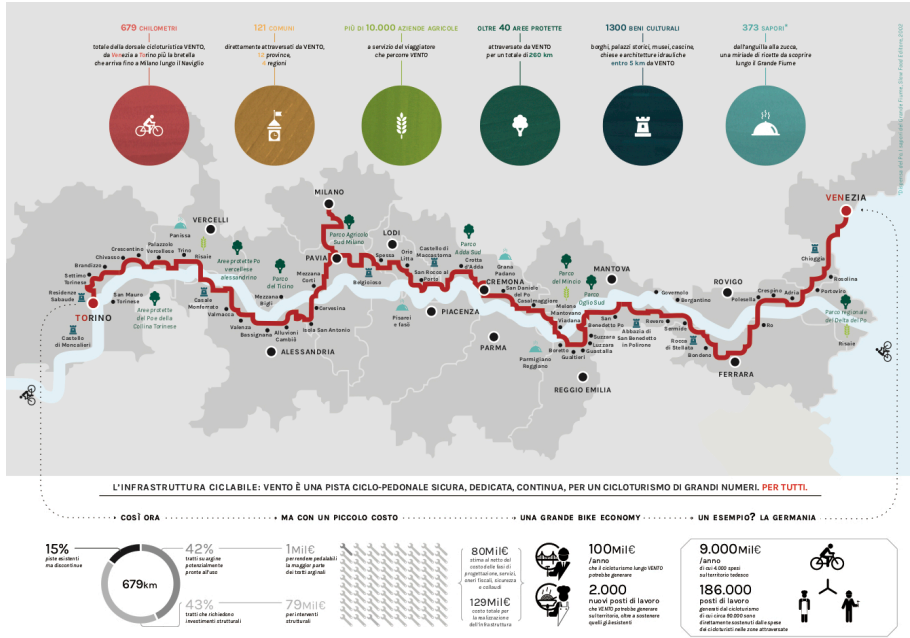


Fig. 1 – La dorsale cicloturistica VENTO corre lungo il fiume Po e attraversa il territorio di 121 comuni, 12 province, 4 regioni.  
Fonte: elaborazione dell'autore.



Fig. 2 – VENTO corre per la gran parte del suo tracciato sulle sommità arginali che ben si prestano ad ospitare la mobilità ciclistica, offrendo al viaggiatore la possibilità di dominare i paesaggi attraversati.  
Fonte: archivio dell'autore.

Il progetto VENTO nasce nel 2010 al Politecnico di Milano. Viene ufficialmente presentato al pubblico nel 2012 sotto la forma di studio di fattibilità, iniziando, sin da subito, a sondare ufficialmente il Governo italiano per la



realizzazione. Da quel momento il lavoro di ricerca si è arricchito di una forte componente partecipativa e di una di interazione politica. Per anni e anni il progetto è stato presentato in varie occasioni a parlamenti, consigli e governi locali e nazionale, fino a ottenerne nel 2016 la sua inclusione tra le opere strategiche italiane e quindi finanziabili dallo Stato.

VENTO è di fatto un'opera pubblica, e tale voleva essere fin dall'inizio, al pari delle strade o delle ferrovie. Quindi un'opera che richiede il coinvolgimento attivo di figure professionali dell'ingegneria, dell'urbanistica, del design, delle scienze ambientali e dell'architettura al pari delle grandi opere del Paese. Molti dei tratti previsti sono già esistenti e utilizzabili, altri invece sono da recuperare o da realizzare ex-novo. Il 15% del tracciato individuato dallo studio di fattibilità del 2012 è già pedalabile in sicurezza, il 42% è facilmente pedalabile una volta cambiate le regole d'uso delle sommità arginali vietandole alle auto e alle moto (se non per i pochi residenti in golena e per gli usi agricoli), il 22% richiede alcuni interventi di basso o medio impegno economico e, infine, il 21% necessita di investimenti importanti trattandosi prevalentemente di realizzazione di ponti o passerelle (Pileri, Giacomel, Giudici, 2015).

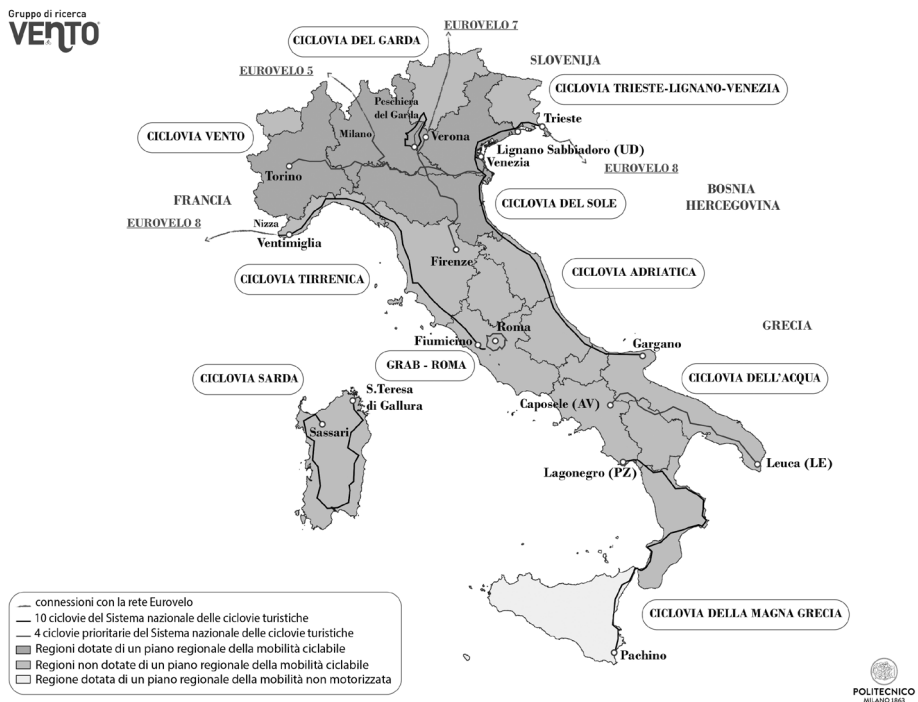


Fig. 3 – Sistema Nazionale delle Ciclovie Turistiche | Attraverso le Leggi di Stabilità 2018 e 2019 Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti e Ministero dei Beni e delle attività culturali e del turismo hanno dato vita al Sistema Nazionale delle Ciclovie Turistiche composto da 10 itinerari prioritari, uno dei quali è VENTO. Per lo sviluppo del sistema il Governo ha stanziato rispettivamente 91 milioni di euro nel 2016 e ulteriori 238 milioni di euro nel 2017, da impiegare nell'orizzonte temporale 2016-2024.

Fonte: immagine rielaborata da Pileri (2018).

La spesa pubblica stimata nel 2012 era di circa 80 milioni di euro ai quali si aggiungono circa 50 milioni per le voci relative alla progettazione, alla sicurezza e agli oneri fiscali, per un totale di 129 milioni. Una cifra equivalente al costo di realizzazione di 4 o 5 km di autostrada.

Oggi VENTO è ufficialmente parte del Sistema Nazionale della Ciclabilità Turistica voluto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) e dal già Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo (MIBACT) (fig. 3). Il Sistema Nazionale della Ciclabilità Turistica ([www.mit.gov.it/node/5383](http://www.mit.gov.it/node/5383)) nasce proprio per dare futuro a proposte progettuali come VENTO. Quindi si può dire che VENTO, assieme ad altri tre progetti di interesse nazionale, abbia contribuito a stimolare quella nascita e il corredo di finanziamenti necessario fissato nelle leggi di stabilità 2016 e 2017. Il processo che ha portato VENTO a essere il primo progetto di ciclabilità per lunghezza e importo in Italia ha il suo cuore formale nella sottoscrizione di alcuni accordi tra i Ministeri citati e le Regioni del Po, formalmente competenti per la ciclabilità, e il Politecnico di Milano. Ciò ha consentito di avviare a ottobre 2016 un apposito tavolo tecnico che potesse dare avvio formale alle altre fasi di progettazione a mezzo di bandi pubblici. Il 3 novembre 2017 si è chiuso il primo bando di gara internazionale per l'esecuzione del progetto di fattibilità tecnica ed economica, con un importo a base gara di 1,8 milioni di euro. All'inizio del 2019 il progetto sarà concluso. Il raggruppamento di professionisti avrà svolto il suo incarico. Il Politecnico di Milano terminerà la sua prima fase di supervisione tecnico scientifica e di accompagnamento tecnico delle Regioni. Altri finanziamenti, circa 12 milioni euro, saranno così utilizzabili per le successive fasi di progettazione e realizzazioni che si concentreranno su alcuni tratti individuati come prototipi, visto che il finanziamento a disposizione non copre, al momento, l'intera stima di spesa.

#### 6. *Il ruolo della comunicazione nel progetto VENTO*

Comunicare un'idea progettuale e una filosofia, con la quale quell'idea va attuata e sostenuta, richiede uno sforzo non secondario, che diviene un vero e proprio progetto nel progetto. Spesso si dà per scontato che i progetti siano chiari e invece spesso non lo sono o non lo sono per tutti. Se si tratta di opere pubbliche, la responsabilità comunicativa è ancor più urgente in quanto da un lato ci sono i cittadini ad aver diritto di capire come vengono spesi i soldi pubblici e quali sono i benefici collettivi che ne derivano e, dall'altro, ci sono le istituzioni, con i loro rappresentanti tecnici e politici, con i loro linguaggi e con le loro esigenze legittime di chiarezza (quindi "basso" e "alto" al medesimo tempo). Se poi l'argomento non gode di un retroterra culturale consolidato e favorevole, come nel caso del cicloturismo in Italia, bisogna anche svolgere un ruolo che di fatto è pedagogico. Per non parlare di un altro inedito comunicativo che è la narrazione per linee: il turismo fluviale ha bisogno di un racconto di territorio che sia continuo, che vada oltre le frammentazioni amministrative e soprattutto che sia in grado di rappresentare pienamente le potenzialità che si dipanano lungo la linea quando la si percorre lentamente (Pileri *et al.*, 2018). Tutto ciò alimenta un insolito sforzo comunicativo al quale

il progettista non è detto sia abituato, come pure può coglierlo di sorpresa la recente rivoluzione dei linguaggi comunicativi per via dell'influenza del web e soprattutto dei social (fig. 4). Il linguaggio tecnico deve spesso essere messo da parte per far spazio a modalità più semplici e capaci di ridurre le distanze tra accademia e territori. Tra le formule comunicative sperimentate nel caso VENTO, si segnala VENTObiciTour, una sorta di atelier progettuale itinerante consistente in una settimana passata in bicicletta dagli ideatori del Politecnico percorrendo quei territori per spiegare il tracciato, le opere e i motivi validi per aderire a quell'idea progettuale e farsene tutti assieme postulatori presso i governi (www.ventobicitour.it, fig. 5). Dal 2013 l'ultima settimana di maggio ha luogo VENTObiciTour, una pedalata di oltre 600 km sulla traccia progettuale della ciclabile che non c'è, ma ci sarà. Nel 2019 sarà la VII edizione e, come le due precedenti, sarà anche aperta a tutti i cittadini che avranno così l'opportunità di pedalare lungo il futuro tracciato, di incontrare i territori e di rendersi conto di persona della potenza rigenerativa di un progetto di



Fig. 4 – www.progetto.vento.polimi.it.

turismo lento che si muove su una linea. Simmetricamente è anche un'occasione per la popolazione residente di avere un'anticipazione di quello che un giorno, a realizzazione conclusa, potrà essere il flusso costante e intenso di cicloturisti sul territorio. VENTOBiciTour è quindi un grande processo partecipativo che ha coinvolto non solo i cittadini ma anche molti rappresentanti politici, i media e il mondo dell'impresa in diversi settori. Progressivamente, grazie a VENTOBiciTour, sono partite campagne di adesione pubbliche, raccolte di firme di associazioni locali e nazionali, di amministrazioni pubbliche e cittadini, partecipazioni di ministri e governatori regionali. Se oggi VENTO è un progetto finanziato e di interesse nazionale, lo si deve anche a un particolare e inedito progetto di comunicazione sul quale si è continuamente investito, rivelando che un progetto di territorio non può essere solo sintetizzato in una bella mappa o in un bel testo, ma oggi ha bisogno di un'attenzione comunicativa non seconda alle forme tradizionali del progetto.



Fig. 5 – Cartoline di promozione di VENTO Bici Tour edizione 2017 ed edizione 2018.

Fonte: elaborazione dell'autore.

### 7. Conclusione: una parola che agisce

Alla fine VENTO è anche una parola. Carlo Levi pensava alle parole come a dei dispositivi meravigliosi che rappresentano il primo strumento di relazione tra noi e il fuori da noi. Le parole vanno pronunciate con responsabilità e si portano dietro responsabilità. Non possono essere un banale «fiato di vento, ma una realtà, una cosa che agisce» (Levi, 1945, p. 101). «Una cosa che agisce» sintetizza molto bene quel che vogliamo dire oggi con la parola “progetto”. VENTO non vuole essere esercizio, né sola riflessione, né buona pratica teorica, ma qualcosa che riguarda un modo di fare progettazione territoriale soprattutto nelle aree più fragili e dimenticate dal dibattito urbanistico. La nostra geografia, così in continua trasformazione e spesso in continuo abbandono e degrado, ha bisogno di parole e progetti che agiscano positivamente su di lei, restituendole il desiderio di poter tracciare un futuro che non sia né rabberciato, né una brutta copia di quello metropolitano né, infine, addossato a modelli di sviluppo impropri. Il turismo lento appoggiato e sviluppato lungo linee leggere come ciclabili turistiche, cammini, sentieri alpini, vie d'acqua, ippovie, ferrovie locali, strade bianche, etc. può rappresentare una possibile soluzione per prestare attenzione verso le geografie interne, così belle ma così fuori dalle attenzioni di tanti. Quei fili



Fig. 6 – VENTO è da sempre una linea appoggiata alla grande linea verde-blu del fiume Po. Un intreccio che gioca di mutua valorizzazione e che ha volutamente proposto una geografia unitaria da Venezia a Torino, ricucita assieme da questo filo leggero che è una ciclabile turistica continua che cancella le frammentazioni amministrative.

Fonte: elaborazione dell'autore.

leggeri possono divenire dei potenti fili narrativi (fig. 6) sui quali riscrivere il racconto di quei territori, strappandolo dall'oblio, e ricucendo bellezza, storie e luoghi in una geografia nuova e/o diversa da quella di plastica offerta da molti confini amministrativi.

### Bibliografia

- AA.VV., *Grundlagenuntersuchung Fahrradtourismus in Deutschland*, Berlino, Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie, BMWi, 2009.
- ADFC, *Radreiseanalyse*, Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club, [www.adfc.de/radreiseanalyse/die-adfc-radreiseanalyse](http://www.adfc.de/radreiseanalyse/die-adfc-radreiseanalyse), 2013.
- AIME M., PAPOTTI D., *L'altro e l'altrove. Antropologia, geografia e turismo*, Torino, Einaudi, 2012.
- BASTIANI M. (a cura di), *Contratti di fiume. Pianificazione strategica e partecipata dei bacini idrografici*, Palermo, Flaccovio Editore, 2011.
- BLONDIU T., VAN ZEEBROEC B., *Cycling works*, Brussels, ECF, 2014.
- CASA M., PILERI P., *Il suolo soprattutto*, Altreconomia, 2017.
- CESTARI A., DALLA TORRE R., PILERI P., *Reti di piccoli comuni per una crescita sostenibile*, LaVoce.info, 2018.
- DANN G., "Travel by train: keeping nostalgia on track", in SEATON A. (a cura di), *Tourism: State of the art*, Chichester, Wiley, 1994.
- LEVI C., *Cristo si è fermato a Eboli*, Milano, Mondadori, 1945.
- LIU J., NIJKAMP P., DERONG L., "Urban-rural imbalance and tourism-led growth in China", in *Annals of Tourism Research*, 64, 2017, pp. 24-36.
- GARROD B., WORNELL R., YUELL R., "Re-conceptualising rural resources as countryside capital: the case of rural tourism", in *Journal of Rural Studies*, 22, 2005, pp. 117-128.
- HALL D., "Transport tourism: Travelling through heritage and contemporary recreation", in NOVELLI M. (a cura di), *Niche tourism. Contemporary issues, trends and cases*, Oxford, Elsevier Butterworth-Heinemann, 2005, 89-98.
- HAN H., MENG B., KIM W., "Emerging bicycle tourism and the theory of planned behavior", in *Journal of Sustainable Tourism*, 25/2, 2017, pp. 292-309.
- KOSTERS M.J. "Tourism by train: its role in alternative tourism", in SMITH V.L., EADINGTON W.R. (a cura di), *Tourism alternatives: Potential and problems in the development of tourism*, Philadelphia, University of Pennsylvania Press, 1992, pp. 180-193.
- LUMSDON L., "Transport and tourism: Cycle tourism - a model for sustainable development?", in *Journal of Sustainable Tourism*, 8, 5, 2000, pp. 361-377.
- LUMSDON M.L., McGRATH P., "Developing a conceptual framework for slow travel: a grounded theory approach", in *Journal of Sustainable Tourism*, 19, 3, 2011, pp. 265-279.
- MARETTI M., SALVATORE R., "The Link between Sustainable Tourism and Local Social Development. A Sociological Reassessment", in *Sociologica*, 2, 2012, pp. 1-21.
- NEUN M., HAUBOLD H., *The EU Cycling Economy – Arguments for an integrated EU cycling policy*, Brussels, ECF, 2016.
- NOVELLI M., BENSON A., *Niche tourism: A way forward to sustainability?*, in NOVELLI



- M. (a cura di), *Niche tourism: Contemporary issues, trends and cases*, Oxford, Elsevier Butterworth-Heinemann, 2005, pp. 246-250.
- PILERI P., GIACOMEL A., GIUDICI D., MOSCARELLI R., MUNNO C., BIANCHI F. (a cura di), *Ciclabili e camini per narrare territori. Arte design e bellezza dilatano il progetto di infrastrutture leggere*, Portogruaro, Ediciclo editore, 2018.
- PILERI P., GIACOMEL A., GIUDICI D., *VENTO. La rivoluzione leggera a colpi di pedale e paesaggio*, Mantova, Corraini Editore, 2015.
- PILERI P., GIUDICI D., “VENTO, un progetto di territorio in bicicletta, per un’idea diversa, possibile e desiderabile di sviluppo”, in AA.VV., *XIII Rapporto Qualità dell’ambiente urbano. Focus su mobilità pedonale e città*, 75, 2017, ISPRA, pp. 175-184.
- PILERI P., “Le ciclovie turistiche in Italia”, in BERIA P. (a cura di), *Atlante dei trasporti italiani*, Milano, Touring club editore, 2018, pp. 214-218.
- PINE II B.J., GILMORE J.H., *The Experience Economy. Work is theatre & every business a stage*, Boston, Harvard business school, 1999.
- PROTO M., *Le utopie fluviali nell’Italia contemporanea. La navigazione padana e l’idrovía Padova-Venezia*, Bologna, Clueb, 2011.
- SALVATORE R., CHIODO E., “Aree interne e “tourism transition”: nuove pratiche turistiche e riorganizzazione dell’offerta in funzione della rivitalizzazione”, in *Agrireioneuropa*, 45, 2016.
- SHARPLEY R., “Flagship Attractions and Sustainable Rural Tourism Development: The Case of the Alnwick Garden, England”, in *Journal of Sustainable Tourism*, 15, 2, 2007, pp. 125-143.
- VALLERANI F., *Paesaggi fluviali e orizzonti d’acqua*, in AA.VV., *Il turismo fluviale in Italia*, Venezia, Mazzanti editore, 2008.

### Sitografia

<http://www.contrattidifiume.it>.  
[www.progetto.vento.polimi.it](http://www.progetto.vento.polimi.it).  
[www.vnf.fr](http://www.vnf.fr).  
<http://nuke.a21fiumi.eu/>.  
<https://www.visitporiver.net/it/>.  
[www.adfc.de](http://www.adfc.de).  
<https://ecf.com>.  
[www.bicitalia.org](http://www.bicitalia.org).  
[www.mit.gov.it/node/5383](http://www.mit.gov.it/node/5383).

## *Regenerating the big Po river cycle tourism and VENTO project*

People living along most of Italian rivers are victims of a huge decline and inequality: depopulation, lack of facilities, factory closings, agriculture crisis, landscape degradation, etc. How to regenerate this territory? How to stop depopulation and rise work? How to make urban people to spend time there? There is not a unique solution. We think that light&sustainable forms of tourism can enhance these areas together with the idea to widen the local policies to the scale of the river landscape. Long distance cycle routes and pedestrian trails could be good lines to reshape the regeneration policies in these territories. VENTO is a proposal based on this idea. This project consists in a long&reserved cycle route from VENice to TOurin. A lane designed following the success model by Germany where this kind of sustainable tourism is based on a wide web of protected lane that has produced new jobs and new economies in the internal areas of that country. VENTO has this ambition: to promote a different development model to generate long term jobs for young people and for different activities linked to services for tourists, cultural heritage and local traditions. Lines like this can generate a new geography of our idea of regeneration, introducing a new deal into local policies and improving cooperation among municipalities instead of selective competitions and fragmentations.

## *Régénérer le grand cyclotourisme du Pô et le projet VENTO*

Les personnes vivant le long de la plupart des rivières italiennes sont victimes d'un déclin et d'inégalités énormes: dépopulation, manque d'installations, fermeture d'usines, crise agricole, dégradation du paysage, etc. Comment régénérer ce territoire? Comment arrêter le dépeuplement et augmenter le travail? Comment donner envie aux citoyens de passer du temps dans ces zones? Il n'y a pas de solution unique. Nous pensons que des formes de tourisme léger et durable peuvent améliorer ces zones ainsi qu'élargir les politiques locales à l'échelle du paysage fluvial. Les itinéraires de longue distance et les sentiers piétonniers pourraient être de bonnes solutions pour remodeler les politiques de régénération dans ces territoires.

VENTO est une proposition basée sur cette idée. Ce projet consiste en la création d'une longue piste cyclable entre Venise et Turin. Une voie conçue selon le modèle de succès de l'Allemagne où ce type de tourisme durable est basé sur un large réseau de voies protégées qui a produit de nouveaux emplois et de nouvelles économies dans les zones internes de ce pays. VENTO a cette ambition: promouvoir un modèle de développement différent pour créer des emplois à long terme pour les jeunes et dans différents secteurs liés aux services touristiques, au patrimoine culturel et aux traditions locales. Des pistes comme celle-ci peuvent générer une nouvelle géographie de notre idée de régénération, introduire un nouveau pacte dans les politiques locales et améliorer la coopération entre les municipalités au lieu de compétitions et de fragmentations sélectives.

