

TRASPORTI

& cultura

61

rivista di architettura delle infrastrutture nel paesaggio



NUOVE FORME DI TURISMO

Comitato d'Onore:

Paolo Costa
già Presidente Commissione Trasporti Parlamento
Europeo

Giuseppe Goisis
Filosofo Politico, Venezia

Franco Purini
Università La Sapienza, Roma

Enzo Siviero
Università telematica E-Campus, Novedrate

Maria Cristina Treu
Architetto Urbanista, Milano

Comitato Scientifico:

Oliviero Baccelli
CERTeT, Università Bocconi, Milano

Alessandra Criconia
Università La Sapienza, Roma

Alberto Ferlenga
Università Iuav, Venezia

Anne Grillet-Aubert
ENSAPB Paris-Belleville, UMR AUSser

Massimo Guarascio
Università La Sapienza, Roma

Stefano Maggi
Università di Siena

Giuseppe Mazzeo
Consiglio Nazionale delle Ricerche, Napoli

Cristiana Mazzoni
ENSA Paris-Belleville, UMR AUSser

Marco Pasetto
Università di Padova

Michelangelo Savino
Università di Padova

Luca Tamini
Politecnico di Milano

Zeila Tesoriere
Università di Palermo - LIAT ENSAP-Malaquais

Rivista quadrimestrale
settembre-dicembre 2021
anno XXI, numero 61

Direttore responsabile
Laura Facchinelli

Direzione e redazione
Cannaregio 1980 – 30121 Venezia
e-mail: laura.facchinelli@trasportiecultura.net
laura.facchinelli@alice.it

Comitato Editoriale
Marco Pasetto
Michelangelo Savino

Coordinamento di Redazione
Giovanni Giacomello

Redazione
Giusi Ciotoli
Marco Falsetti

La rivista è sottoposta a double-blind peer review

Traduzioni in lingua inglese di Olga Barmine

La rivista è pubblicata on-line
nel sito www.trasportiecultura.net

2021 © Laura Facchinelli
Norme per il copyright: v. ultima pagina

Editore: Laura Facchinelli
C.F. FCC LRA 50P66 L736S

Pubblicato a Venezia nel mese di dicembre 2021

Autorizzazione del Tribunale di Verona n. 1443
del 11/5/2001

ISSN 2280-3998 / ISSN 1971-6524

TRASPORTI

- 5 NUOVE FORME DI TURISMO**
di Laura Facchinelli
- 7 QUALE TURISMO NEL NOSTRO FUTURO PROSSIMO VENTURO?**
di Michelangelo Savino
- 17 NUOVE TENDENZE DEL TURISMO POST COVID-19 E INSEGNAMENTI PER UN TURISMO "SEMPRE MENO DI MASSA"**
di Magda Antonioli Corigliano
- 25 TURISMO E TRASPORTO AEREO: QUALI PROSPETTIVE DOPO LA PANDEMIA DA COVID-19?**
di Marco Pasetto e Giovanni Giacomello
- 35 IL TURISMO CHE VIENE DAL MARE: PER I PORTI ITALIANI È ARRIVATA L'ORA (E LE RISORSE) PER LA RIPRESA**
di Alessandro Panaro e Arianna Buonfanti
- 41 CAPUT MUNDI. ROMA DOPO DUE ANNI DI PANDEMIA**
di Giusi Ciotoli e Marco Falsetti
- 47 LA COSTRUZIONE DI UN CAMMINO DI PELLEGRINAGGIO PER SANT'ANTONIO DI PADOVA, DA CAPO MILAZZO E DA GEMONA DEL FRIULI A PADOVA**
di Sabrina Meneghello e Pompeo Volpe
- 55 VECCHIE STRADE PER NUOVE PRATICHE. IL RUOLO DEI TRACCIATI MINORI NELLE CONFIGURAZIONI FUTURE DEL TERRITORIO VENETO**
di Luca Velo
- 63 TURISMO IN MOVIMENTO. IL CASO DELLA SARDEGNA**
di Cristian Cannaos e Giuseppe Onni

71 PAESAGGI MINERARI IN SARDEGNA E TURISMO
di Nada Beretic

79 USO E RIUSO DEI TRACCIATI FERROVIARI: NUOVE OPPORTUNITÀ PER UN TURISMO SOSTENIBILE
di Bruno Borri

87 PAESAGGI D'ACQUA E MOBILITÀ LENTA: OPPORTUNITÀ PER UN TURISMO FLUVIALE SOSTENIBILE
di Francesco Vallerani

93 VIAGGIO SULLE TRACCE DELLA GRANDE GUERRA
di Claudia Pirina

101 TERRITORIO, IDENTITÀ, TURISMO
di Alessandro Bove

cultura

109 LUOGHI DELLA CONSERVAZIONE. LA BIBLIOTECA CESARE POZZO DI MILANO
di Alessandra P. Giordano e Stefano Maggi

115 LA NARRAZIONE AUDIOVISIVA NEL MARKETING URBANO E TERRITORIALE
di Fabrizio Violante

121 GUIDA AL TURISMO INDUSTRIALE, UN LIBRO DI JACOPO IBELLO
di Laura Facchinelli

125 PER ANTICHE STRADE, UN LIBRO DI MATIJS DEEN
di Giovanni Giacomello

Nuove forme di turismo

di Laura Facchinelli

La pandemia è un fenomeno di portata così vasta e pervasiva e persistente, che i suoi effetti sono destinati a durare per un tempo al momento non definibile, modificandosi in relazione alla situazione sanitaria e alle conseguenti norme per il contenimento del contagio; influenzando lo stato d'animo, le disponibilità economiche e quindi le condizioni di vita delle persone. Il numero scorso della nostra rivista era dedicato alle conseguenze della pandemia da COVID-19 sull'organizzazione dei trasporti e sulla mobilità. In questo contesto fluido anche il turismo, ovviamente, è investito in pieno e sopravvive, al momento, in un clima di incertezza. Da un lato, i decisori mettono in atto misure volte a recuperare via via la normalità, e molte persone sembrano attendere null'altro che il ritorno al "prima". Dall'altro lato, però, si vanno affermando situazioni e scelte nuove, insolite, impreviste.

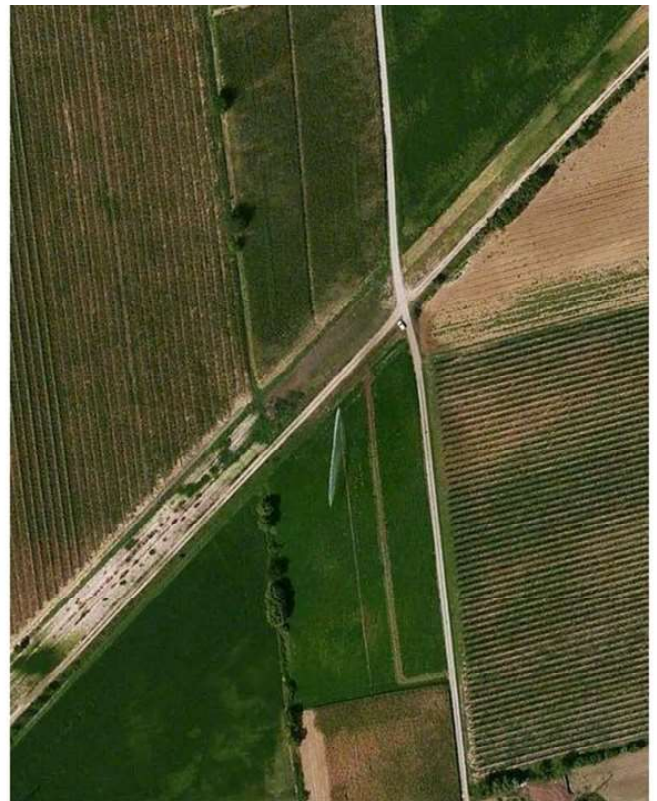
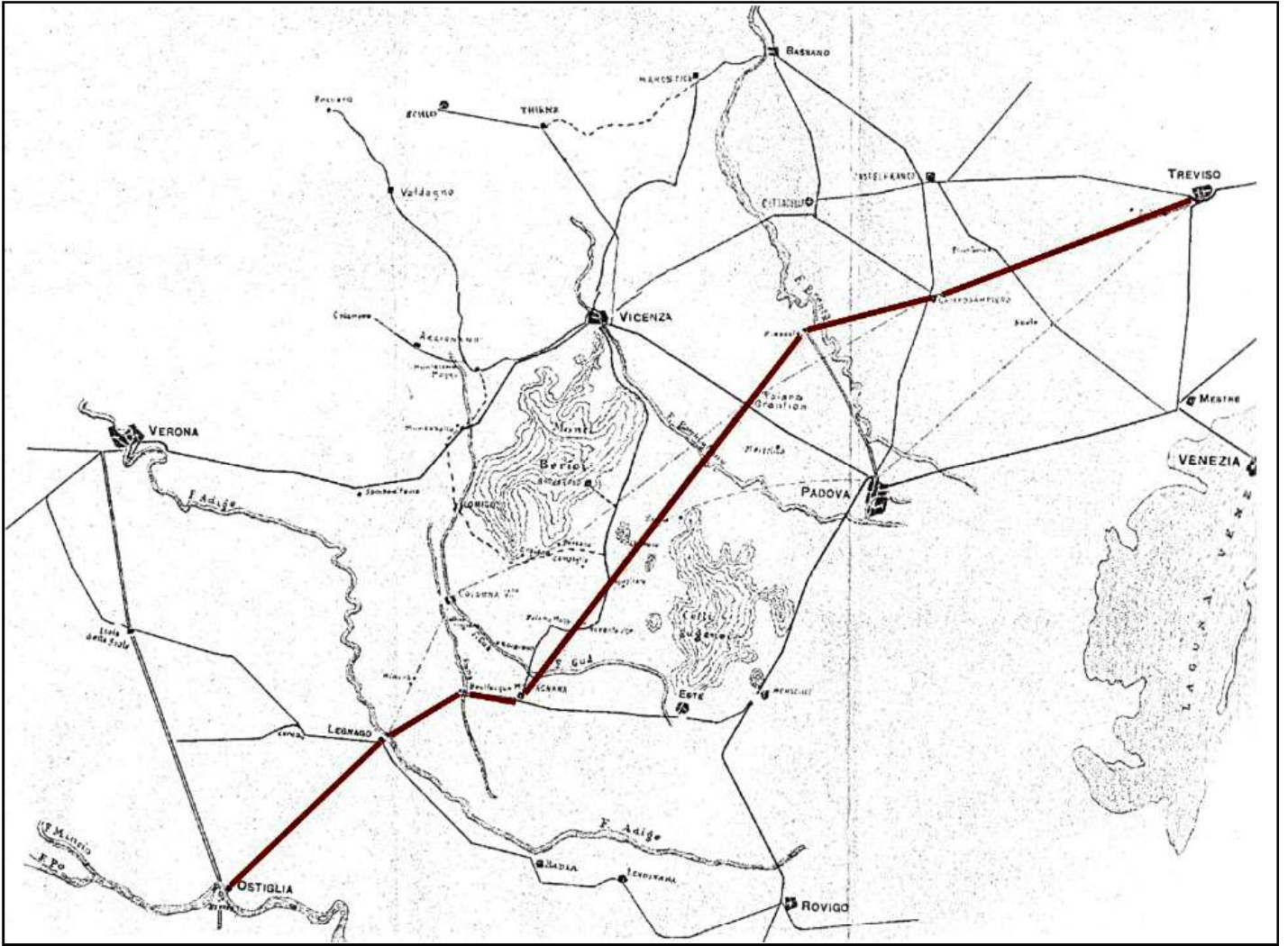
Per le restrizioni conseguenti alla pandemia, sono cambiate le città. Si è creato un vuoto, e non solo per la riduzione dei turisti, ma anche per la diversa organizzazione del lavoro. Un vero e proprio terremoto, che ha portato a una generale riduzione dei servizi di trasporto e ha messo in crisi la rete del commercio e della ristorazione.

Attualmente la situazione del turismo sta migliorando. I viaggi a lunga distanza possono di nuovo fare affidamento sul servizio di trasporto aereo. Anche il turismo via mare sta recuperando la sua vitalità, fondamentale in un Paese come il nostro che ha un grande sviluppo delle coste e diversi porti molto attivi per il movimento dei passeggeri. Nel frattempo, hanno un importante risvolto economico anche le attività di promozione del territorio svolte, presso gli enti locali, per attirare produzioni cinematografiche e televisive. Queste accresceranno, infatti, la popolarità dei luoghi e li renderanno attrattivi nei confronti dei turisti (soprattutto quelli sensibili alle "mode").

Il "turismo di massa" però, oltre a omologare gusti e conoscenze delle persone, provoca effetti negativi in termini di pericolosa congestione delle strade e di impatto ambientale: la smania consumistica che induce a divorare in fretta il maggior numero possibile di luoghi (si pensi ai classici weekend all'estero, agevolati dai voli low cost) provoca infatti inquinamento, e in tal senso è negativa per il pianeta e per il futuro di tutti noi.

Il pericolo di contagio ci ha insegnato ad evitare le folle (e le diffuse banalità) del turismo di massa? In parte, dipende dalla sensibilità del singolo individuo. Ci sono molte opzioni "alternative" alla concentrazione nei soliti luoghi. Un pellegrinaggio, per esempio: tra fede e ricerca di sé attraverso l'atto del camminare. Ci sono moltissime strade secondarie da conoscere. Ci sono aree ex-productive (miniere, per esempio), ora trasformate in percorsi di conoscenza inseriti in ambiti museali. Ci sono sedi ferroviarie abbandonate che sono già state valorizzate, o possono esserlo in futuro per la cosiddetta "mobilità dolce". È possibile persino avventurarsi alla ricerca delle tracce lasciate dalla Grande Guerra. Sono da scoprire i paesaggi d'acqua, apprezzabili sia dal punto di vista naturalistico, sia perché connotano l'identità storica e culturale delle varie aree regionali. Con le nuove formule il "turista" (volto a raggiungere i luoghi noti) può diventare "viaggiatore", capace di vivere nuove esperienze, che fanno crescere.

Particolare interesse riveste per noi la presentazione, in questo numero, della biblioteca Cesare Pozzo di Milano, specializzata per lo studio dei trasporti come fatto rilevante non solo tecnico, ma anche storico, culturale e sociale.



Territorio, identità, turismo. Un progetto di rigenerazione territoriale nel Veneto

di Alessandro Bove

Se consideriamo il territorio come l'insieme di relazioni spaziali tra i diversi oggetti che lo compongono, esso viene ad avere una dimensione multiscalare che, dal dettaglio puntuale del singolo elemento fisico, attraverso l'insieme delle relazioni, mette in connessione le diverse parti in un sistema complesso di rapporti sia spaziali che temporali. Le relazioni, ora singole e ora multiple, dipendono sia dagli oggetti che dalla prossimità degli stessi ed hanno la capacità di generare processi, sviluppi, cambiamenti complessi che necessitano di corrette chiavi di osservazione, di lettura, di comprensione e progettazione per diventare capaci di modificare l'ambiente creando paesaggi nuovi o rinnovati.

Il territorio

Così gli spazi dilatati della città e le contaminazioni rurale-urbano (le quali hanno portato verso nuovi tipi insediativi come, ad esempio, i vuoti tipici degli insediamenti diffusi, disegnati all'interno di aree urbane in prevalenza o completamente residenziali), gli spazi interclusi dalle importanti opere del sistema trasportistico (come corridoi autostradali e svincoli, gasdotti, elettrodotti e linee ferroviarie), le piccole e grandi aree produttive, anche abbandonate, le opere di ingegneria, infrastrutturali e non (che hanno completato il loro ciclo di vita), rappresentano nuove categorie morfologiche con le quali è necessario confrontarsi. Considerando la struttura attuale del territorio, collegare le risorse naturali o culturali presenti assume un significato importante nella pianificazione e progettazione paesaggistica contemporanea, soprattutto nei territori di margine urbano. In questi paesaggi, infatti, le recenti modalità insediative hanno prodotto cambiamenti di tali profondità che la tradizionale contrapposizione città-campagna non appare più utile a descriverli, non solamente per la loro crescente antropizzazione,

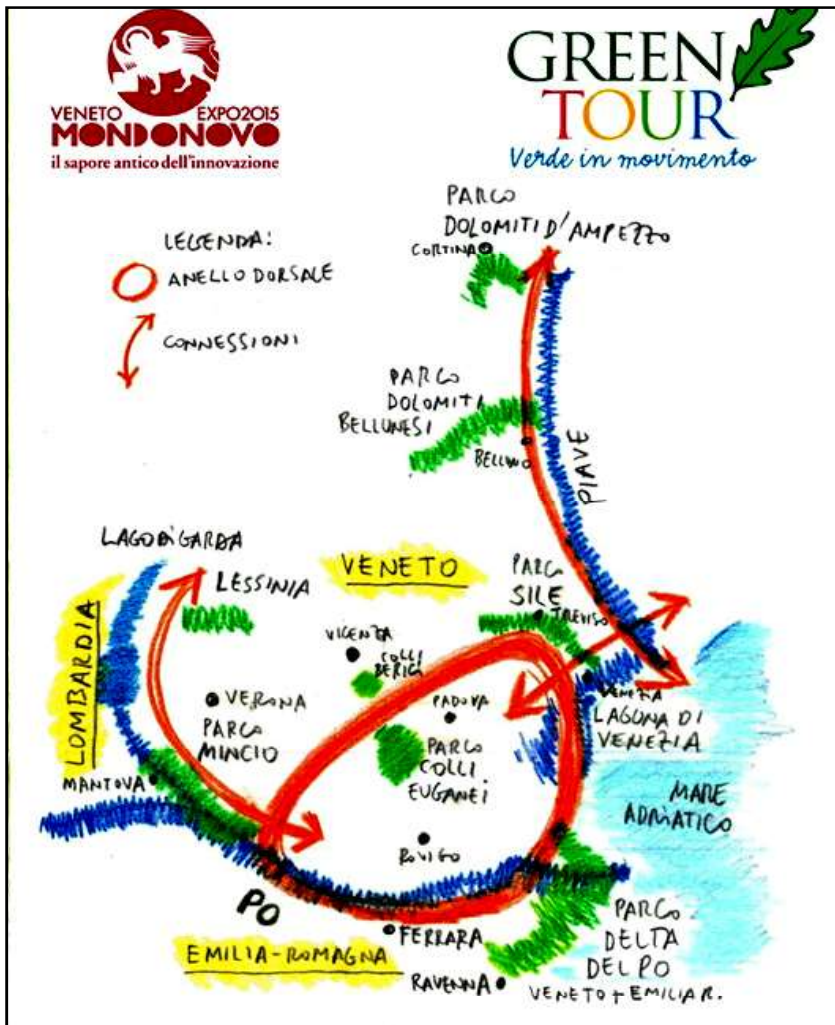
Territory, identity, tourism. A project for regional regeneration in the Veneto

by Alessandro Bove

To address the theme of regional regeneration today means planning a design action that, based on one or more contingent elements that constitute the basic framework, is capable of understanding the dynamics of the territory, intersecting the many physical and temporal trajectories with the perception of the place. Proceeding in this manner will make it possible to build a regional regeneration project in a way that will make it an element of identity and thus capable of generating competitive advantages. Reclaiming an abandoned railway could therefore provide the basis for building a network of diffuse relationships on the territory which could look to slow and sustainable tourism to stimulate local economies. But will this be sufficient to ensure that the project is actually completed?

This essay presents a critical reading of the strategic 'Green Tour' project by the Regione Veneto, and how it is framed within its regional dimension, its identity and its relation to sustainable tourism.

Nella pagina a fianco, in alto: Il tracciato della Treviso-Ostiglia (in rosso) all'interno del sistema ferroviario della Regione Veneto. In basso: esempio di contesti territoriali in cui 'sopravvive' oggi la Treviso - Ostiglia: all'interno di un'area produttiva e nell'attraversamento di un territorio agricolo.



1 - L'inserimento della Treviso-Ostiglia all'interno di un sistema ciclabile sovra regionale.

ma anche per la contrazione del rapporto spazio-tempo e la conseguente pervasività della cultura urbana. Vedere il paesaggio periurbano in relazione al sintagma città-campagna appare dunque riduttivo perché tale visione dualistica comporta un approccio statico al problema che non tiene conto della dinamicità, velocità e profondità delle trasformazioni avvenute ed in itinere. A causa proprio del modificarsi della struttura dei territori periurbani in seguito alla diffusione reticolare degli insediamenti, anche parlare di tali paesaggi in funzione dell'antitesi tra città diffusa e città compatta può condurre parimenti a fare considerazioni errate. Connettere significa strutturare il paesaggio, dargli cioè un'identità. La strategia di valorizzazione può avvenire attraverso l'applicazione di modelli progettuali diversi come ad esempio la cintura verde, i cunei verdi o le *greenway*. Può configurarsi attraverso sistemi equilibrati di risorse che consentano di integrare in una visione complessiva e coordinata una serie di episodi, ciascuno con le proprie regole e la propria storia, configurandosi contemporaneamente come

elementi regolatori della molteplicità delle preesistenze ed elementi innovatori nella struttura del paesaggio.

Anche il territorio veneto mostra molte di queste caratteristiche. Così, se andiamo a considerare la relazione esistente tra la forma insediativa e le reti infrastrutturali è possibile cogliere un rapporto quasi simbiotico, tanto che il destino di uno e dell'altro sono concatenati. Questo modello di sviluppo territoriale mette in relazione mobilità e città diffusa in quanto costruito attorno ad una rete infrastrutturale capace di servire ogni singola abitazione, in un continuo alternarsi tra città ad alta accessibilità e a bassa intensità, porzioni complementari di una stessa struttura insediativa (Fabian, 2014). Un sistema strutturato di strade e ferrovie, ma anche di una fitta rete escursionistica, rivolta alla mobilità lenta, composta da ippovie, piste ciclabili più o meno interconnesse, vie navigabili, che vanno ad associare la mobilità propria del produrre (casa-lavoro, casa-studio) con quella turistica e del tempo libero/divertimento. Infatti, le infrastrutture di trasporto assolvono un duplice ruolo: sono sistemi di adduzione ed innervamento per la mobilità locale (relazioni tra centri secondari e tra il polo ed il proprio *hinterland*), sono snodi di un più vasto sistema di relazioni (nazionali ed internazionali), sia nel caso dei trasporti su gomma che in quello della mobilità *slow*, turistica e del tempo libero.

Tale schema di funzionamento si modifica e si ricompone verso un nuovo equilibrio ogniqualvolta un'infrastruttura prima strategica viene a perdere la sua funzione a seguito di dismissione, cannibalizzazione o semplicemente abbandono di uno specifico tratto infrastrutturale. La struttura insediativa in questi casi si rivolge verso altri/nuovi collegamenti, rivedendo la propria accessibilità, o fagocita quegli spazi liberati per reinserirli all'interno di nuove priorità insediative.

L'identità

Partendo dal rapporto tra percezione (dimensione psico-sociologica e sensoriale del territorio) e rappresentazione sociale (dimensione sociale, costruzione simbolica collettiva, *melieu*), è possibile pervenire ad una visione comunitaria del territorio, identitaria, in quanto esso è la cosa e l'immagine della cosa (Farinelli, 1991). In tal senso la trasformazione del paesaggio è prodotta contemporaneamente dalla trasformazione

del territorio e dall'idea che si ha di quel territorio. Così, la trasformazione del territorio e la percezione collettiva sono concatenate in un processo di influenza reciproca non del tutto sincronizzato, in quanto non è la realtà che influenza i comportamenti, ma l'idea che ci si è fatti di essa (Zerbi, 1993). Ne nasce un paesaggio plurale, sia in senso sincronico che diacronico: non solo esistono molteplici percezioni che diversi soggetti hanno anche contemporaneamente di uno stesso territorio, ma si accumulano inoltre tutti i precedenti immaginari di quel territorio. Ne discende che il paesaggio attuale è la somma di tutti i paesaggi, prima naturali e poi antropici del passato: «esso è la forma che l'uomo coscientemente e sistematicamente imprime al paesaggio naturale» (Sereni, 1961).

Il paesaggio è dunque la risultante del legame tra queste sue due dimensioni, materiale (oggettiva, realtà tangibile legata a rapporti di causa-effetto) e immateriale (soggettiva, immagine intangibile, somma di significati e i valori simbolici attribuiti ai diversi elementi paesaggistici che rientrano nell'ambito delle rappresentazioni mentali). Il paesaggio trae perciò il suo senso non soltanto dall'insieme degli elementi che lo compongono e dalle relazioni fra questi, ma soprattutto dal modo in cui coloro che interagiscono con tale paesaggio – in un'esperienza multisensoriale non limitata al solo 'vedere' – ne percepiscono i caratteri. Tale percezione, poi, poiché è fondamento del senso di quel paesaggio, è allo stesso tempo in grado di determinare le attitudini dell'uomo verso di esso, influenzando dunque l'azione umana.

Pertanto, gli elementi del paesaggio assumono significato culturale in quanto espressione concreta dei processi attraverso i quali una società organizza il proprio ambiente di vita: essi rispecchiano i valori che guidano una certa popolazione, ma anche le risorse di cui essa dispone e i diversi modi in cui quotidianamente interagisce col proprio territorio, adattandovisi o modificandolo secondo le proprie esigenze. In questo senso, dunque, nel paesaggio ogni cultura si identifica e tra questo e l'uomo si instaura uno scambio mutuo di messaggi che corrisponde al realizzarsi del rapporto tra condizioni locali e adempimento culturale. Il paesaggio diventa veicolo di identità culturale proprio perché gli individui e la collettività che ad esso fanno riferimento possono leggerne i segni, attribuire loro determinati significati e ritrovare così nel paesaggio parte di sé stessi: della loro vita di tutti i giorni, così come della loro storia e delle loro aspirazioni per il futuro.

Il progetto di rigenerazione territoriale

Il superamento della dicotomia tra paesaggio e città, l'integrazione della dimensione del paesaggio con quella ingegneristica ed architettonica per la costruzione dello spazio sociale, l'utilizzazione di un approccio multiscalare (sia in termini spaziali che temporali), l'attenzione al progetto, la capacità di rendere visibili e riconoscibili meccanismi e relazioni non altrimenti riconoscibili/riconosciuti, la capacità di affrontare la complessità nelle relazioni attraverso i paradigmi propri dell'ecologia, di associare sistemi naturali e artificiali (frutto dell'ingegneria), sfruttamento di processi creativi, sono tutti temi che sono stati alla base del processo di costruzione del Progetto Strategico 'Green Tour – Verde in Movimento'.

Il 'Green Tour' è nato dalla volontà di recuperare una linea ferroviaria dismessa (la Treviso-Ostiglia), dalla necessità di aggredire un vuoto perché caratterizzato da un elevato potenziale ambientale, economico e sociale tanto da spingere la riflessione progettuale verso la generazione di nuove relazioni all'interno dello spazio insediativo diffuso dell'area centrale veneta, agendo localmente, dove più serve, e cercando di estendere i miglioramenti conseguiti per contagio ad aree contermini. Un progetto quindi che ha cercato di associare la dimensione puntuale del recupero di un'infrastruttura dismessa, con il suo carico di problematiche concrete e misurabili legate al regime delle proprietà, alle tecniche di realizzazione del percorso ciclopedonale, alle fasi, ai tempi ed alle risorse necessarie per la realizzazione del progetto, con la necessità di fornire forme almeno primitive e traiettorie anche sommarie della complessa sovrapposizione organizzativa territoriale e della semantica del luogo che vanno quindi oltre il progetto infrastrutturale ed assumono una dimensione paesaggistica. Così, oltre ad affrontare il tema del riutilizzo della ferrovia Treviso-Ostiglia, il progetto ha cercato di costruire un sistema ampio per la mobilità lenta: un grande anello verde di ben 820 chilometri (che innerva un territorio caratterizzato da corridoi per la mobilità lenta ed il tempo libero di complessivi 2.736 chilometri), attorno al quale si sta strutturando un *cluster* composto da 3 Regioni, 200 Comuni, 13 ULSS, 8 GAL, 11 IPA, 7 Unioni dei Comuni, oltre a diversi Parchi Regionali (del Delta del Po, del Sile, dei Colli Euganei, del Mincio, della Laguna di Chioggia e Venezia), 23 aree di produzioni IGP o DOP, 6 Distretti



2 - Il 'Green Tour' attraverso la sua struttura funzionale di percorso verde.

Produttivi, 2 Metadistretti, 5 Sistemi turistici integrati.

La creazione di una vera e propria *greenway*, appoggiata sul vuoto lasciato da una ferroviaria dismessa, in cui gli elementi di connessione e di valorizzazione delle entità fisiche attraversate diventano itinerario, un filo che unisce luoghi storici, aree naturali ed anche insediamenti, in una parola paesaggio. Pertanto, nasce una sorta 'infra-struttura' (di attraversamento di paesaggi), ovvero una sorta di 'Grand Tour', ovvero di itinerario esperenziale, momento di crescita culturale e di conoscenza di ambienti e paesaggi diversi. In questa maniera l'infrastruttura verde con i territori che innerva, con le popolazioni che serve, con i paesaggi che caratterizza, ha cercato di diventare strumento di ricucitura del territorio, condensatore, strumento di *landscape urbanism*, tramite il quale attivare operazioni di protezione, rinaturalizzazione e riconnessione, ma soprattutto per rigenerare le interazioni tra esigenze residenziali, di spostamento, del tempo libero, turistiche e di promozione della salute. Così, attraverso 'nodi verdi', si è cercato di integrare le diverse modalità di mobilità lenta (bici, cavallo, trekking/cammini, navigazione) con la funzione di diventare strutture prioritarie da risolvere in termini di accessibilità intermodale, funzionalità e dotazione di servizi. Il tutto supportato dal *leitmotiv* della salute derivante da uno stile di vita dinamico e sano, supportato dall'appetibilità intrinseca

del paesaggio, fatto sì di viste, di permanenze storico-culturali ed insediamenti, ma soprattutto di produzione agricola e/o industriale, di beni territoriali che alimentano l'anima e di prodotti che soddisfano il corpo. Un'opportunità di ricucitura per il paesaggio in quanto in grado di connettere (fisicamente e non) spazi differenti (ora rurali, ora urbani, periurbani, industriali, di valore storico ed ambientale...), giustapposti tra di loro, creando dei nuovi *pattern* funzionali, in cui la componente artificiale si fonde con quella naturale in un processo di osmosi. Uno strumento di rafforzamento e valorizzazione della rete, sia infrastrutturale che di luoghi, in cui questi spazi multifunzionali (lungo la rete posso correre, andare in bicicletta, incontrare persone, arrivare a visitare una villa veneta, trovare uno specifico prodotto agricolo, ecc.) offrono nuove opportunità a spazi ora aperti, ora chiusi, attraverso processi di valorizzazione sociale.

Il turismo sostenibile

Al di là della sua dimensione locale, legata alla mobilità slow e alla ricerca di uno stile di vita attivo e salutare, il progetto 'Green Tour' può contare sulla sua capacità di generare economie che derivano dai caratteri culturali, naturali e storici attraverso il turismo. «Gli attrattori culturali e naturali costituiscono infatti un patrimonio collettivo che, pur non producendo profitti diretti, rappre-



3 - I temi del Green Tour presentati ad Expo Milano.

...senta il cardine dello sviluppo sostenibile dei territori, capace di generare condizioni di crescita culturale sociale e di costituire, allo stesso tempo, una leva strategica per lo sviluppo economico per le comunità locali, attraverso la nascita ed il rafforzamento delle filiere imprenditoriali ad esso collegate. La non fungibilità e riproducibilità di tali risorse, tuttavia, impone che la loro valorizzazione debba essere perseguita attraverso un'azione capace di coniugare le esigenze della tutela con quelle della fruizione, anche a fini turistici, del patrimonio» (Pileri, Giudici, 2017). Il turismo quindi per essere sostenibile dovrebbe: fare un uso ottimale delle risorse ambientali che costituiscono un elemento chiave del proprio sviluppo, mantenendo i processi ecologici essenziali e contribuendo alla conservazione del patrimonio naturale e della diversità biologica; rispettare l'autenticità sociale e culturale delle comunità ospitanti, conservare il loro patrimonio culturale costruito e vivente e valori tradizionali e contribuire alla comprensione e alla tolleranza interculturali; assicurare una funzionalità economica fattibile e di lunga durata, garantendo benefici economici equamente distribuiti fra tutti gli stakeholder come l'occupazione stabile e le opportunità di reddito e servizi sociali per le comunità ospitanti, contribuendo alla lotta contro la povertà. Così il turismo costituirà certamente uno dei principali settori in grado di determinare lo sviluppo economico dei territori, a condizio-

ne che esso venga attuato in modalità sostenibili, capaci di contemperare le esigenze di fruizione degli attrattori, con quelle irrinunciabili della salvaguardia e della tutela del patrimonio quale preziosa entità da preservare, trasmettere e tramandare alle future generazioni. In ciò, il cicloturismo è certamente una forma di turismo sostenibile per antonomasia, in quanto lontano dalla dimensione del turismo di massa, ma attento allo sviluppo locale, al rispetto delle tradizioni e alla tutela dell'ambiente. Nella sua dimensione slow, lo spostarsi con la bicicletta consente di passare da un godimento del luogo (proprio del turismo tradizionale), alla possibilità di viverlo, passando dal piacere indotto dal paesaggio con le sue bellezze naturali, culturali e storiche, a nuovi punti di vista nella percezione di ciò che comprendono non solo la componente percettiva, ma anche la fruizione diretta dei valori identitari e simbolici del territorio. Il cicloturismo può poi essere declinato in maniera differente, facendo riferimento ad un circuito (che nel caso del 'Green Tour' può essere percorso non solo con la bicicletta, ma anche integrando ad esempio la navigazione) percorribile in un giorno, o ad un vero e proprio viaggio, escursione o vacanza, che consentono di percorrere anche distanze importanti e godere di una molteplicità di risorse territoriali che dipendono sia dalle caratteristiche fisiche che da quelle organizzative del territorio. Anche l'impatto

economico in termini di reddito generato può avere nel cicloturismo è un aspetto di certo interesse. La capacità attrattiva di un itinerario cicloturistico certamente dipenderà non solo dalla ricchezza delle risorse naturali e culturali con le quali si viene a contatto, ma è anche connessa con tutto quel substrato legato al *genius loci* (distrettualità produttiva, produzioni enogastronomiche tipiche, servizi turistici, ecc.) e con la numerosità dei percorsi disponibili. In tal senso 'Green Tour' ha agito cercando di trasformare l'offerta turistica del territorio in una molteplicità di prodotti vendibili, ognuno comunque interrelato con gli altri in maniera tale da massimizzare l'offerta turistica.

Pur a fronte di un così elevata potenzialità, resta comunque un *caveat* che è legato proprio al tema specifico. Infatti, stando a diverse ricerche internazionali, è possibile sostenere che il cicloturismo è un'attività fortemente redditizia. Ad esempio, la rete ciclabile svizzera Veloland conta un numero totale di ciclisti all'anno di 3,4 milioni nel 1999 che è salito a 5 milioni nel 2009 (Utiger e Richardson 2000; Utiger e Riku 2010). Dopo un calo temporaneo a 4,4 milioni nel 2010, il volume totale è tornato a 5 milioni nel 2011 (Utiger e Riku 2012). Inoltre, in media, i ciclisti in vacanza durante la notte (che soggiornano più di 2 notti) spendono 71 euro al giorno, di cui 28 euro per l'alloggio e 25 euro per il cibo e bevande (Ickert et al. 2005; Utiger e Ickert 2005). Stando poi a studi svolti in Francia ad Atout France, una struttura che si occupa dello sviluppo turistico, ogni cicloturista spende in media 75 euro al giorno per un viaggio itinerante e 61 euro per un soggiorno. Queste spese superano parecchio quelle della clientela non cicloturistica, che sono stimate attorno ai 54 euro al giorno per persona (dati 2009), tanto che l'itinerario 'La Loira in bici', che segue il corso del fiume dalla foce a Nevers, ha generato, nel 2010, un giro d'affari di 15 milioni di euro, con una spesa di 68 euro al giorno per turista. Gli indotti economici specifici generati dalle ciclabili europee oscillano pertanto tra i 100.000 euro/km per anno fino ai 350.000 euro/km per anno. Altrettanto importanti, se non addirittura maggiormente significativi, sono i valori occupazionali generati in Germania dal cicloturismo: si contano circa 5 nuovi occupati ogni chilometro di percorso (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 *caveat* dunque risiede nella capacità di creare un mercato che, al momento, per l'Italia sembra non esistere. Infatti, la richiesta cicloturistica in Italia è attorno all'1% tra tutte le modalità di svolgimento delle vacanze ed anche l'uso della bicicletta come principale mezzo di trasporto si aggira appena tra il 2 ed il 5% (Weston et al., 2012). Allo stesso modo, l'attrattività dei nostri territori per il cicloturista non è molto forte tanto che per i turisti tedeschi (per i quali la vacanza cicloturistica ha un buon 3% di *share*, superata solo dall'Olanda con il 3,7%, e con un uso della bicicletta come principale mezzo di trasporto compreso tra il 12 ed il 20% (ibidem, 2012)) la meta cicloturistica italiana è rappresentata dall'Alto Adige e tale destinazione è scelta dal 15,2% dei turisti (Privitera, 2014).

Allora che fare in un paese caratterizzato da una estremamente diffusa ricchezza territoriale e da una così scarsa attenzione verso la mobilità ciclabile? Certamente favorire la diffusione delle ciclovie e la prima grande risposta è arrivata con la Legge di Stabilità 2016 che ha previsto la progettazione e realizzazione di un sistema nazionale di ciclovie turistiche, in vista del «Piano straordinario della Mobilità turistica di Mit, Mibact e Regioni». Per raggiungere tale obiettivo sono stati stanziati 91 milioni di euro nel triennio 2016-2018. Un sistema nazionale ciclabile inserito all'interno della rete ciclabile EuroVelo (con gli itinerari 8, 5 e 7), ma finanziato con risorse nazionali, all'interno del quale purtroppo il 'Green Tour' non compare avendo una dimensione forse più regionale nonostante la sua lunghezza complessiva sia del tutto paragonabile con i lunghi percorsi di interesse nazionale (820 km di percorsi ciclabili rispetto ad esempio a 'VenTo' – ciclabile lungo il Po che connette Venezia a Torino - che ne conta complessivamente 850 e ne condivide una parte proprio con il 'Green Tour').

Resta pertanto in mano alla Regione Veneto la volontà di completare questo sistema e, anche se alcuni interventi puntuali come il nodo di Grisignano e l'ultimo miglio di Treviso dell'asse Treviso-Ostiglia sono ormai completati, manca la necessaria spinta propulsiva per il completamento di un progetto tanto ambizioso. Infatti, la proposta di una cabina di regia volta a facilitare la realizzazione del sistema e contenuta nel progetto strategico non è ancora stata istituita. Forse sarà un'altra occasione persa se, a valle del duro periodo della diffusione del Covid-19, non

ci sarà la volontà di cambiare molti dei paradigmi che caratterizzano il nostro mondo e la politica vorrà dimenticare in un cassetto l'ennesimo progetto.

© Riproduzione riservata

Bibliografia

AA.VV., (2015), *Green Tour. Verde in Movimento*, disponibile su <http://www.veneto.eu/progetto-green-nature?uuid=2c20e5b4-a8b9-40e4-85a6-3bb2f74d3445>.

Aa.Vv. (2004), *National Policies to Promote Cycling, Implementing Sustainable urban travel policies: moving ahead*, European Conference Of Ministers of Transport.

Aa.vv. (2009), *The european cycle route network EuroVelo challenges and opportunities for sustainable tourism*, a cura di Institute of Transport and Tourism, University of Central Lancashire, e Centre for Sustainable Transport and Tourism, Breda University, Comitato Euro-parlamentare per Trasporti e Turismo.

Aa.Vv., (2012), *The European Cycle Route Network EuroVelo Study*, Parlamento Europeo, Brussels.

Amin A., Thrift N., (2005), *Città. Ripensare la dimensione urbana*, il Mulino editore, Bologna.

Bélanger P., (2010), "Redefining Infrastructure", in Mostafavi M., Doherty G., (a cura di), *Ecological Urbanism*, Lars Mueller Publishers, Baden, pp 332 – 349.

Bélanger P., (2012), "Landscape Infrastructure: Urbanism beyond Engineering", in Polialis S.N., Shodek D., Georgoulas A., Ramos S.J., (a cura di), *Infrastructure Sustainability & Design*, Routledge, Oxon.

Berger A., (2007), *Drosscape. Wasting Land in Urban America*, Princeton Architectural Press, New York.

Fabian L., (2014), "Nuove strade a nord-est. Scenari e progetti per le infrastrutture della mobilità nella città diffusa", in Calafati A. G., (a cura di), *Città tra sviluppo e declino Un'agenda urbana per l'Italia*, Donzelli Editore, Roma, pp 267 – 300

Farinelli F. (1991), *L'arguzia del paesaggio*, in Casabella, 575-576, pp 10-12.

Gasparri C., (2015), *In the city on the cities. Sulla città nelle città*, List Lab, Rovereto.

Gasparri C., (2014), "The waste side of change. Drosscape and reverse city", in *Crios*, n. 8, pp 63 – 72.

Gausa M., (2009), *Multi-Barcelona Hiper-Catalunya. Strategie per una nuova Geo-Urbanità*, Ed. List, Barcelona-Trento.

Han H., Meng B., Kim W., (2017), "Emerging bicycle tourism and the theory of planned behavior", in *Journal of Sustainable Tourism*, 25/2, 2017, pp. 292-309.

Koolhaas R., Mau B., (1997), *S, M, L, XL*, Monacelli Press, New York.

Liu J., Nijkamp P., Derong L., (2017), "Urban-rural imbalance and tourism-led growth in China", in *Annals of Tourism Research*, 64, pp. 24-36.

Lumsdon L., (2000), "Transport and tourism: Cycle tourism - a model for sustainable development?", in *Journal of Sustainable Tourism*, 8, 5, 2000, pp. 361-377.

Lynch K., (1992), *Deperire. Rifiuti e spreco nella vita di uomini e città*, Cuen, Napoli.

Mostafavi M., Najle C., a cura di, (2004), *Landscape Urbanism. A manual for the machinic landscape*, Architectural Association, London.

Mostafavi M., Doherty G., (2010), *Ecological Urbanism*, Lars Müller Publisher, Baden.

Pickett S.T.A., Cadenasso M.L., McGrath B., a cura di, (2013), *Resilience in Ecology and Urban Design. Linking Theory and Practice for Sustainable Cities*, Springer, Berlino.

Piket, Pieter & Eijgelaar, Eke & Peeters, Paul. (2013), "European cycle tourism: a tool for sustainable regional development. Applied Studies", In *Agribusiness And Commerce*. 7. 115-119. 10.19041/Abstract/2013/2-3/19.

Pileri P., Giudici D., (2017), "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., Giacomel A., Giudici D., (2015), *VENTO. La rivoluzione leggera a colpi di pedale e paesaggio*, Mantova, Corraini Editore.

Pileri P., Giacomel A., Giudici D., Moscarelli R., Munno C., Bianchi F. (a cura di), (2018), *Ciclabili e camini per narrare territori. Arte design e bellezza dilatano il progetto di infrastrutture leggere*, Portogruaro, Ediciclo editore.

Privitera D., (2014), "La città e il cicloturismo. Modelli strategici virtuali", *Quaderni di Viaggio e Turismo*.

Sereni E., (1961), *Storia del paesaggio agrario italiano*, Laterza, Roma-Bari.

Thayer R.L., (2003), *LifePlace: Bioregional Thought and Practice*, University of California Press, Berkeley.

Viganò P., (1999), *La città elementare*, Skira, Milano.

Weston R., Davies N., Peeters P., Eijgelaar E., Lumsdon L., McGrath P. and Piket P. (2012), *The European Cycle Route Network EuroVelo: Challenges and Opportunities for Sustainable Tourism. Update of the 2009 study*, Brussels, Belgium: European Parliament, Directorate General for Internal Policies, Policy Department B: Structural and Cohesion Policies, Transport and Tourism.

Zerbi M. C. (1993), *Paesaggi della geografia*, Giappichelli, Torino.