

VENTO. UN PROGETTO DI TERRITORIO IN BICICLETTA, PER UN'IDEA DIVERSA, POSSIBILE E DESIDERABILE DI SVILUPPO

Paolo Pileri e Diana Giudici

DASU – Politecnico di Milano

“Ho sempre preferito i sentieri perché i sentieri ti portano sempre da qualche parte, non sono mai inutili”.

Marco Aime

Viaggiare in bici: la mobilità attiva raddoppia

I sentieri non sono mai inutili e ti portano sempre da qualche parte. Queste semplici parole ben sintetizzano una delle convinzioni che stanno alla base del progetto VENTO, il progetto di dorsale cicloturistica da VENEZIA a Torino lungo il fiume Po. L'idea di una mobilità leggera, che si appoggia lieve sui paesaggi attraverso fili che riannodano un territorio da tempo poco visitato, è una delle tesi chiave del progetto. La mobilità leggera diviene progetto di territorio, di inclusione sociale, rianimazione culturale, generazione di nuova e sana occupazione, partecipazione collettiva alla mitigazione ambientale, accoglienza di un diverso paradigma di sviluppo. Tutto questo per mettere al centro non solo la mobilità attiva, ma la riscoperta di un gusto per i territori lenti, quelli interni del nostro Paese. La bicicletta è un mezzo, rianimare il territorio, ricucire la bellezza e risvegliare il viaggiatore i fini. Tutto ciò non poteva che avvenire per mano di un diverso modo di muoversi. Un muoversi che non salta i territori spostandosi molto veloce da una grande città all'altra, ma un mezzo che si *inoltra pazientemente nei luoghi*, come diceva Cesare Zavattini. È così che avviene la scoperta. È così che del paesaggio senti l'odore e il sapore. È così che il paesaggio ordinario diviene straordinario. È così che riconosci un campo di colza da uno grano e da uno di pomodori. In questa sceneggiatura il turista tradizionale che sta una settimana in un villaggio a stancarsi sul bordo di una piscina cede il passo al viaggiatore curioso che si muove, si ferma, entra ed esce da un borgo, pranza in una locanda in Piemonte e in un'osteria in Veneto, visita il Botticelli a Piacenza e si gode il Palazzo Te a Mantova, si lascia attraversare dalla brezza delle otto del mattino e abbagliare dal tramonto lungo il Po mentre pedala al bordo di un campo di grano, magari cantando. Viaggiatore, paesaggio, cibo, cultura, bicicletta e pista ciclopedonale si fondono assieme e mutano di pedalata in pedalata. Questa è la storia della mobilità attiva che abbiamo desiderato e desideriamo attivare lungo VENTO.

Ecco perché se è vero che VENTO è noto per essere il progetto della dorsale cicloturistica più lunga d'Italia (679 km), vogliamo che si fissi nella memoria collettiva che disegnare mobilità cicloturistica in Italia vuol dire fare un progetto di territorio nel quale diverse anime si incontrano e si allineano a formare un filo narrativo lungo il quale tutti possono andare, imparare, divertirsi e pedalare o camminare. Il cicloturismo secondo VENTO non è un progetto solo di bicicletta, ma sempre e prima un progetto di paesaggio e territorio *grazie* alla bicicletta. Dai paesi a Nord delle Alpi abbiamo imparato che il cicloturismo può essere un'autentica forma di riscatto territoriale soprattutto per le aree interne, belle ma escluse dai circuiti turistici di massa e dove è difficile immaginarsi un modello di sviluppo che non sia secondo alla metropoli. In quei Paesi, grazie a piani cicloturistici lungimiranti, a finanziamenti adeguati e a una volontà decisionale pubblica costante e convinta, oggi sono centinaia di migliaia i turisti che, pedalando lungo le ciclabili, si diffondono in tutto il territorio, rianimando le piccole realtà commerciali e ricettive, le aziende agricole e le attività dedicate al tempo libero. Grazie a loro sono tornati alla luce luoghi, patrimoni culturali e risorse naturali che nessuno più considerava come attrattivi o perché erano stati declassati dalle retoriche del turismo dei principali operatori o semplicemente perché lontano dai punti di scambio autostradale e ferroviario. VENTO agirà da grande disvelatore di tutto ciò che s'incontra lungo il suo percorso e che, a ben pensarci, è parte dell'immagine plurale e bella del nostro Paese, fatto di angoli, piccole storie, genti che sono attraversate da fili sottili che una ciclabile può rinsaldare proponendo un paradigma turistico che si addentra lento e curioso nei paesaggi, accompagnato da una nuova filosofia del muoversi che diviene alternativa 'gustosa' allo spostarsi ad alta velocità.

D'altronde la prepotente affermazione dell'alta velocità ci ha tutti spinti, come un futurismo di ritorno, verso una modalità di fruizione della geografia fatta quasi esclusivamente di origini e destinazioni, obliterando quel che vi è nel mezzo, di fatto e di pensiero. L'esperienza del viaggio ad alta velocità, che sia in treno o in auto, esclude per necessità tutto quello che sta tra origine e destinazione. Ma non solo. I paesaggi sono fuggitivi e durano lo spazio di una frazione di secondo, se non addirittura meno.

Non hanno il tempo di fissarsi dentro di noi. Abbiamo patteggiato la riduzione del tempo di viaggio con la rinuncia a fare esperienza di viaggio. Quel che c'è "tra" origine e destinazione è ritenuto una perdita di tempo, al punto che è quasi evaporata la consapevolezza che esista una geografia delle terre di mezzo e che questa sia bella, viva, piena e generosa di emozioni. Se l'alta velocità è un'esigenza dei tempi moderni, non dobbiamo comunque permetterle di escludere dal possibile le altre velocità che ci introducono nei territori che altrimenti perderemmo, perdendo un po' di noi.

La mobilità attiva non può quindi ridursi a un fatto muscolare, ma è anche - e forse soprattutto - un fatto culturale nel senso che abilita la consapevolezza di ciò che si attraversa. In questo senso, allora, viaggiare in bici o a piedi è *due volte* mobilità attiva.

Figura 1. Mobilità attiva. *Le infrastrutture leggere per la mobilità attiva, nella prospettiva proposta da VENTO, ricuciono la bellezza nascosta svelando a tutti, con leggerezza, i valori del nostro paesaggio.*



Da dove arriva (il) VENTO

VENTO è un progetto che ha ormai otto anni. Nasce nel 2010 in Politecnico di Milano per mano di un gruppo di ricercatori che lavora su pianificazione e progettazione territoriale. Anagraficamente VENTO si può dire che sia un progetto concepito e nato nel bel mezzo degli anni dolorosi della crisi in cui il futuro sembra allontanarsi, dove i paradigmi tradizionali del progetto urbano sprofondano e dove vi è bisogno di produrre risposte visionarie ma concrete al tempo stesso. VENTO è nato dall'incontro magico tra passione per la bicicletta e passione per il territorio. Passioni però non istintive, ma mediate dal mestiere della ricerca scientifica che ti abitua ad avere per strumento di lavoro la conoscenza critica e che ti spinge tutto il giorno a sfidarti per disegnare soluzioni ambiziose e concrete. Nel caso di VENTO volevano essere risposte tagliate anche a misura dei piccoli e medi comuni delle aree interne del Paese, quelle sempre più escluse dal 'cosiddetto' successo, che pur non sono seconde a nessuno per bellezza, cittadinanza, imprenditorialità e senso civico.

L'idea è forse nata anche grazie al fatto che guardando il fiume Po da Milano, lo vedevi come un tutt'uno e non come il Po di Piemonte, di Lombardia, di Emilia e del Veneto. Un tutt'uno che però sapevamo essersi rotto da tempo e svilito da una retorica turistica aggressiva per la quale esiste solo la meta esotica o eccitante. Il turismo fluviale è agonizzante da anni nel nostro Paese, purtroppo. Il fiume Po, come tanti altri fiumi in Italia, sono finiti per essere solo il confine dell'una o dell'altra regione o la scritta sbiadita su un cartello autostradale prima del ponte. Eppure il fiume c'è. Scorre. Il paesaggio c'è. La gente attorno ci abita, ci lavora, fa figli, va a scuola. Ma è anche vero che quelle terre continuano dolorosamente a spopolarsi, com'è vero che gli altri, gli urbani, là non ci vanno.

Figura 2 Acqua. *I corsi d'acqua, e le architetture che li accompagnano, sono elementi attorno ai quali costruire nuove occasioni di fruizione del territorio in grado di generare occupazione ed economie green.*



L'idea della dorsale cicloturistica

Se la contraddizione dell'abbandono delle terre di mezzo è da risolvere, VENTO si propone come parte di un progetto che vuole offrire un pezzo di risposta. L'idea è semplice e si basa sull'appoggiare sui suoi argini e sponde un robusto percorso cicloturistico che consenta di percorrere il fiume nella sua longitudinalità. Un percorso che ha voluto da subito accompagnarsi con una grammatica infrastrutturale precisa e forte che abbiamo chiamato "dorsale cicloturistica", ovvero una pista ciclabile e pedonale con tutte le caratteristiche funzionali e tecniche richieste, ma lunga. Anzi lunghissima: 679km. Così lunga da divenire essa stessa un 'land mark' capace di agire come catalizzatore dei tanti frammenti di territorio dispersi da tempo e in cerca di una traccia in cui potersi sentire rappresentati e più forti. La dorsale funziona un po' come le nuvole di sardine in mare che stando assieme offrono al predatore un'immagine più forte di sé. E questo le salva. In questi anni di lavoro sul concetto di dorsale ci siamo anche convinti che il cicloturismo di cui il Paese ha bisogno non nasce per caso grazie alla buona volontà di qualche pioniere che si muove per sentieri improvvisati e itinerari a volte segnati e a volte no, ma nasce attraverso una infrastruttura che lo rende possibile e confortevole, lungo e non breve, sicuro e continuo, gradevole e rilassante. E questi ingredienti devono stare dentro un progetto impegnativo e di alta qualità tecnica, fatto da esperti e non solo da appassionati. Ma vi è poi un altro principio fondamentale da tenere in evidenza nella progettazione: il cicloturismo deve essere una pratica per tutti e non per soli esperti o per gli amanti della bicicletta che se la sanno cavare perché in bicicletta ci vanno da sempre: loro forse non hanno bisogno di ciclabili (anche se poi le usano).

L'idea del cicloturismo inclusivo, per tutti

Il cicloturismo secondo VENTO deve essere qualcosa per tutti e capace di attirare tutti, soprattutto coloro che non sono esperti e addirittura deboli perché bambini, perché avanti con l'età, perché non vanno in bici da anni, perché disabili, perché famiglie, perché l'idea di una salita li spaventa e rinunciano prima di iniziare, perché non amano le gare, perché vogliono dimenticare il pericolo, perché un fondo sconnesso li affatica. Ecco tutti costoro sono tantissimi, molti di più degli esperti della bicicletta, e possono rianimare i territori e apprezzarli. Sono loro che in Germania hanno fatto diventare in poco meno di venti anni il cicloturismo un fatto da quasi 180 milioni di giornate di vacanza in bicicletta all'anno, generando un indotto di circa 9 miliardi di euro e oltre 250.000 posti di lavoro a tempo pieno e diffusi capillarmente sul territorio.

VENTO ha sposato la filosofia della pista ciclopeditonale di lunga distanza, il più rettilinea possibile, asfaltata per quanto possibile avendo cura di non impattare sulle aree ambientalmente più sensibili. Una dorsale che non deve per forza avere mille curve per raggiungere tutti i posti possibili, ma solo i principali. Gli altri posti saranno raggiunti progressivamente con bretelle che si staccheranno da VENTO o a VENTO arriveranno senza per forza avere la pretesa dei medesimi standard di qualità elevata (saranno le realtà locali a scegliere). Ma in VENTO sicurezza, lunga distanza e continuità sono un imperativo irrinunciabile e qualificante. L'improvvisazione è vietata, per questo abbiamo optato per un progetto audace e per questo riteniamo sia necessario moltiplicare gli investimenti infrastrutturali in questo settore.

Figura 3 Sicurezza e comfort. *Sicurezza e comfort sono due requisiti chiave delle infrastrutture cicloturistiche, condizione irrinunciabile per attivare quel turismo leggero dei grandi numeri che può ridare vitalità alle aree interne.*



Le infrastrutture per il cicloturismo sono opere pubbliche come le altre: il Paese ci investe.

Fin dal 2012 si è detto che per realizzare VENTO occorre 80 milioni di euro per le sole opere e altri 50 milioni circa per le progettazioni, gli oneri per la sicurezza, la fiscalità e le necessarie somme a disposizione della stazione appaltante. Le ciclabili sono opere pubbliche a tutti gli effetti. Hanno un costo e producono benefici per il Paese. Non sono un sottoprodotto di qualcosa che non ha bisogno di specialità tecniche. Bisogna avere la consapevolezza che disegnare, progettare e realizzare una ciclabile richiede ingegneri, architetti, urbanisti, paesaggisti (soprattutto se è turistica) e anche naturalisti. Non basta essere ciclisti, come non basta essere automobilisti per progettare un'autostrada. Purtroppo nel passato si è lungamente immaginato che le ciclabili fossero infrastrutture figlie di un dio minore o addirittura senza dio, la cui progettazione non richiedeva abilità, ma solo passione. Questo non solo non è vero, ma ha giocato a sfavore della professionalità in questo settore. Se in Svizzera, Austria, Germania le imprese di costruzione, gli studi professionali e le amministrazioni pubbliche hanno unità dedicate alla progettazione ciclabile è perché ne hanno riconosciuto da tempo il valore tecnico al pari di altre infrastrutture. E questo vale per le nostre università dove si insegna troppo poco a progettare ciclabili continuando a fare lezioni su lezioni su strade e autostrade di cui abbiamo sempre meno bisogno, ma che sappiamo fare. Nelle nostre Regioni, nei nostri Ministeri e nelle nostre grandi e rinomate imprese di costruzione non vi sono unità dedicate a questo tipo di infrastrutture. Chi se ne occupa, spesso lo fa nei ritagli di tempo della progettazione stradale e avendo quelle sensibilità. Bisogna allora cogliere questo attimo di maggior sensibilità per investire di più e meglio, per allocare più risorse pubbliche, ma al tempo stesso ridisegnare le direzioni generali di ministeri e regioni e rivedere i corsi di laurea per far spazio alla progettazione ciclabile.

Figura 4 Infrastruttura. *La progettazione delle infrastrutture cicloturistiche richiede specifiche competenze e professionalità, oltre ad adeguati investimenti in opere.*



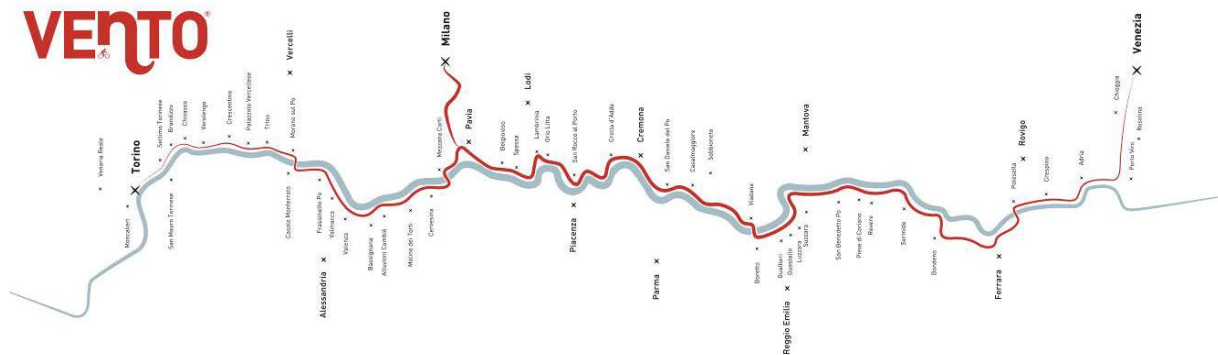
Le cose stanno cambiando e l'esperienza del progetto VENTO, portata avanti con gli occhi di una università come il Politecnico di Milano, ci ha mostrato la realtà sotto nuove direzioni prospettiche che ci aiutano a riformulare gli ingredienti del dibattito attorno al progetto di mobilità ciclistica nel Paese. Su questa direzione abbiamo incontrato alcune professionalità della pubblica amministrazione che hanno capito l'impegno tecnico diverso di questa sfida infrastrutturale, che è anche sfida culturale. Ma accanto a loro ancora ci sono tante figure impreparate e approssimative. In questi anni abbiamo incontrato forze politiche che hanno deciso di dare la giusta dignità a queste infrastrutture strappandole dal pressapochismo con cui troppo spesso sono state concepite (e di questo va dato merito al Ministro Delrio soprattutto, ma non solo). Ma anche qui la strada permane in salita perché la politica deve ancora assimilare la sfida, soprattutto a livello locale, imparando a chiedere che il progetto di ciclabilità non solo non sia più rimediabile e raffazzonato, ma sia progetto di territorio. Occorre investire su diversi fronti e a diversi livelli.

Lo studio di fattibilità e il tavolo tecnico delle Regioni e del Politecnico di Milano. Si inizia dal tracciato, ma assieme alle opere

VENTO è un progetto di tracciato e di opere al tempo stesso. E già questa è stata una novità perché nel passato per le ciclabili turistiche si lavorava quasi solo a disegnare ipotesi di tracciato che poi non si compivano perché di opere e investimenti non si arrivava mai a parlare. Il disegno del tracciato di VENTO prende le mosse dai principi progettuali e dalle sfide culturali appena descritte, ma non solo: lunga distanza, continuità e sicurezza, insieme ad attrattività, flessibilità modale, semplicità ed economicità sono i criteri progettuali che hanno orientato le scelte di tracciato e la progettazione tecnica. Per arrivare alla linea che tutti oggi conoscono si è lavorato per anni, facendo rilievi in campo per oltre 1.200 km (rigorosamente in bicicletta), censendo i tratti esistenti, quelli facilmente

convertibili in piste ciclabili e quelli che richiedevano invece più interventi per divenire percorribili in sicurezza dai futuri cicloturisti.

Figura 5. VENTO Tracciato - La dorsale cicloturistica VENTO corre lungo il fiume Po e attraversa il territorio di 121 comuni, 12 province, 4 regioni.



Il percorso ipotizzato da FIAB per Bicalitalia n. 2 / Eurovelo 8 all’inizio degli anni 2000 ha offerto lo spunto iniziale. Ma di quel tracciato è stato possibile confermare solo il 50%, comunque inserendo modifiche strutturali e funzionali importanti. Per la restante parte è stato proposto un nuovo tracciato in parte in sponda destra, in parte in sponda sinistra sfruttando per quanto più possibile le sommità arginali che ben si prestano alla mobilità ciclistica e che offrono al viaggiatore una inedita e potente possibilità di dominare i paesaggi, rendendo l’opzione arginale di gran lunga preferibile a ogni ipotesi che la escluda. Attualmente parecchi tratti arginali sono strade veicolari, alcune addirittura sono pericolose statali o provinciali, che però con VENTO diverranno piste ciclopedonali e il traffico sarà deviato definitivamente su strade alternative, fatte salve le esigenze degli agricoltori e dei residenti laddove necessario.

Lo studio di fattibilità realizzato per VENTO nel triennio 2010-2012 ha portato all’individuazione di quel tracciato che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e il Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo hanno riconosciuto come uno degli assi portanti del Sistema Nazionale di Ciclovie Turistiche inaugurato nel 2016.

Figura 6. Sistema delle ciclovie turistiche nazionali. Attraverso le Leggi di Stabilità 2016 e 2017 Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti e Ministero dei Beni e delle attività culturali e del turismo hanno dato vita al Sistema delle ciclovie turistiche nazionali 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.



A seguito di alcune attività di consultazione locale e di confronto con le amministrazioni regionali, sono state in seguito apportate alcune piccole varianti e addizioni fino a giungere alla versione finale impiegata nel 2017 dalle Regioni per bandire la progettazione di fattibilità tecnica ed economica. Infatti nell'ottobre 2016 è stato costituito un tavolo tecnico, su iniziativa dei Ministeri, formato dalle quattro regioni (di cui la Lombardia capofila), dal Politecnico di Milano e dalla partecipazione di Infrastrutture Lombarde S.p.A. - società *in house* di Regione Lombardia che avrebbe poi fatto da stazione appaltante. Il tavolo tecnico è stata una novità nel quadro della progettazione ciclabile italiana. Innanzitutto perché con il tavolo tecnico si è sancita la prospettiva unitaria di un progetto come VENTO, la cui realizzazione non deve essere fatta per lotti ma per unica unità. È forse la prima volta in Italia, dopo l'avvento delle regioni, che lo Stato obbliga le regioni a lavorare assieme, pena l'esclusione dal finanziamento che il governo aveva appostato in legge di stabilità 2016 per VENTO e altre tre ciclabili turistiche (91 milioni, il più grande finanziamento di tutti i tempi per la ciclabilità). Ma il tavolo tecnico è anche uno degli *step* progettuali necessari per poter giungere in futuro alla realizzazione della grande opera quale è VENTO: 679 km di infrastruttura leggera, più propriamente detta pista ciclopedonale, attraverso il territorio di 4 regioni, 12 province, 121 comuni, 242 località - aree interne del nostro Paese. Un tracciato complesso: incontra 40 aree protette, è prossimo a circa 10.000 aziende agricole e lambisce oltre un migliaio di beni culturali che oggi non si trovano legati tra loro da nessuna ipotesi di fruibilità e visibilità.

Figura 7. Aree interne. *Abbazia del Polirone, San Benedetto Po (Mn): VENTO è un filo narrativo in grado di riaccendere interesse verso le tante bellezze, oggi dimenticate, presenti nelle aree interne del nostro Paese.*



Le caratteristiche di ciclabilità del tracciato, sul quale poi è stato basato il bando di gara di settembre 2017, sono le seguenti: il 15% del tracciato è già ciclabile in modo esclusivo, sicuro ma non continuo; un ulteriore 42% può facilmente diventare ciclabile attraverso un piccolo sforzo economico in quanto per lo più sono necessarie nuove forme di regolazione del traffico che consentano di utilizzare le sommità arginali rendendole piste ciclabili a tutti gli effetti; un altro 22% del tracciato richiede interventi importanti ma 'leggeri', consistenti nella realizzazione di nuovi tratti, nuove pavimentazioni, nuovi incroci o nuovi percorsi urbani. Infine il 21% del tracciato richiede opere importanti per divenire pedalabile in sicurezza: gli attraversamenti fluviali, ovvero i ponti e le opere accessorie per vincere dislivelli. Questi ultimi rappresentano gli interventi più complessi e onerosi per i quali occorre circa il 75% del budget.

VENTO è stata pensata come una pista ciclopedonale a due sensi di marcia e non un itinerario appoggiato alla rete stradale esistente. Pista e non itinerario è una differenza importantissima che si porta con sé il requisito fondamentale della sicurezza. E questa ambizione si porta dietro anche un costo in opere che è stato stimato in 80 milioni di euro. Solo con elevati standard di sicurezza si può pensare di raggiungere un'alta attrattività. VENTO ha l'ambizione di generare un flusso cicloturistico di almeno 300.000 utenti/anno perché questi numeri garantiscono gli indotti economici e occupazionali che abbiamo rilevato all'estero in situazioni infrastrutturali simili. Il suo costo finale, 129 milioni di euro, è ampiamente sostenibile se pensiamo ai benefici che può generare e che abbiamo stimato in circa 100 milioni di euro di indotto all'anno e almeno 2.000 nuovi posti di lavoro, oltre a confermare quelli che ci sono già. Per chi volesse convincersi in altro modo, possiamo ricordare che la spesa di VENTO equivale a quanto si spenderebbe per realizzare circa 4-5 km di autostrada (tipo: Brebemi, A35), con benefici occupazionali e di indotto sui territori ben minori e soprattutto molto meno distribuiti.

Figura 8. Documento Preliminare alla Progettazione. Documento allegato al bando di gara pubblicato lo scorso 29 settembre 2017 per l'assegnazione della progettazione di fattibilità tecnica ed economica, primo step dell'iter progettuale che porterà alla realizzazione della ciclovia VENTO.



La forza di VENTO sta nel fare assieme, uniti e solidali

Se VENTO è un progetto figlio della ricerca universitaria, questo non deve far pensare che abbia snobbato il territorio, i suoi abitanti, le sue associazioni, le sue istituzioni e le sue imprese. Tutt'altro. VENTO è stato poco nel grembo dell'università e molto ha pedalato per comuni, cascine, musei, piazze, aule consiliari, convegni e tutti quei luoghi dove si potevano incontrare i cittadini e i loro governanti per discutere assieme le potenzialità del cicloturismo secondo VENTO e i vantaggi per quei territori.

La partecipazione è stata un fatto chiave nel progetto di VENTO. Ma va ricordato che, a differenza di tanti altri casi, qui la peculiarità era data dal fatto che VENTO era una iniziativa del Politecnico di Milano che agiva senza un committente, ma solo in forza di una sua idea di sviluppo territoriale attraverso una certa idea di cicloturismo. Pertanto la credibilità è cresciuta pian piano e altrettanto lentamente è stata accolta l'idea che questo progetto voleva partire da subito con un forte coordinamento e senza scaricare oneri sulle amministrazioni locali, ma solo vantaggi. Questo scambio prevedeva però fiducia reciproca e accettazione che il Politecnico di Milano ricevesse delega a portare avanti un progetto nel quale i comuni non avrebbero realizzato il loro piccolo tratto di competenza. Impossibile realizzare una ciclabile lunga come VENTO immaginando 120 stazioni appaltanti, 120 bandi di gara, 120 cantieri, 120 collaudi, 120 inaugurazioni. Impossibile. Ma impossibile bypassare le comunità locali. Allora si è optato per un modello partecipativo diverso. Alle istituzioni che via via sono state incontrate, vuoi in università, vuoi sul luogo, è stato chiesto di alzare lo sguardo, provando per una volta a non guardare alle specifiche tecniche della proposta ma alla strategicità nel suo complesso, ovvero nella sua estesa da Venezia a Torino, evitando di avvitarci in polemiche premature per via del passaggio nella via X o nella via Y e per la soluzione progettuale A o B. A quelle istituzioni che trovavano l'idea di fondo condivisibile era offerta la possibilità di aderire, a costo zero, all'idea progettuale divenendo così parte di un vero e proprio insieme virtuoso che sposava una prospettiva nuova di sviluppo per il territorio. In cambio si chiedeva delega e fiducia. L'università come condensatore di pluralità che diviene amplificatore delle esigenze del piccolo comune, rispettandolo ma anche dandogli la possibilità di saltare su un ramo più alto del grande albero delle politiche per lo sviluppo locale. Un'adesione all'idea progettuale e ai principi a questa sottesi che in pochi anni ha potuto far conto su un'ampia base di condivisione: 181 comuni, 11 parchi (di cui 10 regionali), 11 province, le 2 autorità fluviali (AIPo e AdBPo), diversi altri enti (comunità montane, unioni di comuni, consorzi di bonifica...) e oltre 100 associazioni di rilevanza nazionale e locale. Questi numeri sono stati la forza vitale di VENTO, il motore di un progetto trapiantato dalle diverse anime politiche con la volontà strenua di gettare lo sguardo oltre i confini entro i quali spesso il progetto di territorio e politico sono imbrigliati. I Ministeri prima, le Regioni poi, hanno colto la potenza di questo insieme unito che andava crescendo attorno a qualcosa di concreto e scientificamente basato. Un progetto che giorno dopo giorno irrobustiva i suoi argomenti e la sua platea di aderenti non poteva essere messo da parte, ma andava ascoltato, capito e accolto in agenda. VENTO è stato ospite di Camera e Senato più volte fino a incontrare i ministri dei governi in carica e i

governatori regionali. A tutti costoro è arrivata la voce degli aderenti al progetto che, da sola, si sarebbe fermata ben prima.

Partecipazione, condivisione, coinvolgimento...in una parola VENTO Bici Tour

Nella partecipazione, molto ha giovato l'idea di VENTO Bici Tour: la sperimentazione di un modo diverso di coinvolgere cittadini e istituzioni. Come fare a far capire un progetto di cui si è convinti ma che si sa essere lontano dalla lista delle cose da fare sul territorio? Come fare a crescere in credibilità in campi così fortemente specialistici e ad appannaggio di gruppi spesso chiusi? L'idea, nata nel 2012, è stata quella di far pedalare il Politecnico sulla ciclabile che non c'era ma che ci sarebbe potuta essere. E allora abbiamo preso le nostre vecchie bici e siamo partiti. Abbiamo fissato un calendario, delle tappe. Abbiamo cercato ospitalità in cambio di piccole conferenze nelle quali raccontare il progetto a sindaci e cittadini. Siamo partiti da quelli che hanno intuito subito la portata del progetto e che hanno subito rispettato l'autorevolezza scientifica dell'istituzione pubblica in cui VENTO è nato. Il Politecnico non chiedeva soldi ai comuni o facili incarichi, ma solo di poter raccontare un progetto e l'idea di sviluppo territoriale che quel progetto si portava dietro. L'idea del tour ha radici lontane e comunque è un format che si sposa bene con la dimensione turistica del progetto. L'idea di pedalare da un comune all'altro, magari invitando qualche assessore ad accompagnarci, è stata potente perché faceva passare la concretezza dell'idea spogliandola di quella veste di sola teoria alla quale, sia chiaro, non si può rinunciare pena lo scivolare in una vuota teoria del fare, ma della quale non ci si può neppure accontentare perché i territori hanno bisogno di concretezza e di ciò che tangibilmente produce risultati. Il tour, dopo anni di sperimentazioni, è risultato un format vincente e inedito al tempo stesso, attraverso il quale è stato possibile fare insieme ricerca e partecipazione, accorciando le distanze (troppo siderali) tra istituzioni della ricerca, cittadini e istituzioni locali. La ricerca nel Paese esiste a servizio del presente e del futuro dei cittadini e delle loro istituzioni, ma questo non sempre viene percepito come tale. Così per successive edizioni (la prima nel 2013 e la sesta in programma per il 2018) il gruppo di ricerca VENTO del Politecnico di Milano è andato fisicamente sul territorio a raccontare le potenzialità del progetto e raccogliere le adesioni su base locale da rilanciare alle istituzioni centrali. Ed è stato fatto pedalando per km e km. Sudando. Mangiando di fretta o comodamente in qualche trattoria. Dormendo su brande o in fantastici agriturismi. Scappando da una tappa all'altra o prendendosi la pausa per visitare un museo o un castello o una abbazia, perché VENTO era tutte queste cose assieme e non una gara ciclistica. Dopo vari anni possiamo dire, grazie anche alla conferma di chi ha vissuto dall'esterno tutto ciò, che VENTO Bici Tour ha funzionato per i territori, per i cittadini, per le associazioni, per le aziende agricole, per le imprese, per le scuole. Ha funzionato persino per le istituzioni centrali. Già perché il clamore di VENTO Bici Tour è arrivato all'orecchio dei governi nazionali. I Ministri del Turismo e delle Infrastrutture, su invito e sollecitazione del Politecnico di Milano e delle fondazioni bancarie che hanno sempre sostenuto il progetto in questi anni (prima fra tutte Fondazione Cariplo), hanno partecipato al tour, prima intervenendo in convegni organizzati ad hoc e poi addirittura pedalando assieme (il Ministro Delrio nell'edizione 2017). Tutto questo ha aiutato il territorio a capire le ragioni del progetto, a far crescere il progetto strappandolo dai localismi e a impegnare il governo nazionale in una politica per la mobilità sostenibile, il turismo e lo sviluppo delle aree interne che ora occupa una posizione precisa nell'agenda politica italiana.

Comunicare il progetto, non più solo tirar linee e far di conto. I media e VENTO

La sfida lanciata attraverso il progetto VENTO è stata rapidamente raccolta dai media. Giornali, TV, web sono stati da subito coinvolti dal gruppo di progettazione, convinti che le idee hanno bisogno di diversi canali per pedalare e diffondersi. Oggi questi canali sono sempre più numerosi e includono i social, con i quali i progettisti non ancora hanno una rodata confidenza, e i video che ormai hanno invaso il web affermandosi come un nuovo linguaggio di collegamento tra chi progetta, chi pianifica, chi deve decidere e chi è sul territorio. Fin dalla sua prima apparizione pubblica, nel 2012, il progetto VENTO ha lavorato a catturare l'interesse di carta stampata, tv e web affinando pazientemente il registro comunicativo, lavorando sulla semplicità delle immagini, sullo studio di parole e concetti, sulla costruzione di un sito web dedicato, sulla realizzazione di un libro con un linguaggio emozionale pur distaccandosi dalla tradizione disciplinare. Alla base di tutto ciò anche l'intuizione che la comunicazione di un progetto che interessa tutti debba essere compresa da tutti e tutti vi si devono

riconoscere, devono capire e apprezzare o criticare. Oggi possiamo dire che la scelta di tenere progetto tecnico e progetto di comunicazione fortemente intrecciati tra loro è stata una sperimentazione felice che ha dato frutti positivi e che ci sentiamo di suggerire ad altri. La lezione che abbiamo imparato ci dice anche che architetto, urbanista, ingegnere devono re-imparare a comunicare, accantonando i loro linguaggi stranieri. Questo sforzo non è accessorio, ma deve maturare passo dopo passo fino a diventare parte inseparabile del progetto: mentre disegno, immagino come comunicare, prefiguro come farmi capire. Questo intreccio, tra progetto tecnico, comunicazione e coinvolgimento dei media, ha fatto progressivamente crescere negli anni l'interesse verso VENTO, evitando di essere dimenticati appena un attimo dopo la prima apparizione come oggi accade nel grande oceano del web e dei social. La risonanza che la stampa ha dato al progetto, in Italia ma anche all'estero, è stata chiave per far conoscere VENTO. Oggi contiamo una terza pagina su "The Guardian", circa 400 articoli usciti su testate di rilevanza nazionale e locale, riviste scientifiche e di settore, siti tematici. A questi si aggiungono oltre una cinquantina di passaggi in radio e una quindicina di apparizioni in tv, tra cui trasmissioni e telegiornali regionali e nazionali. Come dicevamo, anche i video e i video-documentari sono strategici. Per questo abbiamo realizzato lunghi o brevi video che hanno poi girato per media o per TV, riuscendo a tradurre le istanze progettuali in un linguaggio più accessibile e morbido, introducendo lo spettatore all'inedita bellezza di quei luoghi e sollecitandolo a scoprirli in bicicletta. E così oggi abbiamo in archivio un docu-film (VENTO. L'Italia in bicicletta lungo il fiume Po - Stuffilm, 2013), un web-doc (*The river journal project*, reportage Corriere.it, 2015) e una serie di *short-video* della durata di qualche minuto che raccontano di VENTO e di VENTO Bici Tour (www.progetto.vento.polimi.it).

Dove siamo arrivati con VENTO

L'esperienza di VENTO ha aperto una nuova stagione infrastrutturale nel nostro Paese che oggi si riconosce nel Sistema Nazionale delle Ciclovie Turistiche. Una stagione che ora dobbiamo tutti tenere aperta per il futuro. Il 3 novembre 2017 si è chiuso il termine per partecipare al bando per il progetto di fattibilità tecnica ed economica per VENTO, il primo bando della storia repubblicana per la progettazione di una ciclabile turistica di lunga distanza; il primo in ordine di tempo rispetto ad altri che verranno e questo riempie l'università che rappresentiamo di orgoglio e responsabilità; il primo per importo (1,8 milioni di euro); il primo per unitarietà in quanto non è stato ripartito per regioni evitando inutili burocrazie. Un bando che sdogana la progettazione ciclabile da fatto di piccolo cabotaggio a qualcosa che impegna grandi imprese o grandi associazioni di impresa.

Avviare progettazione e realizzazione di una infrastruttura cicloturistica come VENTO significa aver investito in un modello di sviluppo nuovo e potentemente di aiuto per le aree interne del Paese che, nel turismo lento, devono sempre più vedere un'opzione importante per la loro vitalità e le loro economie. Il 2019 è stato dichiarato anno nazionale del turismo lento e questo segnale va colto proprio nella direzione di investire in tutte quelle reti che possono mettere in luce la bellezza delle aree interne italiane, strappandole all'oblio. Vediamo con grande favore le politiche di investimento capaci di generare reti, perché sono generative nel senso che depositano sul territorio una infrastruttura abilitante che rimane e attorno alla quale amministrazioni, cittadini, associazioni e imprese possono, a loro volta, fare i propri investimenti sapendo di avere un orizzonte temporale lungo e che dipende da loro. Le politiche d'incentivazione, al contrario, danno piccole boccate di ossigeno ma non sono mai l'avvio d'interventi strutturali che possono stabilizzare le economie locali o crearne di nuove e durature.

La mobilità attiva, in bicicletta, a piedi e in altre sue forme, è certamente un'opzione che non possiamo più permetterci di lasciare in fondo all'agenda. Per troppo tempo l'abbiamo considerata un'inutile opzione per lo sviluppo, sbagliando. Il turismo che si genera da quelle infrastrutture leggere è in grado da un lato di valorizzare le vocazioni di queste realtà conferendo loro nuove prospettive di sviluppo e, dall'altro, di abilitare nelle persone che vi si avvicinano la consapevolezza verso ciò che incontrano, rendendo il turismo sempre più un fatto culturale e sempre meno un atto di consumo.

La mobilità attiva ci sembra quindi possa essere una via attraverso la quale immaginare nuove strategie di uscita dalla crisi in cui versano le aree interne e non solo quelle. Ma per questo occorre una visione strategica che guardi e riconosca la complessità dei territori e le potenzialità del sistema nelle sue molteplici sfaccettature. Una sfida e una possibilità al tempo stesso che richiede professionalità e investimenti adeguati, entro un quadro di riferimento strategico che ben deve essere delineato e che deve durare nel tempo.

Bibliografia/Sitografia

AA.VV., *Grundlagenuntersuchung Fahrradtourismus in Deutschland*, Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie, BMWi, Berlin, 2009

Blondiau T, van Zeebroec B., *Cycling works*, ECF, Brussels, 2014

Pileri P., Giacomel A. e Giudici D., *VENTO. La rivoluzione leggera a colpi di pedale e paesaggio*, Corraini Editore, Mantova, 2015

German Cyclist's Association: www.adfc.de/radreiseanalyse/die-adfc-radreiseanalyse-2013

Sito del Progetto VENTO: www.progetto.vento.polimi.it