Università
Ca'Foscari
Venezia

Corso di Laurea Magistrale
(ordinamento ex D.M. 270/2004)
in Sviluppo Interculturale dei Sistemi Turistici

Tesi di Laurea Magistrale

Mobilità dolce e valorizzazione del territorio: proposta di itinerario alla scoperta del Polesine

Relatore
Ch. Prof. Francesco Vallerani

Laureando
Ilaria Capitozzo
Matricola 836425

Anno Accademico
2016 / 2017

Università
Ca'Foscari
Venezia

Corso di Laurea Magistrale
(ordinamento ex D.M. 270/2004)
in Sviluppo Interculturale dei Sistemi Turistici

Tesi di Laurea Magistrale

Mobilità dolce e valorizzazione del territorio: proposta di itinerario alla scoperta del Polesine

Relatore
Ch. Prof. Francesco Vallerani

Laureando
Ilaria Capitozzo
Matricola 836425

Anno Accademico
2016 / 2017

Ad Alberto,

Il mio compagno di vita.

"A gran parte di loro il mio paesaggio deve apparire innocuo, ordinario.

Eppure sono felice qui.

Le mie conversazioni con questo luogo rurale e riservato mi fanno capire meglio chi sono. (...)

Se voglio imparare dal luogo dove vivo, se desidero il conforto di questa intimità

e la consolazione di sentirmi accettato, non ho altra scelta che farne parte."

B. Lopez, Una geografia profonda. Scritti sulla terra e l'immaginazione

INDICE

INTRODUZIONE

1. LA MOBILITA' DOLCE **1**

1.1 PROSPETTIVE ALTERNATIVE 4

1.2 FUORI DAI SENTIERI BATTUTI 9

1.3 FILOSOFIA DEL VIAGGIO LENTO 12

1.4 LUOGHI E SENSAZIONI 14

2. LA MESOPOTAMIA D'ITALIA **17**

2.1 AMBIENTE GEOGRAFICO TRA ADIGE E PO 17

2.1.1 PIANURA *17*

2.1.2 IDROGRAFIA *19*

2.1.3 EVOLUZIONE: BONIFICA *21*

2.2 TURISMO DI NICCHIA 25

2.2.1 RICREAZIONE *26*

2.2.2 TEMPO LIBERO *27*

2.2.3 UTENZA LOCALE *29*

2.3 PATRIMONIO INTANGIBILE 30

2.3.1 GEOGRAFIA DELLA MEMORIA: ALLUVIONE *31*

2.3.2 LA LETTERATURA *34*

2.3.3 IL CINEMA *37*

2.4 PATRIMONIO TANGIBILE 38

2.4.1 PATRIMONIO NATURALE *39*

2.4.2 PATRIMONIO CULTURALE *40*

3. IL CICLOTURISMO **53**

3.1 PANORAMICA DEL CICLOTURISMO IN EUROPA 56

3.1.1 CICLOTURISMO NEL NORD EUROPA *56*

3.1.2 IL CASO SPAGNOLO *63*

3.1.3 LA EUROPEAN CYCLISTS' FEDERATION ED IL PROGETTO EURO VELO *63*

3.2 CICLOTURISMO IN ITALIA: FOCUS SUL TERRITORIO POLESANO 66
3.2.1 REGIONI ITALIANE E CICLOTURISMO: IL NORD EST 66
3.2.4 LE ASSOCIAZIONI ITALIANE 75
3.3 FOCUS SUL CICLOTURISMO IN POLESINE 78

4. IL PROGETTO 85

4.1 LE FONDAMENTA DELLA PROGETTAZIONE 85
4.1.1 FINALITA' E OBIETTIVI 85
4.1.2 PRIMI PASSI: EDUC TOUR AGRICYCLE AGRITURISMO, CICLOTURISMO & TERRITORIO 87
4.1.3 SWOT ANALYSIS – BENEFICI E SVANTAGGI DEL PROGETTO 90
4.1.4 I TARGET DI MERCATO INDIVIDUATI 92
4.2 IL PROGETTO NEL DETTAGLIO 94
4.2.1 IL PERCORSO: ITINERARIO E TAPPE 95
4.2.2 GLI ATTORI COINVOLTI 103
4.2.3 I FINANZIAMENTI 106
4.3 RIQUALIFICAZIONE AMBIENTALE: IL RECUPERO DELLE STAZIONI DISMESSE 107
4.3.1 LE STAZIONI FERROVIARE DISMESSE INDIVIDUATI PER L'ITINERARIO 111
4.3.2 IL CASO DELLA GREEN STATION DI SAN STINO DI LIVENZA 114
4.4 LE INTERVISTE AGLI OPERATORI DELLA RETE ALBERGABICI 116
4.5 ALTRI ATTORI ATTIVI IN POLESINE IN MATERIA DI PROMOZIONE E VALORIZZAZIONE DEL TERRITORIO 120

CONCLUSIONI 125

BIBLIOGRAFIA 127

SITOGRAFIA 130

RINGRAZIAMENTI 135

INTRODUZIONE

Un periodo di lontananza dalla mia terra d'origine, il Polesine, è alla base delle ragioni che mi hanno spinta a scegliere di produrre una tesi di laurea con oggetto proprio il luogo da cui mi ero allontanata. All'età di 22 anni mi sono infatti trasferita a Venezia per motivi di studio e lavoro, accompagnati da una grande voglia di indipendenza e di "cambiare aria". Venezia è una città meravigliosa, unica al mondo (luogo comune ma veritiero), piena di vitalità e di stimoli, da cui ho imparato tantissimo. Quasi tutte le settimane però rientravo in Polesine ed ogni volta qualcosa mi colpiva. Tornavo in treno e sorpassata la stazione di Monselice, lasciate le colline alle spalle, si faceva spazio una sterminata pianura, immersa quasi sempre nella nebbia nei mesi invernali, capace di suscitare in me un enorme fascino, e nei mesi estivi più lucente ma solitaria. Mi trasmetteva tranquillità e serenità. Ho cominciato ad attendere con ansia i giorni di riposo dal lavoro per poter tornare "in campagna", inizialmente per assaporare tutta la calma che essa sapeva infondermi poi iniziando ad andare in avanscoperta in luoghi in cui non ero mai stata, iniziando così a conoscerla veramente. A questo punto ho avuto subito chiaro lo scopo finale del mio percorso di studi: pensare ad un progetto che potesse valorizzare questi luoghi, molto spesso svalutati dagli stessi abitanti, che forse, come me anni fa, faticano ad apprezzare tutte le bellezze che questo territorio offre. A poco a poco il progetto ha cominciato a delinearsi in maniera sempre più definita nella mia mente, formandosi anche a seconda di preziosi consigli che persone a me vicine e competenti in materia, hanno saputo fornirmi. Volevo pensare ad un progetto che valorizzasse il Polesine, che esaltasse la sua naturale componente rurale, e che portasse alla luce il vasto patrimonio culturale e naturale di cui dispone. Ecco dunque la proposta di un itinerario che abbini bicicletta e treno (nella prima parte), e bicicletta e barca (nella parte finale), che fosse concepito come una bretella della ciclovia VENTO[1], staccandosi nei pressi di Salara, per addentrarsi nelle varie località polesane, dirigendosi verso il Parco Regionale Veneto del Delta del Po e da qui dividendosi in una via diretta a Nord, ricongiungendosi con la principale ciclovia, oppure una via verso Sud diretta alla scoperta della parte emiliana del Parco.

Il primo capitolo è dedicato alla presentazione del tema della mobilità dolce, che prevede una modalità di spostamento che predilige i mezzi e due ruote non motorizzati, le piccole barche oppure lo spostamento a piedi. In questa maniera il tempo dedicato al viaggio è maggiore, anzi coincide con il

[1] VENTO è un progetto di una dorsale cicloturistica che da Torino arriva fino a Venezia, seguendo il corso del fiume Po. Attualmente non è ancora terminata ma è stata inserita nel Protocollo d'Intesa del 27.07.16 firmato tra le quattro regioni interessate dal suo passaggio (Piemonte, Lombardia, Emilia Romagna e Veneto) ed è anche stata inserita nella Legge si Stabilità 2016 come una delle "quattro ciclovie di priorità nazionale, segni che porteranno al suo completamento nei prossimi anni http://www.progetto.vento.polimi.it/territorio.html

viaggio stesso: si ha modo di apprezzare il paesaggio in cui ci si trova perché non si sta sfrecciando da un luogo all'altro, ci si può ritagliare del tempo per riflettere e si possono avere maggiori occasioni di incontrare la popolazione locale, grande fonte di scambi culturali. È mio desiderio cercare di far comprendere che viaggiare con questi mezzi permette un maggior confronto con il territorio, con se stessi, con le proprie capacità, le proprie debolezze e la forza che abbiamo per superarli; permette di conoscere e di conoscersi meglio.

Il Polesine si presta in modo particolare a questa forma di turismo, sia perché è un territorio pianeggiante e ricco di corsi d'acqua, sia per i suoi paesaggi tendenzialmente bucolici, che sanno regalare molte emozioni e conciliare il relax e la riflessione. Il secondo capitolo intende dunque immergersi nel territorio polesano per farne conoscere più in profondità la morfologia, la sua idrografia e a tal proposito l'importanza degli interventi di bonifica, determinanti per la conformazione di questo territorio. Tali operazioni, sviluppatesi nel corso degli anni, hanno permesso di poter usufruire maggiormente del terreno da un punto di vista agricolo, recuperando zone altrimenti inutilizzabili e garantendo maggiori insediamenti. Oltre alla morfologia, si cerca di presentare il patrimonio del Polesine, che si compone di un cospicuo patrimonio intangibile, composto in gran parte dalle memorie legate alla tragica vicenda della grande alluvione che nel 1951 colpì queste zone, e da produzioni letterarie e cinematografiche legate ad autori locali o a grandi personaggi dello spettacolo che hanno scelto questi paesaggi come sfondo delle vicende che hanno ideato. Il patrimonio culturale tangibile è rappresentato da una componente naturalistica, di cui il maggior esponente è sicuramente il Parco Regionale Veneto del Delta del Po, meta principale scelta da coloro che si recano in queste zone in villeggiatura, accompagnato in realtà da tutto il contesto paesaggistico locale. Ovviamente vi sono alcune realtà di particolare rilievo come possono essere i Gorghi di Trecenta (di cui si parlerà in seguito), ma al di là di nomi più o meno noti, credo che anche i semplici argini dei fiumi e dei canali ed i sentieri di campagna, possano appartenere ad un patrimonio naturale che contraddistingue questo territorio rispetto ad altri. Per quanto riguarda il patrimonio culturale, al posto di una classica presentazione di beni storico-artistici più o meno noti, si è cercato di identificare le tracce di alcuni momenti storici di maggior rilievo per il Polesine, che vanno a comporre il suo patrimonio culturale e dunque la sua identità; approccio utile per approfondire la sua conoscenza in maniera più esaustiva.

Il terzo capitolo è dedicato ad una panoramica sul cicloturismo, la forma di turismo suggerita per percorrere l'itinerario di questa tesi, e sull'uso della bicicletta in generale, quindi anche nel quotidiano, considerando i numerosi benefici di cui essa è portatrice, sia per la salute dell'uomo che

per la salvaguardia dell'ambiente. A questo proposito, vengono riportati alcuni esempi virtuosi di paesi, come la Danimarca, che hanno saputo promuovere lo spostamento in bici come parte integrante dello stile di vita della popolazione locale. Da un punto di vista turistico invece, come si vedrà più in dettaglio all'interno del capitolo, da studi fatti in questi ultimi anni il cicloturismo è considerato un fenomeno in via di espansione, soprattutto nei paesi del Nord Europa. La prima panoramica presentata coinvolge proprio i paesi europei, osservando le loro proposte e lo sviluppo di questa emergente forma di turismo. Si passa poi alla situazione italiana, dove emerge una grande frammentazione d'offerta: mentre alcuni stati europei riescono a proporre un'offerta nazionale unitaria ed efficiente nei servizi, l'Italia presenta una situazione piuttosto caotica. Ogni regione infatti ha una propria gestione della mobilità ciclistica, alcune regioni riescono a proporre una buona offerta di itinerari, ben collegati e ben supportati da servizi, altre offrono solo poche piste ciclabili, complice anche la differente morfologia del territorio che varia da regione a regione, e l'interesse più o meno accentuato delle amministrazioni locali nel seguire lo sviluppo di questo tipo di progetti. Ne risulta quindi una proposta finale poco chiara ed efficiente per un turista estero, abituato ad altri standard organizzativi. Da qui l'urgente bisogno di un coordinamento nazionale per la mobilità ciclistica che riesca a gestire i vari percorsi regionali e coordinare in maniera efficace ed efficiente i percorsi nazionali, anch'essi attualmente in difficoltà per le differenti modalità di gestione e per le differenti tempistiche che ogni regione presenta. Fortunatamente in Italia sono presenti alcune associazioni che si dedicano alla promozione dell'uso della bicicletta, come ad esempio la FIAB[2], la quale si dedica ad attività didattiche di sensibilizzazione dei ragazzi all'utilizzo della bicicletta nella quotidianità (scelta che favorisce il benessere psico-fisico e combatte l'inquinamento ambientale), ma anche gite aperte alla popolazione locale o a turisti e creazione di nuovi itinerari. Infine viene analizzata la situazione polesana, evidenziando la vasta offerta di proposte presenti nel territorio in termini di itinerari ciclabili.

Puntare su uno sviluppo del cicloturismo in Polesine significherebbe mirare allo stesso sviluppo turistico della zona, incentivando il segmento che meglio saprebbe apprezzarla e che attualmente già presenta dei buoni dati di incremento in termini di entrate finanziarie e di numero di arrivi[3].

La presenza di percorsi già esistenti nel territorio polesano, è uno degli aspetti cardini del progetto, trattato nel dettaglio nell'ultimo capitolo. Evitare di proporre un itinerario ex novo ma suggerire un

[2] Federazione Italiana Amici della Bicicletta http://www.fiab-onlus.it/bici/ , la corrispondente italiana della tedesca ADFC (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club https://www.adfc.de/

[3] Si vedano all'interno del capitolo dedicato, i dati presentati dal CISET (Centro Internazionali degli Studi sull'Economia Turistica).

percorso che abbini tratti di itinerari già presenti e già conosciuti, vuole essere uno degli elementi indice di sostenibilità che caratterizzano il progetto proposto. In Polesine, come si vedrà, ce ne sono molti e non avrebbe senso proporre di realizzarne altri, soprattutto perché una delle problematiche rilevate nelle indagini fatte è la difficolta di operare una manutenzione costante dei tratti ciclabili, che spesso dunque rischiano di cadere in degrado se poco sfruttati. Inoltre, seguire vie naturali o percorsi già segnati è un'ulteriore occasione per scoprire il territorio. Suggerire itinerari da percorrere non è però sufficiente: al fine di offrire un prodotto turistico completo, è necessario che tutti gli operatori locali facciano rete tra loro, per poter soddisfare il duplice obiettivo da un lato di offrire una serie di servizi efficienti, richiesti dal segmento turistico di viaggiatori in bicicletta che ricercano un'assistenza più capillare (insita nella tipologia di viaggio sulle due ruote), dall'altro di creare un prodotto esperienziale che permetta al visitatore di immergersi nella cultura locale, conoscerla ed apprezzarla, rapportandosi direttamente con la popolazione, depositaria delle tradizioni e del modo di vivere del luogo. Riuscire a fare rete significa lavorare in un'ottica sistemica, dunque cooperare ed integrarsi, un approccio particolarmente difficile per gli operatori polesani, caratterizzati da una mentalità piuttosto individualista che spesso rappresenta uno scoglio per il loro sviluppo. L'approccio sistemico tuttavia rappresenterebbe proprio il superamento di questa difficoltà e l'opportunità di creare un prodotto esperienziale davvero interessante, a cui il territorio già si presta. Fortunatamente alcuni operatori spingono già verso questa direzione, come ho avuto modo di constatare partecipando al convegno di Agricycle, di cui si parlerà in seguito, in cui molti operatori turistici locali si sono incontrati per discutere di cicloturismo ed agriturismo, cercando di capire l'attuale punto di sviluppo del primo e come questa tipologia di attività ricettiva può con esso combinarsi. L'evento ha per me avuto un enorme significato a livello di impegno concreto che tali operatori hanno dimostrato nel voler collaborare concretamente per creare un vero sistema e soddisfare questa tipologia di domanda. Un'altra particolarità del progetto proposto riguarda l'aspetto della riqualificazione ambientale, che si concretizza proponendo due stazioni ferroviarie dismesse come possibili punti ristoro per cicloturisti ma anche come centri di ritrovo per la popolazione locale, collaborando con le associazioni che già vi stanno operando. Esse infatti sono fondamentali per il coinvolgimento della popolazione, in quanto anche essa rappresenta un target a cui questo progetto è destinato, sia perché anche la comunità locale può beneficiare nel tempo libero dell'itinerario proposto e dei servizi in esso presenti, sia perché essa rappresenta la prima forma di promozione del proprio territorio, quindi coinvolgendola nelle attività proposte si riuscirebbe a renderla più consapevole delle ricchezze che il luogo offre e della bellezza che lo caratterizza. Le stazioni individuate sono a Lendinara e a Lama

Polesine, in tutte le altre zone interessate dall'itinerario sono presenti altre strutture ricettive appartenenti alla rete Albergabici (quindi idonee ad ospitare i cicloturisti perché in grado di provvedere a tutti i servizi da loro richiesti), con cui si suggerisce una collaborazione al fine di offrire un servizio di qualità all'ospite. In ogni caso si va a proporre un modello adattabile anche ad altre strutture e realtà e dunque riproponibile.

Lavorare in un'ottica sistemica non è semplice, soprattutto per realtà fortemente individualiste come quella qui presa in analisi, ma ci sono molti operatori turistici che hanno riconosciuto l'importanza di un approccio di questo tipo e stanno cercando di produrre qualcosa di concreto, così come ci sono già molti visitatori che hanno riconosciuto le bellezze e le potenzialità di questo territorio e vorrebbero ritornare e trovare un servizio complessivo più efficiente e meglio organizzato. Questo progetto intende dunque inserirsi come ulteriore proposta di valorizzazione del Polesine, attraverso un'idea sostenibile che rappresenterebbe una concreta possibilità per gli attori locali di collaborare per offrire quel prodotto esperienziale oggi tanto richiesto, ad un pubblico già presente ed in espansione.

1. LA MOBILITA' DOLCE

Con il mio progetto di ricerca, intendo occuparmi dell'articolato mondo della mobilità dolce, ben collocabile all'interno di strategie per la valorizzazione e riqualificazione ambientale, che sono gli obiettivi entro cui si sviluppa la suddetta prospettiva di analisi.

In una quotidianità caratterizzata da una sempre più accentuata frenesia, che non lascia tempo all'individuo di dedicarsi a sé, isolandolo e non permettendogli di percepire in modo adeguato né se stesso né il mondo che lo circonda, si avverte con un'intensità sempre maggiore la necessità di ritagliarsi dei momenti per se stessi, possibilmente in luoghi tranquilli che aiutino a riprendere contatto con la propria persona e la dimensione naturale da cui proviene ma che spesso dimentica. Ecco perché vengono preferite con maggior frequenza tipologie di vacanza all'insegna del relax, lontane da destinazioni caotiche, quasi purificatrici; occasioni per soffermarsi ed apprezzare i preziosi caratteri ambientali che di rado si notano, nonostante siano presenti nella vita di tutti i giorni, e per conoscere un po' meglio le nostre più profonde relazioni con i luoghi.

Al giorno d'oggi infatti la conoscenza dei luoghi, sia d'appartenenza che visitati, risulta sempre più incerta e frammentata. Le motivazioni possono essere molteplici: alla base, per esempio, come evidenziato nel testo *Luoghi ritrovati*[4], vi è spesso un bagaglio di studi di geografia dei ragazzi sempre più scarno: le poche ore dedicate a questa materia, che permetterebbe una prima fondamentale conoscenza del territorio, non forniscono a ragazzi e bambini abbastanza nozioni naturalistiche di base e, mi sento di aggiungere, ostacolano la formazione di una prima importante coscienza ambientale, intesa come consapevolezza dell'esistenza del territorio in cui si vive, caratterizzato da proprie specificità, e di altrettanti luoghi più o meno vicini, contraddistinti da altre peculiarità. La conseguenza che emerge da questa mancante vicinanza alla geografia è che gli studenti non si incuriosiscono. La curiosità è fondamentale per conoscere ciò che ci circonda dunque l'ambiente in cui si vive, ed aiuta l'individuo ad identificarsi e collocarsi in uno spazio, favorendo dunque quello che nel testo viene definito come "una rete di relazioni tra abitante e luogo che dovrebbe animare l'agire quotidiano verso attitudini più consapevoli nei confronti della complessità ambientale e geostorica"[5]: e dunque base per lo sviluppo del concetto di "spazio vissuto"[6] che tratteremo più avanti.

Al fine di rafforzare questo legame uomo-ambiente, sono stati condotti molti studi soprattutto a partire dalla seconda metà del XX secolo, focalizzati sugli aspetti culturali, simbolici e sul comportamento dell'uomo in certi luoghi, soffermandosi sullo studio definito dei "mondi interni dell'uomo",

[4] Paolillo A. (a cura di) *Luoghi ritrovati*, Isthar studi e ricerche, Treviso, 2013
[5] Paolillo A. Op, Cit. pp.9-10
[6] Paolillo A. Op. Cit. p. 122

analizzando la dimensione soggettiva del vivere un luogo e l'esperienza che ne deriva, e sullo studio dei "mondi esterni" quindi l'ambiente stesso, il territorio, come esso può influenzare l'uomo con le sue peculiarità. Nell'introduzione al testo prima citato, viene evidenziato uno degli aspetti per me fondamentali che permette di vivere un luogo in maniera più consapevole e dunque il realizzarsi di questo progetto: sensibilizzare l'individuo nel fare attenzione al territorio in cui si trova e in cui sta vivendo (anche un momento solo della sua vita) lo porta a cogliere i dettagli più fini e nascosti del luogo, con la conseguente attribuzione di unicità al territorio stesso e riattivando dunque la capacità di significazione insita nell'individuo. In questo modo viene recuperato il cosiddetto "senso del luogo" che "rappresenta la dimensione di vissuto soggettivo relativa ad un luogo, ad uno spazio organizzato e vissuto – che permette di ritrovarne i valori - una dimensione istintiva, emotiva, semantica, legata ad affetti e reazioni di attrazione o repulsione"[7].

Il geografo Yi Fu Tuan, approfondisce questo concetto mettendo al centro della sua ricerca proprio il significato di uno spazio, che si forma condensando il suo stesso passato e futuro, le pratiche di territorializzazione che l'hanno coinvolto ed ovviamente la sua dimensione antropica, sviluppata nel concetto di pensiero umanistico in geografia nella sua opera *Topophilia*[8]. Nei suoi studi emerge il confine sottilissimo che esiste tra l'uomo ed il territorio: se l'individuo non comprende a fondo se stesso, faticherà a comprendere l'ambiente in cui si trova. Per questo indaga e approfondisce i legami tra *perception*, la percezione intesa come risposta agli stimoli esterni o ad attività significative e generanti valore, *attitude*, il comportamento, risultato di una lunga successione di percezioni e atteggiamento prettamente culturale e *world view*, la visione del mondo come esperienza contestualizzata personale e sociale. Tre aspetti che vengono trattati considerando quelli che definisce i *mondi personali*, ovvero un interessante studio sulle differenze e preferenze individuali, più o meno suggerite da aspetti fisiologici e culturali.

Da questa ricerca emerge una forte relazione tra i diversi ambiti fisiologici dell'uomo e le sue abilità: per esempio una spiccata capacità di orientamento è spesso ritrovata in soggetti particolarmente abili nella matematica e nell'articolazione del linguaggio, così come, senza cadere in cliché e considerando tutte le eccezioni del caso, esistono delle diversità fisiche tra maschi e femmine che fanno sì che i primi siano nati con una corporatura più adatta a sforzi fisici notevoli come il sollevamento di pesi, mentre le seconde riescano a cogliere sfumature di colori e odori che ai primi sfuggono; inoltre i due sessi notano aspetti diversi della realtà, come emerge da uno studio su un gruppo di Eskimesi a cui è stato chiesto di riportare una mappa dell'isola di Southampton il genere maschile è stato particolarmente meticoloso nella definizione dei contorni dei confini mentre quello femminile si è

[7] Paolillo A. tra i più importanti concetti della Geografia Umanistica, Op. Cit. p.12
[8] Tuan Y., *Topophilia: a study of environmental perception, attitudes and values*, Englewood Cliffs, N.J., 1974

dedicato di più alla segnalazione di punti di interesse[9]. Di fondamentale importanza è poi la considerazione sulla mutevolezza del modo di percepire e vivere lo spazio a seconda delle età, cominciando dagli infanti, i quali non distinguono se stessi dall'ambiente che li circonda e comunicano solo con il tatto, il senso in loro più sviluppato, procedendo verso il bambino capace di distinguere le prime dimensioni e rispondere a tutti i corpi in movimento, e, crescendo aprirsi al mondo vivendolo in modo spontaneo perché non ancora eccessivamente viziato dalle preoccupazioni del mondo adulto che, sommate al progressivo sbiadire dei sensi dovuto all'età, portano alla perdita progressiva del saper cogliere il mondo in modo vivido ed immediato. Lo studio di Yu Fuan Tuan si allarga poi al contesto in cui vive un individuo per capire le sue preferenze, ed è interessante notare la differenza di approccio tra i visitatori, che hanno uno sguardo più distaccato ed estetico ma estremamente attento verso un territorio, rispetto agli abitanti del luogo che spesso sembrano non notare certe peculiarità. Inoltre, sempre collegato al contesto di vita di appartenenza, ha rilevato come gli uomini che vivono in ambienti più ostili abbiano sviluppato maggiormente i loro sensi, ma questo aspetto verrà trattato meglio successivamente. Tutti questi legami con il territorio, di diversa intensità, come descritto, sono la definizione del concetto di topofilia espresso dall'autore.

Una volta indagato sulla complessità del rapporto uomo-ambiente, si intende desensibilizzare ed avvicinare ad una diversa prospettiva di viaggio, definito "viaggio lento", contraddistinto da modalità di spostamento non convenzionali, quali treni locali, biciclette, barche e perché no i propri piedi, preferite a mezzi più rapidi e che rispettano i ritmi dell'uomo, per questo pensate come dolci; da itinerari che esulano dalle tipiche mete turistiche per condurre invece alla scoperta di piccole ma interessanti località minori; da un rapporto speciale che l'individuo instaura con il territorio visitato ed i suoi abitanti. L'esponente più importante di questo tipo di esperienze è senza dubbio Albano Marcarini, viaggiatore appassionato della riscoperta di luoghi dimenticati, per i quali ha scritto numerose guide tra cui il suo blog di viaggi *Sentieri d'Autore*[10], preziosa raccolta di itinerari sempre aggiornata con nuove destinazioni. Egli è stato anche presidente dell'Inventario delle Vie di Comunicazione storiche, ma soprattutto cofondatore di CO.MO.DO, la Confederazione per la mobilità dolce, che, come si evince dal suo sito web[11], riunisce numerose associazioni, tra cui in primis la FIAB, che hanno come focus delle loro attività la mobilità alternativa e altre attività del tempo libero. Lo scopo principale della Confederazione consiste nella creazione di una rete nazionale di mobilità dolce, realizzabile, tra vari punti, attraverso il recupero di edifici dismessi, tra i quali le ferrovie, una miglior cooperazione tra diversi utenti, integrazione con la rete di trasporto ordinaria e

[9] Tuan Y., *Topophilia: a study of environmental perception, attitudes and values*, Englewood Cliffs, N.J. : P, 1974 P. 61
[10] https://sentieridautore.it/, sito del blog di viaggi di Albano Marcarini, ultima consultazione il 13.07.17
[11] http://www.fiab-onlus.it/comodo.htm, sito CO.MO.DO, ultima consultazione il 13.07.17

con la rete di ospitalità diffusa. Ritroveremo successivamente degli approfondimenti riguardo questa realtà.

1.1 PROSPETTIVE ALTERNATIVE

Come accennato in precedenza, si sta perdendo la capacità di osservazione del mondo che ci circonda e della propria interiorità, complice non solo la dimensione caotica delle città in cui le persone vivono e lavorano, ma anche della profonda e invasiva urbanizzazione degli spazi rurali, specialmente negli ambiti di pianura e dei solchi vallivi. Come riportato anche in *Semiologia del paesaggio italiano* di Eugenio Turri[12], in Italia sono stati spesso eseguiti interventi urbanistici che non hanno prestato sufficiente attenzione alle preziosità paesaggistiche di questo paese compromettendole ed incrinando la piacevole convivenza di cultura e natura. Ecco dunque sorgere spontanea l'intenzione di suggerire una modalità di viaggio diversa, che si distanzi da luoghi eccessivamente e mal urbanizzati, per orientarsi piuttosto verso spazi secondari, non ancora turbati da interventi costruttivi invasivi, quindi caratterizzati da un ambiente più paesaggistico che favorisca il rilassamento psico-fisico dell'uomo. Inoltre, questo "viaggio" è da intendersi anche come momento personale, non per forza vacanza, uno spazio che ciascun individuo necessita prendersi per se stesso, per allontanarsi dalla caotica routine quotidiana, per riflettere, per riconciliarsi con il paesaggio che lo circonda e che magari spesso trascura, per poi trarre da esso un beneficio rigenerante. Non è indispensabile programmare per tempo un'uscita di questo tipo, in quanto la felicità di una camminata può arrivare in qualsiasi momento e riservare grandi sorprese. Inoltre, come suggerisce l'autrice Rebecca Solnit, nel suo testo *Storia del camminare*, da cui sono tratti molti suggerimenti per quest'analisi, dal momento che al giorno d'oggi le persone tendono ad occupare spazi chiusi per la maggior parte del tempo tra casa e lavoro, tra essi scollegati, camminare è un'occasione per unirli percorrendo lo spazio che li distanzia "vivendo nel mondo interno invece che negli interni costruiti per escluderlo"[13]. In questo modo viene preso in considerazione uno spazio spesso dato per scontato, iniziando l'attribuzione di senso del luogo.

Come accennato in precedenza, questa modalità di spostamento prevede l'utilizzo di mezzi di trasporto lenti: la bicicletta, la barca, i treni locali, i piedi. Una scelta tutt'altro che banale, dettata dalla necessità di vivere con maggiore intensità il proprio viaggio. Adottando uno dei mezzi sopra citati, l'individuo è portato a vivere a stretto contatto con l'ambiente circostante e ad avere il tempo necessario per conoscerlo e per riflettere su se stesso. In questo contesto non sono presenti elementi tecnologici che isolano il viaggiatore in una bolla ma animali, piante, persone che richiamano la sua

[12] Turri E. *Semiologia del paesaggio italiano*, Marsilio, Venezia, 2014
[13] Solnit R. *Storia del Camminare*, Bruno Mondadori, Milano, 2002, p.10

attenzione incuriosendolo ed interrogandolo. Questi tipi di viaggi sono a misura d'uomo perché iniziano e finiscono quando egli lo desidera, senza alcuna necessità di programmazione. Come appreso nel testo già citato *Storia del camminare*, possiamo individuare in Rousseau il precursore di questo tipo di attività, in quanto egli considera la passeggiata come mezzo ideale per sentirsi inserito nella natura, distaccato dalla società, utile per avvicinare il proprio animo alla semplicità e sensibilizzarlo alla contemplazione.[14]

Altro personaggio che viene definito capostipite di quanti decidono di camminare per il piacere di ritrovarsi nel paesaggio è l'autore romantico William Wordsworth, il quale aveva fatto del camminare un modo di essere ed, insieme alla sorella, si dilungava in lunghe passeggiate nella campagna inglese, favorito dal gusto per la natura che stava animando tutto il XVIII secolo.[15] Proprio nel 1800 sembrò esserci una particolare propensione per il viaggio a piedi, tanto che nacquero le prime guide dirette agli escursionisti e nel 1821 William Hazlitt scrisse *On going on a journey*, primo saggio dedicato in modo specifico al camminare[16]. Sempre nel testo della Solnit vengono individuate tre motivazioni che spingono a queste escursioni: "volontà di scoprire la genuinità del luogo o l'artificio sociale, comprendere se stessi, stabilire un record" anche personale, come succedeva nel caso dei pellegrini che si imbattevano in vere e proprie spedizioni. Vi è poi una piccola parentesi in cui i viaggi, riportati in meticolosi diari, sembra debbano avere necessariamente una componente di eccezionalità al fine di incuriosire il lettore poter essere considerato un viaggio all'altezza delle aspettative.

Il Novecento, come informa Careri in *Walkscapes*[17], rappresenta invece un secolo di attivismo nei confronti del paesaggio attraverso il camminare: nella prima metà del secolo, il movimento Dada organizza svariate escursioni in luoghi banali di Parigi come forma di anti arte ma in realtà portando alla luce zone della città ignorate, mentre nella seconda metà si sviluppa la Land Art, una forma d'arte attraverso la quale gli artisti intervenivano nel territorio per mezzo della scultura. L'attività del camminare era vista come mezzo ideale per poter conoscere il territorio e dare voce ai suoi significati. A fine secolo, Richard Long fa coincidere l'atto del camminare con una forma d'arte, identificandolo come forma che si incide in un luogo, preferibilmente paesaggi incontaminati, disegnando una figura sul terreno e dunque riportabile su una rappresentazione cartografica. Long utilizza proprio la cartografia come base su cui disegnare i propri itinerari.

L'uomo moderno che passeggia nel paesaggio inizia a stabilire un rapporto intimo con esso, riesce a guardarlo con occhi diversi e spesso aspetti inizialmente recepiti come negativi, sono successivamente tradotti in positivi, cominciando con la scomodità dei mezzi. La mancanza di

[14] Solnit R. Op. Cit, p.20
[15] Solnit R. Op. Cit p. 94
[16] Solnit R. Op. Cit, p.135
[17] Careri F. *Walkscapes*, Piccola Libreria Einaudi, 2006

comfort di una bici o di una piccola barca a remi o spinta da una piccola vela, garantiti invece dai trasporti più tecnologici (quali l'aereo o i treni ad alta velocità), mette l'individuo nelle condizioni di doversi misurare con se stesso. Come testimoniano vari racconti di viaggio presi in analisi[18], questi mezzi espongono alle intemperie, allo sforzo fisico, rendono il percorso più faticoso, ma garantiscono grandi soddisfazioni a coloro che amano altre modalità di conoscere i luoghi: donano la consapevolezza di avercela fatta, di aver superato un ostacolo. La felicità provata non è data solo dalla consapevolezza di superare con successo un ostacolo ma anche dal sentirsi pienamente parte della natura. Questo è un altro aspetto positivo dello scegliere un mezzo lento: esso non ha barriere, non pone vetri tra viaggiatore e natura, permettendogli di immergersi nel territorio che percorre, respirandolo, ascoltandolo, rendendolo testimone privilegiato dei suoi mutamenti Ogni individuo percepisce l'ambiente che lo circonda in modo differente; aiutato dai cinque sensi riesce ad inserirsi in esso e provare a comprenderlo.

Yi Fu Tuan, in *Topophilia*, si sofferma brevemente sull'osservazione dell'uso dei sensi e le relative conseguenze: il senso più utilizzato dall'uomo è sicuramente la vista, che permette di cogliere con più facilità un vasto insieme di dettagli: giochi forme, sfumature di colori, il verde più acceso delle piante dopo un temporale, solo per citarne alcune. Tuttavia però essa viene considerata anche lo strumento meno soggettivo per relazionarsi con lo spazio perché mostra le cose così come sono, generando un impatto meno emozionale, fatte salve alcune eccezioni del caso come possono essere uno scorcio panoramico inaspettato o una scena particolarmente impressionante (anche dal punto di vista negativo).

Anche il tatto è fondamentale per l'uomo perché grazie ad esso egli impara a conoscere la forma degli oggetti che lo circondano ed ad afferrare gli strumenti necessari alla sua sopravvivenza; qualora infatti un individuo fosse cieco o sordo, riuscirebbe comunque a vivere utilizzando il tatto per orientarsi, insieme all'udito. Nel nostro caso il tatto viene considerato particolarmente importante perché inserisce l'uomo in maniera fisica, e dunque diretta, nell'ambiente in cui si trova in quanto l'azione stessa di camminare rappresenta un contatto diretto con il terreno. Inoltre sia un camminatore che un viaggiatore munito di bicicletta sono esposti alle intemperie, le quali hanno un effetto diretto sul corpo dell'individuo, infastidendolo, stancandolo o ricaricandolo. In ultima istanza menziono il rapporto umano, la stretta di mano di un incontro fortuito in un sentiero poco battuto o la stretta vicinanza nella folla cittadina, contribuiscono a creare esperienza di viaggio e ricordi al viaggiatore.

L'udito, nonostante sia più sottovalutato, fa provare emozioni più forti rispetto agli altri sensi, infatti spesso si consiglia una passeggiata silenziosa per poter cogliere al meglio i suoni: in territori più verdeggianti, isolati, i suoni protagonisti sono il soffiare del vento tra gli alberi, il canto degli uccelli

[18] Vedi bibliografia Ediciclo Editore, in particolare la collana *Piccola filosofia di viaggio*.

e non per ultimo il silenzio, che alle volte può diventare addirittura assordante. Spesso questa serie di suoni naturalisti può essere interrotta dal rombo di qualche motore delle strade limitrofe o dalle campane dei paesi vicini. Mentre si attraversano città o paesi, il rumore di sottofondo cambia ed il frastuono delle auto, altoparlanti, macchinari per interventi urbani si rivela prepotente e spesso viene vissuto come elemento disturbante. Interessante è vedere come invece gli abitanti delle città che si recano in aree più appartate possano avvertire un senso di disagio e smarrimento nello stare in uno spazio silenzioso, essendo loro abituati alla confusione cittadina, ricorrendo dunque a strategie quali l'ascolto della musica in cuffia per attenuare il senso di solitudine. L'olfatto rappresenta forse il senso verso il quale si presta meno attenzione, anche se esso è evocatore di emozioni e di ricordi[19]. Chi percorre paesaggi più rurali potrà sentire esaltati i profumi di erba tagliata, dei fiori, dei frutti, spesso rinvigoriti dalla pioggia; nelle città purtroppo si tende a parlare di odori, essendo più esposti alla presenza di auto e mezzi pubblici che creano smog, o fabbriche che emanano esalazioni sgradevoli. Fatta eccezione per il profumo delle pietanze che esce dalle finestre delle case o delle botteghe che spesso è fonte di richiami di ricordi d'infanzia. Nemmeno il gusto è trascurato, se si pensa che cibandosi di piatti tipici ci si immerge ulteriormente nella cultura del popolo locale, così come assaggiare i frutti che si incontrano durante il cammino permette di conoscere i prodotti locali.

David Le Breton in *Il mondo a piedi: elogio della marcia*[20] dedica il quarto capitolo alla camminata in città, evidenziando il coinvolgimento del corpo umano in quest'esperienza, e considero le sue riflessioni particolarmente adatte anche a passeggiate in ambienti più verdi quali possono essere un bosco, una strada di campagna, un parco. Durante la marcia, i sensi del camminatore sono tutti costantemente stimolati, l'alternarsi delle stagioni offre spunti sempre nuovi e le diverse temperature fanno sì che il corpo faccia molteplici esperienze sia inedite che evocative di momenti già vissuti[21]: ascoltare i propri sensi aiuta ad immergersi nel territorio. Inoltre, come accennato all'inizio del capitolo, gli ambienti ostili portano l'uomo a sviluppare notevolmente i sensi, acuendo l'udito, il tatto e l'olfatto oltre la vista, di norma più sfruttata, mettendoli in armonia con i segnali naturali come il rumore del vento, la robustezza del terreno, il profumo dell'aria, tutti segnali di fondamentale importanza per migliorare il suo orientamento e condurlo con successo attraverso i territori percorsi.

Al fine di coinvolgere maggiormente i sensi dei visitatori, molti sono i progetti nati nel corso degli ultimi anni, alcuni particolarmente interessanti sono dei quelli di urban smellscape and soundscape, promossi dai ricercatori della Adaptation and Resilience in the Context of Change network (ARCC) finalizzati principalmente a capire come i cambiamenti climatici influenzino le percezioni sensoriali, ma particolarmente utili anche nella sensibilizzazione ad un turismo più sostenibile. Tra essi

[19] Tuan Y. Op. Cit. pp. 5-10
[20] Le Breton D. *Il mondo a piedi: elogio della marcia*, Feltrinelli, Milano, 2007
[21] Le Breton D. Op. Cit. p. 91

ricordiamo il progetto di Glasgow e di Edimburgo, che prevede la creazione di mappe sensoriali dai sofisticati dispositivi tecnologici in grado di captare gli odori secondo il fine olfatto umano, percependo la qualità di vita e, allo stesso tempo, rafforzando l'attaccamento alla mappe tradizionali conferendo maggior forza alla componente immaginativa. Si concentra di più sull'aspetto soundscape invece il progetto di Chris Wood che indaga sulle componenti che caratterizzano l'identità sonica del Crofton Park, Brockley per capire i rumori che lo dominano e gli effetti emozionali sui visitatori, rilevati attraverso una semplice soundwalking.[22]

Spesso gli abitanti delle zone visitate si stupiscono di incontrare viaggiatori di questo tipo, in quanto trovano difficile spiegarsi cosa possa spingere un individuo a preferire una vacanza tanto spartana, all'insegna della scomodità e della solitudine (se in solitaria); credo che la risposta a questa domanda possa essere individuata proprio in tutti gli aspetti finora considerati: nella gioia provata vincendo le difficoltà, nella consapevolezza di convivere con i propri limiti e nell'immersione nel territorio, avendo il permesso speciale di assistere ad attimi intimi della natura. Inoltre chi viaggia con pochi comfort riesce ad apprezzare con intensità amplificata i "lussi" di cui può beneficiare nel suo percorso, per esempio una doccia o un pasto caldo[23].

Alcune persone hanno sempre scelto queste tipologie di viaggi, altre solo dopo cambiamenti di vita radicali. Le modalità di vivere la mobilità dolce presentano anche intensità diverse: ci sono ciclonomadi[24] o camminatori che intraprendono vere e proprie avventure che durano mesi, muniti di un attrezzatura molto scarna, qualche vivanda, sacco a pelo e tenda, rifiutano qualsiasi tipo di oggetto tecnologico ed alle volte anche le mappe. Il loro percorso prende forma di giorno in giorno, variando in seguito agli incontri ed alla realtà quotidiana. Prediligono le strade sterrate a quelle asfaltate, non sanno con certezza dove pernotteranno perché si fermeranno nel momento in cui il loro corpo lo richiederà, non curanti del livello turistico del luogo in cui si trovano. Le motivazioni che spingono un individuo in un'avventura tanto singolare possono essere molteplici ma le più forti sono individuate, come già rilevato precedentemente, nella necessità di prendersi dello spazio per se stessi, allontanandosi dai ritmi caotici della città e della routine, per, come dice Le Breton "gustare il tempo che passa"[25]. La grande maggioranza di viaggiatori "lenti", come riassume l'autore sopra citato in *Il mondo a piedi: elogio della marcia* concordano nel benessere psico-fisico che un viaggio di questo tipo dona e che motiva ancor di più il camminatore o cicloturista: risveglia i sensi e la curiosità,

[22] http://www.arcc-network.org.uk/health-wellbeing/feeling-good-in-public-spaces/urban-smellscapes-soundscapes/, ultima consultazione in data 27.07.17

[23] Leblay J. *Il tao della bicicletta, piccole meditazioni ciclopediche*, Ediciclo Editore, Portogruaro, 2012

[24] Provando a dare una definizione di ciclonomade, per come viene presentato nella bibliografia consultata, emerge un individuo che si imbatte in viaggi in bicicletta, attrezzato con bagaglio consistente nonostante il carattere spertano del viaggio, spinto dal conoscere un luogo ed immergersi in esso, libero da limiti di tempo.

[25] Le Breton D. Op. Cit, p. 14

stimola gli incontri con se stessi e con gli altri, fa apprezzare le piccole cose e ridona valore a gesti ed eventi che nella routine vengono sminuiti, facendone godere con maggior pienezza e conferendo spesso una certa sacralità al mondo in cui si trova.

Un viaggio lento è un'occasione per ampliare i propri orizzonti su di sé e sul mondo. L'elemento fondamentale di questo tipo di viaggio è il tempo, di cui il viaggiatore è sovrano in quanto decide in totale libertà i ritmi da mantenere nello spostamento e quelli da dedicare alla sosta, definiti solo dal desiderio del corpo. Anche la scelta del percorso è dettata unicamente da necessità corporee: lunghi itinerari se desidera smarrirsi per ritrovare se stesso, brevi se predilige percorsi più confortevoli. In questi viaggi ci si sente liberi di perder tempo, un'attività spesso condannata come improduttiva ma che in questo contesto si rivela prolifica per tutte le emozioni che fa emergere e la crescita personale a cui conducono. In ogni luogo un individuo prova emozioni diverse, così come differiscono le emozioni di più individui nello stesso luogo. Per loro viaggiare è sinonimo di *abbandonarsi a spazio e tempo*, per citare Emeric Fisset ne *L'Ebbrezza del Camminare*[26].

L'invito che si vuole fare è di provare almeno in parte ad alleggerirsi del superfluo ed immergersi più a fondo nel territorio affidandosi ad esso e lasciandosi guidare in luoghi poco conosciuti ai più ma che conservano un forte significato per la gente locale. Si consiglia di vivere le prospettive alternative del rapporto con i luoghi, con le persone, con i mezzi, con se stessi e dunque con il viaggio nella sua interezza.

1.2 FUORI DAI SENTIERI BATTUTI

Un secondo obiettivo che si propone questo progetto è di analizzare le motivazioni e le attrattive di un'esperienza itinerante alla scoperta di luoghi meno conosciuti, uscire dunque dalle traiettorie principali, più dirette e veloci, per dedicarsi alla scoperta di luoghi minori, generalmente trascurati. L'esponente italiano di maggior rilievo che si fece promotore di questo tipo di esperienze è senza dubbio Luigi Vittorio Bertarelli, che nel 1894 fondò il Touring Club Ciclistico Italiano insieme ad altri velocipedisti. Nel suo libro *Insoliti Viaggi. L'appassionante diario di un precursore*, egli raccoglie alcuni suoi racconti di viaggi intrapresi nella penisola italiana, testi particolarmente ricchi di informazioni sulle tradizioni dei luoghi visitati, e sui servizi da essi offerti, finalizzato alla sensibilizzazione dei ragazzi italiani per la scoperta del loro paese[27]. E proprio quest'ultimo aspetto è uno dei valori portanti su cui si erge la nascita del Touring Club Italiano, i cui padri fondatori amanti della bicicletta e del proprio paese, ambivano a far accrescere nei lettori, futuri viaggiatori, il desiderio

[26] Fisset E. *L'ebrezza del camminare, Piccolo manifesto in favore del viaggio a piedi*, Ediciclo Editore, Portogruaro, 2012, p.15

[27] Bertarelli L.V. *Insoliti viaggi. L'appassionante diario di un precursore*, Touring, Milano, 2004

di scoprire gli angoli più nascosti e suggestivi della penisola. L'associazione si è dimostrata attiva sin dall'inizio nel proporre i primi percorsi ciclabili, introducendo inoltre una segnaletica adeguata e mantenendo sempre nel corso degli anni una viva partecipazione nelle attività di valorizzazione dell'ambiente e coinvolgimento del viaggiatore, rispondendo alle innovazioni tecnologiche degli ultimi anni nel mondo del web con la creazione di un sito internet e di applicazioni e coinvolgendo gli stessi turisti in forum in cui scambiarsi esperienze di viaggio[28]. Un tempo il proposito di far scoprire località minori sarebbe stato favorito anche dal trasporto ferroviario, in quanto esso proponeva i cosiddetti "biglietti circolari"[29] per far scoprire località minori. Ciò avveniva con treni locali, passanti per piccoli paesi, e dava al viaggiatore l'opportunità di conoscere luoghi altrimenti ignorati e paesaggi periferici. Egli poteva anche sostare in qualche paese per una passeggiata nel centro storico, approfittando del deposito bagagli e di una frequenza di treni locali che gli permetteva di riprendere il viaggio con facilità.[30] Oggi purtroppo questa tipologia di biglietti non esiste più e vi è un numero minore di convogli che percorre le tratte passanti per piccole località, dunque certe soste diventerebbero più problematiche perché rallenterebbero notevolmente lo spostamento del viaggiatore, il quale dovrebbe attendere per ore il treno per continuare la sua rotta.

Tuttavia, muoversi *fuori dai sentieri battuti* è ugualmente possibile. Si consideri il fatto che per gli appassionati del viaggio a piedi o in bicicletta, l'itinerario programmato prima della partenza può variare da quello effettivamente percorso. Il consiglio degli abitanti locali si rivela molto prezioso per chi decide di non portare sussidi tecnologi in ausilio per il viaggio. I più temerari decidono di vivere la propria esperienza in maniera decisamente profonda, affidandosi completamente al proprio senso di orientamento, cogliendo tutti i suggerimenti che fornisce il territorio stesso[31] o inventando percorsi propri, che regalano una personale visita ad una località appena scoperta[32], senza dimenticare i consigli appunto degli abitanti del luogo. L'atteggiamento è di apertura e curiosità a tutto ciò che può sorprendere. Questo perché questi viaggiatori desiderano dedicarsi interamente e profondamente alla scoperta del territorio, senza strumenti intermediari che interferiscano e li distraggano; succede a chiunque faccia uso di gps monitorare costantemente la strada segnalata sul display e non guardarsi intorno, perdendo gran parte del panorama.

Al giorno d'oggi sono sempre più diffusi siti e applicazioni per mobile che aiutano il turista a conoscere e ad orientarsi nelle zone visitate. Ne è un esempio *exploringrivers.it*, una app collegata ad

---

[28] http://www.touringclub.it/ ultima consultazione 28.07.17

[29] Si trattava di biglietti di andata e ritorno che garantivano uno sconto a patto che il viaggio di rientro coinvolgesse una traiettoria differente da quella percorsa all'andata, in Vecchiet R. *Il fascino del treno, piccole divagazioni di viaggio tra binari e stazioni*, Ediciclo Editore, Portogruaro, 2012, pp. 72-73

[30] Vecchiet R. Op. Cit.

[31] In *Walkscapes*, Careri parla delle popolazioni nomadi che concepiscono gli spazi vuoti dei luoghi come posti in realtà pieni di segnali da cogliere ed interpretare, utili per poter disegnare una mappa mentale che orienti il percorso (p.16).

[32] Le Breton D. *Il mondo a piedi: elogio della marcia*, Feltrinelli, Milano, 2007

un blog che si presenta come ottima guida fornita di cenni di storia locale, foto, mappe, per un visitatore che intende scoprire i Colli Euganei, il Delta del Po, i paesaggi lungo il Tagliamento ed il Bacchiglione in modo lento e sostenibile dunque attraverso percorsi a piedi, in bicicletta, a cavallo o in kayak/barca[33]. Non avere questi supporti rende il viaggio sicuramente più difficile ed espone in modo realistico alla possibilità di perdersi. Come accennato, i viaggiatori più temerari rifiutano anche l'uso delle mappe, confidando nelle proprie capacità di orientamento, altri restano fedeli alla consultazione di guide, sia prima che durante il viaggio per poter orientarsi ed iniziare a leggere il territorio che visiteranno, facendo accrescere così anche il desiderio di scoperta mentre cercano di individuare i punti potenzialmente più faticosi e quelli di ristoro. Non avere uno strumento per orientarsi spesso spaventa; nella civiltà moderna, infatti, si è sempre più disabituati a fidarsi del proprio istinto ed a mettere alla prova le proprie capacità, perché si è sempre prontamente supportati dalla tecnologia, la quale rappresenta i margini entro i quali muoversi in sicurezza. Riprendendo un pensiero di Franco La Cecla, espresso in *Perdersi, L'uomo senza ambiente*, ci si spaventa della possibilità che sia lo spazio a dominare l'uomo, cosa che avviene quando egli si sente in svantaggio ed indifeso, perdendo di vista invece l'occasione preziosa di imparare dallo spazio che lo circonda, attività peraltro estremamente stimolante per la psiche. Alcune civiltà primitive prevedevano addirittura una sorta di rito di passaggio che avveniva proprio con il perdersi nella foresta, solo così si diventava grandi.[34]

L'invito che si vuol fare al viaggiatore che intende intraprendere un tipo di esperienza come quella proposta, è provare ad allontanarsi almeno momentaneamente da questi strumenti, uscire dalle barriere del comfort psicologico per regalarsi l'occasione di vedere con occhi diversi i luoghi che incontra, per riscoprire le proprie capacità, e dunque se stesso, per "rendere autentica la possibilità di perdersi e, di conseguenza, il suo opposto: l'occasione per ritrovarsi, per essere trovati dall'inaspettato" (F. Michieli)[35] e dare così occasione al suo "istinto dell'esploratore", insito in ogni individuo, di emergere. Come si apprende dal viaggio di Luigi Balzan nell'America del Sud[36], l'istinto dell'esploratore diverge da quello dell'avventuriero o del curioso, sebbene la curiosità sia un aspetto di fondamentale importanza che motiva l'uomo nelle sue imprese. L'esploratore è spinto da un più o meno velato senso scientifico – culturale che porta il viaggiatore alla scoperta di bellezze inaspettate che allargano gli orizzonti della sua conoscenza. Presupposto necessario a tal fine è avere

[33] http://www.exploringrivers.com/, ultima consultazione 29.07.17
[34] La Cecla F., *Perdersi, L'uomo senza ambiente*, 1988 in *Walkscapes* di Francesco Careri
[35] Michieli F. *La vocazione di perdersi. Piccolo saggio su come le vie trovano i viandanti*, Ediciclo Editore, Portogruaro, 2015
[36] Balzan L., *Viaggio di esplorazione scientifica di alcune regioni interne all'America meridionale*, Antilia, Treviso, 2011

tempo da dedicare alla vastità del luogo visitato, senza farsi cogliere dalla fretta del rientro nella località di provenienza, presupposto tutt'altro che scontato.

La possibilità di vivere esperienze di questo tipo non è riservata solo a coloro che compiono grandi viaggi in contesti esotici e a grande distanza da casa, ma a tutti coloro che intendano dedicarsi alla scoperta di luoghi prima ignorati, fossero anche i dintorni della propria località di residenza. A tal proposito riportiamo una testimonianza del ciclonomade Julien Leblay, il quale sostiene di aver compiuto uno dei viaggi più sorprendenti proprio nel suo luogo d'origine. Esso l'ha condotto alla riscoperta di territori prima solo sommariamente conosciuti e dei loro abitanti, regalandogli incontri emozionanti e permettendogli di approfondire la conoscenza del luogo, offrendogli "uno sguardo nuovo su un paesaggio conosciuto, rivelandogli che è possibile vivere avventure a casa propria"[37].

Chi decide di intraprendere una vacanza *fuori dai sentieri battuti* per la prima volta, può scegliere di seguire uno dei tanti itinerari proposti da Albano Marcarini, noto principalmente per essere il fondatore di Co.Mo.Do[38], ma molto conosciuto anche per essere uno dei viaggiatori più appassionati degli itinerari tra luoghi dimenticati. Il suo blog *Sentieri d'Autore*[39] conduce alla scoperta di piccole località italiane, percorrendo in bicicletta strade sterrate di campagna, piste ciclabili, freschi sentieri di montagna, alte sponde dei fiumi, ombreggiati filari alberati, addentrandosi in minuscoli borghi assaporandone profumi e sapori, incontrando antiche abbazie e vecchi mulini, testimonianze dell'antica civiltà contadina. Una vera e propria guida alla portata di tutti, impreziosita dalle tante cartine ed illustrazioni ad acquerello realizzate dallo stesso autore.

1.3 FILOSOFIA DEL VIAGGIO LENTO

Camminare viene considerato uno dei modi migliori per riscoprirsi perché, come riporta l'autrice Rebecca Solnit in *Storia del camminare*, sembra creare la dimensione migliore in cui mente, corpo e mondo si incontrano, si allineano e dialogano tra loro; "ci permette di essere nel nostro corpo e nel mondo senza esserne sopraffatti e ci lascia liberi di pensare senza perderci totalmente nei pensieri"[40] e come sostiene Thoureau camminare porta naturalmente a divagare, a parlare di altri argomenti[41].

Riprendendo alcuni passaggi trattati precedentemente, uno dei principali approcci al viaggio definito lento, è proprio quello di liberarsi dei comfort superflui. L'abbandono delle comodità si rivela fonte

[37] Leblay J. Op Cit. p.78

[38] Confederazione per la mobilità dolce, una realtà particolarmente attenta al recupero di una mobilità di viaggio lenta, che coinvolga paesaggi dimenticati e porti alla loro valorizzazione e riqualificazione, recuperando anche l'utilizzo di storiche strutture dismesse. http://fiab-onlus.it/comodo.htm

[39] Consultabile al seguente link: https://sentieridautore.it/

[40] Solnit R. Op. Cit. p.5

[41] Thoureau H.D. *Camminare*, Mondadori, Milano, 2009

di felicità chilometro dopo chilometro, in quanto il viaggiatore privo di bagagli pesanti ha l'occasione di vivere la sua "libertà nella frugalità" (E. Leblay). Quest'alleggerimento migliora le sue capacità di vivere con poco, riservandogli il piacere di apprezzare le piccole cose ed il loro valore. Inoltre non avere con sé tecnologie di sorta, gli permette di essere immerso nella sua avventura, e ciò rappresenta per lui una fonte di grandi emozioni, derivate dalla scoperta delle meraviglie che lo circondano e dalla sua capacità di far fronte agli imprevisti. Questo aspetto è forse uno dei più incisivi: il viaggiatore moderno, abituato al supporto tecnologico che lo salva da ogni sua incertezza, non è abituato a vedere l'imprevisto positivamente, come occasione per vivere il momento da una prospettiva diversa, per mettersi in gioco. Inizialmente, dunque, un turista alle prime armi con questo tipo di viaggio, conserverà probabilmente un atteggiamento ostile nei confronti di possibili cambiamenti di programma, ma poi vivrà con entusiasmo la prima riuscita del superamento dell'ostacolo e progressivamente saprà coglierlo con positività e spirito d'iniziativa.

Un'altra componente fondamentale del carattere di un viaggiatore di questo tipo è l'umiltà. Essa favorisce l'accettazione dell'imprevisto, in quanto riserva, nella nostra mente, uno spazio agli eventi che non dipendono dalla persona interessata ma da altri individui e dall'ambiente. Questa predisposizione permette un'apertura mentale che ci rende disponibili agli incontri, a cogliere aspetti più fini dei paesaggi e delle culture incontrate e consente di perdersi e ritrovarsi, dando più fiducia a strade prima guardate con diffidenza perché sconosciute e percependo realmente il territorio e le forze naturali perché vissute con un "sentimento semplice e francescano"[42].

Come già detto in precedenza, alcune persone preferiscono intraprendere questi viaggi in solitudine, ma va precisato che non si tratta di individui soli, diffidenti del rapporto umano. Come precisa anche Le Breton nel già citato *Il mondo a piedi*: *elogio della marcia*, alcuni preferiscono vivere una maggioranza di momenti di raccoglimento in se stessi e di riflessione, tra cui menzioniamo i capostipiti della marcia solitaria Rousseau e Thoureau, altri vivono queste esperienze come viaggi in compagnia, ne è un esempio Philippe Delerm, o come occasioni di incontro e di apprendimento di culture diverse, altri ancora alternano i due momenti ma finiscono sempre con il socializzare con i locali, perché, per citare ancora Michieli, "gli incontri sono il fine esplicito del viaggio". Talvolta nemmeno le differenze linguistiche rappresentano una barriera dal momento che la comprensione reciproca è favorita dalla "disponibilità d'animo" del viaggiatore e dalla "ricettività" dell'ospitante.[43]

Chi viaggia in bici è favorito nella conversazione con i locali in quanto il suo mezzo di trasporto si rivela essere un attrazione irresistibile per gli ospitanti, i quali si dimostrano curiosi nei confronti del viaggiatore e desiderosi di aiutarlo. Viene attivata così una rete di scambi che prevede offerte di

[42]Michieli F. *La vocazione di perdersi. Piccolo saggio su come le vie trovano i viandanti*. Ediciclo Editore, Portogruaro, 2015, p.74

[43]Fisset E. *L'Ebrezza del camminare. Piccolo manifesto in favore del viaggio a piedi*, Ediciclo Editore, Portogruaro, 2012

ristoro di ogni tipo per il viaggiatore il quale, come racconta Leblay nel già citato *Il tao della bicicletta,* regala sogni ed evasione raccontando della sua avventura e la semplicità che generalmente lo contraddistingue si rivelerà fondamentale per la nascita di nuove amicizie.
Un altro aspetto fondamentale della filosofia del viaggio lento, è la consapevolezza della propria mente e del proprio corpo. Percorrere lunghe distanze in assenza di comfort rappresenta un consistente sforzo fisico ed è richiesta una notevole forza di volontà. Si è portati a misurarsi con i propri limiti, che rappresentano una sfida continua, prima di tutti la stanchezza, la quale può raggiungere il viaggiatore prima del punto di ristoro e se egli si ferma, riprendere gli costerà una fatica maggiore[44]. Corpo e mente attivano allora una stretta collaborazione affinché la stanchezza fisica non ecceda e non arresti l'andare del camminatore/cicloturista, ma lo doti di una potente forza di volontà che gli permetta di compiere gli ultimi sforzi e giungere a destinazione.

1.4 LUOGHI E SENSAZIONI

Quando si è creatori del proprio viaggio, le prime sensazioni si provano durante la sua progettazione, ben prima della partenza: consultare la cartografia, leggere articoli sui luoghi che si visiteranno, parlare con chi ha già vissuto esperienze simili, sono tutte azioni che accrescono la curiosità, l'entusiasmo e la voglia di partire, proprio come accadeva anche ai viaggiatori Ottocenteschi ricordati in *Andare lontano* di Sandra Puccini[45], dove sono riunite le esperienze di viaggio di scienziati-viaggiatori, testimonianze da cui ha origine l'etnografia moderna. Uomini come Angelo De Gubertatis, Elio Modigliani, che partono alla scoperta di nuove terre, spinti da motivazioni diverse, spesso in solitudine, a vivere avventure poi riportate in diari di viaggio. Dal momento in cui l'avventura inizia, il viaggiatore verrà coinvolto in un susseguirsi di emozioni. Il viaggio lento, affrontato in bicicletta, a piedi, a cavallo o a bordo di un piccolo natante, è una tipologia di vacanza che avvicina l'uomo all'ambiente come difficilmente potrebbe accadere in altre occasioni. Chi vive queste esperienze percepisce di vivere un momento esclusivo e generalmente assume un atteggiamento cauto e rispettoso nell'avanzare in luoghi sconosciuti o mai considerati. L'uomo sa che ha l'occasione di addentrarsi all'interno dei paesaggi, può finalmente essere testimone non solo della quotidianità degli autoctoni ma anche degli animali di cui ignorava l'esistenza ed apprezzare il movimento delle piante con il susseguirsi delle ore del giorno. Il viaggiatore, affascinato da tanta bellezza, quasi incredulo di non aver mai prestato attenzione al mondo che lo circonda, sviluppa in queste circostanze una particolare capacità di ascoltare, osservare ed emozionarsi. Secondo un

[44] Leblay J. Op. Cit. 2012 p.58
[45] Puccini S. *Andare lontano, viaggi ed etnografia del secolo Ottocento*, Carrocci, Roma, 2007

articolo di Davidson, Bondi e Smith, le emozioni possono essere distinte in "locating emotion" legate al corpo, allo spazio e alle emozione sperimentate attraverso di essi, "relating emotion" relative ai rapporti relazionali tra persone e ambiente, "representing emotion" basate sulle differenti rappresentazioni delle emozioni nelle varie situazioni ed immaginari.[46]

Come già considerato precedentemente, il rapporto uomo – natura non è sempre idilliaco, ma se il primo riesce a superare i continui ostacoli proposti dalla seconda ed a guadagnare fiducia in se stesso, saprà cogliere il buono che essa offre anche nelle situazioni più avverse, apprezzando per esempio come invita a fare l'autore Leblay, un cielo terso e favorevole alla meditazione, che segue un temporale o caricandosi dalla brezza lasciata dal vento per affrontare nuove sfide. Inoltre la persistente vicinanza all'ambiente, produce nel viaggiatore un susseguirsi di impressioni che creano un filo continuo, capace di attrarlo di luogo in luogo facendo vincere il suo corpo e la sua volontà sulle avversità che incontra[47].

Un ulteriore pregio rappresentato dal viaggio lento è la sua continuità; percorrere un susseguirsi di luoghi, assaporandone la tipicità, aiuta a ricordarli, perché ad essi si riconducono ricordi, avvenimenti incontri. Fondamentale al fine di fissare meglio le tappe del viaggio sono gli appunti e gli schizzi che i viaggiatori annotano su diari. Per ogni territorio si conservano infatti riferimenti temporali o stagionali o ricordi di esperienze vissute e persone incontrate, sono proprio queste ultime forse il valore aggiunto del viaggio.

Le situazioni che rendono l'uomo più ricettivo sono i momenti di viaggio notturno, quando l'assenza di suoni e luci stimola e attiva doppiamente i suoi sensi. Secondo una testimonianza rilasciata dal ciclonomade Julien Leblay, il deserto cela il *sentimento di esistere più profondo*, in assenza di vita, paradossalmente ogni azione assume *progressione vitale* ed ogni elemento si carica di un valore che prima mai gli sarebbe stato attribuito[48].

L'Italia è un paese che offre molti itinerari capaci di riservare forti emozioni. Nel blog di viaggi dell'autore Albano Marcarini il percorso più interessante in questo senso è sicuramente il *Sentiero delle ore,* in alta Val Venosta, diviso in tappe ognuna delle quali riserva un particolare momento alla meditazione e lettura di brani, punti panoramici che soddisfano il senso estetico che l'uomo possiede. Si tratta di un sentiero alla portata di tutti, delimitato alle estremità dall'abbazia di Monte Maria a Burgusio e il convento di S. Giovanni Müstair, monumenti che gli conferiscono maggior solennità. Seguendo uno dei preziosi consigli dello stesso autore, è importante non ridurre le uscite nei soli giorni di sole, in quanto ogni luogo conserva atmosfere particolari in vari periodi dell'anno, come

[46]Bondi L., Davidson J., Smith M., *Introduction: Geography's "Emotional turn"* in Emotional Geographies, Ashgate Publishing, Farnham (UK), 2005

[47] Fisset E. Op. Cit.

[48] Leblay J. Op. Cit. p.67

testimonia nell'itinerario *Nelle terre del passator cortese* in cui suggerisce l'uscita nelle giornate di nebbia per non perdere la magia evocata dal luogo e stimolare la fantasia, perché "Quando si pedala lentamente nella nebbia è l'immaginazione che aiuta a vedere e si scopre sempre qualcosa in più della realtà."[49]

Gli elementi necessari per poter apprezzare appieno una vacanza di questo tipo sono ancora una volta l'umiltà e la curiosità. Due doti che permettono di aprirsi al mondo e di saper cogliere le sue sfumature più tenui, predisposizioni d'animo che alimentano la voglia di spendere il proprio tempo immersi in territori sconosciuti per provare a capirli meglio, scoprendo che in questo modo si impara a conoscere meglio anche se stessi.

Intraprendere viaggi di questo tipo porta a mettere in gioco parti della propria personalità che prima potevano anche essere considerati dei pilastri portanti; la propria quotidianità, esistenza, forza fisica e volontà vengono messe in discussione, riconsiderate e dopo anche solo un breve periodo di viaggio si ritorna cambiati, più resistenti alle avversità e più complici dell'ambiente in cui si vive.

[49] Marcarini A., dal blog di viaggi "Sentieri d'autore" https://sentieridautore.it/2016/09/11/nelle-terre-del-passator-cortese/

2. LA MESOPOTAMIA D'ITALIA

Il Polesine, nome con il quale viene indicata la Provincia di Rovigo, derivante da "policinum", termine latino utilizzato per identificare un terreno paludoso[50], viene spesso associata alla Mesopotamia. I motivi sono diversi e degni di nota, nello specifico: trattasi di un lembo di terra racchiuso tra i due fiumi più lunghi d'Italia, il Po e l'Adige. Il fertile terreno che si viene a generare tra i due corsi d'acqua, è particolarmente votato all'agricoltura, non possiede giardini pensili segni della bellezza di Babilonia ma un complesso sistema idrico che ne garantisce la bonifica dalle acque.

2.1 AMBIENTE GEOGRAFICO TRA ADIGE E PO

2.1.1 PIANURA

In origine, 10-12 milioni di anni fa, dove oggi si estende la pianura padana e dunque il Polesine, si espandeva una lunga striscia di mare, caratterizzato da un fondale notevolmente irregolare, composto di rilievi ed avvallamenti che andarono a formare la dorsale ferrarese, non più visibile in quanto sprofondata nei secoli seguenti. Il successivo fenomeno della glaciazione fu poi il responsabile dell'abbassamento del livello del mare e della scomparsa di specie floreali caratteristiche delle zone calde, sostituite da rade betulle e pini tipici della tundra. Gran parte della pianura padana si formò al termine del periodo glaciale, quindi circa 10.000 anni fa, manifestando notevoli cambiamenti dovuti all'aumento del livello del mare, conseguenza dello sciogliersi dei ghiacciai. Infatti il paesaggio polesano, come lo vediamo oggi, è il risultato relativamente recente di complessi interventi naturali ed umani, che si sono succeduti ininterrottamente nel corso degli anni[51].

Attualmente, come si può apprendere da una prima lettura della guida *Rovigo e Provincia, Il Polesine e il Parco del Delta del Po* del Touring Club Italiano, il Polesine si presenta come un territorio interamente pianeggiante, con un altitudine massima di 15 metri sopra il livello del mare. Si tratta di una vasta pianura lunga circa 100 km e larga circa 18 km, delimitata a nord dal fiume Adige che la separa dalle province di Padova e Verona ed a Sud dal maestoso fiume Po, confine naturale tra Veneto ed Emilia Romagna, suddivisa in Alto, Medio e Basso Polesine. L'Alto Polesine è la zona più a Ovest, vicina alla provincia mantovana, i centri più importanti sono Lendinara e Badia Polesine; la parte del

[50] In *Polesine, Vocabolario Treccani*, Istituto dell'Enciclopedia Italiana, Roma, 1992

[51] AA.VV *Rovigo e la Sua Provincia, Guida Turistica e Culturale*, Amministrazione Provinciale di Rovigo Assessorato al Turismo (a cura di), Rovigo, 1991, pp.14-15. Tale guida fornisce più nozioni storico – culturali, rispetto alla più nota guida del Touring Club Italiano *Rovigo e Provincia, Il Polesine ed il Parco del Delta del Po* (utilizzata anche in questo elaborato), caratterizzata da un linguaggio maggiormente orientato al turismo.

Medio Polesine è invece capitanata dalla città di Rovigo, il capoluogo di provincia e dai paesi ad esso immediatamente limitrofi; il Basso Polesine si rapporta ad Adria, sede dell'antico porto, e soprattutto è caratterizzato da gran parte del Parco Regionale Veneto del Delta del Po.

Nell'osservare il territorio polesano l'occhio viaggia libero in questa terra sconfinata di campagne squadrate, dominata dal verde e dall'azzurro dei giorni di sole e dal grigio dei giorni invernali nebbiosi, tutti colori molto tenui e mai aggressivi, andandosi ad appoggiare solo sugli alberi, spesso filari di pioppi tipici di Medio Polesine, e sugli argini dei fiumi. Proprio salendo su questi ultimi è possibile avere una visione d'insieme del territorio circostante, cosa difficile restando allo stesso livello dei campi, e si possono individuare i vari paesi riconoscendoli dai campanili delle chiese, attività che metteva alla prova le mie conoscenze geografiche da bambina. Spesso gli stessi paesi si articolano intorno a ville d'epoca veneziana o fattorie. Come suggerisce sempre la suddetta guida, la sensazione prevalente che avvolge l'osservatore della pianura polesana è quella di quiete assoluta, accentuata nelle giornate di nebbia che creano un'atmosfera quasi surreale[52]. Alla visione di un paesaggio offuscato dalla nebbia, molte persone si sentono immerse in una sorta di malinconia, al contrario credo si possa vivere la nebbia anche come un fenomeno atmosferico stimolante, un aspetto tipico di questo territorio che gli conferisce una singolare specialità e spinge il visitatore ad un'ulteriore scoperta di ciò che la nebbia cela.

Una particolare eccezione della campagna polesana la si ritrova nella zona di Trecenta, dove un accumulo delle acque proveniente dalle rotte dell'antico ramo del Po di Adria, diede origine ad una serie di stagni, conosciuti i sette *gorghi*, resi ulteriormente affascinanti da alcune leggende ad essi legate come nel caso del Gorgo della Sposa, nominato così in quanto si narra che una fanciulla di nobile stirpe e destinata a sposare un uomo di pari lignaggio, innamorata invece di un ragazzo di povera famiglia, si tuffò nel lago per sfuggire al suo destino, morendo tragicamente[53].

La pianura polesana, dominata da campagne dai segmenti ben definiti, rappresenta un vasto bacino ricco di prodotti agro alimentari: la zona dell'Alto Polesine è caratterizzata non solo da frutteti e vigneti ma anche da colture quali frumento, mais e barbabietole che vengono coltivate con metodi intensivi e poi trasformati in prodotti destinati al consumo. Da menzionare è anche il famoso Aglio Polesano, una specialità del Medio Polesine, insieme al Radicchio di Lusia. Tipiche della zona del Delta sono invece le risaie, risultati di anni di lavori di bonifica, da cui si ricava il rinomato Riso del Delta, così come le valli da pesca di Scardovari per l'allevamento di cozze e vongole. Altre peculiarità

[52] Touring Club Italiano, *Rovigo e Provincia, Il Polesine e il Parco del Delta del Po*, 2008, p. 12

[53] Magarotto A. "I gorghi di Trecenta", in *Ventaglio* n. 25 Giugno 2002, periodico del Polesine, che oltre a turismo e ambiente tratta anche temi culturali quali arte, poesia, narrativa, storia e tradizioni.

economiche che connotano la pianura polesana riguardano attività del settore tessile, dell'edilizia ed ovviamente dell'agroalimentare[54].

Le terre del delta del Po sono il risultato di un intenso e continuo lavoro dell'uomo, il quale è intervenuto sul corso del fiume in diverse occasioni della storia per cercare di indirizzarlo dove più gli conveniva. In questo modo i detriti trasportati dal fiume e i numerosi interventi di bonifica (di cui si parlerà più avanti), hanno dato origine all'attuale conformazione del territorio, caratterizzato da ampi spazi coltivabili ed altrettante aree lagunari destinate alle valli da pesca che costituiscono un carattere morfologico molto forte del Parco Regionale Veneto del Delta del Po[55]. L'intervento dell'uomo è stato infatti decisivo per permettere lo sviluppo di queste terre, prima selvagge ed inospitali.

Man a mano che ci si addentra tra i rami del Po, l'urbanizzazione cala, lasciando spazio ad un alternarsi di linee di terra ed acqua, incontrando sempre più raramente strutture costruite dall'uomo, poche abitazioni, i casoni dei pescatori, o resti dei depositi del riso. Pila è l'ultimo centro abitato, con un villaggio di pescatori che coincide con "uno degli avamposti abitati più estremi del Delta"[56] dopo di esso il visitatore si troverà circondato solo da acqua e terra.

2.1.2 IDROGRAFIA

Il territorio polesano è stato ridefinito nel corso dei secoli dallo scorrere dei principali fiumi che lo attraversano, ovvero l'Adige e il Po. Essi infatti, con la loro corsa verso il mare, l'hanno modificato trasportandovi numerosi detriti ma soprattutto l'hanno reso estremamente fertile depositandovi grosse quantità di sedimenti sabbiosi, argillosi e limosi durante le alluvioni. In queste occasioni il fiume, esondando, trasportava con sé sedimenti anche molto grossi che si fermavano in prossimità del suo corso formando gli alvei, con il tempo abbandonati e riconosciuti oggi come segni storici del passato idrografico di questo territorio e spesso adibiti a percorsi stradali perché aventi un rilievo di 1-2 metri rispetto la campagna; un esempio è rappresentato dal paleoalveo dell'antico corso del Po su cui sorge la strada che da Castelmassa, passando per Trecenta e Fratta Polesine (luoghi interessati dall'itinerario in questa tesi proposto) si dirige verso Adria, diventando sempre meno visibile. Questi fenomeni alluvionali hanno comportato spesso una variazione del percorso del fiume coinvolto, come nel caso

[54] Touring Club Italiano, Op. Cit. p.15
[55] Sito web del Parco Regionale Veneto del Delta del Po http://www.parcodeltapo.org/index.php/it/ , ultima consultazione 08.02.18
[56] Touring Club Italiano, Op. Cit., p.91

delle rotte dell'Adige del 589 e del 1438 che hanno spostato il fiume al di fuori della città oppure di quelle del fiume Po che nel 1152 con la "rotta di Ficarolo" viene traslato verso Nord[57].

Il fiume Adige ha origine in Trentino Alto Adige, nell'Alta Val Venosta e più precisamente dal Passo Resia, andando a sfociare nel Mar Adriatico tra Rosolina Mare e Chioggia, ed è riconosciuto come secondo fiume d'Italia per lunghezza, dopo il fiume Po. La sua storia appare poco chiara, in quanto varie sono le teorie sul suo corso originario. La prima menzione di una deviazione del corso del fiume Adige proviene dal rodigino Andrea Nicolio che ne parla all'interno del manoscritto *Dell'Istoria Agraria del Polesine di Rovigo* (1578), in cui menziona una rottura degli argini del fiume nei pressi di Legnago, la rotta della Cucca, che portò le acque ad invadere la pianura spostando il corso del fiume verso l'attuale posizionamento[58]. A confutare quest'ipotesi altri storici che sostengono l'esistenza di un altro ramo nello stesso sedime odierno del fiume, ed una terza teoria che identifica nell'Adigetto il corso storico dell'Adige. Molto più assodata è la teoria che riconduce il passaggio del fiume nei pressi di Este dunque in territorio padovano ad oltre dieci chilometri di distanza dalla sua attuale ubicazione. Altre rotte che sembrano essersi realmente verificate furono le rotte di Castagnaro e di Malopera che pare distrussero gran parte del territorio adriese. Più nota è invece la storia del fiume Po, il fiume più lungo d'Italia, che ha origine in Piemonte sulle Alpi Cozie ai piedi del Monviso, e per la sua portata (è alimentato da ben 114 affluenti) e per gli eventi storici, sociali ed economici che l'hanno coinvolto, è definito anche il corso fluviale italiano più importante. Il suo attuale corso viene ricondotto alla rotta di Ficarolo risalente a metà del XII secolo, risultato di precedenti rotte, in origine, infatti, nel X secolo a.C scorreva più a Sud, nella pianura emiliano-romagnola, e la sua foce a delta era composta da due rami: il primo sfociava a nord vicino Chioggia, il secondo a sud tra Ferrara e Ravenna (wiki https://it.wikipedia.org/wiki/Po#cite_note-9). L'ultimo suo tratto è tuttora soggetto a modifiche, ma la più radicale è riconducibile al noto Taglio di Porto Viro del 1604; attraverso quest'operazione il delta del fiume venne spostato ulteriormente verso est, interrando parte della sacca di Goro[59].

Oltre ai fiumi principali già citati, in Polesine troviamo una numerosa serie di canali minori, tra i quali emerge il Canalbianco che divide a metà orizzontalmente la pianura, partendo da Mantova e scendendo verso il Delta del Po, immettendosi nel Po di Levante e mutando il suo nome lungo il percorso in Fissero, Tartaro ed infine Canalbianco. Esso rappresenta anche un'importante via di

[57] Poli G., *L'Adige: storia e vita di un fiume*, Arsenale Editrice, Venezia, 1989 e Carzoli U., *Ariano nel Polesine e la sua storia: dagli albori del Periodo Etrusco all'Era Volgare, alla Rotta di Ficarolo, al Taglio di Porto Viro, ai giorni nostri*, Arti Grafiche Diemme, Taglio di Po (Ro), 1998

[58] Consorzio di Bonifica Padana Polesana – Rovigo *La bonifica, tra Canalbianco e Po, vicende del Comprensorio Padano Polesano*, Minelliana, Rovigo, 2002, p. 70

[59] Consorzio di Bonifica Delta Po Adige – Padana Polesana – Polesine Adige Canalbianco Rovigo, Giulio Veronese (a cura di), Op. Cit. p. 54

trasporto per materiali commerciali ed è collettore principale per quanto riguarda lo scarico delle acque utilizzate per la bonifica delle zone del Alto e del Medio Polesine. Altri corsi d'acqua minori sono i fiumi minori Poazzo, antico ramo del Po che perse gradatamente importanza cedendola all'attuale corso nel Po di Venezia, ed Adigetto, composto da più corsi d'acqua ora non più esistenti, che nascono dagli antichi alvei rispettivamente del Po e dell'Adige. Troviamo inoltre altri canali artificiali tra cui il Collettore Padano, realizzato verso la fine del 1800 tra il Canalbianco ed il Po, destinato al deflusso delle acque di scolo dei terreni circostanti[60]; il Ceresolo, lo scolo Valdentro. Verso la zona del Delta il Po inizia a ramificarsi in Po di Maistra, Po di Venezia, Po di Tolle, Po di Gnocca e Po di Goro[61], diversi tra loro in quanto alcuni sono più ampi e navigabili con motonavi, altri come il Po di Maistra è fruibile solo attraverso piccole barche a fondo piatto che offrono la speciale occasione di addentrarsi tra i canneti, vegetazione tipica del Delta ed ammirare varietà faunistiche insolite.

L'idrografia ha sempre avuto un ruolo rilevante nel territorio polesano soprattutto per quanto riguarda la vita dei suoi abitanti, che spesso si sono insediati nei pressi dei fiumi che favorivano i trasporti commerciali, le irrigazioni dei campi ma sottoponendoli purtroppo anche a rischi di inondazioni ed alluvioni, che nel corso degli anni hanno modificato molteplici volte il territorio, come nel caso della grande alluvione nel 1951, un disastro di cui parleremo più avanti, ed infine l'alluvione nel Delta del 1966 che distrusse territori appena bonificati.

2.1.3 EVOLUZIONE: BONIFICA

Particolare attenzione merita proprio il tema della bonifica, attività fondamentale e caratterizzante del territorio polesano, attuata sin da tempi antichi in forme diverse, forte segnale del rapporto uomo-ambiente: il territorio polesano, un tempo paludoso, necessitava di un intervento umano di risanamento per poter diventare produttivo ed abitabile.

Il testo *La bonifica tra Canalbianco e Po*[62] illustra con precisione come l'uomo intervenne in questi luoghi attraverso opere di bonifica, iniziate in realtà in epoche lontanissime e che da allora continuarono evolvendosi nell'ideazione di tecniche e macchinari sempre più sofisticati.

Benché i primi interventi dell'uomo con drenaggi delle terre al fine di renderle coltivabili risalgano all'età romana, l'attività di vera e propria bonifica ha origini databili all'inizio del XVI secolo per mano degli Estensi, rafforzandosi con la nascita dei Consorzi a partire dalla metà dello stesso secolo grazie all'intervento dei Veneziani. Ma prima del XVI secolo pare che gli Estensi siano stati preceduti

[60] *Canalbianco e Canale Collettore Padano*, *in Azienda Agricola Campagna Maria*, http://campagnamaria.it/
[61] Touring Club Italiano, Op. Cit., p. 12
[62] AA.VV. *La Bonifica tra Canalbianco e Po: vicende del comprensorio Padano e Polesano*, Minelliana, Rovigo, 2002

dal clero risiedente nell' Abbazia della Vangadizza a Badia Polesine, che nel XIV secolo si impegnò in primi lavori di bonifica diretti a migliorare la cospicua produzione agricola dei terreni di proprietà dell'Abbazia. Per i Veneziani invece, la situazione critica della pianura paludosa da bonificare rappresentò un'occasione per risollevare la loro economia che stava risentendo del crescente potere del popolo turco nel Mediterraneo e della sempre più forte importanza di porti atlantici come Lisbona con i quali non poteva competere. Inoltre da questo momento la Repubblica Veneziana iniziò a considerare l'entroterra la nuova risorsa da cui importare i prodotti primari dando inizio ad un fiorente periodo di dominio delle campagne dell'entroterra che videro una maggior frequentazione degli stessi veneziani, i quali cominciarono a realizzare signorili residenze di campagna, testimoni tuttora di quel momento storico.

Il Polesine come lo vediamo oggi è il risultato di complessi interventi idraulici che vennero realizzati tra il XVIII ed il XX secolo, impegnati a risanare un territorio diventato ulteriormente paludoso a seguito della nota Rotta di Ficarolo del XII secolo. Il primo consorzio di bonifica, nominato il Valdentro, nacque nel 1456 in occasione della realizzazione dello scavo del Canalbianco, di fondamentale importanza in quanto funzionante come scolo delle campagne circostanti, considerate a quell'epoca le più fertili, ma sfruttato anche come pratica via navigabile e necessario al funzionamento di molti mulini che lavoravano il grano e dunque producevano farina. L'attività dei consorzi venne ulteriormente regolata da alcune leggi emanate nel primo decennio del 1800: la legge 20 aprile 1804 attribuì ai consorzi "tutta la gestione delle acque e dei relativi lavori di bonifica e di difesa" fatta eccezione per quelli relativi alla navigazione di competenza dello Stato; la legge del 6 Maggio 1806 stabiliva la distinzione tra i corsi d'acqua senza argini a carico di frontisti e consorzi e quelli dotati di argini stabili sotto la responsabilità statale; infine il decreto del 20 Novembre 1810 relativo alla gestione della bonificazione dei terreni vallivi e paludosi.[63]

Queste leggi restarono in vigore fino all'annessione del Veneto al Regno d'Italia, quando vennero modificate dalla Legge Jacini che ripartì in maniera diversa responsabilità dello Stato, province e consorzi in ambito di gestione idrica[64]. Da menzionare è anche la Legge Baccarini, sempre del 1865, che volse particolare attenzione al tema del miglioramento igienico ponendosi come obiettivo il

[63] Si trattava di leggi emanate dal governo francese ma approvate dagli Austriaci, andando a costituire un "banco di prova" per quanto riguarda il governo e la gestione dell'annesso territorio veneto, in *La Bonifica tra Canalbianco e Po*, p. 176

[64] Con la nuova legge Jacini del 1865, si prevedeva una suddivisione di competenze e responsabilità dei lavori pubblici in ambito idrico in quattro categorie: la prima relativa a norme di navigazione di fiumi, laghi e grandi canali e la manutenzione di fiumi di confine a carico interamente dello Stato; la seconda relativa ad opere ed interventi infrastrutturali su fiumi ben arginati stabiliva metà oneri allo Stato, un quarto a carico delle Province e la restante parte di responsabilità dei Consorzi; la responsabilità di opere di difesa su fiumi non arginati era prevalentemente dei Consorzi; in ultima istanza, le opere arginali e golenali a difesa delle singole proprietà era a carico dei frontisti, aggravando la spesa di Province e Consorzi, dalla Legge 20 Marzo1865, n. 2248.

risanamento delle zone più critiche, proposito raggiunto con molteplici difficoltà[65]. Naturale seguito a queste problematiche fecero altre leggi importanti che fortificarono il concetto di igiene ed associando il concetto di bonifica con quello di coltivazione. Ne è un esempio la legge n.774 del 1911 in cui venne sancita l'importanza di coltivare in maniera persistente le zone prosciugate al fine di mantenerle salubri, facendo seguire alla bonifica idraulica quella agricola[66].

I lavori di bonifica vennero poi intensificati negli anni '50 per recuperare le terre che furono quasi interamente allagate dalla grande alluvione del 1951, che sommerse 2/3 del territorio polesano, distruggendo gran parte del lavoro di bonifica fatto fino ad allora. Da quest' urgente situazione di crisi, il 14 Gennaio 1952 nacque il Consorzio generale delle bonifiche, con lo scopo di coordinare tutti i Consorzi di bonifica del Polesine per liberare quanto prima le campagne dall'acqua, risultato che venne raggiunto inaspettatamente appena il 24 Maggio 1952 e per festeggiare questo importante trionfo sulla furia del fiume, pare che tutte le campane del Polesine furono suonate contemporaneamente. In seguito a questo avvenimento, l'attività dei consorzi ha continuato ad essere indispensabile sia per il mantenimento dell'efficienza dei sistemi idraulici con controlli e manutenzione degli impianti e della stabilità del suolo, ma si è rivelata nuovamente fondamentale quando intorno agli anni 50-60 si ha assistito ad un massiccio sfruttamento del territorio polesano per quanto riguarda l'estrazione di metano, risorsa di cui tale terra era particolarmente ricca e che provocò un costante abbassamento del terreno con conseguente compromissione dei sistemi idraulici.

L'intensa campagna estrattiva ebbe inizio nel 1938 e terminò 1964 ed in questo periodo il metano rappresentò un'ottima alternativa di arricchimento sostituendosi al petrolio ed al carbone (tanto da essere esportato anche ad altre importanti città italiane quali Milano e Roma) ma contemporaneamente rappresentò la causa del delicato fenomeno di subsidenza ovvero di un abbassamento del terreno che interessò la zona del Delta Padano (fig. 1). Conseguenza diretta di quest' attività fu una nascita incontrollata di pozzi anche in zone fragili, ad esempio le golene, che comportò una forte modificazione ed un importante indebolimento del terreno, impedendo il naturale scolo dell'acqua per gravità. Tale attività cessò poi negli anni '60 per molteplici motivazioni tra cui emergono conflitti con gli agricoltori per l'inquinamento delle acque poi utilizzate nelle campagne, l'eccessiva subsidenza che rappresentava un consistente pericolo per la fisicità del territorio, il successo del petrolio a scapito del metano[67].

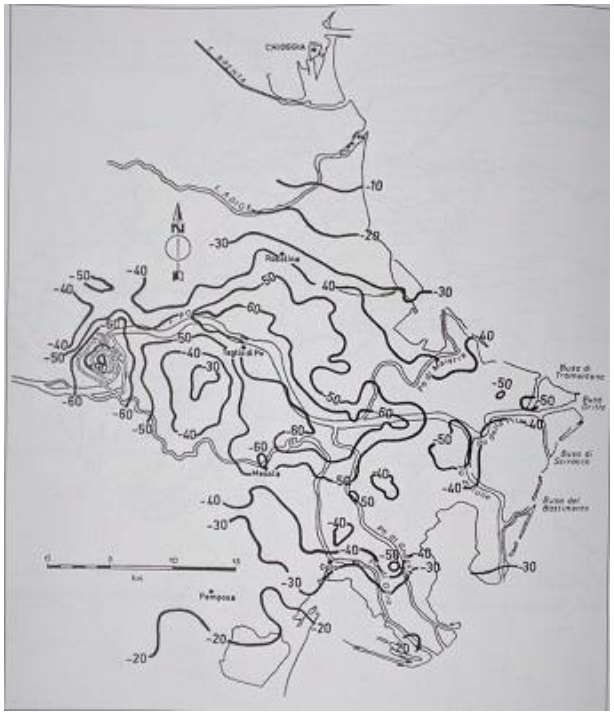
---

[65] Consorzio di Bonifica Padana Polesana – Rovigo, Op. Cit. p.285

[66] Questi concetti vennero poi nuovamente ripresi ed intensificati nel successivo apparato legislativo, che puntò all'espansione della bonifica e ad un miglioramento e mantenimento della produttività del territorio anche in termini più generali.

[67] AA.VV., *Il Fiume e la sua terra: tutela e gestione del territorio a quarant'anni dall'alluvione del Polesine, 1951-1991*, Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti, Venezia, 1994

Fig. 1 Abbassamento del suolo in cm tra il 1958 ed il 1962



Fonte: Bondesan M., Simeoni U.,Dinamica e analisi morfologica statistica dei litorali del Delta del Po e alle foci dell'Adige e del Brenta

Il ventesimo secolo può essere definito un secolo di aggiustamento di carenze e potenziamento degli interventi dei secoli precedenti che hanno raggiunto importanti obiettivi come nel caso della realizzazione del Collettore Padano Polesano, braccio di forza del Canalbianco per la canalizzazione delle acque di scolo, inoltre si è incentivato il meccanismo di scolo meccanico attraverso la fabbricazione di idrovore, che hanno portato all'implementazione degli impianti d'irrigazione e della gestione dei canali, che hanno condotto ad un ulteriore sviluppo del settore agricolo, settore portante dell'economia locale, rendendolo all'altezza di una competizione mondiale[68]. Al fine di garantire una miglior gestione, nel 1978 è stato costituito il Consorzio di Bonifica Padano Polesano che opererà nel territorio.

I Consorzi polesani hanno avuto poi un ruolo di rilievo nella la lotta contro l'inquinamento, impegnandosi nella riduzione del degrado del suolo e dell'inquinamento delle acque, come sancito anche dalle successive leggi relative la responsabilità dei Consorzi nell'ambito della difesa del suolo e della gestione delle risorse idriche (L. 183/89, L.36/94, D. lgs. 152/99).

[68] La bonifica tra Canalbianco e Po, Op. Cit. p.395

2.2 TURISMO DI NICCHIA

Nonostante il territorio pianeggiante del Polesine sia facilmente raggiungibile da tutte le parti d'Italia in quanto è ben collegato alle città principali attraverso l'autostrada A13 Bologna-Padova, e dalla statale 16 Adriatica, disponendo anche della Transpolesana per il collegamento Verona-Rovigo, esso non risulta frequentato da ondate massicce di turisti che tuttalpiù lo attraversano distrattamente per poi raggiungere mete più conosciute.

Coloro che abitualmente si recano in queste zone, la stessa tipologia di persone a cui si rivolge il suddetto progetto di tesi, sono individui con il comune interesse verso esperienze legate alla riscoperta del territorio attraverso modalità di spostamento e scelta dell'alloggio compresi tra le alternative che più permettono di immergersi nella cultura del luogo e nel pieno rispetto dello stesso. Come esplicato nel primo capitolo, questa tipologia di turismo predilige mezzi lenti come la bicicletta o treni locali che non velocizzano il momento del viaggio ma gli donano la possibilità di essere vissuto, avendo l'occasione di essere più a contatto con il territorio, respirandolo, e potendo cogliere sfumature che andrebbero perse viaggiando con mezzi più rapidi. Allo stesso modo vengono preferite agriturismi e bed & breakfast a catene alberghiere in quanto le piccole realtà sono indice di garanzia di un'esperienza più genuina delle tipicità del territorio e rappresentano una più concreta occasione di incontro con la popolazione locale. Optare per scelte di questo tipo, è indice di sensibilità verso l'ambiente: preferire modalità di spostamento poco inquinanti, scegliere strutture che offrono prodotti a km 0 favorendo così le piccole imprese locali e valorizzare l'offerta del luogo, significa praticare quello che possiamo definire turismo sostenibile. Queste tipologie di viaggio però vanno spesso a scapito di una serie di comfort che il turista ricerca con maggior insistenza, come per esempio la possibilità di raggiungere la destinazione prescelta in tempi brevi, avere una buona connessione wi-fi ventiquattro ore su ventiquattro, un centro città con servizi sempre disponibili, inoltre è una tipologia di viaggio che rende il turista attivo, creatore della sua esperienza dal momento che si mette in gioco in prima persona, differenziandosi dal turista tipo del fenomeno di massa che è generalmente passivo[69].

Per queste ragioni la tipologia di turismo alla quale ci si rivolge è una sezione piuttosto ristretta di individui, che potrebbe essere riconosciuta come turismo di nicchia. Tuttavia dall'ultimo convegno dell'Educational Tour promosso da Agriturist nel programma Agricycle Veneto[70], tenutosi a San

[69] Martinengo fa una distinzione tra turisti eterodiretti appartenenti alla fascia dei turisti di massa, passivi, i quali si limitano a fotografare ciò che vedono, spesso senza approfondirne il significato o senza soffermarsi qualche minuto per interiorizzare il momento; al contrario i turisti autodiretti sono più autonomi ed intraprendenti, amano cercare gli aspetti meno comuni, puntando all'autenticità, rapportandosi profondamente con la realtà locale. Si veda Martinengo, in *Sociologia dei fenomeni turistici*, Guerini, Milano, 1998

[70] Pagina web dedicata al convegno http://www.agrituristveneto.it/educ-tour-agricycle-veneto , ultima consultazione 07.02.18

Martino di Venezze, in provincia di Rovigo, lo scorso 20 Novembre 2017, è emerso che i cicloturisti non sono più considerati come un settore di nicchia ma come un nuovo segmento di mercato, con delle sue esigenze specifiche e delle caratteristiche che lo contraddistinguono. Questo cambiamento di approccio nei confronti di tale modalità di vacanza è il risultato dell'aumento del numero di tal tipologia di turisti e dello sviluppo del medesimo settore che si sta verificando in molti paesi europei (come si vedrà successivamente) combinato con un numero crescente di turisti stranieri che sono sempre più interessati a visitare anche l'Italia in bicicletta.

2.2.1 RICREAZIONE

Una delle motivazioni principali che spinge il turista sopra individuato ad un tipo di viaggio così inusuale, è il bisogno di evasione dalla routine quotidiana, dove i ritmi sono scanditi da rigidi orari, scadenze, impegni improrogabili, generando spesso una sensazione di pressione e stress da cui gli individui tendono a volersi allontanare. In tal caso ci si dedica alla ricerca di uno spazio caratterizzato da ritmi più lenti, all'insegna del relax e del benessere, necessario per poter interrompere i ritmi frenetici dettati spesso dall'ambiente lavorativo e rigenerarsi. I classici luoghi a cui generalmente si pensava al sentir parlare di ricerca del relax e del benessere erano i centri termali dove poter rilassarsi con bagni termali, trattamenti naturali, massaggi che portavano ad un appagamento fisico e ad una tranquillità psicologica. Oggi questo concetto di rilassamento si è ampliato ad un contesto che va oltre questi centri, che restano comunque una tra le tappe più scelte, individuando nei paesaggi fuori dalle città, immersi in paesaggi di campagna, così come in scenari montani, i luoghi ideali dove poter riposare, traendo benessere da ambienti lontani dal caos delle citta, distinti da uno stile di vita caratterizzato da ritmi più lenti e da un più profondo legame con la terra, entrata a far parte della vita di tutti i giorni.

Come sostiene Federico Brunetti in *Il turismo sulla via della qualità*[71], conoscere le motivazioni che spingono il turista ad intraprendere il viaggio è molto importante per gli attori del settore turistico in quanto permette di sapere che prodotto offrire evitando così di commettere errori banali. Nel territorio polesano, che ben si presta alle tipologie di turismo lento, sembra si sia colta la necessità dell'individuo in visita di restare più a contatto possibile con l'ambiente. Varie sono state le iniziative realizzate nello stesso senso di questa esigenza, anche se si potrebbero attuare ancora molti altri progetti di sviluppo in questa direzione. Grazie infatti alla sua morfologia, il Polesine, caratterizzato dall' esteso territorio pianeggiante, rappresenta uno spazio ideale da percorrere in bicicletta: vari sono gli itinerari che lo attraversano, come vedremo più nel dettaglio in seguito, che comprendono sia vie

[71] Brunetti F. *Il turismo sulla via della qualità*, CEDAM, Padova, 1999

sterrate di campagna sia piste ciclabili attrezzate; si incontrano poi argini particolarmente adatti all' ippoturismo, sviluppato sia in zone a ridosso del Canalbianco sia nel Parco del Delta del Po.
Sempre in questi due ultimi luoghi citati ci si può immergere più profondamente nel territorio percorrendo in kayak o in canoa, seguiti da istruttori o in autonomia, sia il suddetto canale sia alcuni rami del delta del grande fiume, assaporando la speciale occasione di partecipare più da vicino alla vita delle specie vegetali ed animali della zona. Nonostante alcuni progetti attuati per migliorare la fruibilità delle zone rurali e dei segmenti idrografici, al giorno d'oggi si riscontra un calo d'interesse per cui sarebbe opportuno pensare ad iniziative per riaccendere l'attenzione su questi luoghi parzialmente dimenticati, magari puntando ad un calendario di eventi ed escursioni in barca capaci di ravvivare le sponde del canale polesano. A tal proposito ho trovato interessante l'attività proposta dagli Amissi del Piovego che negli anni '80 si erano adoperati per riavvicinare i cittadini padovani al loro fiume, riuscendo nel loro intento, come testimonia la nascita del consorzio di Battellieri di Padova[72], oggi promotori di una serie di escursioni alla riscoperta dei canali della città e del vicino Brenta includendo anche le meravigliose ville che si affacciano sulla sua riviera[73]. A questo proposito va menzionato un interessantissimo progetto promosso dal Gal Adige dal titolo *Tur River, Turismo rurale tra i grandi fiumi*, appartenente al Programma di sviluppo rurale 2007-2013, che vedeva la cooperazione di Veneto ed Emilia Romagna nella valorizzazione dei loro territori rurali. Con questo progetto si propongono al turista sette itinerari che lo conducono alla scoperta di vari comuni avvicinando paesi meno noti alle mete più conosciute di Venezia, Padova, Ferrara, Mantova. Lo scopo del progetto consisteva nel realizzare una serie di itinerari di mobilità lenta tra Adige, Po e Brenta. Chi desidera vivere il Delta in un modo meno impegnativo, può sempre rivolgersi a compagnie nautiche locali, come la Marino Cacciatori[74], che offre tour tra i rami del Po adoperando motonavi o barche a fondo piatto a seconda dei fondali dei tratti percorsi, nel rispetto dell'ambiente e contemporaneamente offrendo la possibilità di calarsi in una dimensione fuori dal tempo, ideale per chi necessità di evadere dal quotidiano.

2.2.2 TEMPO LIBERO

Al fine di capire quali sono le attività che gli italiani prediligono come passatempo nel loro tempo libero, sono state svolte alcune ricerche specialmente consultando la banca dati dell'Istat ed alcuni articoli pubblicati su quotidiani o periodici on line.

---

[72] Vallerani F, *Acque a nordest*, Cierre Edizioni, Verona, 2004
[73] Dal sito del Consorzio di Battellieri di Padova, ultima consultazione 10.09.17 http://www.padovanavigazione.it/it/home.htm
[74] Sito web dedicato http://www.marinocacciatori.it/

In un articolo di Gaetano Massimo Macrì[75] pare che gli italiani prediligano il cinema tra le opzioni proposte per l'impiego del proprio tempo libero. Tuttavia, benché al secondo posto segua una buona partecipazione da parte del pubblico maschile ad eventi sportivi, un buon successo è riscontrato anche dal più culturale intrattenimento con visite ai musei, i più frequentati da ambo i sessi, che negli ultimi anni hanno riportato un aumento di visitatori. Ne sono esempi significativi "Il Palazzo Enciclopedico" alla Biennale Arti Visive di Venezia con un boom di 475 mila visitatori nel 2013 e la mostra allestita a Palazzo Pitti a Firenze, dedicata all'artista cinese Zhang Huan, piazzatasi al secondo posto per numero di visitatori[76]. Tra gli impegni più mondani, svettano in cima alle classifiche le discoteche, la cui posizione è consolidata dalla massiccia frequentazione dei ragazzi tra i 18 ed i 20 anni che, stando ciò che è riportato nel suddetto articolo, le considerano la prima scelta come intrattenimento della serata. Il teatro purtroppo non riscuote molto successo e, con una certa sorpresa, sembra che anche i concerti di musica non siano tra le prime scelte, sia quelli relativi al genere classico, generalmente percepito come più elitario ed impegnato e probabilmente per questa ragione meno apprezzato anche perché meno capito[77], sia per quanto riguarda generi di musica più moderni, complice forse il costo dei biglietti che si rivela sempre piuttosto elevato.

Un'interessante indagine condotta dall'Istat nell'anno 2013[78] su un campione di italiani di sesso sia maschile che femminile, di età compresa tra i 15 anni e gli over 65, finalizzata a capire come gli italiani suddividano il loro tempo giornaliero, mette in luce come essi scelgano di intrattenersi, confermando che la modalità prescelta coinvolge attività culturali, la vita sociale ed il riposo. A seguire sono particolarmente apprezzate lo sport e le attività all'aperto. Questo sondaggio può essere di supporto nell'ideazione di attività ricreative, considerando che la popolazione sembra dimostrare un certo interesse e propensione a scegliere proposte che includano una certa partecipazione di persone in quanto, da ciò che emerge dal sondaggio, sembra prediligano attività collettive per poter socializzare; inoltre suddette attività possono essere pensate con contenuti culturali in modo da soddisfare l'interesse generale nell'apprendere; infine, per combinare anche l'ultimo requisito, esse possono essere strutturate in spazi aperti e dunque inserite in un contesto ambientale per poter soddisfare contemporaneamente il bisogno di rilassamento con quello di attività sportiva. Il progetto in questa tesi proposto, che sarà esposto in maniera più dettagliata nell'ultimo capitolo, ben si presta

[75] Ultima consultazione effettuata il 13.09.17
http://www.periodicoitalianomagazine.it/notizie/Costume_societa/pagine/ll_tempo_libero_degli_italiani
[76] Come riportato anche in un articolo della Nuova Venezia – Mestre
http://nuovavenezia.gelocal.it/venezia/cronaca/2013/12/26/news/la-biennale-la-mostra-piu-vista-di-tutto-il-2013-1.8365710 ultima consultazione il 13.09.17
[77] Mi trovo in accordo con il giornalista dell'articolo quando sostiene che la musica classica probabilmente sia stata penalizzata da una mancanza di buoni comunicatori in grado di diffonderla e spiegarla per meglio far cogliere la sua particolarità e dunque apprezzarla.
[78] I dati trattati sono stati ricavati dal seguente sito http://dati.istat.it/, ultima consultazione 12.09.17

al soddisfacimento di tutti i requisiti qui indicati, prevedendo un itinerario da percorrere in alternanza bici e treno, attività che portano allo svago e che si praticano all'aria aperta, attraversando tappe sia culturali che naturalistiche offerte dal territorio polesano.

2.2.3 UTENZA LOCALE

L'evasione dal quotidiano è un concetto che estende la partecipazione a questo tipo di esperienze non solo ai turisti provenienti da altre regioni o stati, ma anche a chi abita in queste zone o nelle immediate vicinanze. Infatti, al termine di una giornata lavorativa o di studio si sente la necessità di rilassarsi, dunque oltre ad esercitare qualche sport in una palestra o fermarsi a casa per guardare la televisione, una buona alternativa è rappresentata dall'attività fisica all'aria aperta. Le modalità di fruizione dell'ambiente sono molto varie, sicuramente la più frequente è di tipo individuale, ne sono un esempio le semplici camminate o i giri in bicicletta; altre invece sono attività collettive, in aumento negli ultimi anni, come per esempio corsi di Nordic Walking presenti in varie zone del territorio provinciale[79], attività sempre più diffusa che porta a successive aggregazioni autonome di partecipanti anche al di fuori del contesto formativo; da menzionare è anche un'iniziativa che si realizza a Rovigo ormai da qualche anno ovvero la "Corri X Rovigo" definita nella pagina web di riferimento come "un allenamento podistico collettivo all'aperto organizzato dall'A.S.D Corri X Rovigo" [80] che prevede l'organizzazione di un percorso da seguire correndo articolato per alcune parti della città di Rovigo o in altri paesi della provincia. Queste proposte rappresentano un ottimo connubio di attività fisica, fruizione del territorio ed occasione di socializzazione, tutti aspetti utili a conferire maggior benessere psico-fisico. Si deduce che tali attività siano destinate ad un target che include l'utenza locale di un certo luogo in quanto contraddistinte da una certa periodicità e ripetitività.
Le iniziative che hanno come obiettivo il coinvolgimento dell'utenza locale non sono solamente di tipo sportivo, ma spaziano in campi differenti. Vi sono infatti molte associazioni culturali che promuovono eventi musicali o letterari presentando e coinvolgendo alcuni autori locali, alcuni esempi sono gli incontri promossi dall'Accademia dei Concordi di Rovigo dalle tematiche storico-culturali, oppure gli appuntamenti con autori organizzati dall'Associazione Culturale Leonardo da Vinci, e i tradizionali ritrovi con lo storico gruppo polesano *Ande Cante e Bali* di danza e musica popolare[81] di cui si parlerà nuovamente nel capitolo successivo dedicato al patrimonio polesano intangibile.

[79] Ne sono un esempio i corsi organizzati dall'Associazione Sportiva Dilettantistica A.S.D. Nordic Walking Dream di Rovigo http://www.nordicwalkingdream.it/
[80] http://corrixrovigo.it/ ultima consultazione 07.09.17
[81] http://www.andecantebali.it/chi-siamo/ ultima consultazione 07.09.17

Nonostante ci siano varie proposte tese a coinvolgere la popolazione locale ed accertato che alcune di queste hanno ottenuto un ottimo successo a livello partecipativo, un importante scoglio resta la difficoltà di coinvolgimento dell'utenza locale nella vita e nella conseguente promozione del territorio di appartenenza. Purtroppo si sente molto spesso parlare di Rovigo e della sua provincia come di un luogo noioso, privo di un calendario di eventi interessante, con niente da offrire. Il capitolo successivo cercherà di presentale al meglio almeno una parte di tutto il patrimonio tangibile ed intangibile di cui Rovigo e la sua provincia dispongono, portando in evidenza l'insensatezza dell'affermazione "qui non c'è niente" che troppo spesso si sente tra la gente di questa terra, giovani compresi.

2.3 PATRIMONIO INTANGIBILE

Prima di conoscere il vasto patrimonio che questa terra offre, è interessante riportare l'articolo 2 della Convenzione di Faro, in cui viene data una definizione di patrimonio culturale utile per comprendere l'importanza che esso ha per un popolo e per la sua storia: il patrimonio culturale consiste in "un insieme di risorse ereditate dal passato che le popolazioni identificano, indipendentemente dalla loro appartenenza, come riflesso ed espressione dei propri valori, credenze, conoscenze e tradizioni, in continua evoluzione. Esso comprende tutti gli aspetti dell'ambiente che sono il risultato dell'interazione tra l'uomo e i luoghi nel corso del tempo"[82], definizione a mio giudizio particolarmente idonea per un territorio come il Polesine, in cui l'uomo ha avuto da sempre un ruolo molto rilevante. Inoltre in questo modo vengono inclusi luoghi di per sé non dotati di ciò che viene inteso monumento in termini tradizionali, ma a cui è riconosciuta una certa importanza e sono considerati rilevanti dalla stessa popolazione perché identificati per esempio come luoghi di incontro (per citarne alcuni: piazze, caffè, parchi ecc). Ne segue un'altra importante considerazione, emersa dall'articolo sopra citato, ovvero che "il patrimonio culturale si definisce quindi attraverso il suo legame con la collettività e tramite un capovolgimento dei ruoli per cui le comunità passano da mere consumatrici a produttrici del patrimonio stesso" consolidando l'importanza del coinvolgimento dell'uomo all'interno della vita culturale del luogo di appartenenza.

Per ribadire quanto sia importante il ruolo dell'uomo nell'identificazione del patrimonio intangibile di un dato territorio, evidenzierei il ricco bagaglio di tradizioni culturali che anima tutti i popoli ed il popolo polesano non fa eccezione. Come anche nel resto della penisola italiana, il Polesine è punteggiato di svariate sagre paesane, che si ritrovano durante tutto l'anno, con maggior

[82]Carmosino C. *La Convenzione quadro del Consiglio d'Europa sul valore del patrimonio culturale per la società.* Aedon, Rivista di arti e diritto on line, Il Mulino, Bologna, 2013
http://www.aedon.mulino.it/archivio/2013/1/carmosino.htm

concentrazione nel periodo estivo. La sagra è una sorta di festa paesana spesso associata alla celebrazione del santo patrono del paese in cui si svolge oppure finalizzata alla celebrazione di uno o più prodotti tipici locali[83], si ripete generalmente ogni anno ed è organizzata da allestimenti di stand gastronomici, a cui si affiancano balere per gli amanti delle danze popolari e spesso si conclude con giochi a premi, il più famoso e frequente dei quali è la tombola. Ogni comune ha la sua sagra, la città di Rovigo fa eccezione avendone molteplici, una per ogni quartiere. Restando in tema di fiere, molto riconosciuta nel territorio è la Fiera di Ottobre di Rovigo, attesa dai cittadini come un piacevole appuntamento annuale. Si svolge sin dal 1482, quando venne instaurata come segno di riconoscimento (ed interesse) dei Veneziani nei confronti dei Rodigini e della loro spontanea dedizione alla Repubblica Marinara[84]; un tempo il momento più interessante di tale fiera coincideva con la rassegna di celebri cavalli, oggi è possibile passeggiare per le vie del centro tra le bancherelle sistemate per l'occasione oppure divertirsi al luna park allestito nei pressi del Cen.Ser[85], a pochi passi dal centro città.

Un altro importante aspetto che va a caratterizzare il patrimonio intangibile del Polesine è costituito dalle rievocazioni storiche di epoche diverse a seconda del comune coinvolto e della sua storia. Per citarne alcune: la Festa Risorgimentale si tiene a Lendinara nel mese di maggio, arricchita da sfilate di personaggi vestiti con abiti ottocenteschi ricorda l'arrivo di Garibaldi a Lendinara; a Villadose, tra fine Agosto ed i primi giorni di Settembre si può assistere al Mercato della Centuriazione Romana, una rievocazione del mondo romano in cui vengono allestite bancherelle con prodotti tipici, rappresentazioni teatrali, convegni a tema storico-archeologico relativi all'epoca romana; a Loreo suggestivo è l'antico rito della Confraternita dei Flagellanti (detta anche Confraternita dei Battuti), che sin dalle origini nel XVII secolo si ripete con le stesse modalità all'interno dell'oratorio della SS. Trinità, sempre la vigilia della festa omonima, ogni seconda domenica di giugno.

2.3.1 GEOGRAFIA DELLA MEMORIA: ALLUVIONE

Un evento che segnò in maniera indelebile la storia del Polesine fu la drammatica alluvione del 1951, dovuta alla rottura in più punti dell'argine del fiume Po, riconosciuta come la Grande Alluvione e considerata da molti disastrosa più della precedente alluvione dell'Adige del 1882.

Capire le vere cause di questa tragedia e stabilire se fosse stato possibile evitare tanta distruzione non è cosa facile, in quanto ci si imbatte spesso in una mancanza di chiarezza che rende piuttosto

[83] La suddetta spiegazione del concetto di sagra è stato ripreso dalla definizione fornita dal vocabolario on line Treccani ed adattata al contesto di riferimento, http://www.treccani.it/vocabolario/sagra/ , ultima consultazione 17.09.17.
[84] Come si apprende da una scheda informativa nella guida già citata del Touring Club, p.35
[85] Si tratta del Centro Servizi Rovigo, uno spazio dedicato all'allestimento delle fiere e di convegni, situato alle porte della città di Rovigo. Di seguito il sito web http://www.censer.rovigo.it/

complicato tracciare un quadro chiaro della vicenda. In ogni caso questa tesi non intende addentrarsi nelle cause in maniera dettagliata ma piuttosto soffermarsi sui fatti ed antefatti principali di questa triste vicenda, riprendere ricordi e testimonianze di quei giorni difficili per capire meglio l'importanza che questo avvenimento ha avuto per la popolazione ed il territorio polesano. In termini generali, Pierandrea Moro in *Polesine 1951: l'alluvione in cronaca*, evidenzia alcune problematiche che se affrontate in modo diverso forse avrebbero potuto, non evitare ma magari ridurre, la portata disastrosa di tale evento: ne sono un esempio la scarsa prevenzione, la confusione e l'indecisione sulle modalità di intervento una volta aperte le falle per evitare maggiori allagamenti. Inoltre in *Alluvione 14 Novembre 1951 un'altra vergognosissima rotta*[86] viene evidenziato un altro aspetto tecnico che concorse all'indebolimento del terreno, quale il fenomeno della subsidenza ovvero l'abbassamento del suolo dovuto ai numerosi interventi di estrazione di metano iniziati negli anni '30. Ma un fattore tanto determinante quanto impossibile da governare fu l'incessante ed eccezionale quantitativo di piogge che nelle settimane precedenti la rotta cadde sul territorio polesano: si parla infatti di 5 giorni di pioggia intensa corrispondente ad un minimo di 65 millimetri fino ad arrivare a 612 millimetri. In *Po arteria di vita*[87], un altro dei molti testi che narrano di questa vicenda, Bruno Pirani, testimone di quei giorni, identifica altri aspetti che possono essere considerati aggravanti di tale tragedia. Egli menziona il mancato taglio della Fossa di Polesella nel momento opportuno, che pare fosse da attuare al tempo della rotta dell'Adige, per fare defluire il corso delle acque a mare; a seguire viene riportato un comportamento superficiale e di indifferenza dimostrato da parte del Governo relativamente alla gravità dell'eccezionale piena del Po e su necessari provvedimenti a loro richiesti: pare infatti che inizialmente non ci furono risposte da Roma in merito alle richieste di provvedimenti circa l'urgente bisogno di direttive.

Addentrandosi maggiormente nella vicenda e seguendo quanto riportato da Pirani nel suddetto testo, si apprende che il maestoso fiume Po, ingigantito dalle forti piogge continue e battenti dei giorni precedenti la tragedia, ruppe in località Vallice di Paviole, nelle vicinanze di Occhiobello in provincia di Rovigo, il 14 Novembre 1951. Testimonianze di tensioni ci furono già a partire dal 12 Novembre: come riportato in un diario tenuto dal Comune di Castelmassa[88], si temeva per l'eccezionale ingrossamento del fiume e si iniziò a rinforzare gli argini con sacchi di sabbia, e dando inizio il giorno a seguire ai primi sfollamenti di bestiame verso le zone del modenese. Gli argini iniziarono a mostrarsi deboli in varie località ma dal Genio Civile ancora nessuna comunicazione circa l'entità della piena e conseguenti disposizioni, così, in poche ore ebbero inizio autonome iniziative di mobilitazione per il rafforzamento degli argini in più zone del polesine. Tali operazioni coinvolsero tutti in mansioni

[86] AA.VV *Alluvione 14 Novembre 1951 un'altra vergognosissima rotta,* Comune di Bergantino (a cura di), 1986
[87] Pirani B. *Il Po arteria di vita*, I.P.A.G., Rovigo, 1991
[88] Pirani nel già citato *Il Po arteria di vita*, riporta alcune pagine del diario scritto dal Comune di Castelmassa. p. 61

diverse, lavoratori, impiegati, operai ma anche studenti, uomini e donne. Con il passare delle ore la situazione divenne sempre più critica di fronte all'inarrestabile elevarsi del livello del fiume che iniziò a tracimare in più punti, allagando molte golene. Indice di criticità del momento fu il rifiuto di evacuazione del paese da parte del Sindaco di Castelmassa in quanto tutta la popolazione era impegnata a sostenere gli argini e spostarla rappresentava un concreto pericolo di straripamento. Dopo la rotta nei pressi di Occhiobello, l'acqua iniziò a dilagare velocemente in tutta la provincia, in circa dieci ore 6.000 metri cubi di acqua al secondo inondarono le terre del Polesine[89]. Il 15 Novembre si verificò il terribile incidente del camion di Frassinelle in cui persero la vita 84 persone partite in cerca di salvezza dai luoghi completamente inondati[90]. In seguito alla mancata informazione, l'acqua colse di sorpresa la popolazione delle zone minacciate, coprendo terreni, allagando capannoni, portando alla perdita di molteplici ricchezze; infatti, come ricorda l'allora sindaco di Occhiobello, molte persone del luogo faticavano a credere in un imminente alluvione[91]. Un punto di riferimento importante fu il Comitato di emergenza provinciale[92] al quale tutti si rivolsero per avere direttive e tra le province più collaborative e solidali nel prestare aiuto si distinsero Mantova e Modena. Fondamentale fu poi l'intervento e l'assistenza prestati dal commissario governativo Bruno Brusasca e l'onorevole Lina Merlin. Con la pianura in allagamento progressivo, una parte di popolazione si mise in marcia per allontanarsi ed un'altra non accettava l'idea di abbandonare il luogo natio e cercava rifugio sui tetti degli edifici. I mezzi di comunicazione non resero bene le proporzioni della catastrofe, spesso non riferendo in tempo reale ciò che stava accadendo[93] tanto che anche Adria fu colta di sorpresa dalla notizia delle rotte nelle vicinanze di Occhiobello e, raggiunta dalle acque, visse momenti drammatici ritrovandosi senza beni di prima necessità[94]. Le acque continuarono la loro corsa ed arrivarono a sommergere anche Cavarzere.

---

[89] Moro P. *Polesine 1951: l'alluvione in cronaca*, Marcianum Press, Venezia, 2012, p.19

[90] Tale autocarro, partito in direzione Fiesso Umbertiano, trovando la strada bloccata fu costretto a rientrare a Rovigo; lungo la strada venne travolto da decine di persone che vollero salire per allontanarsi il prima possibile e salvarsi. Venne travolto dalle acque tracimate dall'argine che ruppe in prossimità di Garofalo. Solo pochi riuscirono a salvarsi e a raccontare della terribile tragedia che contò quasi la totalità delle vittime dell'alluvione. In *Polesine 1951*…pp.31-32

[91] Moro P. Op. Cit., p. 21

[92] Costituito a Rovigo dall'Amministrazione provinciale per far fronte all'emergenza, in Moro P. Op. Cit., p. 29

[93] Fece eccezione il Gazzettino che il 15 Novembre fece uscire in prima pagina il titolo "Valanghe d'acqua irrompono nel Polesine attraverso tre grandi falle apertesi sull'argine del Po, Dal già citato *Polesine 1951: l'alluvione in cronaca,* p.20.

[94] Come testimoniò il sindaco del tempo Sante Tugnolo, il quale si ritrovò ad affrontare la drammatica emergenza dell'alluvione ad appena 22 anni, in carica da pochi mesi e si distinse per la destrezza e la partecipazione con cui assistette e guidò i suoi compaesani. Nel 2005 pubblicò un libro-diario in cui sono raccolti i ricordi di quei delicati momenti intitolato *I giorni dell'acqua*, con l'obiettivo di fare un resoconto il più fedele possibile alla realtà evitando di aggiungere modifiche con riflessioni maturate nel corso degli anni avrebbero potuto distogliere l'attenzione dal vero svolgersi degli eventi.

In numeri quest' immensa tragedia polesana si tradusse così: 100 persone decedute, 200.000 profughi, 100.000 ettari di terra sommersi dall'acqua, 24.000 capi di bestiame dispersi, oltre 80.000 abitanti emigrati per sfuggire al disastro, molti di loro rientreranno dopo 10 anni[95].

Il sentimento che dilagava nell'animo della popolazione era di due tipi: da una parte la paura di morire e dunque la spinta alla fuga traducendosi in file di persone cariche di bagagli e bestiame in processione lungo le strade, dall'altra il contrapposto legame con il territorio dov' erano nati, poi stabilendosi con casa e lavoro che portava a voler restare ad ogni costo. Innumerevoli furono le operazioni di salvataggio di famiglie in bilico sui tetti (ne sono un esempio le famiglie salvate a Lama Polesine[96]), stipate agli ultimi piani delle case, con l'acqua alle caviglie. Drammatica fu anche la situazione degli abitanti di Ceregnano, salvati da imbarcazioni di Chioggia e trovati relegati nel centro cittadino, impossibilitati ad uscire, con parte del bestiame morto in quanto utilizzato per sfamarsi anche se mezzo crudo. Purtroppo non mancano nemmeno immagini forti di persone che vedono morire amici e parenti trascinati nel fondo dall'acqua a pochi metri da loro, scene terribili che si stampano nel nostro immaginario ma che rappresentano la realtà di quei giorni di disperazione per chi ha avuto la fortuna di sopravvivere.

Tra gli autori locali che riportano testimonianze di questa triste vicenda emerge senza dubbio Gian Antonio Cibotto, che con la sua *Cronache dell'alluvione*[97] ha saputo tramandare la conoscenza di un pezzo di storia tanto terribile quanto importante per il territorio polesano, immergendosi nel momento, restando in quei territori a contatto con la disperazione della gente per poterla raccontare nel rispettoso modo di chi prende parte al dolore altrui, allontanandosi dalla freddezza degli articoli di giornale e mostrando una toccante umanità e solidarietà. Il 7 Dicembre vennero conferiti riconoscimenti anche in denaro a coloro che si erano distinti per solidarietà ed aiuto in questa vicenda. La ripresa fu molto lenta, così come ci vollero quasi dieci anni prima di vedere il ritorno di tante famiglie sfollate nei giorni della piena.

2.3.2 LA LETTERATURA

Un altro aspetto del patrimonio intangibile di questo territorio è rappresentato dalle varie opere letterarie che sono state ad esso dedicate o in esso ambientate; si tratta di testi che portano il lettore nel suo immaginario a vivere in queste campagne, offrendogli l'occasione di calarsi nella vita contadina, scoprire abitudini locali, addentrarsi in luoghi remoti altrimenti ignorati.

---

[95] Dal già citato *Polesine 1951: l'alluvione in cronaca*
[96] Moro P. Op. Cit., p.43
[97] Cibotto G. *Cronache dell'alluvione: Polesine 1951*, Venezia, Marsilio Editori, 1980

Uno degli esponenti più importanti di questa cerchia di autori è sicuramente Gian Antonio Cibotto, il quale ci ha lasciati qualche mese fa. Si è già citato precedentemente *Cronache dell'alluvione* in cui ha saputo farsi testimone discreto della terribile vicenda narrata, portando il lettore a conoscenza dei fatti ma soprattutto rendendolo solidale e silenzioso partecipe a tanto dolore. Tuttavia la sua opera che, a mio avviso, rappresenta meglio il concetto di scoperta di tradizioni e personaggi è decisamente *Veneto Segreto*[98], in cui narra di aneddoti e personaggi del Veneto che difficilmente verrebbero raccontati in altre occasioni, correndo il rischio di restare appunto nascosti ai più, costituendo per l'appunto la parte di Veneto segreta. Riportando solo alcuni esempi, si narra del prodigioso Mario Battaglini[99], giocatore di rugby di fama mondiale, per Rovigo rappresentò un grande orgoglio considerata la passione storica della città nei confronti di questo sport e l'importanza della squadra rosso blu che rappresenta un fiore all'occhiello per lo sport rodigino; si racconta poi della vicenda che portò alla sospensione dell'incarico di prete Don Pieron, di Lendinara, in seguito ad una risposta schietta ad una provocazione di un compaesano.

Riccardo Bacchelli, con il suo *Il mulino del Po*[100] rappresenta uno spaccato di vita contadina della seconda metà dell'ottocento raccontando di una famiglia di mugnai particolarmente sfortunata, intrecciando con abilità le vicende personali dei membri della famiglia con fatti storici, aiutando così il lettore ad immaginare il contesto ambientale e sociale polesano in cui si svolgevano eventi legati al Risorgimento, come ci si rapportava al fenomeno del brigantaggio e come si vivevano le prime lotte sociali.

Più recente è l'esperienza di viaggio su natante raccontata da Brondi e Zamboni in *Anime Galleggianti*, esperienza ispirata al precedente viaggio lungo il Po condotto da Gianni Celati e narrato in *Verso la foce*. Questo testo si dimostra in tal contesto particolarmente interessante per affinità con il progetto proposto: intraprendere un viaggio su un mezzo lento come la barca consente di immergersi nel territorio ed entrare in stretto contatto con la sua popolazione. Rifiutano anche più volte di essere accompagnati da una guida proprio al fine di non avere intermediari tra loro e l'esperienza che si accingevano a vivere, per potersi godere lo spettacolo ascoltando le loro sensazioni. Brondi e Zamboni, accompagnati da un amico fotografo, decidono di scendere lungo il Canalbianco da Mantova fino alla sua foce. La principale sensazione che caratterizza il loro viaggio nella fase iniziale è la percezione del ritmo della vita che rallenta, entrando in sintonia con l'ambiente circostante e dunque con il placido scorrere delle acque del fiume, ma anche con i pazienti pescatori incontrati lungo le sponde, che forse sono la rappresentazione più precisa dello scorrere del tempo in quei luoghi. Interessante è anche la loro sensazione di essere in una dimensione parallela, dovuta agli

[98] G.A Cibotto *Veneto Segreto*, Marsilio Editori, Venezia, 1987
[99] In suo onore è stato nominato l'attuale stadio di rugby di Rovigo.
[100] Bacchelli R. *Il mulino del Po*, Mondadori, Milano, 1997

argini alti che impediscono la vista del paesaggio delle campagne che costeggia il canale, lasciando intravedere solo qualche tetto o qualche campanile, e permettendo così all'immaginazione del viaggiatore di volare lontana con l'aiuto di suoni e profumi sentiti che arrivano fino alla zattera. Essendo spesso da soli, capita che siano travolti da ondate di malinconia, emozione suscitata in molti frequentatori di questo territorio, ma come sostiene anche Zavattini "la malinconia è originaria del Po, altrove si tratta solo di imitazioni"[101] e dunque, a mio avviso, andrebbe apprezzata proprio per la sua unicità. Sia in *Anime galleggianti*, sia nelle opere di Zavattini che in quelle di Celati, con particolare riferimento a *Verso la foce*[102], spesso citato proprio da Brondi, emerge l'occasione di raccoglimento e confronto con se stessi che esperienze di questo tipo permettono di vivere; inoltre tutti riconoscono in questo modo di viaggiare un'ottima occasione per essere più vicino alla popolazione locale, poterla incontrare, raccontarsi storie, confidare timori, essere testimoni di aspetti quotidiani altrimenti nemmeno considerati. Uno degli aneddoti che più mi ha colpito è ciò che notano Brondi e Zamboni nel loro percorso: capita che sugli argini siano posizionate le sedie dei pescatori, quasi volessero rimarcare la loro presenza e "proprietà" del territorio, ma si tratta di sedie grandi e piccole, che rivelano la presenza e la vicinanza di anziani e bambini, quasi a voler tramandare una tradizione ed un legame con il fiume, da cui in questi ultimi anni si tende ad allontanarsi.

Il Polesine ed i suoi fiumi hanno suscitato molto fascino anche in molti fotografi; tra i più noti menziono sicuramente Luigi Ghirri e Pietro Donzelli a cui è stata dedicata l'ultima mostra, *Terre senz'ombra*, allestita presso Palazzo Roverella a Rovigo, in cui sono stati esposti i suoi scatti narranti la realtà del Delta del Po degli anni '50[103].

All'interno del ricco bagaglio del patrimonio intangibile del Polesine non si possono non citare i numerosi e meno conosciuti autori del panorama polesano che scrivono di queste terre. Particolarmente noti sono i membri del Gruppo Autori Polesani, un'associazione culturale esistente da circa quarant'anni e dedita alla letteratura del Polesine. Nel 2016 hanno pubblicato l'ultima antologia dal titolo *Storie – Fole – Filò*[104], contenente poesie e racconti nate da emozioni e riflessioni suscitate dal territorio polesano. Un'altra interessante raccolta di racconti popolari polesani è *Fole e Filò*[105] di Chiara Crepaldi, nata dalla trascrizione di registrazioni su nastro, raccolte tra il 1977 ed il

---

[101] Cesare Zavattini, originario di Luzzara, un paese vicino al Po, appartenente alla regione Emilia Romagna, ha sempre avuto una passione per il grande fiume, dedicandogli gran parte della sua produzione artistica che spazia da testi, per esempio *Straparole*, il più calzante in questa tesi, in quanto contiene due diari che narrano dei suoi viaggi lungo il Po (*Viaggetto sul Po* e *Fiume Po*), ad opere cinematografiche.

[102] Celati G., *Verso la foce*, Feltrinelli, Milano, 1989

[103] Alcune informazioni relative la suddetta mostra fotografica sono consultabili nel seguente sito: http://www.palazzoroverella.com/pietro-donzelli-terra-senzombra-il-delta-del-po-negli-anni-50/ (ultima consultazione 18.09.17)

[104] Autori Polesani, *Storie, Fole, Filò: Antologia*, Artestampa, Rovigo, 2016

[105] Crepaldi C., *Fole e filò*, Associazione Culturale Minelliana, Rovigo, 1986

1979 tra Adria ed il Delta del Po, alcune riportate in dialetto che fanno fare un viaggio nel luogo e nel tempo, così come nelle storie di questi narratori che si sono prestati al racconto di vicende e leggende del proprio tempo, che con molta probabilità avrebbero corso il rischio di essere perdute. Allo stesso modo e per le stesse ragioni, molto preziosa è anche la raccolta di Antonio Cornoldi *Ande, Bali e Cante del Veneto*[106], all'interno della quale si ritrovano canti e ballate della civiltà contadina, riscoprendo tradizioni e costumi popolari.
Infine, ultimo ma non per importanza, un riferimento va anche ad uno scrittore locale molto conosciuto nel territorio per i suoi libri sulla storia e sul popolo polesano: Gianni Sparapan, di cui sono molto noti i libri con testi in lingua dialettale narranti il folklore della gente del Polesine; ne è un esempio *Vivare par vivare*[107] che spazia tra vari temi: dall'amicizia, all'amore, al potere dei dirigenti.

2.3.3 IL CINEMA

Il Polesine è stato uno scenario scelto molto spesso da importanti registi come luogo ideale in cui ambientare i propri film, in particolare quelli riconducibili al filone del Neorealismo. Tra i vari film d'autore girati nelle terre polesane si ricorda *Il Grido* di Michelangelo Antonioni, che narra una drammatica storia d'amore, che vede il protagonista coinvolto in relazioni d'amore complicate, dove il tempismo tra i suoi sentimenti e quelli della donna frequentata non corrispondono quasi mai. Trovo che il paesaggio in cui si svolgono le vicende e la stagione invernale ben si abbinino con il momento vissuto dal protagonista. Inoltre, tralasciando la vicenda, con questo film Antonioni apre una finestra sul mondo contadino degli anni '40-'50 ancora molto povero, facendo conoscere allo spettatore la realtà dell'epoca, la differenza dello stile di vita rispetto quello attuale decisamente molto più agiato e rappresentando dunque un'occasione per ricordare e riflettere sulle nostre radici.
Carlo Mazzacurati è un altro regista di grande fama che ha scelto il Polesine come scenario in cui svolgere alcuni dei suoi film. Cito *La giusta distanza* perché, a mio avviso, fa un ritratto molto fedele della solitudine in cui ci si sente avvolgere attraversando alcuni luoghi particolarmente desolati del Basso Polesine. Ambientato negli anni 2000, regnano le campagne estese a perdita d'occhio i cui contorni sono leggermente indefiniti a causa della nebbia, in cui il passaggio di altri individui sembra cosa rara. Anche gli abitanti trovo che siano rappresentati piuttosto fedelmente: attraversando questi luoghi infatti capita di imbattersi in persone locali che in un primo momento sembrano combattute da due impulsi contrapposti: sono sia estremamente curiosi di capire chi sia il volto nuovo che si trovano di fronte, soprattutto vorrebbero sapere il perché si trova nelle "loro" terre, vivendo la sua presenza

[106] Cornoldi A., *Ande, bali e cante del Veneto*, coedizione Regione Veneto e Minelliana, Rovigo, 2002
[107] Sparapan G., *Vivare par vivare*, Arci, Rovigo, 2016

quasi come un'intrusione, ma allo stesso tempo faticano molto ad entrare in relazione con il nuovo arrivato, a stabilire un contatto, semplicemente a rivolgergli la parola[108]. Si limitano a guardarlo muti oppure continuano indifferenti i loro lavori, spaventati da ciò che egli può rappresentare, magari un cambiamento. Infatti spesso in quelle zone si ha come la sensazione che il tempo scorra in ritmi più lenti, che siano immuni alla frenesia della modernità cittadina. La cosa interessante è che queste stesse persone a prima impressione molto schive, sono le stesse che in realtà amano trovarsi a "banchettare" con i loro prodotti locali, organizzando sagre praticamente tutto l'anno, ovviamente con maggior frequenza in estate, dimostrando così una spiccata propensione al divertimento[109].

Molto interessante è il progetto *Polesine 8mm – Pellicole di vita quotidiana*[110], proposto nel Settembre 2016 da Raffineria Creativa[111] in collaborazione con il Gruppo Teatrale Il Mosaico[112] di Rovigo ed altre associazioni locali, finalizzato alla riscoperta del patrimonio cinematografico polesano. Il progetto prevedeva la visione di quattro film d'autore trasmessi in quattro differenti location del Polesine ed abbinati a degustazioni e rappresentazioni teatrali. I film scelti sono stati "Il grido" di Antonioni, "Ossessione" di Luchino Visconti, "Paisà" di Roberto Rossellini e "Scano Boa – Violenza sul fiume" di Renato Dall'Ara.

2.4 PATRIMONIO TANGIBILE

Attraversare il territorio polesano significa essere spesso colti di sorpresa da una serie di ville, palazzi, chiese maestose o umili chiesette di campagna che compaiono improvvisamente, attraversando piccoli paesi o ampie campagne. Insieme a vialoni alberati, laghetti nascosti, quadri di tramonti sulle rive dei fiumi e tra i rami del Grande Fiume obbligano il passante a soffermarsi almeno qualche minuto ad ammirarle, tentandolo affinché vi si addentri e scopra la loro storia.

Spesso si parla del Polesine come luogo noioso in cui non succede niente ed in cui non c'è nulla da fare, ebbene questo capitolo smentirà tali dicerie, presentando, con il sussidio della guida a *Rovigo e Provincia* del Touring Club Italiano, di una seconda guida turistica realizzata dall'Assessorato al Turismo e da esperienze personali, solo alcune delle attrattive naturali e culturali polesane che si suggerisce di visitare.

---

[108] Significativa nel film è la scena dell'arrivo della maestra nel piccolo paese di campagna di Concadalbero, dove gli abitanti si comportano esattamente come descritto.

[109] Ne è un esempio la festa organizzata nel film dal tabaccaio in occasione della pesca eccezionale del tonno pinne gialle.

[110] Maggiori informazioni sul progetto sono reperibili sul sito dedicato http://raffineriacreativa.it/portfolio-items/polesine-8mm-pellicole-vita-quotidiana/ , ultima consultazione 10.02.18

[111] Di cui si parlerà anche nell'ultimo capitolo, http://raffineriacreativa.it/

[112] http://www.ilmosaicoteatro.it/ ultima consultazione 08.02.18

2.4.1 PATRIMONIO NATURALE

Un componente fondamentale del patrimonio naturale del territorio polesano è senza dubbio il Parco Regionale Veneto del Delta del Po, istituito nel vent'anni fa attraverso l'apposita Legge Regionale 8 settembre 1997, n.36 con lo scopo di "tutelare, recuperare, valorizzare e conservare i caratteri naturalistici, storici e culturali del territorio del Delta del Po, nonché per assicurare adeguata promozione e tutela della attività economiche tipiche dell'area e concorrere al miglioramento della qualità della vita delle comunità locali" [113].

In quest'area la pianura si manifesta in altre forme, presentando una molteplicità di paesaggi diversi ed affascinanti, anche in questo caso frutto della convivenza dell'artificio umano e del naturale divenire della natura. Partendo da Adria verso Porto Tolle, ultimo grosso centro prima di addentrarsi del Parco Regionale Veneto del Delta del Po, la popolazione inizia a diradarsi, abbandonando il visitatore in distese di risaie, conducendolo nell'Isola della Donzella, in direzione sud, dove si possono percorrere chilometri costeggiando il mare accompagnati solo dalla presenza silenziosa dei casoni di pescatori, non sempre occupati, oppure spingendolo verso la punta ad est più estrema di Scanno Boa in cui regnano zone completamente selvagge dove ci si può immergere tra canneti ed ascoltare il canto delle varie specie di uccelli in una dimensione fuori dal tempo. La parte a nord del Delta è costituita da spiagge in cui sono sorti stabilimenti balneari, rappresentate da Rosolina Mare, importante punto di riferimento per le estati della provincia rodigina, o la rinomata Albarella, e da altre minori e più spartane come Porto Caleri e Boccasette, località che permettono di apprezzare in maniera più intensa il paesaggio delle dune, ovvero i cordoni littorali, le antiche linee di costa che sono state modificate e superate nei millenni sia dal progressivo movimento del mare che dalle variazioni delle foci del fiume Po[114]. Non mancano piccole spiaggette soggette all'andamento della marea, dunque spesso sommerse e per questo non balneabili, ma consigliate per tranquille passeggiate, occasioni per scoprire piccole specie marine a riposo sul bagnasciuga.

La vegetazione tipica del Parco è caratterizzata da pioppeti, canneti, graminacee, dall'eringio e la ruchetta di mare, una pianta definita "pioniera" delle dune. Si consiglia la visita al Giardino Botanico di Porto Caleri, occasione per conoscere varietà floreali poco conosciute inserite in percorsi protetti che permettono il loro naturale sviluppo in un ambiente idoneo alla loro crescita. Il territorio del Parco è ricchissimo di molte specie facenti parte della fauna avicola tra cui vanno assolutamente menzionati l'airone dal piumaggio rosso al più elegante bianco o lo sfumato airone cenerino, il fraticello, la beccaccia di mare, la pavoncella e la gallinella d'acqua ed infine il cavaliere d'Italia, molto ricercato dai birdwatchers ed il fenicottero rosa, un'eccezionale presenza temporanea che ogni anno sceglie di

[113] http://www.consiglioveneto.it/crvportal/leggi/1997/97lr0036.html , ultima consultazione 18.09.17
[114] Touring Club Italiano, Op, Cit., p.15

sostare per alcuni periodi nelle terre del parco per poi proseguire le sue traiettorie migratorie. Ne consegue che questi territori sono particolarmente consigliati agli appassionati di birdwatching, i quali potranno trovare un luogo ideale dove scoprire una moltitudine di specie interessanti dagli aironi. Ampio spazio è dedicato agli amanti della pesca, che troveranno molti scorci in cui sostare attrezzati di canne in un territorio così ricco di corsi d'acqua, sia soli che accompagnati da professionisti che illustrano le modalità di pesca tradizionale, nel rispetto delle stagioni di pesca o dei divieti apposti. Purtroppo infatti l'ambito della pesca rappresenta una difficoltà non ancora superata nel bloccare i numerosi pescatori di frodo che spesso si possono incontrare lungo i fiumi principali o nel Parco del Delta del Po.

All'interno del Parco, particolarmente suggestiva e consigliata è la Strada delle Valli, che collega Porto Levante con la parte settentrionale del parco. Si tratta di una strada corrispondente ad una lingua di terra molto stretta, immersa nelle lagune d'acqua, da percorrere anche con mezzi lenti per poter avere tutto il tempo necessario alla contemplazione dei coloro che la caratterizzano e delle specie animali che la popolano.

Un altro rappresentante del patrimonio naturale della zona è il Giardino Botanico di Porto Caleri[115], un'area di 23 ettari che ospita 10 diversi ecosistemi in cui vivono 220 specie vegetali, tra esse alcune specie molto rare, come le orchidee spontanee, o piante molto particolari adatte al radicamento sulle dune come per esempio il finocchio litorale e l'ambrosia marittima.

Anche Trecenta, come anticipato all'inizio del capitolo, offre il suo contributo all'arricchimento del patrimonio naturalistico del Polesine: piccoli laghetti, definiti gorghi, colgono il visitatore di sorpresa, comparendo all'improvviso in mezzo alla campagna, impreziositi dalle leggende che ad essi sono legate. Nei dintorni dei gorghi si è sviluppata una vegetazione spontanea principalmente composta da canne palustri, pioppi e ontani, regno di specie animali quali folaghe, gallinelle d'acqua e germani[116], tipiche di tutta l'area presa in analisi in questa tesi.

2.4.2 PATRIMONIO CULTURALE

Il patrimonio culturale presente nel Polesine è molto vario. In questo elaborato si intende identificarlo almeno in parte, cercando di individuare le figure e gli avvenimenti di maggior rilevanza per questo territorio, che vi hanno lasciato un segno incisivo con il loro passaggio.

[115] Maggiori dettagli si trovano alla pagina web presente sul sito del Parco Regionale Veneto del Delta del Po http://www.parcodeltapo.org/index.php/it/musei-e-strutture/90-vivere-il-delta/188-il-giardino-botanico-di-porto-caleri.html

[116] Touring Club Italiano, Op. Cit., p. 56

Partendo dalle origini, nel territorio polesano sono presenti alcuni musei molto importanti che conservano reperti archeologici di singolare pregio, prime testimonianze dell'insediamento dell'uomo in queste terre e del suo rapporto con l'ambiente. Il Museo Archeologico Nazionale di Adria è sicuramente molto rilevante al fine di conoscere la storia del territorio adriese e del suo antico porto: in esso sono conservate testimonianze dell'archeologia, della storia e della tradizione locale partendo dal paleoveneto, proseguendo per l'Età del Ferro fino all'Età Romana, conoscendo dunque l'importanza conferita ad Adria nel VI sec. a.C. quando greci la resero un'importante porto del Mediterraneo, ed incontrando successivamente presenze etrusche. Tra i reperti, oltre a pregiate ceramiche attiche a decori neri e rossi, di tipica fattura adriese, sono esposti molti oggetti funerari a testimonianza delle sepolture di età arcaica e classica. La stessa tipologia di reperti è rappresentativa anche del IV secolo, periodo in cui Adria ed il suo porto perdono la supremazia nel Mar Mediterraneo. Suggestive sono la *tomba della Biga*, resti di un carro da guerra celtico con gli scheletri di tre cavalli bardati con ornamenti etruschi ed il *lapidarium*, posto lungo il porticato che circonda il giardino del museo[117]. Meno (ed ingiustamente) conosciuto è il Museo dei Grandi Fiumi[118], dove si possono ammirare reperti archeologici ritrovati nelle località limitrofe, appartenenti ad un periodo storico piuttosto vasto: dall'epoca del Bronzo, rappresentata dall'insediamento palafitticolo di Castelnovo Bariano, dal villaggio di Larda di Gavello ma soprattutto dalla necropoli di Frattesine, si passa all'Età del Ferro con oggetto le influenze che la civiltà etrusca ha avuto nel territorio adriese con attenzione all'insediamento di San Cassiano di Crespino ed alla necropoli di Balone; segue l'Età Romana, in cui si studiano i modelli di vita romana del territorio polesano, ritrovati soprattutto nella villa rustica di Chiunsano (Gaiba); del Medioevo si conoscono i centri fortificati di Rovigo ed i gioielli di una dama ostrogota, la Dama di Chiunsano. Si giunge infine al Rinascimento, portatore di innovazioni socio-culturali, economiche, così come nuovi stili architettonici e rappresentante di tal periodo è Francesco Xanto Avelli, famoso ceramista rodigino, a cui si aggiunge Antonio Maria da Villafora, fine miniatore, tra i più dotati e originali[119]. Oltre ai contenuti esposti, vanno considerate le installazioni interattive allestite all'interno del museo che coinvolgono a livello visivo, tattile e uditivo il visitatore, elementi che dovrebbero essere riconosciuti come indice di avanguardia per un museo che sa essere interattivo ed accessibile a tutti i target di visitatori. Si consiglia la visita anche del Museo Civico E.

[117] AA.VV *Guide tematiche dei musei archeologici del Veneto, Vol. 1 Adria Museo Archeologico Nazionale di Adria*, Regione Veneto, Venezia, 2013

[118] Non è presente un vero e proprio sito internet del Museo dei Grandi Fiumi, il quale si appoggia ad una pagina web del sito del Comune di Rovigo http://comune.rovigo.it/web/rovigo/vivere/museo-grandi-fiumi oppure dell'associazione Aqua, che ne gestisce le visite guidate http://www.aqua-deltadelpo.com/oasi-e-centri-visite/museo-dei-grandi-fiumi-rovigo/ , ultima consultazione 03.02.18.

[119] Le opere di Antonio Maria da Villafora conservano un'impronta ferrarese a cui lui ha saputo aggiungere una particolare emotività. Tra le sue opere *Crocefissione*, all'interno di un messale finalizzato all'arricchimento della Biblioteca Capitolare di Padova, in Bagatin P., *Museo Polesine*, Nike Kai Dike, Fiesso Umbertiano, 1994

Baruffaldi[120], a Badia Polesine, in cui si può conoscere la storia del territorio badiese: vi si ritrovano reperti archeologici romani, i cimeli militari del Risorgimento e della Seconda Guerra Mondiale, così come strumenti musicali ma anche strumenti agricoli, tutte testimonianze del profondo legame uomo-ambiente.

Un altro periodo importante per il patrimonio culturale polesano è il Cinquecento, un secolo molto fiorente soprattutto per quanto riguarda l'architettura. All'interno del volume di *Italia Nostra Onlus, Architetture e Paesaggio del XVI secolo in Polesine*[121], si parla dell'importanza del Cinquecento nel territorio a livello architettonico e artistico; nell'elaborato seguente ne vengono riprese le tracce riguardanti i luoghi interessati dall'itinerario proposto. La sottomissione di Rovigo e dintorni alla Repubblica di Venezia, avvenuta nel '400, dopo essere stati assoggettati agli Estensi, segnò in maniera decisiva il grande sviluppo del secolo preso in analisi. In questo periodo si vide l'insediarsi di nobili famiglie veneziane nel territorio polesano, si tratta di nomi che si incontreranno spesso nelle ville venete sparse in tutta la provincia, considerata profittevole occasione d'investimento, e luogo ideale per le loro residenze di campagna. Esito di questo progressivo interessamento alle zone rurali, è un maggior sviluppo delle stesse aree in ambito architettonico, contrariamente a quanto si verifica nel capoluogo di provincia, dove si assiste ad un susseguirsi di epoche e di stili che si sovrappongono confusamente anziché amalgamarsi con eleganza.

L'assetto urbanistico edilizio di Rovigo che si presentava alle porte del Cinquecento era piuttosto caotico e ancora oggi è possibile vederne le tracce: gli insediamenti aristocratici sono organizzati lungo il corso dei canali (nel caso di Rovigo dell'Adigetto che scorreva lungo l'attuale Corso del Popolo), i grandi palazzi sono stati inglobati tra le mura e le torri della città: ne sono un esempio la torre di Via Pighin e la cinta muraria di Via Mure inserite in un contesto di strutture minori. I palazzi Roncale e Roverella, oggi sede di importanti mostre temporanee, sono addossati a resti medievali, poco visibili, così come risultano celati da altri edifici un antico colonnato medievale (sito nei pressi del locale Canevone), una colonna in marmo d'Istria nei pressi di Vicolo Leoncino. Testimonianza tardogotica più nota è invece l'"Arco de Bocciati", arcata ogivale a lato della Loggia dei Nodari (abbellita all'interno da dipinti della scuola di Sansovino) altre arcate medievali si ritrovano nella struttura dell'attuale Scuola Media del Conservatorio. I resti delle antiche mura sono invece visibili in Piazza Matteotti, dove sorgono anche la Torre "Mozza" (Torre Grimani) e la Torre Donà. Segno dell'assoggettamento estense è visibile nei pressi di Piazza Garibaldi, nelle finestre archivoltate con larghe ghiere nel complesso edilizio delle "case dei Silvestri", una delle nobili famiglie rodigine fedeli

[120] Maggiori informazioni al sito web http://www.archeoveneto.it/portale/wp-content/filemaker/stampa_scheda_estesa.php?recid=80

[121] AA.VV, *Architetture e paesaggio del XVI secolo in Polesine*, Italia Nostra ONLUS Sezione di Rovigo, Rovigo, 2017

alla casata ferrarese, che gareggiavano sfidandosi in maestosità architettoniche e decorazioni ed anche il convento francescano.
Come anticipato precedentemente, le vere protagoniste dell'architettura cinquecentesca sono però le ville venete che sorgono nei paesi di campagna circostanti la città.
Ecco dunque Villa Grassi di Baricetta (ad **Adria**) voluta dai conti Grassi e realizzata tra il XVI ed il XVII secolo, rappresentante del tipico complesso definito "di Maniera" in cui la villa è posta al centro di due barchesse, ospitanti una la casa del fattore e l'altra i rustici annessi, struttura caratteristica della zone che pone in evidenza la semplicità dell'edificio centrale contrapposta alla complessità formale di quelli laterali. Allo stesso complesso appartiene anche l'oratorio con lo stemma della famiglia sulla facciata. Ispirata a modelli cinquecenteschi ma di epoca successiva è Villa Emo (ora Cavallari) in località Ca' Emo, inserita in un complesso di rustici e caratterizzata da un elegante piano nobile decorato con stucchi colorati.
A **Badia Polesine** i segni del Cinquecento sono evidenti in Palazzo Tappari, costruito agli inizi del secolo in piazza Vangadizza, luogo di pregio per le valenze paesaggistiche tra cui ciò che rimane dell'antica Abbazia dell'omonima piazza, Parco Ferracin ed il giardino del convento. Un intervento di restauro del Settecento ha interessato la facciata impreziosita da fregi a rilievo a decoro del balcone sopra il portone d'ingresso. Palazzo Baccaglini è considerato luogo di rappresentanza della "Badia storica" fino al XIX secolo quando venne demolita la Porta S. Giovanni che gli sorgeva accanto; ha conservato comunque una sua rilevanza dal momento che al posto dei monumenti che lo circondavano è sorta Piazza Guglielmo Marconi. La facciata piacevole e ricca di dettagli e decori, è, purtroppo, stata alterata al piano terra dall'inserimento di negozi. Palazzo Rosini è un altro importante edificio cinquecentesco: elementi di interesse sono il porticato del piano terra che unisce le varie parti che compongono l'edificio, il cornicione "Rinascenza" di particolare pregio di influenza ferrarese, i balconi appartenenti al secolo successivo con ringhiere in ferro battuto e le monofore presenti sulla facciata. Nel contesto monumentale di Badia, non si può escludere l'Abbazia della Vangadizza ed il suo Campanile, con i resti della chiesa considerati simboli della città, fusi in un piacevole contesto paesaggistico a cui appartengono i già citati Parco Ferracini, i giardini del convento e gli storici palazzi della piazza. Il complesso è articolato in più corpi diversi che si aprono in uno spazio semichiuso che accoglie il visitatore in un abbraccio simbolico. Al suo interno si ritrovano un'area dedicata ad associazioni locali, il chiostro, un elegante loggiato, i giardini ed i resti della chiesa dedicata alla Beata Vergine. Sono presenti anche una ghiacciaia ed un antico forno a testimoniare la quotidianità della vita del monastero. In origine "Vangadizza" identificava una località caratterizzata da un terreno estremamente impregnato d'acqua, lavorabile solo con lo strumento della vanga e duro lavoro (da qui il termine "terra vangaticia"). L'abbondante presenza di acqua era dovuta alla terribile

rotta dell'Adige che aveva portato alla nascita dell'Adigetto creando una striscia di terra intermedia. La chiesa della Vangadizza nacque nel X secolo, per volere del marchese di Mantova e sua moglie, affinché la popolazione insediatasi in quel neonato territorio avesse un luogo di culto in cui recarsi; alla fine dello stesso secolo, l'erede marchese di Toscana concedette la chiesette all'ordine dei Benedettini perché vi costruissero un monastero il quale diventò una vera potenza sotto l'Ordine dei Camandolesi e durò fino all'arrivo di Napoleone.

A **Fratta Polesine** è stata eretta la celebre Villa Badoer, o "Badoera", è sicuramente la villa più importante e più conosciuta di tutto il Polesine, edificata tra il 1555 ed il 1556 ed attribuita al celebre architetto Andrea Palladio. Si compone di un corpo centrale con a lato due barchesse con cui forma una semi elisse che sembra voler accogliere il visitatore in un abbraccio. Nella barchessa settentrionale è attualmente ospitato il Museo Archeologico Nazionale. All'interno la villa è particolarmente luminosa ed impreziosita da affreschi, opere di Giallo Fiorentino, aventi come soggetti paesaggi, allegorie e figure grottesche; all'esterno essa è circondata da un giardino che presenta due magnolie sulle parte frontale e aiuole sul retro. Luce e natura, combinati con l'elemento acqua rappresentato dallo Scortico, il canale che le scorre davanti e che attraversa Fratta nonché importante via di comunicazione, ed il filare di tigli che ne segnano i profili, rendono più armonico l'inserimento della villa nel paesaggio rurale circostante, rispondendo perfettamente all'ideale palladiano secondo cui la civiltà deve ricercare un perfetto accordo con la natura. Dal 1996 l'UNESCO l'ha riconosciuta tra i beni appartenenti al "Patrimonio dell'Umanità".

La seconda villa per importanza, sempre attribuibile al XVI secolo è Villa Molin – Bragadin, la quale si trova a pochi passi dalla "Badoera". Costruita per volere di Vincenzo Grimani è poi passata alla famiglia Molin, a cui hanno fatto seguito la famiglia Bragadin ed ora Avezzù. Inserita in un ampio parco, la villa si compone di un edificio padronale, di una barchessa e di altre strutture di minor rilievo. L'interno è stato affrescato da Giallo Fiorentino come quello della vicina Villa Badoer. Di particolare pregio sono anche il porticato della facciata, in tipico stile palladiano, e i camini, ritrovati anche nella barchessa secondo un apprezzabile gioco di richiami. La Chiesa dei SS. Pietro e Paolo è un altro edificio del Cinquecento, oggetto però di vari interventi di completamento della fabbrica fino al XIX secolo. Al suo interno è decorata con affreschi riconducibili alla scuola tiepolesca, alcuni attribuiti a Francesco Zugno ed altri si pensa allo stesso Tiepolo.

Lendinara presenta una molteplicità di edifici appartenenti al secolo trattato, specialmente luoghi di culto. Il primo edificio presentato, posto alle porte di Lendinara è la Chiesa di San Rocco, chiamata anche "chiesetta" per le sue ridotte dimensioni, in contrasto con l'elevata altezza del campanile che le sta accanto. Nata nel 1448 come oratorio, ora monumento dedicato ai caduti della I Guerra Mondiale, è inserita in un piacevole paesaggio che si compone di un piccolo parco che la circonda e

del canale Adigetto che le scorre davanti. Lendinara è sicuramente celebre anche per ospitare il Santuario della Madonna delle Grazie, meglio conosciuta come Madonna del Pilastrello, edificata verso fine secolo come segno di ringraziamento alla Vergine in seguito ai miracoli avvenuti in quel tempo. La facciata è finemente definita e decorata, l'interno è sicuramente di rilievo per la presenza di un presbiterio articolato in più livelli per permettere ai fedeli di avvicinarsi all'immagine della Madonna e per i fini stucchi e dipinti realizzati dai importanti maestri dell'epoca come Veronese, Angelo Trevisan, Ribera (meglio conosciuto come Spagnoletto), G. B Piazzetta, Tommaso Sciacca e sculture di Giovanni Marchiori. A lato dell'aula della chiesa si trova la cappella con la "Vasca del Bagno", una stanza illuminata dalla luce filtrante dai loculi posti negli intercolumni, che conferisce un effetto molto particolare. Il campanile, inserito nel corpo della chiesa, presenta decori in pietra bianca che conferiscono interessanti effetti chiaro-scuri. Un' altra chiesa appartenente all'epoca cinquecentesca è la Chiesa di S. Biagio, che si affaccia sull'Adigetto, vicino a Palazzo Malmignati. Nel Duecento esisteva già l'oratorio di San Biagio ma l'edificio venne ricostruito nel 1529 e poi ristrutturato nel XIX secolo. La facciata è di stile neo classico, composta da due volumi sovrapposti, l'interno a croce latina è organizzato in modo che la navata centrale ed il presbiterio formino una chiesa nella chiesa. Un elemento cinquecentesco di grande valore lo si ritrova sopra il portale d'accesso alla sacrestia ed è la pietra tombale di Gaspare Malmignati, scultura che ritrae l'illustre personaggio di grande cultura e prestigio.

Di grande rilevanza nel panorama polesano cinquecentesco è Villa Boldrini Marchiori, meglio conosciuta come Ca' Dolfin. Essa è collocata in Via Garibaldi, una strada in cui sorgono altri edifici di interesse storico ed architettonico che conferiscono una certa attrattiva. La facciata ricorda gli edifici veneziani: un terrazzino nella parte centrale, posto sopra l'entrata, su cui poggiano due colonne doriche, inserito in una serie di finestre elegantemente incorniciate. Il balcone è degno di nota in quanto è il punto da cui Giuseppe Garibaldi, ospitato nella villa, parlò al popolo il 27 Febbraio 1867. L'impronta veneziana è conservata anche nella profondità della struttura, forse disegnata da Vincenzo Scamozzi, che si articola in due piani ai quali si aggiunge il sottotetto. I saloni interni sono impreziositi da dipinti ottocenteschi di Vincenzo Gazzotto aventi come oggetti episodi della divina commedia. Attorno alla villa si estende un meraviglioso parco ricco di una vasta varietà arborea, progetto di Giuseppe Japelli su modello inglese, dunque con chiostri, viali e piccoli corsi d'acqua. Ora tale spazio verde è stato ridotto in seguito alla costruzione di edifici residenziali. Palazzo Boldrin, abitazione di Giovan Battista Conti, ora Biblioteca Civica viene considerato il punto più accogliente della città, a chiusura di un luogo dove sorgono una serie di edifici significativi: si affaccia sulla riviera S. Biagio, vicino al Teatro Ballarin, la Chiesa di S. Biagio, il Palazzo Malmignati, l'Arco Ogivale. Torna l'elemento delle cornici ad impreziosire la facciata, coronandola interamente e di

fronte all'edificio, un monumento ad un importante artista cinquecentesco: Lorenzo Canozio, abile intarsiatore e scultore del legno che ha saputo eccellere nell'arte della tarsia.

A **Rovigo** l'architettura più rilevante del periodo era la Chiesa della Beata Vergine del Soccorso, chiamata anche "La Rotonda", che rappresenta ancor oggi una delle preziosità delle città. Venne eretta intorno al 1600 secondo un progetto di Francesco Zamberlan, collaboratore di Palladio, in risposta alla crescente devozione popolare; al tempo sorgeva in una zona al margine della cinta muraria, tra orti e giardini. Grazie alla sua forma ottagonale, riesce a conferire tutt'oggi maggior vicinanza agli altri elementi limitrofi successivi quali il campanile, staccato dall'edificio principale ed attribuito a Baldassarre Longhena, e l'ex cimitero ebraico. All'interno è riccamente decorata in stile barocco: una prima fascia di tele dipinte scorrono lungo tutto il perimetro dell'edificio, sopra di esse un poggiolo decorato con parti in oro che richiamano l'altare, nella parte più alta tre finestre per lato fanno entrare luce naturale nel tempio. Anche il campanile è un particolare esempio di armonia: struttura è suddivisa in quattro parti di pietra sagomata, decorate da paraste ed archetti a tutto sesto. I materiali utilizzati, cotto e pietra bianca, creano un piacevole effetto chiaroscurale.

La Chiesa di Bartolomeo, fu edificata a partire dal 1562, si presenta con una facciata suddivisa in tre parti, delicatamente intonacata e con un portale elegante. Al suo interno si trova un'unica navata che termina con un prezioso coro ligneo sul retro dell'altare, impreziosita da decori barocchi e opere d'arte di pregio. Accanto alla chiesa si trova il monastero Olivetano di S. Bartolomeo, risalente al XIII secolo in cui era ospitato l'ordine degli Umiliati, e che nel XV passò all'ordine degli Olivetani. Successivamente, nell'Ottocento, divenne casa di riposo per gli anziani ed attualmente è sede del Museo dei Grandi Fiumi e luogo di incontro di altre associazioni. Al suo interno si articolano due chiostri, il primo quattrocentesco subito di seguito all'entrata, ornato da un pozzo elegante, il secondo, più semplice, costruito nel Seicento.

Sempre in centro storico, nei pressi del Tempio della Rotonda, si trovano i resti di Casa Rosetta – Ferrari, oggigiorno quasi irriconoscibile per le condizioni di trascuratezza in cui giace, conseguenza anche degli edifici costruiti ne suoi dintorni nel corso del '900, che non hanno tenuto conto della sua importanza. Originariamente la facciata era interamente affrescata e presentava un elegante portale ad arco per l'ingresso, una marcata cornice marcapiano sottolineava l'orizzontalità dell'edificio.

All'uscita di Piazza Vittorio Emanuele II, si incontra un altro palazzo cinquecentesco, opera di un grande architetto del tempo: Michele Sanmicheli che progettò il Palazzo Roncale. Eretto negli stessi anni di Villa Badoer, sorge in un punto molto interessante: si presta come porta della stessa piazza ed edificio d'angolo nel percorso principale che attraversava tutta la città all'interno delle mura, andando da Porta S. Giovanni a Porta S. Bartolomeo. Per molto tempo è appartenuto alla famiglia Roncale, a cui ha fatto seguito un commerciante di mobili, per passare poi in mano alla Banca Agricola, che curò

l'ultimo restauro. Da un punto di vista architettonico, essa si distingue per il contrasto determinato dal forte bugnato del porticato ed il più chiaro e lineare ritmo delle lesene in stile ionico e delle finestre del piano superiore. Un altro palazzo dell'epoca eretto nel centro storico è l'elegante Palazzo Casalini, posto in un sito di forte carattere storico, vi si trovano infatti l'entrata di Porta Giustina a lato, l'ex Vescovado di fronte e a pochi passi torre Pighin e il Duomo. Dopo varie vicissitudini della famiglia Casalini (che ne è tornata in possesso più volte), il palazzo è diventato sede del Circolo Sociale di Rovigo e appartiene ora ad un Istituto Bancario. Un ultimo palazzo del Cinquecento è Palazzo Rosada – Ubertone, situato appena fuori Porta San Bortolo, dunque posto nella via principale diretta all'esterno delle mura. Ora, nelle medesima strada, si susseguono edifici storici ed altri più recenti, che confondono il visitatore, impedendogli di cogliere subito l'eleganza di questi palazzi storici, caratterizzati da una precisa simmetria.

Oltre ai palazzi citati, un'altra testimonianza del fiorente cinquecento rodigino è la Colonna col Leone di S. Marco, posta in Piazza Vittorio Emanuele II, rappresentante il potere della Repubblica di Venezia a cui Rovigo è stata assoggettata.

A **Trecenta** troviamo un'imponente villa cinquecentesca, Villa Bellini – Spalletti detta anche "Il Palazzon", voluta dalla famiglia Pepoli, di origine emiliana, come rivela la struttura stessa dell'edificio, caratterizzata da un aspetto possente, che ricorda quasi una fortificazione, con basamento costituito da una cornice in pietra ritrovata in molte strutture difensive del tempo. All'interno esso presenta un ampio salone ed un'elegante scala a chiocciola a collegamento dei piani superiori. I decori sfarzosi contrastano con l'austerità esterna. Un aspetto curioso di questa struttura è la presenza di un pozzo nella sua parte interna, probabilmente elemento già presente nella struttura precedente la sua costruzione. Intorno alla villa si trovano due rustici, un parco ed un'area coltivata, oltre ad una cornice di tigli in cui essa si inserisce piacevolmente. Altri esempi di ville che risentono di un'influenza estense sono l'ex casinò di caccia di Arquà Polesine, Villa Schianti (attuale Municipio) a Ficarolo, villa Camerini (ora villa Bertelè) a Stienta, territori più vicini alla provincia ferrarese perciò fuori dall'itinerario proposto in questa tesi. Vi furono tracce dell'influsso ferrarese anche in epoche più tarde, come mostrano palazzina Baldo (ex Bellettato) a Fratta Polesine e palazzina Zanetti a Lendinara. Per il resto l'influsso veneto fu sempre più incisivo e dominante in tutto il territorio polesano[122].

Per quanto riguarda l'urbanistica del tempo, da quanto riportato sempre nel sopra citato volume, si constata uno sviluppo abitativo concentrato nei pressi dei corsi d'acqua, di cui il Polesine, come si è visto nel secondo capitolo, è un territorio molto ricco. Il fiume, così come il canale, era infatti un

[122] Riferimenti tratti da Semenzato C., *Le Ville del Polesine*, Neri Pozza Editore, Vicenza, 1975

importante risorsa di cui si facevano molteplici usi: funzioni energetiche e collegamenti commerciali (preferiti rispetto alle insicure strade via terra) attorno al XVI-XVII secolo, importante fonte di irrigazione delle campagne circostanti nei secoli successivi. Le tipiche abitazioni che si susseguivano sulle sponde del corso d'acqua prendevano il nome di insediamenti "a riviera", e sempre con il termine "riviere" si indicano le successive banchine che costeggiano il corso d'acqua, spesso adibite a strada o corsi pedonali che separano le abitazioni dal canale o fiume. Ne sono un esempio Badia Polesine, Lendinara e Fratta Polesine ma anche Adria e Loreo.

Altri nuclei abitativi vengono invece ritrovati nei pressi delle ville nobiliari e corrispondevano alle abitazioni di coloro che lavoravano al servizio delle nobili famiglie, sia nelle campagne che nelle loro dimore. Il contributo di queste famiglie per lo sviluppo insediativo è notevole in quanto esse provvedevano anche al miglioramento della rete dei trasporti sia via acqua che via terra. A questo proposito si menzionano i rustici, edifici a completamento della villa, più o meno isolati da essa che vanno a comporre quelli che Camillo Semenzato in *Le ville del Polesine*definisce "sistemi" [123]. Tra i principali ed interessanti si ricordano alcuni: Ca' Venezze a Saline (San Martino di Venezze), per la sua vastità, Villa Grassi (Baroni) a Baricetta, ex Grimani a Grompo e Ca' Zeno a Taglio di Po. Questo tipo di edifici avevano una funzione prevalentemente agraria, come dimostra quello del Grompo, di notevole qualità architettonica, conservata anche nel XX secolo nelle nuove aziende agricole.

Per quanto riguarda lo sviluppo insediativo nel Delta del Po, esso si è sviluppato in termini ridotti con un certo ritardo in seguito alle continue evoluzioni delle ramificazioni, del trasporto e sedimentazioni di materiali. Le prime abitazioni erano piuttosto rare e sparse, poi, dopo il Cinquecento, si sono creati dei piccoli centri intorno ad edifici utilizzati come primi strumenti di bonifica, tentativi promossi dalle famiglie veneziane all'epoca interessate a quei territori tanto che molti di quei luoghi sono identificati con i loro nomi, ne sono un esempio Ca' Venier, Ca' Pisani, Ca' Dolfin.

Dagli ultimi accenni fatti al rapporto uomo – corsi d'acqua, si prosegue riportando un'altra parte molto importante del patrimonio polesano: il patrimonio culturale idraulico. Anche in questo caso si mettono in evidenza interventi che risalgono al XVI secolo, periodo a cui corrispondono alcune delle opere più rilevanti. Da dopo il Cinquecento, infatti, gli interventi idraulici sostanziali apportati in queste zone sono relativi agli inserimenti di idrovore per facilitare e velocizzare il prosciugamento dei terreni, mentre sono rimasti per lo più invariati sia i canali che le linee di scarico. Da qui l'importanza di inserire tali opere in un contesto di beni culturali in questo vere rappresentanze di opere di ingegno al pari di opere d'arte, come riportato da Giovanni Veronese nel sopracitato volume di *Italia Nostra*.

[123] Semenzati C., *Opp. Cit. pp. 18-19*

Un primo manufatto lo si incontra a Fratta Polesine, si tratta di una sorta di botte costruita sotto lo Scortico verso la fine del Cinquecento, in seguito al formarsi di laghi a monte del canale stesso. Tale opera è ancora funzionante e nel 2007 è stata portata a termine inserendo un ponte-canale sullo Scortico (fig. 2) per facilitare il deflusso dell'acqua dei terreni posti nell'area sottostante Lendinara.

Fig. 2 Ponte-canale a Fratta Polesine

Fonte: *Architetture e paesaggio del XVI secolo in Polesine*

Un altro ponte-canale situato in un altro punto non compreso nell'itinerario proposto, tra Grignano e Rovigo, è stato costruito e nel tempo dotato di una struttura abitativa, per separare gli scoli di canale Valdentro e Campagne Vecchie (o Branco o Ramostorto), portando quest'ultimo a defluire in Canalbianco a Valliera mentre il Valdentro verso Adria.

Nella parte a sud del Canalbianco è possibile poi vedere dei resti dei manufatti idraulici dell'epoca rinascimentale, quasi del tutto cancellati dagli interventi successivi relativi al Collettore Padano Polesano. Ne è un esempio una piccola parte della Botte Pignattin risalente al 1566 (fig. 3).

Fig. 3 Resti Botte Pignatin

Fonte: *Architetture e paesaggio del XVI secolo in Polesine*

Un ultimo manufatto di questa tipologia è rappresentato da alcuni tratti di muratura della Botti Barbarighe, volute da Giacomo Barbarigo, nobile veneziano, poste sotto l'Adigetto e ricostruite più volte in seguito ai loro continui crolli, fino all'ultimo decisivo del 1951.
Verso Porto Tolle è possibile visitare il Museo regionale della Bonifica di Ca' Vendramin[124], in cui sono ospitati i cimeli della bonifica idraulica del Delta, una biblioteca tematica ed un orto botanico. Una parte di struttura costituisce una delle idrovore più importanti nel garantire la bonifica di queste terre. All'esterno del museo è stata installata l'Oasi del Tempo, una scultura di Simon Benetton che ritrae gli scenari del fiume caratterizzati da canneti mossi dal vento.

Un altro periodo di storia importante per il Polesine è il Risorgimento, che vede Lendinara come protagonista di questo momento storico con l'arrivo di Garibaldi come ospite di eccezione. Tra i suoi cittadini che si sono distinti in questo periodo vi sono Domenico Piva, Giuseppe Marchiori, Pietro Perolari Malmignati ma soprattutto Pietro Salvagnini e Alberto Mario, attivo rivoluzionario che combatté al fianco di Garibaldi per l'Unità d'Italia[125] e che sposò la famosa giornalista inglese Jessie White altrettanto impegnata a sostenere la sua stessa battaglia. Ogni anno, quest'evento storico viene ricordato con una rievocazione con figuranti in costume, che ricostruiscono il passaggio di questo combattente illustre nel comune di Lendinara.
Sempre nel XIX secolo vennero eretti importanti edifici nella provincia di Rovigo. Ne sono un esempio il Teatro Sociale di Rovigo, in risposta alla passione degli abitanti nei confronti del melodramma, il cui architetto fu Sante Baseggio che lo pensò con una facciata neo classica, al suo ingresso una targa ricorda i momenti salienti della sua storia. Come Rovigo, anche Lendinara costruì il suo Teatro Ballarin nel XIX secolo e così fece anche Badia Polesine edificando il Teatro sociale,

[124] http://www.fondazionecavendramin.it/index.php?option=com_content&view=article&id=8&Itemid=104
[125] Pietro Salvagnini e Alberto Mario combatterono contro gli austriaci e parteciparono alla spedizione in Sicilia.

noto per i preziosi fregi dorati a ricordo del celebre teatro della Fenice di Venezia, poi chiuso per molto tempo ed ora riaperto con la nuova destinazione d'uso di sala civica. Inoltre, sempre nel medesimo secolo, avvenne un importante fatto nella Villa Molin Avezzù a Fratta Polesine: durante una cena per la festa di San Martino, l'11 Novembre 1818, ci fu un'imboscata che portò all'arresto dei principali esponenti della Carboneria, movimento molto attivo a Fratta, evento tutt'oggi ricordato con commemorazioni storiche. Lungo lo Scolo Valdentro, è stato creato un percorso pedonale chiamato *Passeggiata dei Carbonari* che unisce alcune delle ville dove risiedevano membri del movimento[126].

[126] In particolare le ville toccate sono: Palazzo Grindati Bonotti, Villa Davì, Villa Oroboni, Villa Monti, Villa Dolfin e Villa Labia, come ricordato nella guida *Rovigo e Provincia il Polesine ed il Parco del Delta del Po*, Touring Club Italiano, Touring Editore, Milano, 2009

3. IL CICLOTURISMO

Il cicloturismo è una tipologia di turismo in via di espansione. Come sostiene Ivo Allegro nella presentazione al testo *Cicloturismo, strategie di sviluppo e benefici per le destinazioni turistiche*[127], il cicloturismo si dimostra una modalità di viaggio e di scoperta particolarmente adatta per le zone più periferiche, fuori dai principali bacini turistici e, se ben inserito in un contesto che lo abbina ad elementi culturali, naturali e rappresentanti la tradizione locale, esso può rivelarsi un'importantissima occasione di sviluppo. Inoltre, per la sua natura quale metodo di spostamento lento, esso si dimostra uno dei mezzi migliori per immergersi nel territorio, nella sua storia e nella sua cultura, offrendo al turista la possibilità concreta di fare esperienza del suo viaggio, garantendogli un'esclusiva intimità con il territorio che non viene semplicemente attraversato ma vissuto. Questa tipologia di turismo permette anche di addentrarsi in zone in cui le automobili non possono accedere e portare alla scoperta di bellezze inedite.

Tra le principali motivazioni a sostegno del possibile successo del cicloturismo come attività generante sviluppo turistico anche in Italia, troviamo sicuramente il successo già riscosso di quest' ambito in vari stati del nord Europa tra cui Olanda, Germania, Francia e Svizzera, come si vedrà meglio successivamente, dove il fenomeno è cresciuto notevolmente, insieme al progressivo orientarsi di questi turisti verso il territorio italiano. Inoltre vanno considerati il diffondersi della filosofia slow che si concretizza nella modalità di praticare questo tipo di turismo e la possibilità di consentire un'installazione graduale delle strutture ad hoc limitando l'impatto iniziale di un indispensabile investimento. Altri punti a favore del cicloturismo, sono alcune delle sue caratteristiche individuate dai progettisti della ciclovia Vento e riportati nel testo *Vento, la rivoluzione leggera a colpi di pedale e paesaggio*[128]: si tratta del suo potere "abilitante" ovvero la sua capacità di riattivare sia la popolazione che i territori, intrecciandoli e rendendoli reciprocamente partecipi delle loro vite e non semplici testimoni-passanti; la sua "inclusività" quindi l'essere "accessibile a tutti"; infine la sua predisposizione nel creare vantaggi su una larga fetta di territorio quindi non solo riservata a pochi[129].

L'importanza del cicloturismo si evidenzia anche in altri due ambiti fondamentali: la salvaguardia della salute e quella dell'ambiente. Come emerso nella Prima Conferenza Nazionale della Bicicletta,

---

[127] Formato R. *Cicloturismo, strategie di sviluppo e benefici per le destinazioni turistiche*, Edizioni Scientifiche Italiane, Napoli, 2009

[128] Giacomei A., Giudici D., Pileri P. *Vento la rivoluzione leggera a colpi di pedale e paesaggio*, Corraini Edizioni, Mantova, 2015, in questo testo viene illustrato il progetto relativo alla realizzazione della ciclovia VEN-TO che da Torino arriva fino a Venezia. Vengono spiegate anche le motivazioni che hanno spinto alla realizzazione di questa impresa, compresi gli scopi e gli obiettivi da raggiungere, modelli ispiratori per l'itinerario proposto in questa tesi, che come già specificato, vuole rappresentare una sorta di bretella della Ven-To stessa.

[129] Giacomei A., Giudici D., Pileri P. Op Cit., p.20

tenutasi tra il 9 e l'11 Novembre 2007[130], nel nostro paese si è verificato un aumento considerevole di emissioni di Co2 tanto da condurre al rischio di probabile sanzione come previsto dal Protocollo di Kyoto, dove vengono sanciti vincoli da rispettare per limitare le combustioni idrocarburi al fine di proteggere l'ambiente in cui viviamo[131]. Risulta dunque necessario adottare soluzioni che portino a ridurre le emissioni di Co2 quali per esempio l'impiego di mezzi di spostamento a basso o nullo impatto ambientale, come può essere la bicicletta, ed il maggior utilizzo dei mezzi pubblici. La bicicletta, infatti, come enunciato dal Professor Stefano Caserini, nella Conferenza sopracitata, non emette alcun elemento inquinante e le uniche emissioni che essa produce sono quelle derivate dal suo rotolamento sull'asfalto e dall'abrasione dei freni che sono talmente minime da non essere prese in considerazione. L'energia che serve al suo spostamento è quella prodotta dall'uomo e generata dalla sua alimentazione dunque anche in questo campo tale mezzo non richiede l'impiego di sostanze inquinanti. Infine, se si considera anche la sua produzione, essa risulta più ottimale rispetto quella delle automobili in quanto la bici arriva a pesare sui 15kg rispetto ai circa 1000 kg di un'auto, ed anche la sua manutenzione risulta meno impegnativa. Per queste ragioni, la bicicletta viene riconosciuta come un ottimo mezzo efficace e di supporto alla sostenibilità in quanto "è il più economico dal punto di vista energetico"[132].

Per poter attuare una strategia orientata all'inserimento nella vita quotidiana di questa modalità di spostamento, bisogna puntare al coinvolgimento di Regioni, Enti Locali e altre istituzioni attive sul territorio, in quanto diventa indispensabile attuare un progetto di educazione ambientale che punti ad informare e sensibilizzare tutta la popolazione sul tema dell'inquinamento e sulle conseguenze che esso comporta sia relative alla salute degli individui sia all'ambiente. A questo proposito, un possibile strumento identificato come idoneo dalla suddetta conferenza per gestire le varie idee ed iniziative su queste tematiche, sarebbe il Servizio nazionale per la mobilità ciclistica, che può essere il risultato anche di collaborazioni di più e diversi enti aventi come obiettivo comune l'attuazione del Piano generale della mobilità ciclistica, attraverso la creazione di una sorta di rete.

Come già anticipato, l'utilizzo della bicicletta può risultare benefico anche per la salute dell'individuo. Secondo l'intervento di Raphael Calvelli nella suddetta Conferenza, pedalare aiuta a mantenere in esercizio la muscolatura ed ossigena l'apparato respiratorio, rappresentando un'attività consigliata sia a giovani, che a persone anziane, sia pure a determinati soggetti affetti da patologie che non permettono di praticare altre attività sportive. Diretta conseguenza sul fisico dell'individuo è

---

[130] I cui atti sono stati raccolti in *Due ruote per il futuro: in bici: prima conferenza nazionale della bicicletta 9-11 Novembre 2007: atti della conferenza / promossa da Ministero dell'ambiente, del territorio e del mare; organizzata da Provincia di Milano*, Ediciclo Editore, Portogruaro, 2008

[131] *Due ruote per il futuro*… Op. Cit, pp.43-44

[132] *Due ruote per il futuro*… Op. Cit, p. 115

la riduzione del rischio di sviluppare malattie di tipo cardiovascolare così come pure il diabete e le ipertensioni. Inoltre un utilizzo maggiore della bicicletta significherebbe un utilizzo minore di mezzi motorizzati e dunque inquinanti portando ad un miglioramento della qualità dell'aria. Gli unici aspetti negativi di questa attività, illustrati da Paolo Crosignani, sempre durante la Conferenza sul cicloturismo, sono rappresentati dal rischio di incidentalità, dovuto al comportamento scorretto sia di alcuni automobilisti che di alcuni ciclisti, e l'aria inquinata che comporta l'inalazione di polveri fini, che si depositano nei polmoni, dando problemi respiratori e cardiovascolari. Possibili soluzioni suggerite per far fronte a queste problematiche potrebbero essere la realizzazione di piste ciclabili lontane dal traffico, quindi non semplicemente spazi di percorrenza paralleli a quelli riservati alle auto ed appartenenti allo stesso manto stradale, così come una moderazione del traffico per ridurre le emissioni di CO2, azioni, a mio avviso, da supportare con una miglior sensibilizzazione al tema dell'inquinamento e della sostenibilità da instaurare nelle coscienze delle persone, soprattutto perché superare questi ostacoli porterebbe solamente ad un miglioramento della salute degli individui stessi[133].

Il testo *Vento rivoluzione leggera a colpi di pedale*, fa riflettere su un altro aspetto da non sottovalutare, ovvero quello rappresentato dall'aumento dei posti lavoro generato dal cicloturismo: basti pensare alla natura stessa dello spostamento in tale attività che non implica il trasporto di grandi bagagli dunque comporta il conseguente acquisto del necessario nelle destinazioni di sosta, dall'alloggio alla ristorazione all'acquisto di altri beni di prima necessità, sostenendo così le attività locali già esistenti. Consideriamo inoltre la curiosità che contraddistingue un cicloturista, spingendolo alla scoperta del territorio quindi alla visita di musei, parchi, altre attività che richiedono del personale formato che lo assista, o che semplicemente permetta la fruizione di tali centri. Non va trascurato nemmeno l'impiego di personale necessario alla costruzione di nuovi tratti ciclabili o alla manutenzione di strade già esistenti. Per citare solo un esempio, la Vienna-Passau genera ogni anno un indotto di Euro 340.000,00[134].

Un altro aspetto economico da considerare in relazione all'incremento dell'uso della bicicletta è il PIB, rilevato da Legambiente, ovvero il Prodotto Interno Bici: un beneficio economico per abitante generato dagli utenti abituali della bici. Tale dato include la produzione e vendita dei mezzi in questione e dei loro accessori, i molteplici benefici di tipo ambientale, sanitario e sociale, generati dal pedalare. Secondo l'ultima analisi del 2017 in ambito di mobilità, eseguita dalla stessa Legambiente, la regione Emilia Romagna si posiziona al primo posto, presentando un PIB pari a circa 200,00 Euro annui per abitante, seguita al secondo posto dal Trentino Alto Adige con una stima di 190,00 Euro

[133] *Due ruote per il futuro*… Op. Cit, pp. 177-178-179
[134] *Vento*.. Op. Cit pp. 82-86

per abitante, con il Veneto ad occupare l'ultimo scalino del podio con quasi 180,00 Euro per abitante[135]. Per parlare di una cifra complessiva, Legambiente, in un articolo di Maggio 2017, riporta un dato di fatturato pari a 6.206.587.766 Euro, esito della somma di tutti gli aspetti sopracitati[136].

3.1 PANORAMICA DEL CICLOTURISMO IN EUROPA

Molti paesi, soprattutto quelli Nord Europei, hanno dimostrato nel corso degli ultimi decenni una particolare attenzione allo sviluppo del cicloturismo, provvedendo sia alla realizzazione di percorsi attrezzati e sicuri, che ad una precisa offerta di servizi utili al target d'interesse e ad una miglior formazione e sensibilizzazione della popolazione al tema sostenibilità ed alla valorizzazione dei territori attraverso modalità sempre sostenibili[137].
Di seguito verranno riportati alcuni esempi di Stati che hanno saputo fare di questo settore un importante punto di forza per la loro economia ed il loro sviluppo, facendo riferimento principalmente a dati ricavati dal testo *Cicloturismo, strategie di sviluppo e benefici per le destinazioni turistiche* e da informazioni più recenti derivate dalla consultazione dei siti web delle destinazioni considerate.

3.1.1 CICLOTURISMO NEL NORD EUROPA

Il caso di maggior rilevanza per quanto riguarda lo sviluppo del cicloturismo nei paesi europei è riscontrabile in **Austria** ed è rappresentato dalla realizzazione della celebre Strada del Danubio, che da Passau giunge fino a Vienna. Il numero di fruitori di questo itinerario è rapidamente cresciuto, passando da 738 mila visitatori nel 1987 (appena cinque anni dopo la sua costruzione nel 1983) a 1527 mila nel 1991, fatto che ha spinto le istituzioni a dotare il percorso di maggiori comfort e servizi e di intensificarne la promozione, coinvolgendo anche tour operator operanti nel settore. Il successo ottenuto da quest'itinerario ha stimolato la realizzazione di una vera e propria rete ciclabile formata oggi da 38 itinerari che si articolano su 4000 km di strada, 15 sono gli itinerari principali e ben 5 sono parti di percorsi Eurovelo; essi prevedono anche una diversificazione di offerta al fine di coinvolgere un numero sempre maggiore di cicloturisti. A tal proposito, si trovano percorsi caratterizzati da

[135] Dati ricavati da allegato di rivista on line di Legambiente https://www.legambiente.it/sites/default/files/docs/ecosistema_urbano_2017_dossier.pdf , ultima consultazione il 16.11.17
[136] https://www.google.com/url?q=https://www.legambiente.it/contenuti/comunicati/pedalare-e-un-buon-affare-ecco-i-dati-delleconomia-della-bici-italia&sa=U&ved=0ahUKEwjKudeMr8XXAhXBb1AKHXdYBbcQFggJMAI&client=internal-uds-cse&cx=014518752588528380200:ia4wbg4ykcu&usg=AOvVaw3qdHBW03vHqpIQ0CYffyNh
[137] Formato R. *Cicloturismo, strategie di sviluppo e benefici per le destinazioni turistiche*, Edizioni Scientifiche Italiane, Napoli, 2009, p.39

tematiche storico-culturali come la Ciclabile Carnica, la Ciclabile della Drava e la Ciclabile della Cultura, oppure avventurose-alpine quali la Ciclabile dei Tauri, o infine lacustri-fluviali rappresentate dalla Ciclabile del Salzkammergut e dalla Ciclabile del Neusiedlersee. Inoltre in Austria sono presenti degli itinerari adatti all'utilizzo di biciclette elettriche, un nuovo fenomeno che si sta organizzando nell'e-bike, e che si sta diffondendo in tutto il Tirolo, per dare la possibilità anche ai turisti meno pratici di visitare in bicicletta queste terre, restando a stretto contatto con il territorio[138].
Il caso austriaco si rivela un ottimo esempio anche a livello europeo, ispirando la nascita di altri itinerari ciclabili in vari stati, dimostrando anche come queste opere possano generare un buon indotto economico nelle località coinvolte, considerando il ritorno annuale che si è verificato nelle attività turistiche interessate, pari all'iniziale investimento di 45 milioni di Euro[139], arrivando secondo le ultime analisi dell'anno 2013 a superare i 110 milioni di euro/anno (considerati anche i picchi di frequenze estive di oltre 5.000 passaggi giornalieri)[140].

Danimarca e **Olanda** rappresentano due stati molto simili da ritenere lodevoli esempi nello sviluppo del cicloturismo. Entrambe infatti non solo offrono una buona scelta di itinerari tutti ben attrezzati di servizi informativi e ricettivi, ma ha fatto della bicicletta il mezzo di spostamento più utilizzato tra i trasporti urbani, ponendosi ai primi posti tra i paesi con il tasso più alto di ciclabilità (in Olanda si contano addirittura più di una bici a famiglia). In Danimarca, oltre alla complicità della morfologia del dolce territorio collinare, che ben si presta all'attività ciclistica, fondamentali per raggiungere questi traguardi sono state delle efficienti politiche fiscali e stradali sulla mobilità, pensata secondo le esigenze principalmente di pedoni e ciclisti, così come altrettanto rilevante può ritenersi l'assenza di lobby automobilistiche che in qualche modo potrebbe aver favorito l'acquisto di mezzi di spostamento alternativi. Allo stesso modo, l'Olanda ha saputo favorire l'uso della bicicletta attraverso un'efficiente intermodalità soprattutto con treno e metropolitana, come nel caso di Amsterdam e Rotterdam, puntando ad una gestione mista che coinvolge da un lato un organismo pubblico-privato e dall'altro i governi locali.
Un altro importante risultato acquisito dalla Danimarca è costituito da una forte crescita della domanda interna manifestata con un notevole aumento dell'acquisto di biciclette prevalentemente di tipo olandese, quindi adatte ad un uso cittadino, verificatosi tra gli anni 2003 e 2007. Ma una crescita del numero di questo tipo di veicoli si è verificata anche negli ultimi anni: un articolo di

[138] https://www.austria.info/it/attivita/cicloturismo/girovagando-con-l-e-bike/con-l-e-bike-attraverso-il-tirolo , http://www.e-bikewelt.com/
[139] Formato R. Op. Cit, pp.44-47
[140] Pileri P., Giacomel A., Giudici D., *Vento la rivoluzione leggera a colpi di pedale e paesaggio* Corraini Edizioni, Mantova, 2015

Repubblica.it[141] rilasciato un anno fa, riporta un aumento notevole di circolazione di biciclette nella città di Copenaghen: dal 2009 infatti sono stati installati circa 20 sensori intelligenti nel centro cittadino, in grado di rilevare e distinguere il passaggio di biciclette ed automobili, i quali hanno registrato il transito di 265.200 bici in confronto a 252.600 auto. Va al contempo considerata l'importanza di tale dato in un paese che si posiziona ai primi posti a livello mondiale per tasso di motorizzazione privata. Il notevole aumento di spostamenti in bicicletta è da considerare anche come risultato di una mirata politica di investimenti finalizzati al miglioramento delle infrastrutture dedicate ai ciclisti[142].

Per quanto riguarda gli itinerari danesi, si parla di 12.000 km di piste segnalate di cui 9 itinerari ciclabili nella Danimarca orientale, attraversando l'isola di Mon Island, Stevns Cliffs, l'isola di Falster e l'isola di Presto, un itinerario margherita conduce alla scoperta di magnifici punti panoramici ed altre meraviglie nascoste del territorio danese; infine nella parte occidentale si articolano 16 itinerari in mezzo alla natura selvaggia. Mentre per quanto riguarda la rete olandese, troviamo itinerari più naturalistici e paesaggistici come il *North – Sea Cost*, il *Lowlands* ed il *National Park Area*, mentre altri come la *Pista delle Città Storiche* ed il *World War II Reflection* hanno un profilo più storico-culturale.

La rete ciclistica **francese[143]** è il risultato di un importante intervento statale effettuato nel 1998 che ambiva a realizzare 7000 km di percorsi ciclabili, grazie a finanziamenti che coinvolgessero attivamente anche le Regioni. Si tratta di 3500 itinerari identificati come le *Randonnées Routes*, composte da *Véloroutes* "percorsi ciclabili su sede propria o su strada secondaria a bassa densità di traffico"[144] e *Voies Vertes* destinati ad un più vasto insieme di individui comprendendo dunque non solo ciclisti ma anche pedoni ed individui a cavallo. Così come l'Austria, anche la Francia ha pensato ad un raggruppamento degli itinerari a carattere tematico, offrendo così un'offerta mirata che soddisfi le specifiche esigenze dei target a cui si riferiscono. È possibile ritrovare itinerari enogastronomici come le famose *Routes des Vins*[145], oppure transfrontalieri quali *La Route Verte* e la *Strasburgo e Alsazia del Nord*, percorsi su strade sterrata tra boschi, campagne e passanti per piccoli paesi giungendo fino al mare, ne sono un esempio *Bretagna* e *Haute Garonne*, altri più storico-culturali tra cui *Valle della Loira* e *Île de France*. A capo della gestione di questi numerosi percorsi è posta

[141] http://www.repubblica.it/ambiente/2016/11/30/news/piu_bici_che_auto_private_copenaghen_capitale_europea_del_traffico_green-153159125/?refresh_ce ultima consultazione 13.11.17

[142] L'articolo sopra menzionato riporta una cifra di oltre 100 milioni di euro che dal 2005 fino al 2016 sono stati destinati a tale scopo.

[143] Si riporta il sito ufficiale del turismo in Francia relativo alle Vie Verdi e Vie Ciclabili http://it.france.fr/it/sulla-francia/vie-verdi-e-vie-ciclabili-felicita-bicicletta

[144] Formato R. Op Cit. p. 49

[145] Sito Web https://www.route-des-vins-alsace.com/

l'Association Française des Véloroutes et Voies Vertes[146] che opera tramite una rete di delegazioni collegate a livello nazionale. Va menzionato inoltre l'impegno della regione Borgogna nella promozione della bicicletta, consigliata come mezzo ideale per scoprire al meglio il territorio, la quale realizza più di 1000 km di itinerari la maggior parte dei quali appartiene al "Tour de Borgogne à vélo", immersi nella natura, passando per mete storico-culturali ma anche tra vigneti.

Una campagna di ricerche mirate[147], effettuata nel 2008 e finalizzata a comprendere meglio la grande espansione del fenomeno cicloturistico in Francia, ha portato alla luce l'importante dato di una percentuale pari al 42% di individui che pratica ciclismo, portando tale attività al primo posto tra le attività sportive praticate dai francesi. Le motivazioni principali che spingono alla scelta di tale attività sono principalmente di svago (94%), ricerca di benefici in termini di salute e forma fisica (15%) e solo una minoranza lo considera pura attività sportiva (8%), tanto che anche la categoria dei cicloturisti sceglie proprio questo mezzo come occasione per mantenersi in forma e per "scoprire il territorio su due ruote". Molto importanti sono anche i numeri generati da tale attività in termini di pernottamenti che raggiungono anche i 7 milioni, più della metà rappresentati da turisti francesi e solo 1 milione da stranieri, e che coincidono con il 3,5 % del totale dei pernottamenti registrati nello Stato. Un altro dato emerso dalla suddetta analisi, dimostra che i cicloturisti francesi preferiscono vacanze corte di 3-4 giorni attraverso itinerari enogastronomici, meglio localizzati nella parte settentrionale della Borgogna, al contrario degli stranieri che prediligono una modalità itinerante, trattenendosi nel territorio anche 7-10 giorni. Per quanto riguarda le location dei pernottamenti, le scelte ricadono spesso su villaggi vacanza o campeggi, in cui rappresentano il 14 % sul totale dei pernottamenti.

Al giorno d'oggi, importanti risultati sono previsti dal "Piano bicicletta 2015-2020"[148] promosso a Parigi nel 2015 ed avente l'obiettivo di investire oltre 150milioni di Euro per le piste ciclabili in lunghezza e qualità, passando da 700 a 1400 km. Conseguente obiettivo è l'aumento da 5 a 15% dell'uso della bicicletta per gli spostamenti in città entro il 2020. La proposta di sviluppo presentata dall' amministrazione comunale francese appare piuttosto completa, destinando finanziamenti al miglioramento di aspetti diversi di quest'ambito: la parte più cospicua sarà dedicata alla costruzione di piste ciclabili e spazi per sostenere l'intermodalità bici-servizi pubblici, un'altra parte finanzierà il progetto "Parigi a 30 chilometri all'ora" le cui zone dedicate saranno sempre più estese, ed una minoranza sarà destinata all'installazione di parcheggi per bici ed incentivi per l'acquisto di bici elettriche.

---

[146] Sito Web http://www.af3v.org/

[147] Altermodal, *Le Tourisme à vélo en France*, Atti della conferenza di Senlis, 2008

[148] Si veda l'articolo di *Le Parisien* http://www.leparisien.fr/paris-75/paris-75005/paris-150-meur-pour-doper-la-pratique-du-velo-01-04-2015-4657497.php

Ancora una volta facciamo riferimento alla prima Conferenza nazionale della bicicletta, in cui viene illustrato il caso della **Germania**, che nel 2002 ha emanato il National Cycling Plan[149], ovvero un Piano nazionale della mobilità ciclabile, strumento di fondamentale importanza per la strategia nazionale, volta alla sostenibilità ed al raggiungimento degli obiettivi in tema di cambiamenti climatici, che ben si integra anche con la politica del trasporto urbano, promuovendo la bicicletta come mezzo di spostamento nella città andando a migliorare anche la sicurezza stradale dei ciclisti. Proprio a tal scopo sono state apportate due modifiche al codice della strada conferendo una condizione giuridica più favorevole a tutte le persone che si spostano in bicicletta nella quotidianità. Al fine di incrementare l'utilizzo di questo mezzo, lo Stato ha investito 100 milioni di Euro finalizzati alla costruzione e manutenzione di piste ciclabili che seguono le strade nazionali più importanti e collegare quindi con più facilità i luoghi maggiormente frequentati. In questo modo sono stati creati 190 itinerari ciclabili che collegano 12 strade principali; gli itinerari più conosciuti sono la *Romantische Strasse* che segue il Danubio, il Reno e il Weser attraverso un percorso riconosciuto dall'Unesco come Patrimonio dell'Umanità e la 100 Schlösser Route che attraversa la regione del Münsterland, definita paradiso dei ciclisti. In totale si parla di 70.000 km di piste ciclabili e 200 percorsi di livello nazionale (11.000 km certificati a livello qualitativo dalla ADFC - Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club, la corrispondente tedesca dell'italiana FIAB).

Fondamentale per la divulgazione della conoscenza di questa alternativa modalità di spostamento è stata anche la campagna informativa attuata dalla Germania, che ha previsto l'organizzazione di molteplici conferenze dirette ad incentivare la divulgazione informativa di tale argomento (caso di particolare rilievo è la conferenza Velo-City del 2007 sulla pianificazione della ciclabilità [150]) cercando di coinvolgere e sensibilizzare anche gli attori locali come per esempio sindaci, politici e responsabili degli uffici di progettazione ad un inserimento della bicicletta come mezzo quotidiano nella vita sociale, ed aprendosi alla cittadinanza promuovendo concorsi nazionali come il "Best for bike" o il "Bike to work"[151]. Da menzionare è poi la collaborazione dell'Accademia con l'Istituto tedesco per gli affari esteri che dirige e ne gestisce l'organizzazione, rendendo più tangibile l'interesse e l'impegno dello Stato in questo ambito.

Tale impegno da parte dello Stato ha condotto al raggiungimento di importanti risultati: un Progetto Interregionale sul Cicloturismo, effettuato nel 2008, ha riportato un aumento della scelta dei viaggi in bici da un 9,8% del 1997 ad un 14,9% nel 2006, e nello stesso anno un elevato numero di tedeschi

[149] Maggiori informazioni alla pagina dedicata del sito web *Fahrradportal* https://nationaler-radverkehrsplan.de/en/federal-initiatives/national-cycling-plan-nvp-2020

[150] *Due ruote per il futuro*… Op. Cit. pp. 55-56-57

[151] Il primo concorso riguarda la premiazione dell'idea migliore, e del suo creatore, per l'uso della bicicletta; il secondo è definita una campagna che mira a portare i cittadini a scegliere la bicicletta rispetto alla macchina come mezzo per recarsi al lavoro. *Due ruote per il futuro*… Op. Cit P. 56

dichiarava l'intenzione di utilizzare la bici in vacanza. Si è giunti ad un risultato di 4,9 milioni di persone tedesche che nel 2010 hanno fatto una vacanza in bicicletta, e questo dato sommato alle 22 milioni di presenze di ciclisti annuali registrate in Germania (rappresentanti un'importantissima entrata di oltre 5 miliardi di Euro per l'economia tedesca) portano a superare la concezione che tale tipo di turismo appartenga solo ad una minoranza e dunque che non venga più considerato turismo di nicchia, almeno in questo stato[152]. Le ultime indagini effettuate dalla ADFC nel 2016 è emerso che il 25% di un campione di 6.000 tedeschi si dedica ad escursioni in bicicletta quasi 9 volte all'anno e il 17% degli intervistati hanno affermato di aver effettuato almeno un viaggio in bicicletta che prevedesse i pernottamento fuori negli ultimi tre anni[153]. Le motivazioni che spingevano e spingono alla scelta della bicicletta come mezzo ricreativo in vacanza sono dettate da una maggior attenzione alla forma fisica e dal desiderio di passare delle vacanze in famiglie facendo attività sane.

Il caso **inglese** si distingue dai precedenti per una particolarità: l'abilità nell'aver individuato un buon potenziale di successo nell'affiancare l'attività cicloturistica con il recupero di infrastrutture urbane dismesse, quali le ferrovie, come avviene nel Peak District National Park.
Come la Germania, a partire dalla fine degli anni '90, adotta un piano nazionale per la mobilità ciclistica, il National Cycle Network, che si poneva come obiettivo la costruzione di 10.400 km finalizzati a percorsi cicloturistici. La costruzione di tale rete è gestita da *Sustrans*[154], una fondazione britannica che ha come mission la promozione del trasporto sostenibile. I principali fruitori di tale rete sono rappresentati dalla stessa popolazione inglese in occasione di escursioni nelle zone limitrofe a quelle di residenza, dunque una percentuale elevata di uscite a scopo ricreativo.
Secondo un'indagine di Mintel[155], nel 2006 ben 450 mila turisti della Gran Bretagna hanno scelto vacanze caratterizzate dall'uso della bicicletta, portando una spesa complessiva di 120 milioni di sterline e ad essi si aggiunge un cospicuo gruppo di 2,25 milioni che avrebbero utilizzato la bicicletta in vacanza anche solo per brevi escursioni giornaliere, tutti dati che testimoniano il crescente interesse verso queste tipologie di vacanza. Interessante è il dato che riguarda la fascia d'età più interessata a quest'attività ovvero i ragazzi di età compresa tra i 15 ed i 24 anni.
Oggi la rete nazionale ciclistica si aggira sui 17.000 km ed è percorsa da circa 5 milioni di persone non solo in bicicletta ma anche a piedi e a cavallo. Dalla pagina web Sustrains si apprende che l'85% degli utenti del National Cycle Network avverte una sensazione di benessere nel percorrere tali vie

[152] Becheri E., Maggiore G. *Diciottesimo rapporto sul turismo italiano 2011 – 2012*, Franco Angeli, Milano, 2013, p.462
[153] Informazioni tratte dal seguente articolo: http://www.fiab-onlus.it/bici/turismo-in-bici/cicloturismo-news/item/1466-2016-tedeschi-turismo.html , ultima consultazione 10.11.17
[154] Sito web https://www.sustrans.org.uk/
[155] Mintel, *Cycling Holidays*, Mintel Oxygen Reports, 2007

ed un altro 50% ritiene che muoversi attraverso le ciclovie sia di aiuto nel risparmiare soldi. Per chi promuove la suddetta rete è importante che il visitatore viva un'esperienza memorabile dunque oltre all'impegno nel salvaguardare l'integrità del territorio, sono stati coinvolti vari artisti al fine di inserire opere d'arte nei percorsi[156].

Tra i percorsi più consigliati vi sono la Ciclovia Adriana, appartenente alla rete nazionale (Itinerario n°72) e lunga 280km che attraversa il sito del Vallo di Adriano, patrimonio mondiale, situato nel nord dell'Inghilterra. Appartiene al circuito C2C (Sea to Sea) in quanto da Glannaventa Roman Bath House sulla costa occidentale inglese, giunge fino a South Shield affacciata sulla costa orientale. Il percorso si considera percorribile in 3 – 5 giorni durante i quali si può ammirare un paesaggio davvero vario tra zone costiere, piccoli villaggi e mercati cittadini ma soprattutto i forti romani. Un'altra attraversata dell'isola da costa a costa è l'itinerario che parte da Newcastle e raggiunge Edimburgo. Inoltre, tra le ultime novità, dal 2010 sono disponibili tre Rivers Route attraverso il nord dell'Inghilterra ed il sud della Scozia. Tutta la rete ciclabile, suddivisa in base alla difficoltà e alle caratteristiche dei luoghi attraversati, è consultabile al seguente sito: https://www.sustrans.org.uk/ncn/map/national-cycle-network .

La **Svizzera** si è impegnata nella realizzazione di una rete cicloturistica alla fine degli anni novanta, creando, grazie all'impegno della Fondazione Svizzera in Bici, nove itinerari appartenenti alla rete *Suisse a Velo (La Svizzera in bici).*

A differenza degli altri stati, la Svizzera dispone di un numero minore di percorsi, considerate anche le sue dimensioni inferiori, ma essi si dimostrano ben estesi su tutti i 26 Cantoni ed integrati con 50 percorsi regionali diretti a coprire le aree che restavano escluse dal passaggio dei percorsi principali. Inoltre, Fondazione e Stato si impegnano a garantirne degli ottimi stati di integrità e fruibilità dei tracciati, potenziando la loro accessibilità attraverso segnali e loghi comuni a tutti i percorsi e facendo coincidere l'inizio e la fine dei percorsi con delle stazioni ferroviarie offrendo un'ottima intermodalità ed incentivando la partecipazione di individui con preparazioni diverse, permettendo loro di sostenere le distanze.

Va menzionato l'itinerario del Lago di Costanza in quanto risulta essere secondo solo alla ciclopista del Danubio in termini di frequenza. I numeri dei fruitori di questi percorsi sono in continuo aumento: nei primi anni del 2000 si registrano crescite vertiginose arrivando nel 2004 a 570 mila pernottamenti. Una successiva indagine del 2006 ha dimostrato come gli stessi svizzeri siano dei grandi utilizzatori della bicicletta, stimando ben 645 mila individui ai quali si aggiungevano altri 3 milioni che sostenevano un uso frequente.

[156] https://www.sustrans.org.uk/ncn/map/national-cycle-network/about-network

3.1.2 IL CASO SPAGNOLO

L'evoluzione del fenomeno cicloturistico spagnolo viene considerato separatamente rispetto ai precedenti proprio per delle diversità strutturali. Il suo sviluppo infatti non deriva da provvedimenti di politica interna, da un progetto di mobilità nazionale costruito a priori e diffuso tra i vari attori del territorio; esso nasce invece da un'esponenziale aumento della domanda e di una conseguente promozione dell'uso della bicicletta nel percorrere il noto Cammino di Santiago de Compostela da un lato e dall'altro dell'ideazione di un piano di sviluppo delle Vias Verdes, 7.600 km di ferrovie dismesse da adibire a percorsi verdi dedicati a cicloturisti come a persone a cavallo ed accessibili a tutti. La gestione delle Vias Verdes è affidata principalmente alla Fondazione delle Ferrovie Spagnole, che si occupa anche della promozione del progetto e della gestione degli itinerari; con essa collaborano poi il Ministero dell'Agricoltura, Pesca, Alimentazione e Ambiente, le Regioni e le Amministrazioni locali interessate.

Di fondamentale importanza per la crescita e lo sviluppo del progetto è il supporto del Governo che oltre ad un'iniziale somma di 41,4 milioni di Euro stanziati per tale progetto, si è impegnato ad elargirne altri 23,2 milioni per lo stesso fine, dimostrando in tal maniera di riconoscere e sostenere l'importanza ed i benefici economici e non che tale iniziativa porta allo Stato ed alla sua popolazione. Tale partecipazione ha velocizzato la realizzazione di 93 itinerari finiti nel 2007, caratterizzati da percorsi sicuri e ben attrezzati grazie alla conversione delle stazioni abbandonate in ostelli, bar e negozi.

Ad oggi si è arrivati ad una riconversione di 2600 km di ferrovie dismesse che hanno dato origine a ben 120 percorsi ciclabili, accessibili a tutti in quanto sviluppati in piano, con la prospettiva di aumentarne sempre di più il numero[157].

3.1.3 LA EUROPEAN CYCLISTS' FEDERATION ED IL PROGETTO EURO VELO

Ad unire il comune interesse di questi Stati per lo sviluppo del cicloturismo in un progetto più esteso che li coinvolgesse tutti è la European Cyclists' Federation, istituita nel 1983, con l'obiettivo di promuovere l'utilizzo della bici come mezzo di trasporto sostenibile e salutare, e come strumento ricreativo, attraverso la realizzazione di Euro Velo, una rete di itinerari internazionali. La Fondazione è aperta a membership con qualsiasi organizzazione che abbia un interesse nell'uso della bicicletta sia come mezzo di trasporto urbano sia come mezzo ricreativo. I principali obiettivi della Federazione consistono nell'accrescere il riconoscimento della ciclabilità e dei benefici che essa conferisce sia

[157] http://www.viasverdes.com/itinerarios/principal.asp

agli individui che alla società, facendo in modo che un uso della bicicletta a livello turistico li stimoli anche ad un uso nel quotidiano; inoltre procedendo con una maggior attenzione nei confronti delle esigenze di un cicloturista, offrendogli un ambiente "cycle-friendly", quindi rispettoso della sua sicurezza, della sua salute ed attrezzato al suo passaggio. La federazione si apre anche a realtà simili, proponendo una rete di supporto e di arricchimento reciproco, approfondendo la ricerca sul campo, incrementando così il bagaglio di informazioni, consigli ed esperienze da condividere a livello nazionale ed internazionale. Sempre su un piano europeo, di particolare importanza è la partecipazione dell'Unione Europea che incentiva tale progetto attraverso co-finanziamenti alle verifiche di fattibilità. Con l'intenzione di fissare in modo definitivo ed ufficiale i punti chiave che portano al raggiungimento degli obiettivi sopra citati, la Federazione ha provveduto ad emanare una serie di atti dedicati ciascuno ad un aspetto particolare: il primo documento è la Dichiarazione di Berna del 2007 in cui viene esplicata l'importanza del ruolo della bicicletta nella delicata questione dei cambiamenti climatici, suggerendola caldamente come mezzo sostitutivo alle automobili negli spostamenti quotidiani e promuovendo altresì l'intermodalità bici-mezzi pubblici, infine spronando le autorità competenti nel facilitare l'utilizzo di tale mezzo. La Carta di Bruxelles del 2009, firmata in occasione di Velo City, punta ad un coinvolgimento più concreto degli Stati nella politica dei trasporti, prevedendo maggiori investimenti in favore delle politiche ciclistiche da inserire come parte integrante del piano di mobilità nazionale. Nel 2010 viene firmata la Carta di Siviglia antecedente l'International Transport Forum, riprendendo i temi della Dichiarazione di Berna sull'uso della bicicletta nella quotidianità, focalizzandosi in particolar modo sui benefici che un maggior uso del mezzo comporterebbe in merito a miglioramenti dello stato di salute dei cittadini, minori congestioni di traffico, infrastrutture meno costose. L'ultima carta, la Carta di Vancouver, firmata del 2012, volge l'attenzione ai bambini, come soggetti a cui riservare specifiche attenzioni per far sì che possano godere anch' essi della positività dell'uso della bicicletta.

Per quanto concerne la realizzazione del progetto Euro Velo, il fatto di proporre una serie di itinerari appartenenti alla stessa rete ma passanti in stati diversi, ha permesso di stabilire alcuni vincoli per quanto riguarda per esempio gli standard del rapporto intensità traffico dei veicoli ed attività cicloturistica, la situazione del manto stradale, le attrezzature segnaletiche, la presenza di strutture ricettive, di ristorazione ed informazione, elevando così i livelli qualitativi di ogni paese.

Nello specifico, tale progetto prevede la realizzazione di 12 itinerari di una lunghezza complessiva di circa 70.000 km, caratterizzati da percorsi già esistenti o in fase di progettazione, distinti gli uni dagli altri per peculiarità geografiche, storico-culturali, enogastronomiche:

1. Atlantic Coast Route, da Sagres a Capo Nord, 8186 km

2. Mediterranean Route da Tenerife ad Atene, 5122 km, in Italia in realizzazione attraverso il progetto della ciclovia VENTO (che verrà trattato nel prossimo capitolo).

3. Camino de Santiago, da Trondheim a Santiago de Compostela, 3900 km

4. Atlantic Ocean to Black Sea (La Strada del Cibo e del Vino), da Nantes a Costanza, 7305 km

5. Via Romea Francigena, da Londra a Roma, 1930 km

6. The Channel to Black Sea, da Roscoff a Odessa, 5984 km

7. Middle Europe Route, da Capo Nord a Malta, 5500 km

8. Capitals Route, da Galway a Mosca, 4000 km

9. Baltic Sea to Adriatic's Sea (La Strada dell'Ambra), da Danzica a Pola, 4448 km

10. Baltic Sea Circuit (Il Circuito della Lega Anseatica), 7980 km da Helsinki a San Pietroburgo

11. East Europe Route, da Capo Nord ad Atene, 5980 km

12. North Sea Circuit (Il Circuito del Mare del Nord), 5932 km da Svinesund a Bergen

Gli obiettivi che la Federazione si propone di raggiungere entro il 2020 sono:

- aumento della ciclabilità del 15%

- riconoscimento del valore della ciclablità da parte delle istituzioni nazionali ed internazionali e conseguente considerazione ed integrazione di tale pratica nelle politiche competenti

- impegno del 10% del budjet destinato ai trasporti per investimenti sulla ciclabilità e sul cicloturismo ricreativo

- diminuzione del 50% per km dei cicloturisti/ciclisti vittime di incidenti

3.2 CICLOTURISMO IN ITALIA: FOCUS SUL TERRITORIO POLESANO

L'Italia si presenta come un paese avente un enorme potenziale per lo sviluppo del cicloturismo, considerati le molteplici aree pianeggianti o collinari e i numerosi piccoli luoghi e località minori da scoprire. Purtroppo però, come dimostrano molte classifiche[158], il nostro stato non si presenta certo come uno dei paesi più all'avanguardia, sia per quanto concerne l'uso della bici nel quotidiano o a scopo ricreativo, sia la vendita di bici o il basso numero di incidenti, stime in cui si stabilisce sempre in una postazione intermedia, preceduto dai paesi del nord Europa. Manca infatti una certa sensibilità all'utilizzo di questo mezzo, sia per quanto riguarda gli spostamenti in città, per i quali si preferiscono le automobili, sia in termini maggiori per le vacanze. A causa di questa distanza nei confronti della bicicletta, purtroppo, manca anche un'adeguata struttura nazionale di supporto, specialmente destinata ai turisti stranieri che decidono di scoprire il nostro territorio sulle due ruote, i quali, abituati a ben altri servizi, si imbattono spesso in difficoltà, come ad esempio una scarsa segnaletica, pochi tratti sicuri riservati a ciclisti e troppe strade a circolazione promiscua alle auto e pericolose, strutture ricettive non sempre attrezzate ad ospitarli.

Tuttavia, molte città stanno iniziando ad avvicinarsi a questa modalità di spostamento, adottando provvedimenti concreti al fine di sensibilizzare i cittadini ad un uso quotidiano della bici ed offrire un servizio diverso anche ai turisti che viaggiano sulle due ruote per motivi di svago. Seguiranno ora alcuni esempi di città italiane che hanno saputo distinguersi in questo ambito per i progetti proposti ed attuati, con particolare attenzione alle realtà del Nord-Est Italia, per passare poi ad analizzare più nel dettaglio ciò che è avvenuto in Polesine.

3.2.1 REGIONI ITALIANE E CICLOTURISMO: IL NORD EST

L'Italia non presenta una rete cicloturistica nazionale unitaria, ma piuttosto una serie di reti regionali più o meno sviluppate e promosse da iniziative di vario genere. Questo modo individualista di procedere si è spesso dimostrato inefficiente in occasione di provvedere alla realizzazione di tratti interregionali di percorsi che seguono fiumi o sono parte di itinerari Europei in quanto ogni regione ha tempistiche e possibilità di intervento differenti dunque i lavori risultavano spesso rallentati. Al fine di capire come le varie regioni italiane si muovono in quest'ambito, verrà presentata una panoramica delle regioni nord-orientali, casi che possono essere considerate un buon esempio a cui

[158] Come riporta un'analisi condotta da ECF nel 2015, https://www.bikeitalia.it/2015/05/22/la-classifica-ecf-dei-migliori-paesi-per-il-ciclismo-urbano/

ispirarsi per intensificare la promozione dell'uso della bicicletta ed adoperarsi così contemporaneamente anche ad una promozione del territorio.

La Regione **Trentino** si dimostra particolarmente attenta e sensibile allo sviluppo del cicloturismo. Il suo territorio offre 430 km di piste ciclabili dotate di numerosi servizi ed alti standard di percorribilità, caratteristiche che le portano ad essere considerate all'avanguardia anche in un contesto europeo.

La rete ciclabile è ben distribuita su tutto il territorio andando a costituire una buona e funzionale alternativa di mobilità: si contano 11 piste che dal Lago di Garda conducono fino alle Dolomiti e ben 32 itinerari di diversa lunghezza e difficoltà (l'itinerario più conosciuto è la *Pista Ciclabile dell'Adige*, dal Passo Resia fino al Veneto passando per Bolzano e Trento). Per il Trentino passano anche itinerari di portata nazionale come la Ciclopista del Sole ed internazionale come la Via Claudia Augusta (dal Danubio al Mar Adriatico).

Come già anticipato, itinerari e ciclabili sono ben attrezzati di segnaletica e forniti di servizi, i più importanti dei quali sono i *Bicigrill*, luoghi di ristoro in cui i ciclisti ed i cicloturisti possono sostare per rifocillarsi, dove possono ricevere assistenza tecnica ed informazioni utili per il loro viaggio, compresi consigli sulle località da scoprire. Un altro aspetto fondamentale per il sostegno dell'uso della bicicletta, nel quale il Trentino ha saputo essere un esempio, è stato il miglioramento dell'intermodalità, abbinando con efficacia le bici con altri mezzi: la regione presenta infatti un servizio di BICIBUS Trento - Sarche[159] che collega la Valle dei Laghi alle Dolomiti e poi scende fino al Lago di Garda, garantito nel periodo da Maggio a Settembre.

Infine si può asserire che tale regione abbia saputo assistere il turista o l'escursionista anche nel momento precedente il viaggio, fornendo un efficiente supporto on line attraverso il sito web www.trentinobicitour.it/ ben articolato e ricco di informazioni, spesso consultato anche per la stesura di questo capitolo. Inoltre facilita i meno esperti della zona o i meno pratici nell'organizzazione di escursioni o vacanze proponendo pacchetti ad hoc, cercando di adattare le offerte ad esigenze diverse.

Un'ultima novità di questa regione è la promozione dell'E-Bike per favorire una mobilità maggiormente eco sostenibile; si tratta di biciclette elettriche a pedalata assistita che permettono a tutti di addentrarsi alla scoperta delle bellezze della Regione senza faticare troppo. Tra i luoghi indicati nel sito in cui poter praticare l'e-bike si trovano la Val di Fiemme, la zona di Fiera di Primiero, il territorio tra Comano e Madonna di Campiglio, la Val di Non e la Valsugana con iniziative dedicate.

[159] Maggiori informazioni al sito web http://www.card.visittrentino.it/DtSrv.aspx?id=463

Volendo poi fare alcuni esempi di città trentine che si sono particolarmente attivate in ambito ciclistico, si cita la città di Bolzano, da sempre molto vicina all'utilizzo della bicicletta, la quale, come riferisce Dadoli nella *Conferenza Due Ruote per il Futuro*[160], ha deciso di integrare di un nuovo aspetto, il cosiddetto effetto emozionale, le piste ciclabili già esistenti. Il ciclista deve avere sempre chiara la distinzione tra piste extraurbane, immerse nella natura, e piste urbane, passanti per le città trafficate, ma entrambe le realtà devono essere curate e variopinte; nel concreto dunque, sono stati apportati rinverdimenti delle aree distribuite nei pressi delle piste ciclabili in sede propria.

Una città trentina che si distingue particolarmente in quest'ambito è Bolzano, che è riuscita ad incrementare nel corso degli anni il numero di utenti della bici per fini ricreativi e non, proponendo una serie di iniziative ed attuando politiche di riorganizzazione urbana che hanno permesso l'integrazione del mezzo sopracitato nel contesto cittadino. Inoltre al fine di promuovere l'uso della bicicletta, Bolzano organizza una serie di eventi ad hoc quali: *Bolzanoinbici*[161] una manifestazione ciclistica di tipo non competitivo che dal 1992 si ripete ogni primavera, rappresentando un importante appuntamento per i ciclisti trentini (che partecipano in circa 5.000, media annua) ed una buona occasione per avvicinare i cittadini a questo mezzo. A *Bolzanoinbici* si aggiungono altre manifestazioni non competitive che spesso abbinano il percorso in bici a visite guidate per la città ed attività ludico-istruttive per bambini come la *12h MTB Endurance* e la *6h Endurance*, le quali, al fine di incentivare una maggior partecipazione, promuovono premiazioni a quartieri con il maggior numero di partecipanti.

Bolzano contribuisce poi alla registrazione del flusso giornaliero di ciclisti, essendosi dotato come altre città europee, del *Bicycle Barometre* che rileva in tempo reale il passaggio dei mezzi a due ruote. In termini di servizi offerti, questa città ha aumentato il numero di parcheggi coperti, specialmente nei pressi delle stazioni ferroviarie, si è impegnata nell'ideare nuove rastrelliere adatte a strade in cui lo spazio per il posteggio delle bici è limitato ed ha attivato un servizio di noleggio bici per i pendolari. Molto importante è anche il suo impegno a livello europeo in quanto nel 2006 si è impegnata a partecipare ad un programma di partnership agreement internazionale nell'ambito della mobilità ciclistica. Un'analisi sula mobilità riportata nell'ultimo dossier Ecosistema Urbano stilato da Legambiente e Fiab nel 2017, riporta Bolzano ai primi posti per spostamenti effettuati in bicicletta (il 20 % del totale di spostamenti) insieme a Pesaro, Reggio Emilia, Treviso e Ferrara[162].

---

[160] AA.VV Conferenza nazionale della bicicletta, *Due ruote per il futuro: in bici: prima conferenza nazionale della bicicletta 9-11 Novembre 2007: atti della conferenza / promossa da Ministero dell'ambiente, del territorio e del mare; organizzata da Provincia di Milano*, Ediciclo Editore, Portogruaro, 2008

[161] Programma *Bolzanoinbici* 2017 http://www.comune.bolzano.it/mobilita_context02.jsp?ID_LINK=4959&area=123

[162] Tale dato è il risultato di uno studio condotto da Legambiente in collaborazione con VeloLove e GRAB+, racchiuso nel *A Bi Ci – 1° Rapporto sull'economia della bici in Italia e sulla ciclabilità nelle città*, presentato al Bike Summit 2017

Si procede osservando un'altra regione molto virtuosa, l'**Emilia Romagna**, che come si è già visto, si posiziona ai primi posti per l'elevato numero di utenti della bicicletta producendo il PIB dal valore maggiore rispetto le altre regioni italiane. L'incentivazione del cicloturismo è nata per ragioni turistiche in quanto si mirava a proporre un'offerta diversificata rispetto al classico turismo balneare, puntando anche sull'attaccamento a tale mezzo insito nella popolazione emiliana. Risulta infatti molto sviluppato il ciclismo urbano, specialmente in città come Ferrara.

Per quanto riguarda i turisti, le proposte sono molteplici e pensate per soddisfare esigenze diverse, dirette a turisti avventurieri oppure a chi preferisce percorsi dolci, così come a famiglie. La provincia ferrarese offre una cinquantina di percorsi tra città d'arte e natura, spingendosi fino al Parco del Delta del Po, costeggiando il grande fiume attraverso la ciclabile Destra del Po, la più lunga d'Italia (125,50 km); la stessa ciclovia costituisce anche la parte centrale della Route 8 Atene-Cadice del circuito di Eurovelo. Un'alternativa a piste pianeggianti è offerta dagli itinerari dei colli bolognesi dove sorgono piccoli borghi, ad essi si aggiungono le ciclovie che affiancano i canali Navile e Reno. Ai più avventurosi vengono suggeriti circa 90 itinerari in MTB sugli appennini, a cui si aggiunge la millenaria Via degli Dei che attraversa l'Appennino Tosco-Emiliano collegando Bologna a Firenze. La novità degli ultimi anni è rappresentata dalle Ciclovie dei Parchi, ovvero 10 nuovi percorsi che si inoltrano in 9 parchi regionali ed una riserva naturale, raggiungibili anche in treno[163]. Questo sistema di intermodalità realizzato all'interno dei parchi è stato oggetto di premiazione nel corrente anno 2017, portando la regione a conquistare il secondo premio IGRAW 2017 (Italian Green Road Award) ovvero l'Oscar italiano del cicloturismo[164], un importante riconoscimento per l'ottimo traguardo raggiunto a livello di turismo sostenibile, rendendo accessibile e fruibile a tutti le aree dei parchi nel pieno rispetto dell'ambiente.

Un'altra regione che si distingue nell'uso della bicicletta è il **Veneto**, che occupa il terzo posto nella classifica di spostamenti in bici, già citata in precedenza.

Una collaborazione tra la Regione e FIAB ha permesso la valorizzazione della regione anche a livello turistico grazie alla realizzazione di 7 ciclovie e 4 itinerari cicloturistici, presentati nella pratica guida *Veneto in bicicletta*[165], promossa dalla Regione Veneto. Le ciclovie conducono alla scoperta del

---

a Roma, https://www.legambiente.it/contenuti/comunicati/pedalare-e-un-buon-affare-ecco-i-dati-delleconomia-della-bici-italia e https://www.legambiente.it/sites/default/files/docs/ecosistema_urbano_2017_dossier.pdf

[163] http://www.emiliaromagnaturismo.it/it/itinerari ultima consultazione 17.11.17

[164] La premiazione menzionata è promossa da *Viagginbici.com* e *Cosmo Bike Show* con "l'obiettivo di promuovere il turismo sostenibile ed evidenziare l'impegno dei soggetti che, attuando interventi relativi ad infrastrutture, viabilità e ambiente, stimolano e agevolano l'utilizzo delle due ruote nel quotidiano e nel tempo libero, con una importante e positiva ricaduta sulla salute e sul sociale."
http://mobilita.regione.emilia-romagna.it/news-archivio/2017/settembre/intermodalita-treno-bici-la-regione-premiata-da-italian-green-road-award

[165] http://www.veneto.eu/itinerari-dettaglio?uuid=2fd24c2d-665b-4ef9-b94b-90d005bb3687&lang=it, ultima consultazione 20.01.18

Veneto collegando vari punti di interesse e offrendo diverse difficoltà: sono proposte la Lunga Via Delle Dolomiti, l'Anello dei Colli Euganei, la Ciclovia delle Isole di Venezia, I Paesaggi del Palladio nei dintorni di Vicenza ed infine percorsi lungo i corsi d'acqua quali l'Anello della Donzella che fiancheggia il Po, Il GiraSile che accompagna il fiume omonimo e la Ciclovia del Mincio. In 1200 km di piste ciclabili è possibile scoprire tutte le bellezze di questa regione. Gli itinerari collegano province diverse della regione e sono: Dal Lago di Garda a Venezia, L' Anello del Veneto, Via del Mare, Dalle Dolomiti a Venezia.

Un altro importante progetto che vede coinvolti i GAL (Gruppi di Azione Locale) delle varie province venete è *TURRivers* che ha come esito la realizzazione di una guida cicloturistica chiamata *Paesaggi lungo i grandi fiumi*, contenente itinerari che seguono i corsi d'acqua principali della regione (Adige, Brenta e Po) abbinando bici e barca[166].

Nel panorama Veneto emerge Padova come città esempio per il gran numero di utenti della bicicletta. Essa infatti nel 2011 si posiziona al primo posto del Giretto d'Italia, per essere la città dove si è registrato il maggior numero di passaggi in bicicletta, rilevati in punti prestabiliti[167]. Questo importante risultato ha permesso di evidenziare la buona riorganizzazione del sistema della mobilità padovana in ambito di uso delle bici. Inoltre è stato un ottimo stimolo per migliorare la già buona offerta di itinerari cicloturistici presenti in città e provincia: 7 percorsi portano alla scoperta di parchi e giardini nei dintorni di Abano Terme, fiumi della Bassa Padovana e canali minori del capoluogo, paesaggi naturali attorno a Piazzola sul Brenta e piccoli borghi di Arquà Petrarca, Monselice, Este e Montagnana[168].

La provincia di Treviso, offre l'itinerario del GiraSile, già nominato precedentemente, ed articolato in 4 diversi tipi di offerte: il GiraSile del Gusto dove assaggiare i prodotti locali, il GiraSile della Natura tra boschi e campi, il GiraSile dell'Arte verso tappe storico-culturali-rurali ed infine il GiraSile dell'Aqua caratterizzato dall'intermodalità auto-bici-barca vivendo il fiume direttamente in canoa o kayak. Ai più temerari ed esperti, è dedicato l'"Anello Ciclistico del Montello e le bretelle ad esso collegate" e l'"Anello del Veneto" che si articolano tra i Colli Asolani ed il Montello. La città invece mette a disposizione dei cittadini e non solo, un efficiente servizio di bikesharing, denominato TVBIKE Treviso che eroga il prestito di biciclette in 16 stazioni distribuite in tutta la città, in qualsiasi giorno dell'anno e 24 ore su 24, a prezzi molto modici[169].

---

[166] TURRivers: http://www.galadige.it/it/tur-river.html

[167] Come si evince dal seguente articolo http://www.padovaoggi.it/cronaca/padova-prima-italia-uso-bici-citta-oltre-200-mila-abitanti.html

[168] Informazioni tratte dalla pagina web http://www.turismopadova.it/it/context/415, ultima consultazione 20.01.18

[169] Per ulteriori informazioni si consiglia di consultare il sito dedicato http://www.tvbiketreviso.it/frmCose.aspx

Verona propone una molteplicità di itinerari cicloturistici che conducono tra il Monte Baldo, le rive del Lago di Garda ed i Monti Lessini, le colline del Valpolicella e quelle ad est del capoluogo[170]. Inoltre ha sviluppato una buona intermodalità dando la possibilità di portare la bici sia sul traghetto che in seggiovia. La città ospita poi da 3 anni il Cosmobike Show[171], la rassegna internazionale di Veronafiere dedicata al mondo della bicicletta, protagonista della quale nel 2017 è stata la bici elettrica, sempre più venduta nel corso del 2016. Inoltre all'interno della città sono distribuite 20 ciclostazioni per il noleggio delle biciclette (servizio "Verona Bike"[172]).

Anche Vicenza si presta molto ad essere conosciuta sulle due ruote ed offre un servizio di noleggio bici con annesso parcheggio, il Vi.Bicipark, aperto tutti i giorni feriali. Inoltre propone 4 diversi itinerari alla scoperta rispettivamente del Centro Storico, delle Ville Palladiane, del Bassanese e dei Municipi[173].

La Provincia di Belluno con le sue Dolomiti, si rivolge agli utenti con la proposta di Vacanza attiva: 34 percorsi di varia tipologia si addentrano nel panorama delle Dolomiti Bellunesi, spesso costeggiando il fiume Piave ed i suoi affluenti[174]. Tra i percorsi più noti emerge la già citata Ciclabile delle Dolomiti che si contraddistingue per estendersi lungo la vecchia ferrovia, costituendo un esempio concreto di riqualificazione ambientale e sostenibilità. Inoltre è attivo il servizio Trenobus delle Dolomiti che da Giugno a Settembre favorisce la fruizione delle ciclabili delle Dolomiti.

Proseguendo l'analisi ed osservando il caso del **Friuli Venezia Giulia**, si apprende come tale regione abbia sviluppato una duplice offerta basata su itinerari dedicati ai turisti più avventurieri, amanti della mountain bike e su percorsi più dolci e rilassanti adatti a famiglie ed a fruitori che desiderano apprezzare il territorio in tempi più lenti. I primi sono articolati in 33 percorsi che si addentrano nelle località montane tra storia, miti e leggende, conducendo a santuari, castelli e manieri. Chi preferisce una tipologia slow bike può scegliere tra 38 ciclovie che spesso conducono dalla montagna al mare oppure attraversano le campagne friulane portando alla scoperta di tesori longobardi e dei preziosi mosaici, tra le ricchezze più importanti del patrimonio culturale della regione. È importante evidenziare che le informazioni su tutti gli itinerari sono rintracciabili al sito http://www.turismofvg.it/ dai quali è possibile scaricare cartine in gps che facilitano il percorso rendendolo più accessibile. Spostando l'attenzione sull'uso delle biciclette in città, in un articolo della FIAB di Febbrario 2016[175] emerge un dato considerevole che illustra come i triestini siano sempre

[170] Dal sito d informazioni turistiche della Provincia: http://www.tourism.verona.it/it/itinerari/in-bicicletta
[171] http://www.cosmobikeshow.com/
[172] Informazioni più dettagliate sul servizio di bike sharing Verona sono reperibili alla seguente pagina web: https://www.comune.verona.it/nqcontent.cfm?a_id=30974
[173] http://www.provincia.vicenza.it/turismo/bicicletta
[174] Informazioni più dettagliate sono rintracciabili consultando il seguente sito http://www.infodolomiti.it/vacanza-attiva/bike/6810-l1.html?lista=1
[175] http://www.fiab-onlus.it/bici/blog/item/1384-35000-triestini.html

più interessati allo spostarsi in bici nel quotidiano. È stato rilevato che 3500 triestini usano la bici con regolarità e 35.000 la vorrebbero usare più spesso se ci fossero strade più sicure ed adeguate alla loro circolazione. Inoltre nel 2015 è stata intensificata anche l'intermodalità con il treno, aumentando i moduli di trasporto biciclette sia nelle linee urbane che extraurbane, migliorando la fruibilità del territorio.

3.2.2 IL CICLOTURISMO NELLE REGIONI NORD – OCCIDENTALI E NELL'ITALIA CENTRALE

Tra le regioni nord occidentali, si distingue la **Lombardia,** la quale ha saputo dare molto spazio alla crescente domanda di cicloturismo, investendo molto nelle infrastrutture cicloturistiche e proponendo oggi più di 4000 km di piste, articolati in 100 itinerari organizzati in una rete che collega tutte le varietà culturali ed ambientali che il paesaggio lombardo offre[176]. L'itinerario più importante è la Ciclovia dei Laghi, denominata in questo modo perché incontra ben 14 laghi ed è caratterizzata da brevi distanze tra una tappa e l'altra per dare modo al turista di visitare il patrimonio culturale della zona. La maggioranza degli itinerari si sviluppano nella provincia di Brescia (ben 44 itinerari) che per la loro diversità sono adatti sia ad essere percorsi in mountain bike che con biciclette da città[177]. A livello di promozione dell'utilizzo urbano della bicicletta, si riporta l'esempio di San Donato Milanese, il quale ha saputo incrementare l'uso della bici attraverso un Piano Comunale per le piste ciclabili, promuovendo norme edilizie favorevoli a questi mezzi e la realizzazione di una Stazione delle Biciclette utilizzata anche come punto informativo di riferimento per le ciclogite, favorendo inoltre il noleggio e l'intermodalità delle bici con gli altri mezzi pubblici, con conseguente aumento significativo dell'uso delle biciclette[178]. Il capoluogo di regione si è impegnato proprio nel 2017 in un servizio di bike sharing dal nome Mobike, ancora da perfezionare negli aspetti tecnici delle bici fornite, come rilasciato dagli utenti che hanno usufruito del servizio[179]. Tra le altre città lombarde che hanno attivato il servizio di bike sharing per favorire la mobilità ciclistica, si menzionano Mantova, Cremona, Pavia e Como.

---

[176] http://www.lombardia.movimentolento.it/it/

[177] *Cicloturismo* .. Op. Cit Pp. 89-90-91

[178] Secondo la testimonianza di Marco Menichetti alla Prima Conferenza della Bicicletta, l'utilizzo medio della bicicletta è aumentato notevolmente, passando da un 3,5% rilevato nel 2002 ad un 12% nel 2005. *Due ruote per il futuro*, Op. Cit. p. 142

[179] Il seguente articolo riporta le prime impressioni dei milanesi nei confronti del nuovo servizio Mobike promosso dal comune http://milano.repubblica.it/cronaca/2017/09/03/news/il_test_pregi_e_difetti_del_nuovo_servizio_condiviso_bene_l_app_e_il_pagamento_da_migliorare_la_sella-174481392/

Nell'Italia centrale emerge per il suo impegno nello sviluppo del cicloturismo e nell'uso quotidiano della bicicletta la regione **Marche**. La morfologia del territorio permette di essere scelta da tipologie di cicloturisti diverse, presentando anche al Bit 2015 di Milano la sua offerta aggiornata nel volume *Guida ai percorsi cicloturistici*, promossa anche nel portale della destinazione http://www.turismo.marche.it/viviamolemarche, che illustra 64 itinerari proposti dalla regione. L'eccellenza delle Marche è rappresentata da Pesaro, città che nel 2017, secondo una ricerca di Legambiente, si è posizionata nella rosa delle cinque città che pedalano di più, registrando che oltre il 20% degli spostamenti è stato effettuato in bicicletta[180]. La vera novità presentata da questa città è il progetto già realizzato della prima Bicipolitana[181], una rete di ciclopercorsi evidenziati da colori diversi, ispirata al modello delle metropolitane, articolata in tutta la città.
In **Toscana** lo sviluppo del cicloturismo ha seguito l'aumento della domanda estera americana e tedesca interessata soprattutto alla zona senese e successivamente ampliando e diversificando la sua offerta in 39 itinerari sportivi per i più allenati, 105 itinerari escursionistici nei luoghi più suggestivi, 4 itinerari urbani attraverso le città d'arte e ben 248 itinerari per famiglie, molto semplici passando per dolci colline e centri cittadini[182]. La realizzazione di questi itinerari è il risultato di progetti inseriti nel Programma Regionale di Sviluppo Economico 2007-2010, in cui è stato presentato anche il progetto *Bed&Bike* ausilio per la promozione di pacchetti completi. Dal 2017 la città di Firenze si aggiunge alle città che offrono il servizio bike sharing, già attivo a Siena dal 2015 con il progetto SiPedala[183], attrezzandosi con 15 stazioni dove ricaricare, prelevare e restituire i mezzi a due ruote. Anche Pisa riscuote un ottimo successo in termini di uso della bicicletta, soprattutto quando nel 2015 guadagna il titolo di *Città delle due ruote* registrando 906 passaggi di biciclette su 1424 passaggi totali di mezzi, riportando dunque una circolazione di biciclette pari al 63,6%[184].

Nelle regioni dell'Italia meridionale si verifica un minor utilizzo della bicicletta, spesso dovuto alle caratteristiche del territorio non sempre favorevoli e poco supportate anche dalla rete di mezzi pubblici. Sono i progetti nazionali proposti dalla FIAB che aiutano il loro coinvolgimento, come si vedrà nel capitolo successivo. Tuttavia va menzionato l'impegno della regione **Puglia** nell'aderire ad un progetto di cooperazione transnazionale CE.R.E.S (Cycle Route Network of the Mediterranean) che la integra con circuiti EuroVelo e Bicitalia di portata maggiore. Si fa menzione anche della regione **Sicilia** che nel Giugno 2017 ha ottenuto la completa accessibilità di tutte le mountainbike nel

[180] https://www.legambiente.it/sites/default/files/docs/ecosistema_urbano_2017_dossier.pdf
[181] Maggiori informazioni al seguente sito: http://www.pesaromobilita.it/index.php?id=2331, ultima consultazione 30.01.18
[182] Ulteriori informazioni sono riportate nel seguente sito dedicato https://www.visittuscany.com/it/temi/in-bicicletta/
[183] Per informazioni si suggerisce la consultazione della seguente pagina web http://www.comune.siena.it/La-Citta/Comunita/SiPedala
[184] Come riportato nel seguente articolo http://www.pisatoday.it/green/mobilita/dati-uso-bicicletta-pisa-2015.html

tratto di ferrovia dismessa lungo la Valle dell'Anapo che va da Ponte Diga a Fusco, appartenente ad una riserva naturale[185].

3.2.3 ALCUNI ITINERARI NAZIONALI: IL PROGETTO BICITALIA

La FIAB (Federazione Italiana Amici della Bicicletta, di cui si approfondirà meglio la conoscenza nel paragrafo successivo) si è dedicata ad un progetto ambizioso: Bicitalia[186], la descrizione di 21 itinerari che scorrono attraverso tutta la penisola, molti tratti dei quali sono inseriti in alcuni itinerari Eurovelo, come nel caso della Ciclopista del Sole, la più nota, che si propone di attraversare tutta l'Italia da nord a sud, incluse le isole (parte di EuroVelo n° 7). Altri esempi sono la Ciclovia del Po (EuroVelo n°8) un percorso che segue il corso del grande fiume, attraversando regioni diverse e, cercando di dare uniformità ai vari tratti realizzati dalle diverse amministrazioni che consideravano il fiume per quello che concerneva il loro territorio e non nella sua interezza. La Ciclovia Francigena (parte di EuroVelo n°5) da Como a Brindisi, è supportata da un servizio fluviale che permette di integrare la bici al traghetto per poter raggiungere la sponda opposta. Le Ciclovie dei Fiumi del Triveneto raccolgono una rete sovra regionale che prevede collegamenti anche con le vicine Austria e Slovenia e sfrutta le strade arginali di Adige, Brenta, Bacchiglione, Sile, Piave e Livenza. La Ciclovia Romea riprende parte degli antichi tratti della Via Annia e della via Popilia, collegando Tarvisio a Roma. La Ciclovia Adriatica scorre lungo tutto il litoraneo adriatico partendo dalla punta di Trieste e raggiungendo l'estrema Leuca, passando per un susseguirsi di lagune; un'altra ciclovia marittima è la Romagna Versilia o ciclovia delle spiagge, che collega Rimini a Viareggio. Di tutt'altro tipo è la Ciclovia Conero Argentario che attraversa in orizzontale il cuore dell'Italia centrale. Scendendo verso sud si incontra la Ciclovia Salaria che taglia l'Italia collegando il Mar Tirreno con quello Adriatico e dunque Roma con San Benedetto del Tronto, seguendo l'antica Via Salaria, vero e proprio museo all'aperto. La Ciclovia dei Borboni collega Napoli a Bari. La Ciclovia degli Appennini rappresenta forse uno dei percorsi più impegnativi a causa della fisicità del territorio ma le bellezze paesaggistiche incontrate lungo la strada ripagano da ogni fatica; della stessa tipologia è la Ciclovia Pedemontana Alpina. Da Vasto a Gaeta si incontra la Ciclovia dei Tratturi, così denominata in quanto incrocia gli omonimi tratturi dei pastori del Molise e va ad unire i due punti in cui lo stivale si presenta più stretto. La Ciclovia dei Tre Mari unisce il Tirreno, lo Ionio e l'Adriatico attraversano la Puglia da una costa all'altra. Tornando al Nord, la Ciclovia Svizzera Mare conduce da Locarno a Ventimiglia incontrano paesaggi diversi. La Ciclovia Ti-Bre Dolce collega Verona al Mar Tirreno, una buona alternativa per chi percorre il corridoio Adige Isarco. La Ciclovia dell'Adda

[185] http://www.fiab-onlus.it/bici/blog/item/1750-sicilia-ex-ferrovia-anapo.html
[186] http://www.bicitalia.org/it/

seguendo l'omonimo fiume giunge sino alla Valle dell'Adige. L'ultimo tratto realizzato di questa rete è la Ciclovia Fano Grosseto, avente lo scopo di valorizzare il corridoio identificato con la via consolare romana Flaminia insieme a preziosi tratti di ferrovie dismesse. La Ciclovia Tirrenica è la corrispondente dell'Adriatica ma affacciata sul Mar Tirreno, collegando Ventimiglia a Latina. La Ciclovia Aida sigla di Alta Italia da Attraversare, attraversa tutte le città principali dell'Italia del Nord partendo dal Passo Moncenisio ed arrivando a Giuliano, in Friuli. Infine, la Ciclovia Tibur attraversa l'Abruzzo ed il Lazio da Tivoli a Pescara.

Nei precedenti paragrafi si sono volutamente elencate le ciclovie e gli itinerari ciclistici principali presenti in Italia sia a livello regionale che interregionale per evidenziare quanto il panorama italiano presenti una moltitudine di percorsi da poter scegliere per avventurarsi alla scoperta del bel paese. Il problema consiste nella frammentazione dell'offerta, che manca di una coordinazione a livello nazionale, presentando così numerosi intoppi e disservizi. Da qui un ulteriore esigenza di una Legge di mobilità nazionale che regoli al meglio la gestione della mobilità ciclistica. Attualmente si sta cercando di superare la divisione regionale, spesso controproducente in ambito cicloturistico, combattendo le difficoltà e le barriere poste dalla legge n.366 del 19 Ottobre 1998 (conosciuta meglio come Legge Bassanini) che prevedeva il decentramento amministrativo conferendo alle regioni la gestione dei finanziamenti per la mobilità ciclistica[187]. Proprio nel mese di Novembre 2017, infatti, la Camera ha discusso ed ottenuto l'approvazione di una Legge quadro sulla mobilità ciclistica, importante segno di progresso per un paese che si presenta ancora piuttosto distante dai livelli europei dell'uso della bicicletta.

3.2.4 LE ASSOCIAZIONI ITALIANE

Tra le varie associazioni nazionali attive nella promozione dell'uso della bicicletta e del cicloturismo va menzionata in primo luogo la **FIAB**, Federazione Italiana Amici della Bicicletta, fondata nel 1988. Come apprendiamo dal sito ufficiale http://www.fiab-onlus.it/bici/ essa viene definita come un'organizzazione ambientalista, che si propone come obiettivo principale "la diffusione della bicicletta quale mezzo di trasporto ecologico, in un quadro di riqualificazione dell'ambiente". Riunisce 130 associazioni autonome locali, tutte accomunate dallo stesso obiettivo teso alla promozione dell'uso della bicicletta a livello quotidiano e ricreativo, contribuendo nello stesso tempo ad un miglioramento ambientale.

Per raggiungere quest'obiettivo, la FIAB attua una campagna di sensibilizzazione al tema della bicicletta, che si concretizza in molteplici modi: organizza numerose attività ciclo-escursionistiche

[187] Formato R. Il Cicloturismo… Op. Cit. p. 81

(da uscite giornaliere a vere e proprie vacanze), pubblica guide e percorsi, si adopera in attività didattiche nelle scuole. Tale associazione ricopre poi un altro ruolo di fondamentale importanza: lavora attivamente e concretamente alla realizzazione di itinerari cicloturistici. Ne sono un esempio la proposta di rete ciclabile nazionale Bicitalia, per la quale si batte affinchè tutte le regioni seguano un modello unitario e restino nei tempi prefissati, e la rete ciclabile europea Euro Velo, per cui la Fiab è stata nominata il Centro Nazionale di Coordinamento per quanto riguarda i tratti italiani, aderendo anche alla European Cyclists' Federation.

Per quanto concerne il progetto Bicitalia, FIAB propone un network di livello nazionale che coinvolga spazi vasti quindi percorsi interregionali o di collegamento con i paesi confinanti. Le motivazioni a sostegno di tale proposta sono identificate in una domanda crescente di un tipo di turismo interessato alla scoperta delle località minori con mezzi rispettosi dell'ambiente e nelle seguenti necessità principali: la prima di tipo trasportistico in quanto una rete di questo tipo sarebbe un esempio concreto e spettacolare dell'impegno dello Stato nei confronti di una mobilità lenta e più sostenibile, aspetto che attualmente manca, considerando che l'attenzione alle infrastrutture di trasporto è diretta principalmente a quelle pesanti (strade, ferrovie...). Segue una necessità turistica, in quanto è importante ed urgente indirizzare i turisti verso una tipologia di vacanza più rispettosa dell'ambiente in cui viaggiano e vivono e, contemporaneamente, per rispondere alla già presente domanda estera che vorrebbe fruire, in maniera più agevole, del nostro meraviglioso paese. Una terza necessità coincide con la conservazione del territorio, identificando nelle strutture già esistenti o potenziali basi perfette su cui realizzare i percorsi, ne sono un esempio gli argini dei fiumi, i sedimi delle vecchie ferrovie dismesse, strade secondarie abbandonate ecc..Una quarta necessità è individuata nel sostegno alle economie locali, possibile in quanto la tipologia di turismo lento permette di addentrarsi in quelle località meno conosciute sfruttando i servizi ristorativi, ricettivi e di informazione presenti nel territorio e rappresentando per loro una vera fonte di ricchezza. Infine, è necessario potenziare l'intermodalità ed una rete nazionale è un'occasione preziosa al fine di migliorare tale servizio che al momento risulta molto debole.

Un altro importante progetto ideato e realizzato da FIAB è Albergabici[188]. Si tratta di un servizio che riunisce in un sito web tutte le strutture ricettive adatte ad ospitare cicloturisti. All'interno del sito è possibile fare una ricerca delle strutture per zona ed è possibile selezionare b&b anche negli altri paesi europei. Attualmente è possibile scegliere tra 1000 strutture ricettive italiani quali hotel, b&b, pensioni, campeggi, agriturismi, rifugi montani, residence e alberghi diffusi.

Le caratteristiche obbligatorie che ogni struttura deve possedere per poter essere inserita nella rete di Albergabici sono le seguenti:

[188] http://www.albergabici.it/

- ✓ Possibilità di pernottare nelle strutture anche per una sola notte (escluso il mese di Agosto);
- ✓ Possibilità di sistemare i mezzi in un luogo sicuro e chiuso senza alcun supplemento;
- ✓ Dotazione di materiale informativo (mappe cicloturistiche, cartine stradali) da poter essere distribuito gratuitamente o prestato ai ciclisti;
- ✓ Messa a disposizione di lavanderia o spazi idonei dove lavare ed asciugare i vestiti;
- ✓ Assistenza tecnica agli ospiti per riparazioni, dunque dotazione di attrezzi per interventi base e principali;
- ✓ Conoscenza di attività quali negozi o riparatori di biciclette da poter indicare al cliente
- ✓ Colazione con prodotti ad hoc per l'alimentazione di un ciclista (muesli, yogurt, confetture, miele, frutta, pane fresco).

Queste credenziali permettono di ottenere il riconoscimento di Albergabici *Amici della Bicicletta*, attribuito sempre da FIAB, ed essere ritenute in tal modo idonee ad ospitare cicloturisti perché in grado di fornire tutti i servizi base di cui necessitano, facilitando ed impreziosendo il loro viaggio.
Inoltre le strutture possono offrire anche una serie di altri servizi aggiuntivi come: eventuali sconti per comitive o singoli soci FIAB, indicazioni sulla pendenza del territorio in prossimità della struttura, presenza di un esperto che conosca i riferimenti dell'Associazione FIAB e i vari itinerari della zona o sappia indicare una guida / accompagnatore di riferimento, disponibilità a recuperare ciclisti in difficoltà, noleggio biciclette, presenza di un libro degli ospiti dove i cicloturisti precedenti hanno riportato la loro esperienza.
Essere inseriti in questa rete è un importante finestra pubblicitaria perché permette di essere conosciuti e rintracciati da questo specifico segmento di turisti es ampliare così il proprio mercato, fornendo comunque un prodotto mirato e ben costruito.

Nel 1998 in Italia nasce l'**Associazione italiana greenways**[189], dedicata alla gestione dei corridoi ecologici. Per capire a cosa ci si riferisce con il termine *greenways*, l'Associazione fornisce la seguente definizione, reperibile all'interno del suo statuto: "un sistema di territori lineari tra loro connessi, protetti, gestiti e sviluppati in modo da ottenere benefici di tipo ricreativo, ecologico e storico-culturale, situati lungo corridoi naturali come rive di fiumi, torrenti e litorali, o lungo linee ferroviarie dismesse, alzaie dei canali e strade campestri"[190], per l'Europa si intende come greenway

[189] http://www.greenways.it/ ultima consultazione 20.01.18
[190] *Due ruote per il futuro*, Op. Cit. p. 107

una struttura separata dalla strada adibita allo scorrimento dei mezzi motorizzati. Il vincolo che l'Associazione si dà è l'utilizzo di infrastrutture lineari già esistenti per promuovere la riqualificazione ambientale, ed impiegarle al fine di mettere in collegamento la popolazione con le ricchezze del territorio e con grandi e piccole città. Proprio quest'ultimo aspetto, sommato all'accessibilità di tale percorso, che deve essere percorribile da tutte le tipologie di utenti così come sia da pedoni che ciclisti che persone a cavallo, rappresentano le caratteristiche che una greenway dovrebbe avere.

A livello internazionale, tale associazione è supportata dall'Associazione europea delle greenways, nata un anno prima dell'associazione italiana ed avente sede in Belgio. Il suo ruolo principale riguarda la promozione a livello internazionale dell'attività cicloturistica, la partecipazione a progetti, attività finalizzate al coinvolgimento delle istituzioni internazionali per renderle partecipi in termini di finanziamenti, studi e normative. Fra gli esempi di greenways realizzate a livello europeo troviamo il caso belga con un percorso di circa 2.000 km, la greenway Praga-Vienna che costeggia per 440km il Danubio, la greenway spagnola con 1.600 km di ferrovie riconvertite. Proprio le ferrovie rappresenterebbero un'ottima opportunità di sviluppo del cicloturismo italiano e valorizzazione del territorio attraverso la riqualificazione ambientale, grazie anche alla loro struttura fisica particolarmente idonea a tale pratica in quanto principalmente lineare, ma attualmente la situazione italiana si presenta indietro rispetto a tali progetti.

3.3 FOCUS SUL CICLOTURISMO IN POLESINE

Il Polesine, terra compresa tra i due fiume Adige e Po, si presta particolarmente bene allo sviluppo di forme di turismo lento. Un progetto che ha avuto particolarmente successo nel territorio è stato il progetto di "SLOW TOURISM Valorizzazione e promozione di itinerari turistici slow tra Italia e Slovenia" attuato nel 2009 e finanziato dal Fondo europeo di sviluppo regionale e dai fondi nazionali, nell'ambito del Programma per la Cooperazione Transfrontaliera Italia – Slovenia 2007-2013, che ha coinvolto anche il territorio della provincia di Rovigo. Le Linee Guida[191] permettono di capire gli obiettivi di tale progetto e come si sarebbe articolato. La finalità mirava al sostegno e sviluppo di forme di turismo lento attraverso la realizzazione di prodotti turistici ecosostenibili al fine di riuscire a creare una rete in cui inserire le risorse ambientali e rurali. Nel concreto si puntava alla creazione di un circuito nell'Alto Adriatico attraverso concreti progetti pilota che prevedessero interventi di marketing e di formazione e comunicazione così come veri e propri punti slow nei territori coinvolti

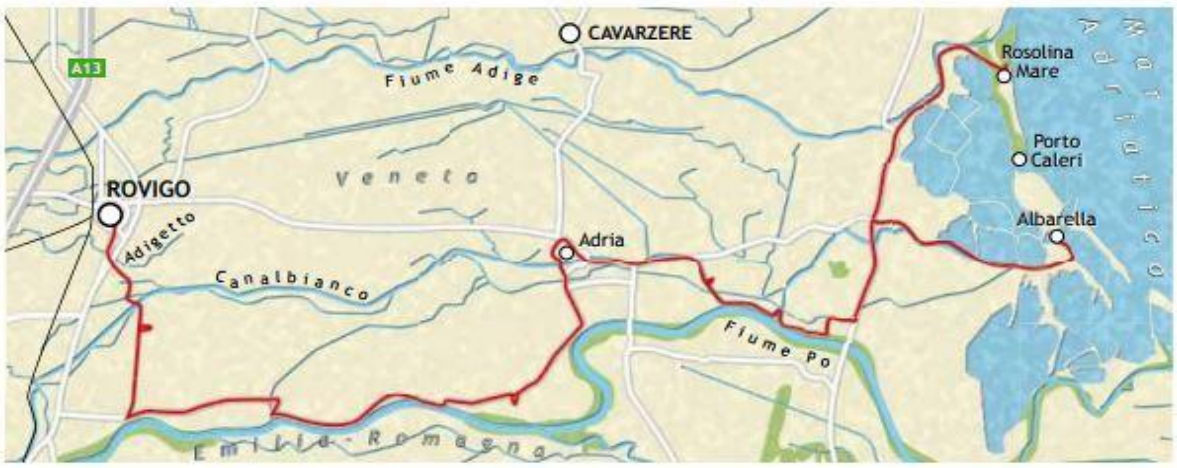
[191] *Le Linee Guida per lo Slow Tourism, Valorizzazione e promozione di itinerari turistici "slow" tra Italia e Slovenia*, https://www.slow-tourism.net/contentsite/docs/Guidelines_Ita.pdf

in entrambi gli stati. Gli attori partecipanti a questo partenariato sono le Agenzie di Sviluppo Locale e i Gruppi di Azione Locale, insieme a enti come Province, Comuni, Enti Parco ed il Dipartimento di Scienze Politiche e Sociali dell'Università di Trieste. Essi hanno lavorato con il supporto di enti specializzati nel marketing turistico appartenenti alle regioni Emilia Romagna, Veneto e Friuli per quanto riguardava l'Italia e Gorenjska e Goriska da parte della Slovenia.

Al fine di creare un terreno fertile in cui sviluppare il suddetto progetto, la squadra di lavoro ha ritenuto necessario esplicare nelle Linee Guida il concetto di turismo slow, soffermandosi sul suo significato, su che cosa prevede e chi coinvolge, sul comportamento che hanno i fruitori, il modo in cui vivono questa tipologia di viaggio e cosa cercano, inoltre spiegando come dovrebbero proporsi gli attori del territorio compreso ciò che dovrebbero offrire.

L'itinerario che passa per il Polesine è uno dei 40 percorsi realizzati nell'ambito del progetto e si articola in "Polesine e il suo Delta" (fig.3), parte da Rovigo per dirigersi lungo la sinistra del fiume Po verso Adria, proseguendo per la Via delle Valli ed arrivando a Rosolina Mare; "Pedalando tra due fiumi" (fig.4) sempre con partenza da Rovigo, segue l'argine sinistro del Po in direzione opposta rispetto l'itinerario precedente quindi diretta verso Polesella, poi Fratta Polesine con Lendinara per concludere a Badia Polesine; "L'Isola della Donzella e la Sacca degli Scardovari" (fig. 5) è un percorso alla scoperta del Delta del Po, dal Museo della Bonifica di Ca' Vendramin al Ponte di Barche di Santa Giulia si arriva all'Oasi di Ca Mello; infine "Fino alla foce tra canneti e paradeli" (fig. 6) conduce fino ai margini della terra polesana che poi sfocia al mare, è un percorso che alterna la bicicletta a barche a fondo piatto addentrandosi tra i canneti fino a Pila, al Faro di Punta Maistra e poi Scano Boa[192].

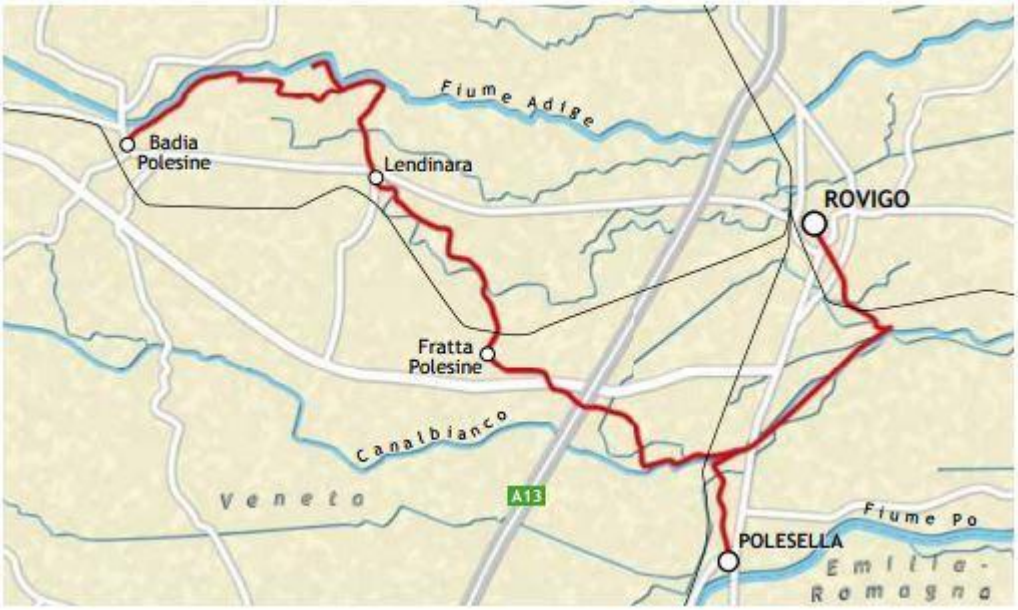
Fig. 3 Itinerario "Il Polesine e il suo Delta"



Fonte: https://www.slow-tourism.net/contentsite/docs/WP4-2_Guida-editoriale_TRILINGUE.pdf

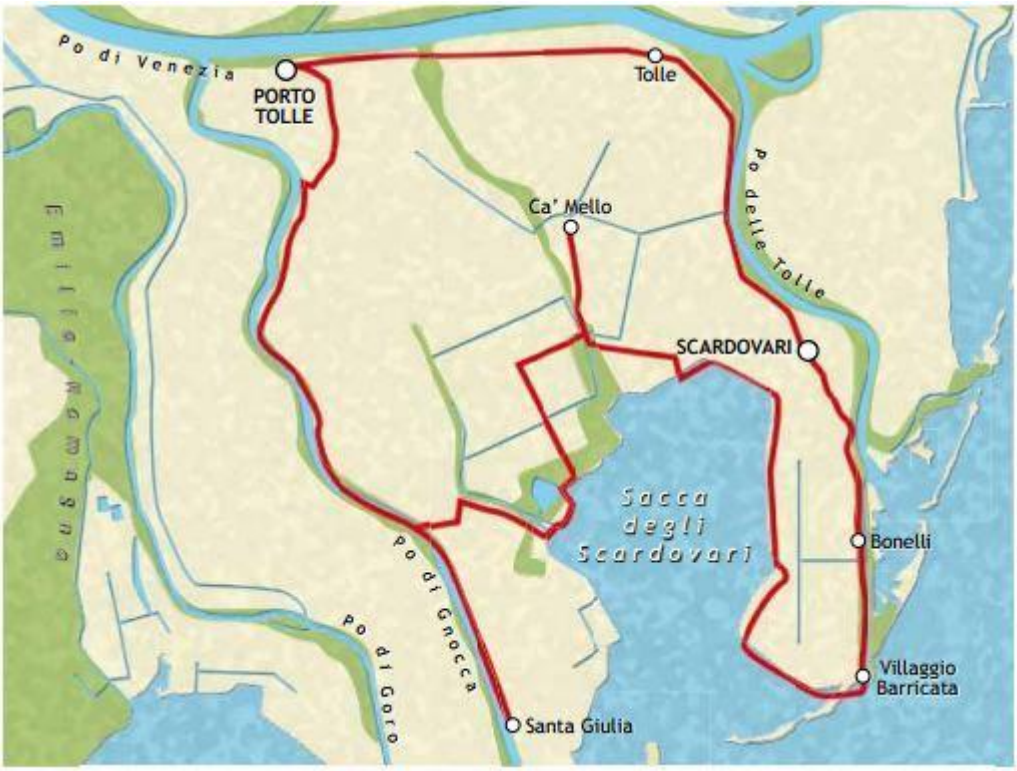
[192] Maggiori dettagli sugli itinerari del progetto consultabili al link seguente: https://www.slow-tourism.net/contentsite/docs/WP4-2_Guida-editoriale_TRILINGUE.pdf

Fig.4 Itinerario “Pedalando tra due fiumi”



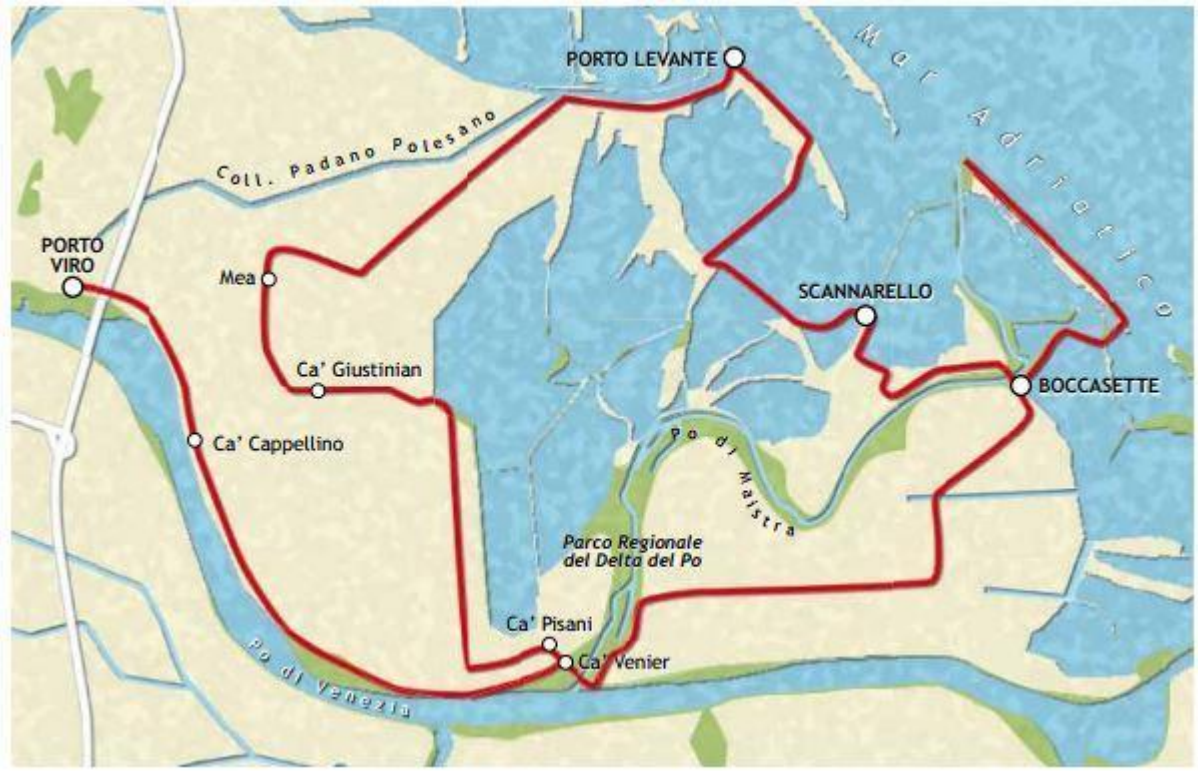
Fonte: https://www.slow-tourism.net/contentsite/docs/WP4-2_Guida-editoriale_TRILINGUE.pdf

Fig. 5 Itinerario “L’Isola della Donzella e la Sacca degli Scardovari”



Fonte: https://www.slow-tourism.net/contentsite/docs/WP4-2_Guida-editoriale_TRILINGUE.pdf

Fig. 6 Itinerario “Fino alla Foce tra canneti e paradeli”



Fonte: https://www.slow-tourism.net/contentsite/docs/WP4-2_Guida-editoriale_TRILINGUE.pdf

Il territorio offre poi 12 itinerari greenways[193] (per un totale di 682.60km) che lo attraversano, toccando molti dei comuni polesani di varia lunghezza, adatti a tutti i tipi di turisti o escursionisti in base all’allenamento di ogni individuo.

L’ “Itinerario Destra Adige” (82,7km) parte da Badia Polesine e costeggia il fiume omonimo fino a raggiungere il mare a Rosolina Mare conducendo il visitatore tra cave, golene e laghetti inaspettati e piccole cittadini ricche di storia.

L’ “Itinerario Naviglio Adigetto” (61km) comincia a Badia Polesine come il sopracitato fino a giungere a Pettorazza Grimani. Passa per Lendinara, Villanova del Ghebbo, Costa di Rovigo ed il capoluogo di provincia, infatti si tratta della pista ciclabile che attraversa tutta la città costeggiando il corso fluviale Adigetto, prosegue poi per Villadose e Adria. Si tratta di un percorso principalmente culturale proprio per le città che attraversa.

[193] http://www.polesineterratraduefiumi.it/pagine/itinerari_tipo.php?id=3

L' "Itinerario Anello Po di Goro – Po di Venezia" (118,60km) è un percorso circolare che da Taglio di Po si addentra nell'Isola della Donzella per poi ritornare al punto di partenza. Gli elementi di interesse naturalistico prevalgono nella zona dell'anello.

L' "Itinerario Torretta-Castelmassa" (10,60km) parte da Castelnovo Bariano e si dirige verso Castelmassa attraversando il bosco del Tartaro e la golena Cibo, che rappresentano i punti più naturalistici, includendo nel percorso il Museo Archeologico di S. Pietro in Polesine.

L' "Itinerario Badia Polesine – Salara" (22,70km) è un concentrato di elementi storico culturali testimoni delle vicende svoltesi in queste terre. A cominciare dal Museo Civico "Baruffaldi", un susseguirsi di ville e chiese guidano il turista verso la sua meta, per culminare con il monastero di Santa Croce, poco prima di Salara.

Anche l' "Itinerario Lendinara – Occhiobello" (36,5km) è di carattere principalmente storico-culturale. Partendo da Lendinara, ricca di chiese tanto da essere considerata meta di pellegrinaggio per ospitare il santuario della Madonna Pellegrina, ci si dirige verso il fiume Po. Oltre alle mete culturali più tradizionali, rappresentate dalle ville venete di Fratta Polesine, tappe obbligate di tale percorso sono il Mulino a Pizzon e le antiche Distillerie Mantovani che ospitano un piccolo museo che ne illustra la storia.

L' "Itinerario Boara Polesine – Guarda Veneta" (16,9km) taglia come il precedente il Polesine verticalmente, questa volta passando da Rovigo, dove intrattenersi per una visita del centro, per poi dirigersi verso Guarda attraversando la campagna di Pontecchio.

"Itinerario Pettorazza Grimani - Bottrighe" (17,9km) attraversa il centro dell'antico porto fluviale, ovvero di Adria, che si presenta illustrando le sue antiche origini al Museo Archeologico.

Con l' "Itinerario Volto – Mesola" (25,7km)" si inizia a toccare le prime località del Parco del Delta del Po e partendo proprio da Rosolina, attraversando Porto Viro, Taglio di Po e l'Isola di Ariano si giunge al confine con l'Emilia Romagna, dove Mesola accoglie il visitatore con il suo castello.

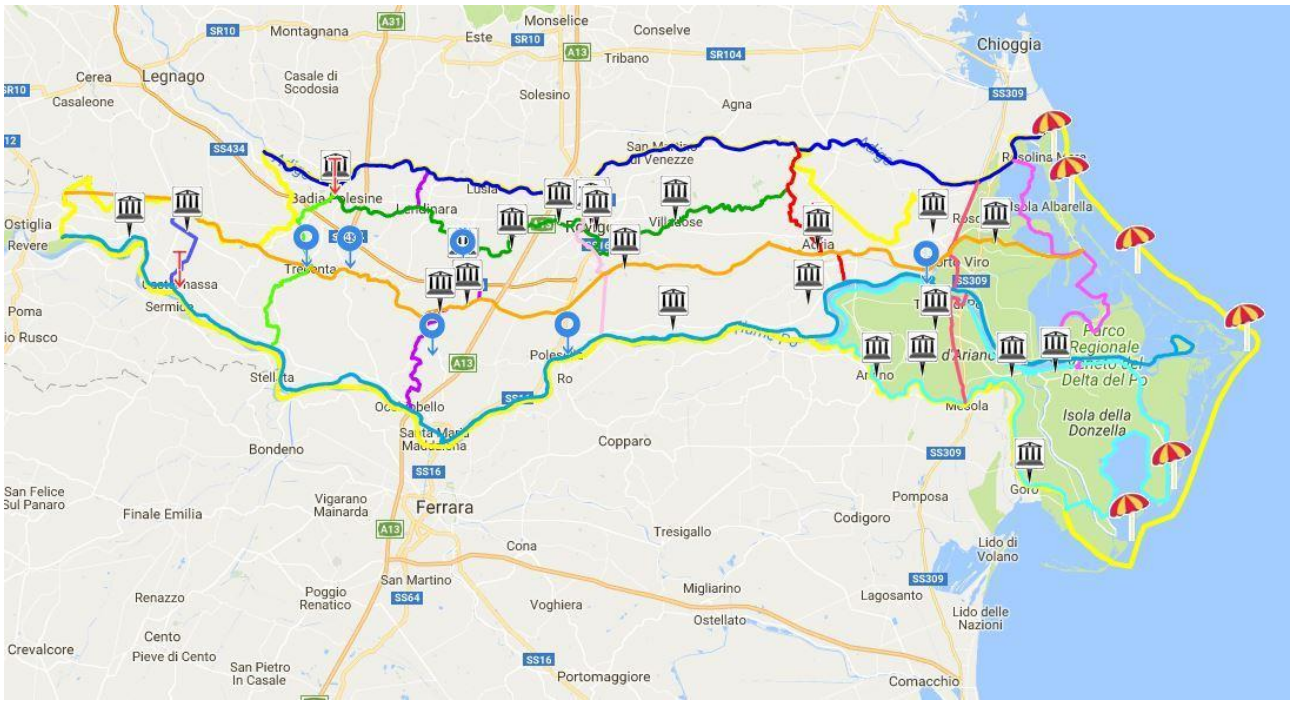
L' "Itinerario Portesine - Porto Tolle" percorre la parte alta del Parco del Delta del Po facendo conoscere al turista il suggestivo paesaggio delle sacche e delle valli da pesca.

L' "Itinerario Tartato-Fissero-Canalbianco" (109,50km) comincia a Melara e giunge a Porto Viro costeggiando il Canalbianco. Alterna tappe culturali a tratti di percorso più naturalistici. È il secondo itinerario per lunghezza e permette di avere una buona panoramica del territorio polesano.

Infine l' "Itinerario Sinistra Po" segue il corso del grande fiume da Melara a Porto Tolle, come punto riferimento cittadino, in realtà porta il visitatore fino alla punta più estrema del Parco del Delta del Po, addentrandosi tra paesaggi di assoluto fascino.

Di seguito una mappa (fig. 7) che illustra le 12 greenways distribuite nel territorio ed identificate con colori diversi:

Fig. 7 *Greenways* del Polesine



Fonte: http://www.polesineterratraduefiumi.it/mappa-polesine/greenways.php

In aggiunta alle *greenways* sopra proposte, FIAB suggerisce altri 10 percorsi, tre dei quali sono di tipologia ad anello e coinvolgono le cittadine di Badia Polesine, Villanova del Ghebbo, Trecenta e Rovigo; due si concentrano nel Parco del Delta del Po e presentano la medesima tipologia dei precedenti e ad essi se ne aggiunge un terzo che in maniera lineare collega Rosolina Mare alla Via delle Valli costeggiando il littorale adriatico; infine vengono proposti 4 itinerari sull'argine sinistro del Po, ad altezze diverse due concentrati nell'Alto Polesine e due nel Basso Polesine.

La medesima associazione di Rovigo, all'interno del suo sito web, illustra anche i 16 tratti di pista ciclabile che sono presenti all'interno del centro cittadino rodigino e che lo collegano con le sue prime periferie[194].

Ai visitatori più tecnologici, si consiglia l'utilizzo della App Delta del Po[195], uno strumento che permette di muoversi all'interno del Parco del Delta del Po attraverso una selezione di itinerari alla

[194] Maggiori dettagli consultando la pagina del sito web dedicato https://rovigoinbici.org/itinerari/

[195] L'Applicazione è stata ideata da Civiltà dell'Acqua Onlus in collaborazione con Mazzanti Apps con lo scopo di avvicinare all'uso dei corsi d'acqua come vie di spostamento e di viaggio, oltre ad incentivare anche altre forme di turismo lento come lo spostamento a piedi ed in bicicletta. Di seguito il sito per scaricare l'App: https://play.google.com/store/apps/details?id=it.mepublisher.deltapoinbici&hl=it

scoperta delle isole di Camerini e della Donzella, delle zone presso la foce del Po di Goro e Po di Gnocca, oppure conduce alla romantica Isola dell'Amore o al più selvaggio ramo del Po di Maistra.

4. IL PROGETTO

4.1 LE FONDAMENTA DELLA PROGETTAZIONE

In questa prima sezione del capitolo si intende focalizzare le motivazioni e gli obiettivi che hanno condotto alla sua ideazione ed alla sua strutturazione, portando alla luce un importante esempio concreto di collaborazione tra attori, verificatosi nel territorio polesano. Si considerano poi benefici e svantaggi che lo potrebbero coinvolgere, sia generati al suo interno, sia esternalità che su di esso potrebbero avere effetto positivo e negativo. E si identificano i target a cui questa proposta intende indirizzarsi.

4.1.1 FINALITA' E OBIETTIVI

Il progetto, illustrato in maniera dettagliata nei successivi paragrafi, si concentra nell'intera area polesana che, come si evince dal secondo capitolo, dedicato ad una presentazione di tale territorio, consiste in una zona prevalentemente rurale, quindi lontana da un'attenzione turistica di forte rilievo. Essa tuttavia possiede un ricco patrimonio culturale e ambientale, che si articola in numerosi beni distribuiti in maniera uniforme su tutto il suo territorio, che vanno a conferirle un importante valore storico, artistico e naturalistico. Purtroppo però le ricchezze che la impreziosiscono, non riescono ad ottenere molta risonanza, seppur meritevoli di maggior attenzioni.
La posizione geografica strategica in cui si colloca il Polesine rappresenta certamente un punto di forza per quanto riguarda l'incremento del numero di visitatori, in quanto situata in un punto centrale, più o meno equidistante da molti poli di maggior attrazione turistica come Venezia, Padova, Verona, Mantova, Ferrara, Bologna. Un'altra rilevante meta Polesana è il Parco Regionale del Delta del Po, principale destinazione scelta da molti visitatori non solo locali, ma anche di provenienza nazionale, e tappa degli amanti dei paesaggi anfibi che cercano di ristabilire una certa vicinanza con la natura.
A favore di un progetto turistico pensato per un territorio di secondaria importanza in questo settore vi è una crescita di spesa dei turisti internazionali verificatosi nell'anno 2016, come riportano le analisi statistiche effettuate dal Ciset (Centro Internazionale degli Studi sull'Economia Turistica) che espongono un aumento del 3,2% di entrate rispetto al 2015. In particolare il Veneto si posiziona tra le prime cinque regioni italiane in cui la ricchezza generata dal turismo risulta maggiore, riportando una crescita costante registrata negli ultimi tre anni (+5,6%). Inoltre, di particolare interesse in questo contesto, è l'aumento del fatturato generato principalmente nelle destinazioni balneari (+11,4%) e

nelle destinazioni culturali (+8,3%), aree limitrofe a quella presa in analisi[196]. Anche Venezia si dimostra ancora una volta uno dei poli di maggior attrazione.

Tale progetto è stato quindi pensato con la finalità di fare un ulteriore tentativo di valorizzazione del Polesine, territorio, come si è visto, con discrete potenzialità ma ancora troppo poco conosciute e apprezzate, facendo leva anche, come appena evidenziato, sulla vicinanza a destinazioni più riconosciute a livello nazionale e internazionale e ad un aumento del flusso dei turisti che si concentrano nelle mete principali, spesso sovraffollandole, suggerendo così una destinazione alternativa, che vada a costituire un valido prodotto esperienziale atto a soddisfare le esigenze e le aspettative del visitatore, funzionando contemporaneamente come supporto del processo di de-turistificazione. Infatti per quanto riguarda la provincia di Rovigo, tra il 2015 ed il 2016 si è registrato un aumento di arrivi di turisti italiani (+4,7%) mentre un lieve calo di turisti stranieri (-5,4%)[197]; quest'ultimo è dunque un segmento da incrementare, da integrare con proposte alternative ed un servizio più efficiente.

Un altro importante aspetto che si pone tra gli obiettivi principali di questa proposta progettuale consiste nel sensibilizzare ulteriormente gli attori presenti nel territorio interessato a fare rete. Questo significa puntare ad un potenziamento del già esistente Sistema Turistico Locale[198] relativo alla provincia di Rovigo, ovvero un sistema che riconosce la destinazione come un sistema di offerta caratterizzato da un approccio sistemico. Ciò significa che l'offerta proposta è "garantita da un aggregato – eterogeneo e variabile – di elementi che devono raggiungere integrazione e coordinamento per generare valore per il turista e per la comunità residente"[199]. La necessità di cooperazione ed integrazione tra gli attori del luogo interessato e la contemporanea integrazione tra loro ed il territorio nasce dalla nuova forma di turismo esperienziale che non richiede più solo l'offerta di singoli prodotti e servizi, ma vuole vivere un'esperienza autentica nel luogo visitato. Ci si orienta dunque verso l'offerta di un prodotto che induca emozioni, e che sia occasione di conoscenza e apprendimento, realizzato combinando esperienze estetiche, educative e di intrattenimento. I contenuti culturali, i significati, i linguaggi con cui si trasmettono e la capacità di comunicare ed

[196] Sito web ciset https://www.unive.it/pag/19060/

[197] Sito provincia di rovigo http://provincia.rovigo.it/web/provro/servizi/servizi-interna?p_p_id=ALFRESCO_MYPORTAL_CONTENT_PROXY_WAR_myportalportlet_INSTANCE_l6Hb&p_p_lifecycle=1&p_p_state=normal&p_p_mode=view&template=/regioneveneto/myportal/servgenerico-detail&uuid=57c790ed-2388-45e6-bc1a-aeca64dcefd4&contentArea=_ProvRO_servizi-interna_Body1_

[198] "Si definiscono sistemi turistici locali i contesti turistici omogenei o integrati, comprendenti ambiti territoriali appartenenti anche a regioni diverse, caratterizzati dall'offerta integrata di beni culturali, ambientali e di attrazioni turistiche, compresi i prodotti tipici dell'agricoltura e dell'artigianato locale, o dalla presenza diffusa di imprese turistiche singole o associate" art. 5, 1° comma, L. 29 marzo 2001, n.35; D.P.C.M. 13 Settembre 2002.

[199] Definizione di *approccio sistemico* tratta da Tamma M., *Destination management: gestire prodotti, e sistemi locali di offerta*, in M. Franch (a cura di) *Destination management. Gestire il turismo fra locale e globale*, Giappichelli, Torino, 2002. Pp.20-21

interagire diventano il core del valore offerto ed è possibile ottenerle solo se i vari attori di una destinazione operano in un'ottica di integrazione, collaborazione e coordinamento reciproco.
Nel caso specifico del progetto proposto, una miglior collaborazione tra gli attori dovrebbe essere pensata non solo in relazione alla creazione di un miglior prodotto turistico in termini generali ma in particolare, considerando la natura rurale del territorio, vocato ad un turismo lento, ad un'offerta turistica dedicata a cicloturisti. In tal senso per i vari operatori far rete significherebbe conoscersi e proporsi a vicenda (considerando la natura della loro specifica attività[200]) in modo da offrire maggior supporto per i cicloturisti i quali necessitano di un'offerta capillare sul territorio proprio perché la natura del loro spostamento richiede un assistenza su distanze minori, organizzarsi per offrire servizi di supporto tecnico ed informativo. Ma soprattutto, lacuna che è spesso emersa da alcune interviste che ho personalmente svolto con portatori di interesse nel settore turistico, nel territorio polesano manca una partecipazione attiva e costante fondamentale in una rete: il coinvolgimento delle amministrazioni locali, le quali sembra non supportino correttamente lo sviluppo di questo settore turistico. Di particolare importanza sarebbe invece la loro partecipazione sia per la progettazione che realizzazione di pianificazioni urbanistiche che per il supporto economico. Attualmente si è registrata infatti una mancanza di molti supporti infrastrutturali per quanto riguarda l'attrezzatura e la manutenzione delle ciclovie o piste ciclabili così come delle vie arginali.

4.1.2 PRIMI PASSI: *EDUC TOUR AGRICYCLE AGRITURISMO, CICLOTURISMO & TERRITORIO*

Nel mese di Novembre 2017, precisamente il giorno 20, l'Agriturismo Corte Carezzabella[201] situato a San Martino di Venezze (in provincia di Rovigo), ha ospitato l'*Educ Tour Agriturismo, Cicloturismo & Territorio*, un importante convegno promosso da Agriturist e Confagricoltura VENETO[202] sul ruolo dell'agriturismo all'interno del settore del cicloturismo e sulle opportunità che possono scaturire dal suo inserimento in questo comparto in crescente sviluppo. Il convegno si strutturava in una prima parte caratterizzata da interventi di vari operatori del territorio e tecnici del settore ed una seconda parte di workshop più interattiva che prevedeva il confronto diretto sia tra gli ospiti che erano intervenuti nella prima parte ed il pubblico, sia tra i componenti del pubblico stesso,

[200] Con tale suggerimento si intende suggerire che le varie strutture ricettive potrebbero supportarsi qualora non avessero sufficiente disponibilità, oppure nel caso in cui il cicloturista richieda consigli per una sosta successiva, così come potrebbero indicare ristoranti ed altre attività di ristorazione nei dintorni.
[201] Sito web dell'agriturismo http://www.cortecarezzabella.com/it/ , ultima consultazione 09.02.18
[202] Sito web di Agriturist Veneto http://www.agrituristveneto.it/ (ultima consultazione 08.02.18). Il convegno sopra citato è stato inserito all'interno del Club di Prodotto AgriCycle Veneto, nato nel 2013 da Agriturist e Confagricoltura, a cui hanno aderito un numero crescente di agriturismi, accomunati dalla passione per la bicicletta e dal voler offrire un servizio ad hoc ai cicloturisti. Il sito dedicato di AgriCycle è il seguente http://www.agricycleveneto.net/agricycleveneto/it/ , ultima consultazione 09.02.18

tutti attori locali rappresentanti realtà ricettive, di promozione turistica, informative eccetera. E' stato molto interessante ascoltare i vari interventi dei relatori che hanno presentato l'attuale e crescente sviluppo del settore del cicloturismo rilevato nei loro ambiti professionali. Pierfrancesco Rupolo, editore di Ediciclo Editore e RPM, case editrici che trattano il tema del cicloturismo, ha illustrato alcuni dati relativi al cicloturismo in Europa registrati nell'anno 2015 riguardanti il numero di gite intraprese nella sopracitata annata (2,3 miliardi), i pernottamenti (20 milioni) e l'indotto economico generato da questo settore (44 miliardi). Riprendendo le statistiche Enit del 2016, in Italia il 61% dei cicloturisti risulta essere straniero mentre il 39% è rappresentato dagli italiani. La struttura da essi più scelta resta ancora l'albergo (20,5%), seguito dall'agriturismo (19,5%) ed infine dai b&b (18,5%); la ricerca di prodotti locali resta una delle componenti fondamentali del loro viaggio. Rupolo ha inoltre evidenziato le problematiche spesso esposte da questa tipologia di viaggiatori, che risultano essere le stesse riportate nel paragrafo precedente, emerse dalle interviste da me svolte: uno standard degli itinerari inadeguato, scarsità di alberghi attrezzati per il ricovero delle biciclette, una segnaletica inadatta.

Sandro Vidali, guida cicloturistica del Delta del Po, ha ripreso proprio gli aspetti più difficoltosi su cui ci si dovrebbe soffermare per giungere a realizzare dei concreti miglioramenti: il miglioramento della segnaletica permetterebbe di identificare i percorsi ciclabili, soprattutto quelli naturali, che possono essere confusi. Nel Polesine ci sono ben 480 km di argini fluviali percorribili in bicicletta, questo per ricordare che non sempre è necessario costruire piste ciclabili in quanto il paesaggio offre di per se degli itinerari da seguire che andrebbero tenuti in maggior considerazione. Vidali ha evidenziato poi la presenza di molte strutture ricettive presenti sul territorio ostacolate spesso da una mentalità troppo individualista, tipica di queste zone, che purtroppo ostacola spesso la collaborazione diretta alla creazione di progetti di valorizzazione, contrapponendosi alla possibilità di fare rete ed offrire un prodotto esperienziale più completo.

Per quanto riguarda l'intervento di Michele Mutterle, a rappresentanza della FIAB (Federazione Italiana Amici della Bicicletta) di Rovigo, egli ha presentato una serie di proposte riunite nel progetto *Andiamo in Bici*, (consultabile nella pagine web www.andiamoinbici.it) finalizzate ad avvicinare i cittadini all'uso della bicicletta, così come l'iniziativa della premiazione dei comuni più meritevoli per l'utilizzo della bici a livello urbano e per la promozione del cicloturismo con strutture ricettive adatte. Aspetto non di secondaria importanza, è rappresentato dalla tipologia di percorso prescelto dal cicloturista ovvero quello di tipo lineare in quanto diretto verso una meta precisa, di una lunghezza compresa tra i 20 ed i 30 km; da qui la necessità di accordi fra strutture ricettive per offerte di prodotti adeguati e dunque l'importanza di fare sistema. Inoltre importante sarebbe sviluppare una efficiente intermodalità bici – treno per poter garantire una maniera alternativa al cicloturista di raggiungere

posti più difficilmente raggiungibili o per concedere una possibilità di alleggerire il percorso dei meno esperti che non sono allenati per le tratte troppo lunghe.

Matteo Mingardo, consulente di Glass Studio, organizzatore del Festival delle Basse ambientato nella Bassa Padovana, ha invitato attraverso l'iniziativa "M'Argini"[203] a conoscere meglio gli argini dei fiumi con passeggiate di gruppo, raccontando il territorio cercando connessioni e con "sincerità", per riportare delle sue parole, in quanto è importante trasmettere un'immagine fedele del nostro territorio non raccontando quello che non c'è.

Alberto Zucchetta, formatore e consulente turistico ha evidenziato l'importanza del significato di turismo sostenibile e del ruolo dell'operatore turistico, che risulta essere un ambasciatore del territorio in cui opera e presentando il caso di Valeggio sul Mincio dove gli operatori si sono riuniti in una rete che comprendeva tutti coloro disposti a fornire informazioni ai turisti in ausilio degli uffici di informazione turistica.

Diego Gallo, il referente OGD Terme e Colli Euganei, in un intervento volto alla conoscenza della figura del cicloturista, dei suoi bisogni e dunque di ciò che egli ricerca, ha suggerito di puntare al potenziamento della ciclovia Bolzano – Venezia, il prodotto cicloturistico più venduto all'estero per poi dedicarsi anche agli itinerari minori.

L'intervento di Carmen Gurinov, una guida turistica dei Colli Euganei, fondatrice del sito web "Viaggiare Curiosi"[204] è stato forse l'esempio più immediato dell'importanza che occasioni come questo convegno hanno nell'ambito dello scambio, della collaborazione e dunque nel fare sistema. Il suo bacino d'utenza professionale è generalmente quello del Parco Regionale dei Colli Euganei e della Bassa Padovana, in cui organizza uscite in giornata o weekend, principalmente in bici o barca, accompagnando i clienti alla scoperta del territorio e delle piccole attività locali attraverso degustazioni in cantine, visite a botteghe di artigiani. Il suo obiettivo, motivo della partecipazione all'evento, è quello di estendere la sua attività anche all'area polesana, con direzione verso il Parco Regionale Veneto del Delta del Po. Necessitava dunque di creare collaborazioni con altri attori del territorio per poter fornire un prodotto più completo ed efficiente.

La seconda parte del convegno è stata dedicata ad un workshop in cui i vari operatori potessero confrontarsi tra loro per discutere con i relatori o con altri operatori su eventuali idee da poter sviluppare integrandosi gli uni con gli altri e cooperando per produrre un prodotto che soddisfi la tipologia di turista individuata.

---

[203] Maggiori informazioni sul progetto si possono ritrovare alla pagina Facebook dedicata https://www.facebook.com/pg/progettomargini/about/?ref=page_internal
oppure all'interno del sito web dell'Associazione Culturale Murabilia di Montagnana, promotrice del progetto, la quale ha riservato uno spazio in cui ne enuncia le caratteristiche: http://www.montagnanamurabilia.it/progetto-m-argini.html

[204] http://www.viaggiarecuriosi.com/it/

Oltre ai contenuti esposti dai vari relatori, molto interessanti al fine di capire l'attuale situazione del cicloturismo nel territorio polesano ed in generale ad un livello globale, ho ritenuto questo convegno di estrema importanza in quanto esempio di impegno concreto da parte degli operatori della zona di riunirsi per discutere in maniera attiva di questo nuovo settore turistico in espansione, riconoscendo che il proprio territorio si presterebbe particolarmente bene ad ospitarlo e dunque riunirsi per cercare di capire meglio le sue esigenze e di conseguenza come organizzarsi al meglio per poter offrire un prodotto che lo soddisfi condividendo le rispettive esperienze, la volontà di collaborare, superando i freni dell'individualismo che troppo spesso hanno frenato e limitato la società polesana.

4.1.3 SWOT ANALYSIS – BENEFICI E SVANTAGGI DEL PROGETTO

Quanto afferma Marco Vedovato in *Le aziende, le attività aziendali e la strategia*[205], l'analisi SWOT (Strenghts, Weaknesses, Opportunities, Threats) è uno processo fondamentale per capire e conoscere meglio gli strumenti con cui si opera nell'ambito aziendale (così come della scrittura di un progetto) e l'ambiente circostante. Consiste nell'individuare i punti di forza (strenghts) ovvero gli elementi positivi dell'ambiente interno, i punti di debolezza (weaknesses) coincidenti con gli elementi negativi dell'ambiente interno, le opportunità (opportunities) quindi elementi positivi presentati dall'ambiente esterno ed infine le minacce (threats) gli elementi negativi presenti nella realtà esterna, sintetizzati nella fig. 8.

I <u>punti di forza</u> che ho individuato consistono in:

- Itinerari dedicati ai cicloturisti già esistenti, di cui ne verrebbero sfruttate delle tratte;
- Stazioni dismesse attualmente tenute in buono stato.

I <u>punti di debolezza</u> sono stati rintracciati in:

- Una scarsa segnaletica che indichi gli itinerari in maniera adeguata ed informi l'utente della presenza di punti ristoro / ricettivi / informativi / di assistenza tecnica nelle immediate vicinanze;
- Una mancanza di punti di ristoro lungo gli itinerari come fontanelle dell'acqua e punti ombreggiati.

Tra le <u>opportunità</u> emergono:

- La presenza sul territorio di altri B&B e Agriturismi, attrezzati per ospitare i cicloturisti, disposti a fare rete;

[205] Vedovato M., "Le aziende, le attività aziendali e la strategia", in Santesso E. (a cura di) *Lezioni di Economia Aziendale*, Giuffrè Editore, Milano, 2010, pp 138-143

- La presenza di associazioni che supportano lo sviluppo del cicloturismo (FIAB Rovigo);
- La disponibilità da parte della Rete Ferroviaria Italiana, attuale proprietaria delle stazioni ferroviarie dismesse, di collaborare alla realizzazione di un progetto di questa tipologia.

Le minacce che potrebbero compromettere l'attuazione del suddetto progetto sono rappresentate da:

- Una mentalità individualista appartenente a molti operatori del luogo, ostacolo alla possibilità di creare un sistema;
- Scarso impegno delle amministrazioni comunali nel supportare e gestire in maniera continuativa progetti a favore del turismo lento;
- Scarsa cura dell'ambiente (pochi alberi, acqua non balneabile, troppa chimica in agricoltura etc.)

Fig. 8 Matrice Swot, adattata al caso in analisi

Fonte: Elaborazione dell'autrice

Individuare i punti di forza è necessario per poter carpire i vantaggi di eventuali concorrenti e allo stesso tempo per ridurre il rischio rappresentato dai propri punti deboli.
Inoltre è necessario avere coscienza di punti di forza rilevanti e saper individuare delle opportunità interessanti, pensando contemporaneamente a strategie per contrastare minacce e punti di debolezza, sono indici considerevoli che rendono il progetto attraente ed oggetto di interesse.

Nel caso del progetto proposto la presenza di soggetti pubblici e privati disposti a collaborare in un'ottica sistemica e la presenza di itinerari già esistenti e dunque l'ammortamento di costi di produzione di nuove infrastrutture (non necessarie), dovrebbe essere uno stimolo di maggior coinvolgimento ed interesse attivo delle amministrazioni. Esse stesse, con la loro partecipazione, darebbero un contributo decisivo per la risoluzione delle criticità infrastrutturali, andando ad eliminare i punti di debolezza individuati precedentemente.

Esistono poi delle esternalità positive generate da un progetto come quello proposto, ovvero l'effettiva valorizzazione del territorio del Polesine e del patrimonio di cui dispone e l'aumento dei posti lavoro, in particolare dedicato ai giovani, generato dall'apertura di nuove postazioni lavorative, richieste dal progetto. Tra le esternalità negative si individua solamente un possibile sovraffollamento dei mezzi ferroviari, qualora essi restino poco attrezzati al trasporto biciclette e qualora si verificasse un significativo aumento di turisti.

4.1.4 I TARGET DI MERCATO INDIVIDUATI

Il suddetto progetto è stato pensato per diversi segmenti di mercato. Per identificarli è stata utilizzata una metodologia "a priori", illustrata nel capitolo *Segmentazione della domanda* in Formato R. *Cicloturismo. Strategie di sviluppo e benefici per le destinazioni turistiche*. Essa identifica alcune caratteristiche comuni che possono essere attribuite agli individui e che li raggruppano in diverse categorie. Il segmento turistico a cui ci si rivolge principalmente è rappresentato dai cicloturisti, i quali, come illustrato in letteratura[206], sono di varie tipologie. La caratteristica principale che li accomuna è la passione per il turismo lento, l'attenzione alla sostenibilità e il desiderio di trascorrere del tempo quanto più possibile a contatto con il territorio e la natura, riscoprendo luoghi meno conosciuti e le loro tradizioni.

Come prima istanza vi è una distinzione tra ciclo escursionisti e cicloturisti e ciò che li contraddistingue è la durata del loro viaggio in bicicletta: i primi sono generalmente individuati nella popolazione locale ed effettuano uscite di qualche ora come attività del loro tempo libero mentre i secondi scelgono la gita in bicicletta come attività della vacanza[207]. Far rientrare anche loro tra i segmenti considerati, significa allargare la panoramica dei target turistici riconosciuti dall'Organizzazione Mondiale del Turismo per la quale i turisti sono coloro che effettuano almeno

[206] Sono stati consultati vari testi: Giacomei A., Giudici D., Pileri P. *Vento la rivoluzione leggera a colpi di pedale e paesaggio*, Corraini Edizioni, Mantova, 2015; Formato R. *Cicloturismo, strategie di sviluppo e benefici per le destinazioni turistiche*, Edizioni Scientifiche Italiane, Napoli, 2009

[207] Tipologie definite anche dall'associazione Sustrans in Keeling A., *Cycle Tourism-Information Pack TT21*, Sustrans, Bristol, 1999

un pernottamento di una notte fuori casa[208]. I ciclo escursionisti individuati nella popolazione locale sono un segmento molto importante, in quanto con tale progetto si intenderebbe sensibilizzare la popolazione a riscoprire e vivere di più il proprio territorio. In questo modo riuscirebbero ad apprezzarlo maggiormente ed a diventarne i primi promotori. I cicloturisti ritengono lo spostamento in bicicletta la vacanza stessa e possono intraprendere viaggi brevi di 2-3 giorni o viaggi più lunghi quindi superiori a 4 giorni, fino a durare anche dei mesi. Si tratta per lo più, di persone più allenate ed abituate a fare lunghi viaggi.

In riferimento a questo secondo segmento, si è pensato principalmente ai coloro che percorrono la nuova ciclovia Vento, che sono dunque interessati a scoprire luoghi meno conosciuti e marginali, offrendo la possibilità di scoprire il territorio polesano attraverso un itinerario bretella che si addentri nel Polesine. Oltre a questi cicloturisti, diretti in maggior parte verso Venezia, e potenziali fruitori di tutto l'itinerario, si intende intercettare anche quella parte di viaggiatori in bicicletta diretti nelle zone del veronese e dunque verso i Colli Berici, di cui fanno parte molti turisti stranieri del Nord Europa (come emerso nelle interviste agli albergatori dell'Alto Polesine). Importante evidenziare che questo target di turisti comporta un'espansione della stagionalità, in quanto essi, molto spesso, viaggiano nelle stagioni intermedie di primavera e autunno, generalmente poco sfruttate dalle località balneari limitrofe.

Inoltre, dalle interviste svolte, è emerso che una buona parte di turisti che frequentano il territorio polesano è rappresentata da persone che erano nate in queste zone e che successivamente si sono trasferite all'estero per lavoro oppure nel Nord Italia (in particolare in Piemonte) per sfuggire alle conseguenze della Grande Alluvione, di cui si è già parlato nel secondo capitolo. Questo segmento è dunque caratterizzato da individui anche facilmente fidelizzabili perché ritornano spesso a far visita ai parenti o a rivedere i luoghi natii. Considerarli un target significherebbe offrire loro un intrattenimento diverso durante la loro permanenza ed una possibilità di vedere i loro luoghi d'origine con altri occhi, magari scoprendone delle aree di cui nemmeno si conosceva l'esistenza. Oltre ai parenti, si includono in tale segmento anche gli amici della popolazione locale che spesso si appoggiamo alle piccole realtà ricettive per i pernottamenti.

Un altro importante target di riferimento è costituito dai famigliari degli appassionati di moto e macchine che frequentano il rinomato Autodromo di Adria e che, come emerso dalle interviste, soggiornano in molti b&b del Basso Polesine. Parte di questo itinerario, insieme agli altri presenti nella zona, possono essere una buona attrattiva per gli accompagnatori che magari non nutrono lo stesso interesse verso i motori di chi accompagnano, e dunque riconoscono in questa proposta un ottimo modo per trascorrere il loro tempo libero.

[208]*Glossary of tourism terms* http://statistics.unwto.org/sites/all/files/docpdf/glossaryterms.pdf

Infine, un target importante che si vorrebbe intercettare con questo progetto consiste nei turisti delle città d'arte che si trovano nei dintorni della provincia di Rovigo e nei turisti delle località balneari per proporre un'alternativa al loro soggiorno ed un'occasione di de turistificazione, di cui si è già parlato, per le destinazioni sovraffollate come Venezia ed il litorale adriatico.
La semplicità dell'itinerario, senza particolari dislivelli e con punti ristoro ad una distanza massima di 30-35 km è stato pensato proprio per essere fruito da tipologie di turisti caratterizzati da esperienze diverse, in modo da allargare il bacino di visitatori. I più inesperti avranno modo di fare piccole tratte e la sicurezza di trovare servizi nel raggio di pochi chilometri; i più allenati potranno proseguire fino alla tappa successiva. Inoltre la caratteristica pianeggiante del territorio permette di essere percorso in facilità anche con delle bici da città.
Un aspetto che accomuna i target individuati, appreso sempre nel corso delle interviste agli albergatori, consiste nella modalità di prenotazione del pernottamento: nel territorio interessato e nelle tipologie ricettive coinvolte, la totalità dei pernottamenti effettuati da questi turisti avviene tour operatori quali Booking.it, Agriturismo.it, altri portali specifici per i cicloturisti, oppure contatta direttamente la struttura. Spesso le prenotazioni vengono fatte last minute in quanto generalmente il cicloturista conosce il suo itinerario ma non lo programma nel dettaglio perché soggetto a continui cambiamenti dipendenti dagli aspetti atmosferici o dal semplice desiderio di trattenersi un po' più a lungo in una determinata località. Anche gli altri target individuati prenotano attraverso tour operator o direttamente, senza necessitare del supporto di altri attori quali le agenzie di viaggio.

4.2 IL PROGETTO NEL DETTAGLIO

Di seguito si presenterà il progetto nella sua alternanze di percorsi, ripresi da itinerari già esistenti, e tappe coincidenti con paesi del Polesine poco conosciuti, proponendo alcune stazioni ferroviarie dismesse da adibire a Bed & Bike. Verranno evidenziati i concetti di creazione di rete, dunque fare sistema e di intemodalità bici – treno. Si tratteranno poi due aspetti più tecnici ovvero gli attori coinvolti e le modalità di accedere a finanziamenti per poter realizzare alcuni interventi infrastrutturali per quanto riguarda l'arricchimento degli itinerari e per compiere lavori di ristrutturazione, messa in sicurezza e funzionalità delle stazioni e delle strutture dismesse.

4.2.1 IL PERCORSO: ITINERARIO E TAPPE

L'itinerario proposto è pensato come una bretella della Ciclovia VENTO, che, addentrandosi nel territorio polesano, porta alla sua scoperta, rivelando piccoli villaggi ricchi di storia e paesaggi suggestivi e conducendo il visitatore al Parco Regionale Veneto del Delta del Po ed infine ad una duplice meta: una verso Nord, incontrando nuovamente la VENTO nei pressi di Chioggia ed una verso Sud, che si apre alla scoperta di tutta la parte emiliana del Parco. Benché la descrizione del percorso da seguire sia piuttosto dettagliata, si desidera che questo itinerario sia solo un suggerimento delle strade da seguire per nulla vincolante, invitando dunque il visitatore ad abbandonare la via consigliata ogni qualvolta se lo sentisse, a non spaventarsi nel caso non trovasse corrispondenza tra il luogo in cui si trova e quello indicato, ma cogliere quel momento come occasione per scoprire se stesso, le sue capacità di orientamento e la sua curiosità, insieme al territorio in cui si trova.

Le strade proposte sono parti di alcuni itinerari già esistenti ovvero le greenways, ritrovabili nel portale turistico *Polesine Terra Ospitale tra due Fiumi*[209], gli itinerari proposti dal sito della Regione Veneto[210], oppure i percorsi della guida *Paesaggi lungo i grandi fiumi* ideati all'interno del progetto *TurRivers* (come nel caso della Via del Mare) [211], per finire con alcune proposte personali che individuano tratti meno trafficati rispetto alle proposte inizialmente prese in analisi.

Il percorso pensato comincia nei pressi di Salara, dove si abbandona la Vento per seguire, risalendo verso Badia Polesine, l'itinerario Badia Polesine – Salara (lungo circa 35 km, fig. 9) e passando per Trecenta. Nei pressi di Trecenta, è d'obbligo una deviazione in direzione Gorghi per scoprire i laghi nascosti di cui si è parlato nel secondo capitolo e da cui si può proseguire facilmente verso Badia Polesine. A Badia si consiglia una visita del centro storico, soprattutto dell'Abbazia della Vangadizza (vedere capitolo n.2) per poi seguire la *green way* Naviglio – Adigetto (fig. 10) e raggiungere Lendinara. In questa cittadina, ricca di chiese e ville da visitare (ne sono un esempio il Santuario della Madonna del Pilastrello e la Ca' Dolfin) si pensa possa sorgere la prima stazione pensata come alloggio *bed and bike*.

[209] Sito Web e pagina dedicata, ultima consultazione 05.02.18
http://www.polesineterratraduefiumi.it/pagine/itinerari_tipo.php?id=3
[210] Pagina dedicata http://www.veneto.eu/itinerari-dettaglio?uuid=7a58296f-24b6-47eb-a4e0-dc2559a83a2f&lang=it
[211] Guida consultabile on line, ultima consultazione 05.02.18
http://www.galadige.it/images/tur-river/Guida%20TurRiver_IT.pdf

Fig. 9 *Greenway* Badia Polesine - Salara

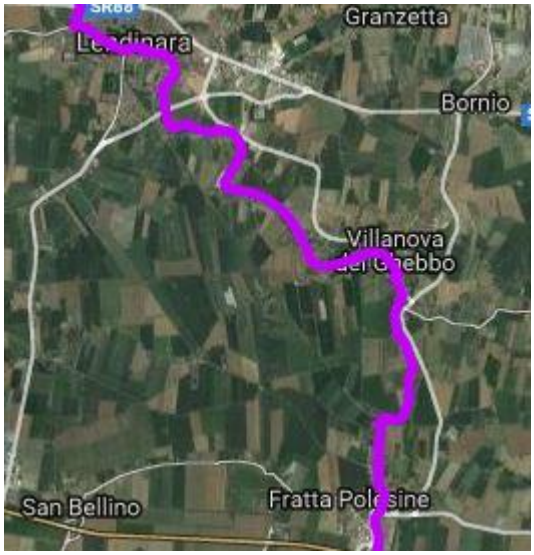
Fonte: http://www.polesineterratraduefiumi.it/pagine/itinerario_scheda.php?id=6

Fig. 10 *Greenway* Naviglio - Adigetto

Fonte: http://www.polesineterratraduefiumi.it/pagine/itinerario_scheda.php?id=2

Da Lendinara, costeggiando l'Adigetto, dunque la green way Lendinara – Occhiobello (fig. 11), ci si dirige verso Fratta Polesine, piccolo paese culla della carboneria e di ville palladiane. Dalla stazione ferroviaria di Fratta, si suggerisce di prendere la linea locale fino a Rovigo.

Fig. 11 Green way Lendinara - Occhiobello



Fonte: http://www.polesineterratraduefiumi.it/pagine/itinerario_scheda.php?id=7

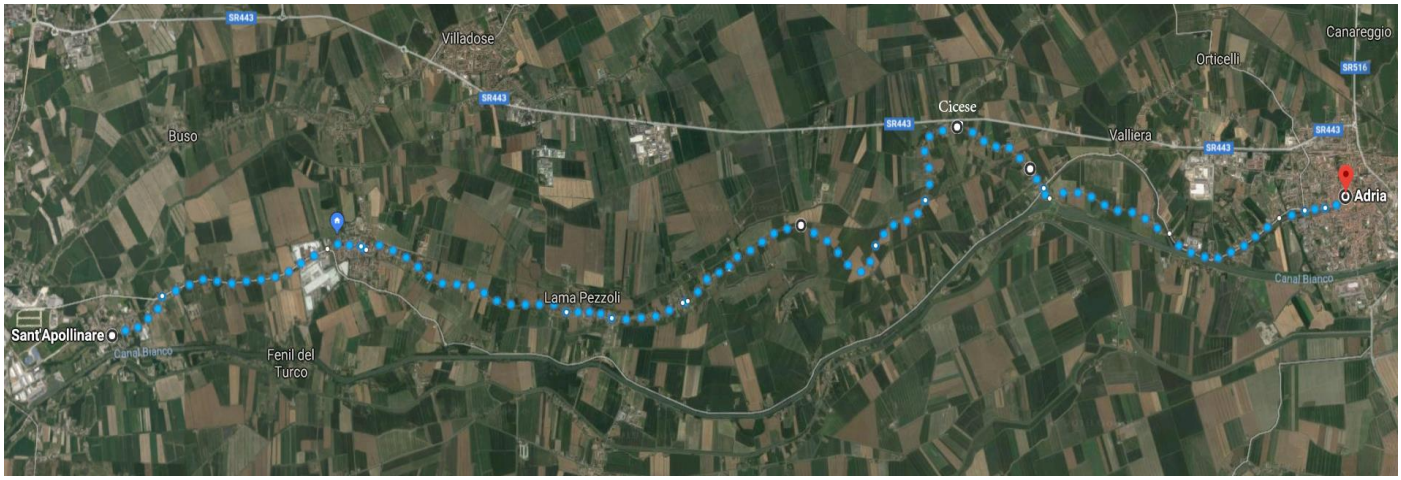
Il capoluogo di provincia offre una piacevole visita al centro storico, con i resti delle sue mura e le sue torri che ne testimoniano il passato medievale. Vi è inoltre Palazzo Roverella, sede di rinomate mostre temporanee ed il Tempio della Beata Vergine del Soccorso. Dal centro storico si può raggiungere in pochi minuti la pista ciclabile e seguirla interamente fino alle prossime mete. Questa pista, lunga una ventina di chilometri, coincide con la Via del Mare del progetto TurRiver (fig. 12) e conduce a Sant'Appolinare, da cui intercettare la green way Tartaro – Fissero – Canalbianco per attraversare Fienil del Turco, Ceregnano, Lama Polesine. A questo punto si propone la seconda stazione Bed&Bike.

Fig. 12 Via del Mare

Fonte: http://www.galadige.it/images/tur-river/Guida%20TurRiver_IT.pdf

Da Lama Polesine si prosegue verso Baricetta (fig. 13), si abbandona la strada che costeggia il Canalbianco, troppo esposta ad una promiscuità con auto che viaggiano ad una certa velocità e dunque pericolosa, e si segue invece Via Boito e poi Via Don Minzoni, fino ad incontrare Cicese e poi proseguire dritti verso Baricetta.
Da Baricetta ci si dirige verso dover poter visitare il Duomo ed il Museo Archeologico Nazionale, seguendo Riviera Cengiaretto e poi passando per Palazzon. In tutto da Lama Polesine fino ad Adria si contano una ventina di chilometri circa.

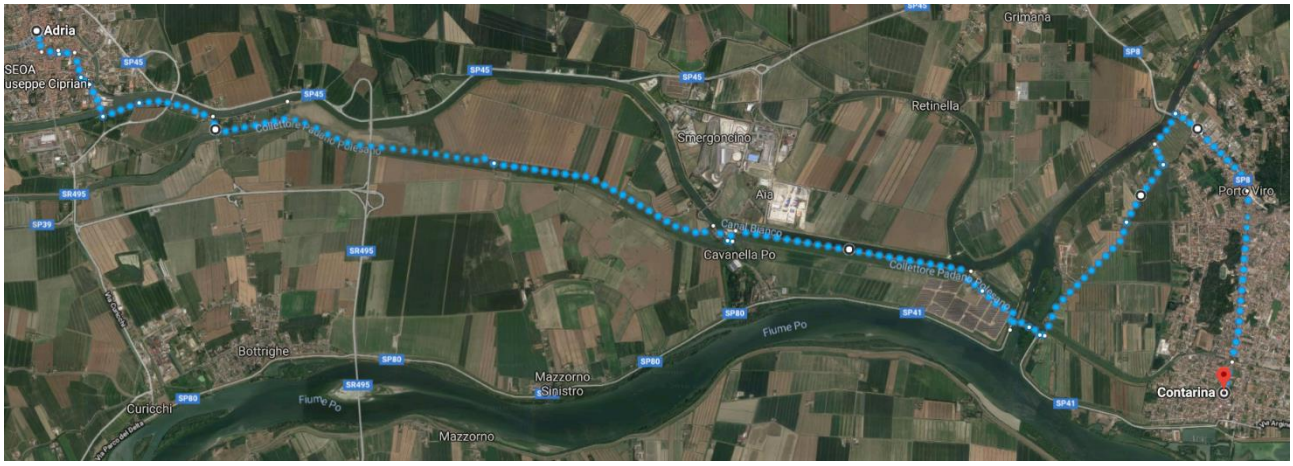
Fig. 13 Itinerario da Sant'Apollinare ad Adria



Fonte: Elaborazione dell'autrice

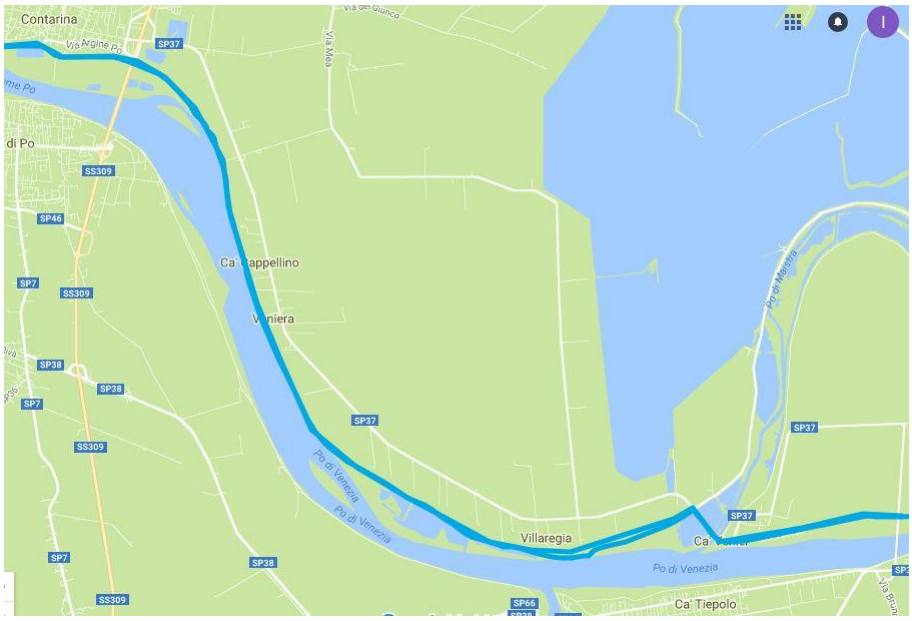
Una volta visitata Adria, si procede verso Piantamelon (fig. 14), dove si riprende la ciclovia VENTO, seguendo l'argine del Collettore Padano Polesano, meno trafficato rispetto a quello del Canalbianco, fino a raggiungere Porto Viro (a circa 15 km di distanza).
Da Porto Viro ci si dirige verso Ca' Tiepolo, a 25 km di distanza, intercettando in un primo momento la green way Volto – Mesola che taglia in perpendicolare l'area polesana e poi seguendo l'itinerario Sinistra Po (fig. 15).

Fig. 14 Itinerario da Adria a Contarina



Fonte: Elaborazione dell'autrice

Fig. 15 Itinerario Sinistra Po



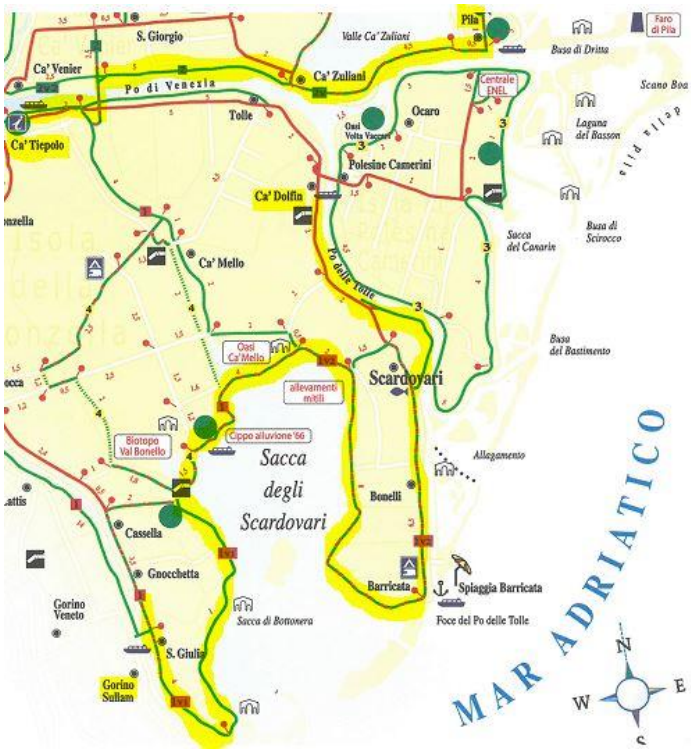
Fonte: https://www.google.com/maps/d/u/0/viewer?mid=1jvf4YvZa18tg2h4eumD1XsvE3D0&hl=it&ll=45.01166112337651%2C12.237589558593754&z=12

Da questo momento in poi si apre in una duplice proposta: si suggerisce una direzione verso Sud per scoprire l'Isola della Donzella con la Sacca di Scardovari ed i casoni dei pescatori, per poi dirigersi verso meridione e proseguire alla parte emiliana del Delta del Po in direzione Mesola e Lidi di Comacchio; oppure si propone un itinerario verso Nord che porta a congiungersi alla meta della ciclovia VENTO, nei pressi di Chioggia. Il viaggiatore, tuttavia, deve sentirsi ulteriormente libero di non seguire la proposta qui presentata, in quanto si trova nel cuore del Parco Regionale Veneto del

Delta del Po e dispone di una moltitudine di percorsi da seguire alternando la bici ad imbarcazioni a basso fondo, le più adatte ad immergersi nel territorio. Lo si invita a considerare il suggerimento qui fornito ma, nello stesso tempo, a seguire principalmente la sua curiosità, i colori ed i rumori che incontrerà.

Per dirigersi verso Sud (fig. 16), da Ca' Tiepolo si percorrono circa 15km in bici verso Pila, dove sorge il faro, perfetto rappresentante del mutare del territorio nel corso del tempo: era stato eretto infatti nella punta di terra più estrema, ora lo si lascia alle spalle di qualche chilometro prima di raggiungere il mare aperto. In un'ottica di maggior sviluppo turistico, sarebbe interessante potervi accedere per ammirare dall' alto l'estensione del delta e dell'articolato diramarsi del Po, prima di perdersi nel mare. Si consiglia di riprendere la barca per poter raggiungere l'ultima lingua di terra rappresentata da Scanno Boa, uno scanno piuttosto selvaggio, dove respirare il mare; proseguendo infine verso Ca' Dolfin. A questo punto ci si ritrova nella così detta Isola della Donzella, i cui profili sono percorribili interamente in bicicletta (percorso evidenziato in giallo). Lungo il tragitto si incontra l'Oasi di Ca' Mello (a 10km di distanza da Ca' Dolfin), in cui si potrebbe stabilire un altro punto ristoro Bed & Bike, dal momento che è già presente un punto informazioni. Dall'Oasi si continua a seguire il perimetro dell'Isola fino ad arrivare a Gorino Sullam, dov'è presente una struttura della rete Albergabici. Da Gorino si può poi passare nella parte emiliana e continuare la scoperta del Parco.

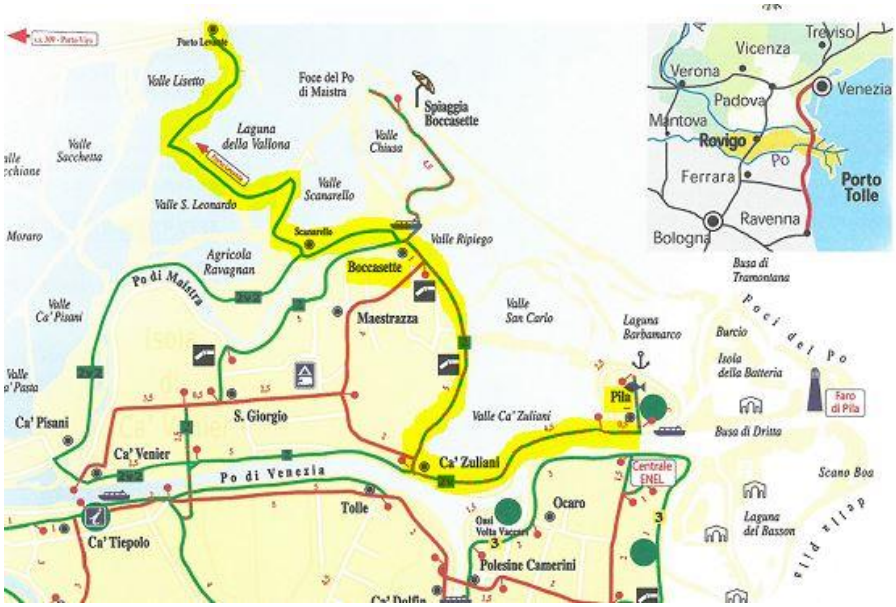
Fig. 16 Itinerario verso Sud, evidenziato in giallo



Fonte: Elaborazione dell'autrice

La seconda variante (figure. 17 e 18), verso Nord, prevede un primo tratto in barca a fondo basso con partenza da Ca' Tiepolo lungo il suggestivo Po di Maistra fino a Boccasette, da dove poi è possibile raggiungere Pila in bici (circa 10 km). Anche in questo caso si suggerisce di raggiungere Scanno Boa in barca per poi tornare a Pila ed in bici di nuovo a Boccasette. Da qui, attraverso un ponte di barche si può arrivare a Porto Levante da cui parte un traghetto per l'Isola di Albarella; si prosegue in bicicletta attraverso la Via delle Valli che conduce a Rosolina Mare (25 km circa) in cui si trova un secondo traghetto per Chioggia, meta finale di questa variante.

Fig.17 Variante verso Nord, prima parte, evidenziata in giallo



Fonte: Elaborazione dell'autrice

Fig. 18 Variante verso Nord, seconda parte

Fonte: https://www.magicoveneto.it/Delta/Rosolina/Strada-delle-Valli-Rosapineta-Albarella-Laguna-Caleri-Rosolina-Adige-Po.htm

Le caratteristiche del terreno incontrato sono piuttosto varie. Tratti di pista ciclabile si alternano a strade a traffico limitato oppure a vie promiscue alle auto, spesso non molto sicure per un ciclista, ma vi sono anche sterrati. Come già trattato nei capitoli precedenti, non è intenzione di questo progetto suggerire di costruire piste ciclabili a supporto di una ciclabilità maggiore, che comporterebbero un impegno decisamente cospicuo per i comuni ed un'alterazione del paesaggio, ma piuttosto di sfruttare le strade già esistenti, come possono essere i molti chilometri di strada arginale, migliorandone le condizioni, dove necessario, ed attrezzandole con alcuni accorgimenti che sono banali per un' amministrazione comunale quanto fondamentali per un cicloturista come per esempio maggiori punti d'ombra e colonnette dell'acqua per ristorarsi.

Inoltre da Badia Polesine fino a Loreo (per quanto riguarda la tratta qui interessata) scorre la ferrovia con una linea locale che scorta il visitatore lungo il suo viaggio. Potenziare il servizio ferroviario in termini di efficienza quindi garantendo, per esempio, più treni attrezzati al trasporto bici rispetto ad oggi, significherebbe offrire un'importante opportunità di intermodalità, proponendo un metodo alternativo di giungere a destinazione in caso di affaticamento, poco allenamento semplicemente per riuscire a spingersi più lontano e scoprire ulteriori territori.

Lendinara e Lama non sono gli unici due paesi in cui sono situate delle stazioni ferroviarie dismesse, ma sono state scelte volontariamente solo in queste località perché in altre zone come Badia Polesine, nell'area a ridosso di Adria ed all'interno del Parco Nazionale del Delta del Po, sorgono altre realtà quali Bed & Breakfast ed Agriturismi facenti parte della rete Albergabici, con cui si vorrebbe cooperare e lavorare in un'ottica sistemica, in modo tale da offrire al visitatore un'offerta di servizi capillare ed efficiente.

4.2.2 GLI ATTORI COINVOLTI

In un itinerario come quello illustrato, gli attori coinvolti sono molteplici. Si tratta infatti di realizzare un prodotto turistico che garantisca un'esperienza al visitatore e, per riuscire in tale obiettivo, è essenziale combinare al meglio vari elementi. Si necessita di un patrimonio culturale e naturale, che si articola in un territorio definito e di un insieme di servizi, entrambi gestiti da molteplici attori che operano in un'ottica di cooperazione e coordinamento; componenti base per la creazione di una destinazione turistica. Un'organizzazione così variegata è illustrata da Richard Normann nell'impostazione di un sistema di servizi ausiliari a quelli principalmente ricercati da un cicloturista, da lui riuniti nella *catena dei servizi per le ciclo vacanze*[212], illustrata di seguito in fig. 19:

[212] Normann R. *La gestione strategica dei servizi*, Etas Libri, Milano, 1995

Fig. 19 Catena dei servizi per le ciclo vacanze

Fonte: Normann R. *La gestione strategica dei servizi*, Etas Libri, Milano, 1995

Essa prevede un sistema di servizi ausiliari articolati in una serie di *facilities* utili a soddisfare i bisogni dei ciclo vacanzieri, permettendo così al servizio principale di realizzare al meglio le proprie potenzialità. Come si vedrà in dettaglio in seguito, gli ambiti coinvolti sono diversi per permettere al visitatore di fruire al meglio l'offerta della destinazione.

Focalizzando l'attenzione sul progetto proposto, i primi attori individuati vi sono sicuramente gli **albergatori** che, come abbiamo visto, per rispondere in maniera adeguata ad una domanda cicloturistica devono offrire specifici servizi (deposito sicuro per le bici, piccola officina, possibilità di lavanderia, colazioni rinforzate ecc…); ciò farà apprezzare molto la struttura, più di una certificazione garantita da un elevato numero di "stelle"[213]. Oltre agli albergatori si trovano i **ristoratori**, i quali, se seguissero l'esempio tedesco[214], dovrebbero anche loro garantire un servizio ad hoc per il segmento dedicato dei cicloturisti. La natura della modalità di viaggio del segmento turistico in oggetto, prevede bagagli molto leggeri e privi del superfluo, dunque oltre a gestori di bar e ristoranti/trattorie vi sono anche **operatori commerciali** che possiedono negozi di alimentari. Inoltre altri operatori commerciali fondamentali in quest'ambito sono i meccanici locali che possono

[213] Mozer D. *Less developed countries & bicycle tourism*, pubblicato sul sito internet http://www.ibike.org/encouragement/travel/eco-tourism.htm , 2008

[214] La ADFC (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club), la corrispondente tedesca dell'italiana FIAB, ha emanato una lista di criteri che le realtà ristorative dovrebbero rispettare al fine di offrire un servizio ed un'accoglienza soddisfacente ai cicloturisti. Tra i vari requisiti sono elencati la disponibilità di parcheggi per le bici, la scelta di bevande adatte a questa tipologia di turisti (come succhi di frutta), l'esposizione di mappe cicloturistiche. http://www.fiab-areatecnica.it/attachments/article/319/Toscana%20Progetto%20cicloturismo%20fase%202%20(2009).pdf

fornire assistenza tecnica ed ausilio per la manutenzione della bicicletta. Si procede poi con altri **operatori turistici** quali gli uffici di informazione turistica (IAT) ed alcuni tour operator locali che possono organizzare delle gite nel territorio visitato. Si aggiungono altri soggetti privati ovvero i possessori di alcuni beni culturali come per esempio alcune ville venete. Altri attori che possono programmare uscite locali oppure eventi sono **associazioni** come la FIAB (per quanto riguarda le proposte sulle due ruote), ed associazioni culturali, a capo di molte iniziative e servizi (visite culturali), oppure sportive.

Fino ad ora sono strati presentati gli attori che si relazionano direttamente con il visitatore, appartenente ad un target qualsiasi tra quelli scelti ed illustrati nel paragrafo 4.1.4; essi non sono però gli unici coinvolti nella realizzazione di un simile progetto. Allargando il focus si trovano alcuni pilastri alla base della sua realizzazione: **amministrazioni locali** (comunali o provinciali), che gestiscono gli strumenti operativi per l'eventuale realizzazione di infrastrutture, definendo le procedure amministrative e le fonti di finanziamento. Sempre in ambito coordinativo e di reperimento di finanziamenti, una figura di rilievo è rappresentata dai **GAL** (Gruppi di Azione Locale) o da altri **enti territoriali** con simili competenze.

Sono coinvolte poi **Trenitalia, Sistemi Territoriali,** le **Ferrovie dello Stato** e la **Rete Ferroviaria Italiana** per quanto riguarda l'intermodalità bici – treno e per la concessione delle stazioni ferroviarie dismesse da adibire a Bed and Bike. Per quest'ultimo aspetto si inserisce anche la **Protezione Civile** ed altre **Associazioni locali**, attuali concessionarie delle stazioni dismesse individuate, come di molte altre della zona, con la quale si potrebbe stipulare una collaborazione per la gestione di tali strutture.

Infine, sono coinvolti in questo progetto la **popolazione locale** che, insieme agli operatori turistici e commerciali, rappresenta un'occasione per il visitatore di conoscere l'autenticità del luogo in cui si trova ed una possibilità di relazione diretta ed integrazione con esso. Inoltre la popolazione locale può essere la prima promotrice del suo territorio, dunque è fondamentale sensibilizzarla ad una sua migliore conoscenza ed invitarla a riscoprire la bellezza e la ricchezza dei luoghi che la circondano. Per questo vengono inserite anche le **scuole** che possono sfruttate l'itinerario proposto (nella sua interezza o in parte) per uscite didattiche, cercando di suscitare interesse nei ragazzi verso un paesaggio dato troppo spesso per scontato e non considerato perché troppo attratti dalle grandi mete.

Come si può notare, l'insieme dei soggetti coinvolti è molto vasto e variegato. La loro integrazione e cooperazione sono aspetti caratterizzanti un sistema d'offerta turistica che devono permanere per tutto il ciclo di vita del prodotto. Solo così si può auspicare ad una sua buona riuscita e buona durata.

4.2.3 I FINANZIAMENTI

I progetti come quello proposto in questa tesi, possono ritrovare la principale forma di finanziamento in due tipi di risorse:

- Le risorse europee
- Le risorse nazionali

Tali risorse possono essere orientate sia allo specifico sviluppo del cicloturismo, sia a piani di sviluppo locali più generici.

L'Unione Europea emana da tempo dei finanziamenti nel rispetto dei principi a favore di uno sviluppo sostenibile, prevedendo già nel Regolamento 1828/2006 tra le categorie di investimento ammissibili a finanziamento quelle relative alle "piste ciclabili e alla promozione di trasporti puliti" (incorporate tra le voci relative ai trasporti e all'ambiente) e nell'ambito del turismo "aiuti per il miglioramento dei servizi turistici", proseguendo a mantenere questi principi i capisaldi dei suoi finanziamenti anche negli anni futuri. Determinare l'effettiva attuazione di questi principi, spetta alle autorità di gestione dei singoli programmi, identificati in Italia con le amministrazioni regionali, le quali lavorano tramite *Programmi Operativi Regionali* attraverso cui indirizzare i fondi *FESR* (*Fondo Europeo per lo Sviluppo Regionale*) e *FEASR* (*Fondo Europeo Agricolo per lo Sviluppo Rurale*).

In ambito di normativa nazionale, si fa riferimento alla Legge n. 366 del 19 Ottobre 1998, la quale regola i finanziamenti per la mobilità ciclistica. È interessante osservare che in alcuni punti di tale norma si privilegia l'utilizzo di sedimenti ferroviari dismessi per la creazione di nuovi tratti ciclabili, i quali devono essere poi riconvertiti ad uso turistico, come anche l'impiego di strade arginali di fiumi e torrenti[215].

Le prime figure a cui fare riferimento sono i GAL (Gruppi di Azione Locale), ovvero associazioni pubblico – private, il cui obiettivo principale è la valorizzazione del patrimonio rurale del territorio con particolare attenzione agli aspetti storici, artistici ed architettonici. Essi si pongono a sostegno di forme di sviluppo rurale che possano prevedere anche una cooperazione interregionale e transfrontaliera e cercano di strutturare bandi pubblici ad hoc per distribuire i finanziamenti vinti dalla Regione. Si occupano di stilare dunque piani di sviluppo quali per esempio il Piano di Azione Locale ed il Piano di Sviluppo Rurale che si articolano in una serie di bandi a cui possono partecipare enti locali, soggetti pubblici, soggetti privati e forme di partenariato tra gli ultimi due soggetti.

[215] Le suddette informazioni in merito ai finanziamenti europei e nazionali sono state reperite nel capitolo sesto *L'organizzazione del sistema locale di offerta turistica* in Formato R. *Cicloturismo, Strategie di sviluppo e benefici per le destinazioni turistiche*, Edizioni Scientifiche Italiane, Napoli, 2009 pp. 186- 189

L'ultimo Piano di Sviluppo Locale (2014-2020), interno al Piano di Sviluppo Rurale, si dimostra particolarmente adatto al progetto proposto in due delle sue parti: Intervento *7.5.1 Infrastrutture e Informazione per lo Sviluppo del Turismo Sostenibile nelle Aree Rurali*, i cui investimenti possono essere destinati, fra gli altri scopi, alla "riqualificazione e messa in sicurezza di percorsi ed itinerari esistenti"; *Intervento 7.6.1 Recupero e Riqualificazione del Patrimonio Architettonico dei Villaggi e del Paesaggio Rurale*, in cui l'intervento dell'investimento "sostiene il recupero del patrimonio architettonico rurale di interesse storico e testimoniale, nonché degli elementi tipici del paesaggio rurale".

I possibili soggetti richiedenti tali finanziamenti vengono identificati in enti locali territoriali, enti di diritto privato senza scopo di lucro (per esempio Associazioni Proloco e relativi Consorzi e Comitati, i Consorzi di Imprese turistiche), partenariati tra soggetti pubblici e privati. L'importo messo a bando per l'Intervento 7.5.1 corrisponde alla somma di Euro 100.000,00 (per un valore medio d'investimento di Euro 125.000,00), mentre per l'Intervento 7.6.1 è stato stimato un importo di Euro 1.300.000,00 (per un valore medio d'investimento di Euro 2.600.000,00). In entrambi i casi vengono poi enunciati interventi che rientrano tra quelli soggetti al rimborso previsto dal finanziamento ed operazioni che invece non sono considerate in linea con i criteri stabiliti e che porterebbero la proposta progettuale ad essere respinta[216].

In conclusione, dopo aver constato l'esistenza di un canale di finanziamento pubblico privilegiante le tematiche affini a questo progetto, è plausibile ritenere concreta la possibilità di sovvenzionare itinerari come quello proposto in questa tesi.

4.3 RIQUALIFICAZIONE AMBIENTALE: IL RECUPERO DELLE STAZIONI DISMESSE

All'interno del progetto di tesi sinora presentato, si è pensato ad una parte che fosse rivolta alla riqualificazione ambientale, riutilizzando alcune strutture dismesse, adibendole a centri di erogazione di servizi per i cicloturisti, cercando dunque di incrementare la soddisfazione di questo target ed implementarlo. Si sono ritenute particolarmente adatte a soddisfare questo proposito le stazioni ferroviarie dismesse ma attive come fermata, presenti lungo il tracciato dell'itinerario proposto, e con l'occasione trovare un motivo per rafforzare l'intermodalità bici – treno.

Laddove la rete ferroviaria si interrompe, quindi nell'ultima parte dell'itinerario, all'interno del Parco Regionale del Delta del Po, le stazioni sono state sostituite da alcune strutture dismesse e da casoni.

[216] Per ulteriori dettagli si consiglia la consultazione del PSL 2014-2020 http://www.galadige.it/images/PSL/PSL-Adige-3-0.pdf

Si ricorda che lungo il percorso proposto, nei tratti in cui non sono state menzionate strutture riqualificate, sono comunque presenti strutture ricettive aderenti alla rete Albergabici e dunque attrezzate ad ospitare il target qui intercettato.

In Italia sono presenti 1700 stazioni ferroviarie dismesse, definite anche "stazioni impresenziate", appartenenti alla Rete Ferroviaria Italiana. Per evitare che questi edifici siano soggetti ad eccessiva incuria e conseguente deterioramento, la Rete ha deciso di concedere tali stazioni ad associazioni ed enti locali, attraverso contratti di comodato d'uso gratuito. Nello specifico, nel 2010 è stato stipulato un protocollo d'intesa tra la Regione Veneto e la Rete Ferroviaria Italiana relativo all'uso di immobili ed spazi non utilizzati dalla Rete Ferroviaria perché non più funzionali. Tale protocollo sancisce l'impegno di collaborazione tra i due soggetti citati: le stazioni, attraverso una proposta di riutilizzo dettagliata e adeguatamente motivata della Regione, può concedere in comodato d'uso gratuito gli stabili impresenziati, affinché essi non cadano in rovina e non siano oggetto di atti vandalici[217].

Attraverso una pagina dedicata all'interno del sito web delle Ferrovie dello Stato, si possono apprendere ulteriori dettagli di questa iniziativa[218], alcuni riportati di seguito. Le piccole stazioni, oltre ad essere fermate e ad ospitare biglietterie e sale d'attesa, erano spazi adibiti a magazzini, abitazioni di custodi oppure uffici, successivamente, in conseguenza allo sviluppo tecnologico che ha portato ad una gestione centralizzata della circolazione ferroviaria, non è stata più richiesta la presenza di personale fisico, operante in tali strutture. Per tale ragione, si è iniziato ad assistere ad un progressivo stato di abbandono che ha portato a pensare a delle alternative di riutilizzo, aprendo la Rete Ferroviaria stessa a nuove collaborazioni.

Attualmente circa 345 stazioni, sono state cedute per ambientarvi progetti a scopo sociale, turistico o culturale. In particolare quattro sono le principali destinazioni d'uso in cui vengono impiegati questi edifici: vi possono trovare sede attività di promozione turistica o di informazione, così come possono essere centri culturali e di aggregazione; da un punto di vista sociale possono diventare punti di ritrovo per la collettività, in particolar modo per giovani ed anziani, oppure sedi di associazioni e basi logistiche come nel caso della protezione civile. Ogni proposta viene accuratamente valutata e sarà selezionata quella in grado di portare maggior beneficio all'intera comunità, rappresentando per la struttura un'occasione di riscatto per allontanarsi dalla ormai scontata fama di luogo di accentramento di varie forme di disagio, e facilitare invece l'avvicinamento alla formazione di nuove relazioni sociali.

[217] Comunicato Stampa relativo al suddetto Protocollo d'Intesa N. 179 del 28.04.2010 https://www.regione.veneto.it/web/guest/comunicati-stampa/dettaglio-comunicati?_spp_detailId=358229

[218] Per ulteriori informazioni si consiglia la consultazione della seguente pagina web https://www.fsitaliane.it/content/fsitaliane/it/sostenibilita/tutelare-l-ambiente/riutilizzo-patrimonio.html ed in particolare https://www.fsitaliane.it/content/dam/fsitaliane/Documents/impegno/per-le-persone/riutilizzo-patrimonio/Riutilizzo_patrimonio_Ricerca_stazioni_impresenziate.pdf

La riconversione delle stazioni offre vantaggi ad entrambe le parti coinvolte: ovvero le Ferrovie dello Stato non devono più occuparsi della manutenzione dello stabile e delle aree verdi che lo circondano, mentre chi le occuperà in comodato d'uso potrà disporre di uno spazio gratuito dove svolgere le sue attività. Allo stesso tempo, l'occupazione dello stabile garantirà maggior protezione alla struttura per quanto riguarda gli atti vandalici, rappresentando un luogo più sicuro per chiunque si troverà a frequentarla.

Al fine di garantire un buon successo delle iniziative di conversione, le Ferrovie dello Stato cercano di affidarsi maggiormente ad associazioni già attive sul territorio in maniera capillare, che operano in un'ottica di sostenibilità ambientale e sociale, stipulando con esse Protocolli di Intesa; si tratta di: Associazione Italiana del Turismo Responsabile, Legambiente, CSVNET (Coordinamento Nazionale dei Centri di Servizio per il Volontariato), Lega Coop Sociali. Molte delle associazioni scelte da RFI sono associazioni non profit ed attraverso un'indagine condotta da Euricse[219], la Rete Ferroviaria evidenzia la capacità di tali soggetti di mobilitare svariate risorse, finalizzate a soddisfare obiettivi comunitari. Allo stesso tempo restituisce l'impatto di una "politica sociale sperimentale" realizzata dalle Ferrovie dello Stato, attraverso la messa a disposizione di parte del suo cospicuo patrimonio immobiliare. Essa analizza un campione di 50 stazioni date in comodato d'uso gratuito ad associazioni non profit: dall'indagine emerge che esse sono distribuite sul territorio in 13 regioni in maniera non omogenea, tra le regioni con più esperienze di questo tipo si trovano la Lombardia, l'Emilia Romagna, la Campania e la Sicilia. La tipologia contrattuale scelta in maniera quasi totale (90% delle strutture) è il comodato d'uso gratuito. Tra le varie attività organizzate all'interno delle stazioni (fig. 20), è emerso che le maggiormente proficue per la comunità locale sono quelle appartenenti al cluster "ambiente, turismo e archeologia" ed in particolar modo le "attività di tutela e conservazione ambientale, paesaggistica e storico – culturale" capaci di generare un'offerta turistica (accoglienza, ricettività, turismo sociale, iniziative culturali). Ad esse seguono le produzioni culturali che coinvolgono soprattutto i giovani per offrire loro forme di intrattenimento che prevengano episodi di disagio; le attività solidali, relative all'accoglienza e all'inserimento lavorativo e sociale di soggetti appartenenti a gruppi sociali discriminati; infine troviamo l'attività della Protezione Civile.

[219] Tale indagine, condotta dalla Fondazione Euricse (Istituto Europeo di Ricerca sull'Impresa Cooperativa e Sociale) dell'Università di Trento, viene presentata all'interno della seconda parte dell'elaborato redatto dal Gruppo Ferrovie dello Stato, intitolato *Ricerca sulle stazioni impresenziate assegnate per scopi sociali, turistici e culturali*, utilizzando dati del Redattore Sociale, anno 2014:
https://www.fsitaliane.it/content/dam/fsitaliane/Documents/impegno/per-le-persone/riutilizzo-patrimonio/Riutilizzo_patrimonio_Ricerca_stazioni_impresenziate.pdf

Fig. 20 Cluster di rigenerazione degli asset ferroviari

	Valore assoluto	%
Ambiente, turismo, archeologia	16	32,0
Solidarietà	11	22,0
Protezione civile	9	18,0
Cultura e aggregazione giovanile	14	28,0
Totale	**50**	**100,0**

Fonte: https://www.fsitaliane.it/content/fsitaliane/it/sostenibilita/tutelare-l-ambiente/riutilizzo-patrimonio.html

Il numero stimato di beneficiari di queste attività è di circa 662mila persone: al primo posto viene individuata la cittadinanza, seguita da turisti e giovani e studenti, da immigrati, da soggetti senza fissa dimora, disabili ed emarginati.

Per quanto riguarda l'aspetto gestionale, tra le figure giuridiche principali dei soggetti gestori si rilevano in primis le associazioni, le organizzazioni di volontariato e le cooperative sociali ed una minoranza di enti pubblici e consorzi. Ne consegue che i soggetti associativi e volontaristici rappresentano la maggioranza di quelli operativi; mentre modelli a vocazione imprenditoriale sono ancora una minoranza, anche se non sono da escludere.

Infine la tipologia delle risorse economiche ricavate da queste modalità di gestione delle stazioni rinnovate, attraverso le molteplici attività in esse svolte, sono in maggioranza sovvenzioni pubbliche e donazioni pubbliche e private, ma anche quote di adesione e fund raising.

Da questa analisi emerge dunque che le associazioni non profit rappresentano una buona soluzione tra i soggetti interessati al riutilizzo degli edifici dismessi, in quanto riescono a coinvolgere un numero cospicuo di individui e, per il loro ruolo sociale che ricoprono, riescono a reintegrare l'edificio nella comunità e a farne un punto di riferimento con maggior facilità rispetto ad altri soggetti. Tuttavia, il loro carattere non profittevole, limita la creazione di posti lavoro, essendo le persone che vi operano principalmente volontari e devolvendo la maggioranza del profitto a scopi sociali lodevoli. Una buona alternativa consisterebbe nei contratti di comodato d'uso destinate a cooperative, in grado di soddisfare sia il raggiungimento di scopi umanitari che la creazione di posti lavoro. Alcuni esempi sono rappresentati dall' help center della stazione ferroviaria di Messina, gestito dalla cooperativa Santa Maria della Strada, in cui sono impiegati due lavoratori part-time e due lavoratori full – time, il centro diurno La Locomotiva per Disabili in cui opera la cooperativa sociale Solidarietà che offre ben 30 posti lavoro.

4.3.1 LE STAZIONI FERROVIARE DISMESSE INDIVIDUATI PER L'ITINERARIO

Le stazioni individuate per l'itinerario proposto in questa tesi sono quelle di Lendinara e di Lama Polesine, al momento concesse in comodato d'uso alla Protezione Civile (Distretto Euro 5) e ad alcune associazioni locali la prima ed all'associazione Auser[220] – Volontariato Insieme la seconda.
La proposta pensata è quella di adibire una parte delle strutture a locande Bed & Bike, punti di riferimento principalmente per i cicloturisti, composte da un'area ristoro con possibilità di pernottamento ed uno spazio per il deposito bici, attrezzato con una piccola officina per la manutenzione o per piccoli interventi di riparazione. Le restanti parti dell'edificio resterebbero assegnate alle associazioni già presenti nella struttura, molto importanti per il rapporto instaurato con la comunità locale. I cicloturisti non sarebbero però gli unici destinatari di questo progetto, al loro interno verrebbero offerti servizi utili a tutte le tipologie di visitatori precedentemente citati: l'area individuata come reception, per esempio, potrebbe anche fungere da punto informativo turistico, dotato di cartine dei dintorni e dei percorsi ciclabili circostanti. Dal momento che entrambe le strutture potranno offrire un numero limitato di posti letto, si è pensato in maggior modo ai cicloturisti, come clienti principali, per favorirli con una struttura attrezzata a soddisfare le loro esigenze, pienamente inserita nel contesto locale in cui si trovano e comoda nel loro itinerario bici – treno.
Sia la stazione di Lendinara che quella di Lama si presentano, nella maggior parte degli spazi, in buone condizioni, sia esternamente che internamente. Sono attive come fermate della linea Legnago – Rovigo, per quanto riguarda la stazione di Lendinara, e della linea Rovigo – Chioggia, la stazione di Lama Polesine. Si tratta di tratte di linee locali, servite da Sistemi Territoriali. Queste tratte sarebbero pratico supporto per offrire una buona intermodalità bici – treno lungo tutto l'itinerario proposto. Attualmente i treni che percorrono questa linea sono parzialmente attrezzati al trasporto bici, che può essere effettuato pagando un supplemento di Euro 3,00 per il trasporto del mezzo e previa consultazione dei treni effettivamente attrezzati al trasporto di questi veicoli. Al fine di rendere il servizio realmente efficiente, sarebbe opportuno effettuare alcuni miglioramenti: sarebbe necessario predisporre un numero maggiore di treni attrezzati al trasporto biciclette, soprattutto per quanto riguarda la tratta Rovigo-Chioggia[221], dal momento che attualmente ve ne sono solamente due la mattina e due il pomeriggio, mentre la tratta Rovigo – Legnago è più servita. Al momento non vi è un numero consistente di cicloturisti che si spostano in treno ma anche per una minoranza, un tal

[220] Auser è acronimo di associazione per l'autogestione dei servizi, di seguito lo statuto Auser-onlus http://www1.auser.it/wp-content/uploads/2015/02/STATUTO-AUSER-IX-CONGRESSO-SALERNO-5-7-APRILE-2017.pdf
[221] E' possibile consultare dalla seguente pagina web del sito di Trenitalia i treni attrezzati per il trasporto bici https://www.lefrecce.it/B2CWeb/search.do?parameter=searchOutputViewer&cFID=IYGasVNaurfn

numero di treni serviti risulta scarso. Inoltre, a mio avviso, se il servizio offerto è poco efficiente, coloro che hanno pensato di utilizzarlo rischiano di non essere soddisfatti, rinunciando a tornare e non consigliandolo ad altri futuri utenti. In questa maniera si rischia solo di ostacolare una concreta possibilità di crescita, considerato lo sviluppo del settore, visto in precedenza.

Tornando alle stazioni identificate per il progetto, la proposta prevede un adattamento simile delle due strutture, caratterizzate da spazi simili. Al piano terra si è pensato ad una sala con all'interno un punto informazioni – reception ed un piccolo bar[222], nel quale verrebbero anche servite le colazioni per gli ospiti alloggiati nella struttura, ed una sala riunioni in cui le associazioni locali che al momento hanno in comodato d'uso alcuni spazi del locale, possano continuare a riunirsi. Sempre al piano terra saranno disponibili i servizi igienici. Per il piano superiore si è pensato a due camere da letto con quattro letti ciascuna, dotate entrambe di bagno privato. La sistemazione per il pernottamento viene dunque pensata simile alla modalità ostello e rifugi, in cui non ci sono camere private ma comuni. All'esterno di entrambe le strutture sorge un secondo edificio che potrebbe essere, almeno in piccola parte, adibito ad officina e ricovero coperto delle biciclette.

Le stazioni, così ripensate, potrebbero essere considerate sia un importante punto d'appoggio per i cicloturisti, ma anche un servizio significativo per le altre tipologie di visitatori individuati tra i target destinatari dell'itinerario proposto, e per la comunità locale. Il punto informativo sarebbe aperto e frequentabile da tutti, così come il bar, ideale punto d'appoggio per i pendolari in attesa del treno.

Lo spazio riservato alle associazioni rappresenta un'importante legame con la comunità, per coinvolgere nuovamente la stazione nelle attività del paese e renderla un punto di ritrovo e di riferimento. Sotto quest'aspetto la stazione ferroviaria di Lendinara ha già fatto un notevole progresso grazie all'intervento della Protezione Civile. Da un incontro con Flavio Rizzi, coordinatore del dipartimento ed alcuni volontari, ho appreso che tale associazione infatti non ha semplicemente preso in comodato d'uso una sala per gli incontri settimanali, ma ha riqualificato tutto lo stabile, attrezzandolo in parte come punto di ritrovo per i loro incontri, in parte come deposito per il loro materiale. Ha ristrutturato gli spazi esterni la stazione illuminandoli interamente, il giardino circostante ed anche l'ex magazzino merci, conservando la sua struttura originaria ed adibendolo a ricovero mezzi, ed è intervenuta con un restauro anche dello stabile facente parte del Museo delle Ferrovie dello Stato, in cui è conservata la vecchia cisterna di rifornimento d'acqua delle locomotive a vapore, lasciando all'interno della struttura i tubi di ghisa originari, e la cisterna stessa. La comunità locale prima spaventata nel recarsi nei pressi della stazione specialmente nelle ore buie, ha apprezzato

[222] Il bar è pensato specialmente per la stazione di Lendinara, in quanto in quelle di Lama Polesine una stanza della struttura è stata già concessa ad un privato per la gestione di un bar, con il quale si potrebbe rafforzare un rapporto di collaborazione, finalizzato ad un suo maggiore coinvolgimento anche attraverso il servizio colazioni per gli ospiti del Bed&Bike.

moltissimo l'intervento della Protezione Civile, cominciando a frequentare lo stabile con maggior sicurezza e dimostrandosi molto collaborativa con la Protezione stessa in caso di eventi solidali. Inoltre tale ente ha organizzato alcuni eventi aperti alla cittadinanza tra cui *Auxilia 5*, un'esercitazione pubblica tesa a far conoscere a tutti il loro ambito di intervento e la loro tipologia di lavoro attraverso una serie di dimostrazioni. Sono promotori anche dell'iniziativa *Navigando per l'Adigetto*, un'uscita in gommone, navigando sulle acque del sopracitato canale, scoprendo la città e le sue bellezze architettoniche da un'altra prospettiva.

Oltre alla Protezione Civile, nella stazione sono attualmente presenti le seguenti associazioni: Associazione Chiara Stella (organizzatrice del presepe vivente di Lendinara), il Gruppo Podistico Città di Lendinara, il Circolo ASD A.l.f.a. Aics Lendinara e l'Associazione Modellisti Collezionisti di Lendinara. Tutte le associazioni menzionate utilizzano la stazione come punto di ritrovo per le loro riunioni ma la struttura non è aperta alla comunità locale.

Un incontro con il presidente dell'Associazione Auser di Lama Polesine, Claudio Biolcati e con Gino Tosi, membro del consiglio, mi ha permesso di conoscere l'attività di tale associazione ed i suoi obiettivi. Concessionaria della stazione ferroviaria dal 2003, ha da sempre operato, più o meno aiutata dall'amministrazione comunale, per far diventare la stazione un centro servizi polivalente diurno per anziani, per favorirne il ritrovo e la loro assistenza. È stata promotrice di progetti didattici che coinvolgevano le scuole elementari del comune per far conoscere la storia della stazione, organizza gite culturali per i suoi iscritti e camminate aperte a tutta la cittadinanza, *Camminata lungo l'arzere del Canae*, lungo il Collettore Padano ed il Canalbianco[223], in collaborazione con l'associazione Passione Nordic Walking Rovigo.

Dall'incontro con la Protezione Civile e con l'Auser è emersa poi una problematica concreta che riguarda la gestione di strutture come le stazioni ferroviarie prese in analisi, nel caso le si volesse aprire alla cittadinanza e dunque offrire servizi a clienti esterni. La prima problematica sarebbe di tipo strutturale e consisterebbe nell'assicurarsi che l'edificio presenti tutte le norme di sicurezza necessarie o possa essere predisposto in tal senso; la seconda è di tipo gestionale e riguarda i turni di presenza di personale così come i turni di pulizia dei servizi, di particolare difficoltà organizzativa nel momento in cui la gestione sia in mano ad associazioni e dunque le persone coinvolte siano tutti volontari. È emersa dunque una certa necessità di una presenza esterna, rappresentata da soggetti privati, qualora si volesse dedicare l'edificio ad attività commerciali. Questo è un altro aspetto che ritengo molto importante per la proposta presentata, oltre alla già menzionata possibilità di creare posti lavoro, poco attuata in caso di gestione condotta esclusivamente da associazioni non profit.

[223] Come riferito dal presidente dell'Associazione, l'Auser è impegnata in prima linea nella sistemazione e nella manutenzione di tale percorso che da Lama Polesine giunge fino a Fienile del Turco seguendo all'andata il Collettore Padano Polesano ed al ritorno il Canalbianco.

Come già accennato, le stazioni individuate in questo elaborato sono una proposta in realtà riproducibile ed adattabile anche ad altre strutture, siano esse sempre stazioni dismesse o altri edifici di un certo carattere storico da riqualificare.
Per quanto riguarda l'ultima parte dell'itinerario, si propone la collaborazione con strutture appartenenti alla rete Albergabici e non, molto attive nel settore cicloturistico ed interessate ad un suo sviluppo.

4.3.2 IL CASO DELLA GREEN STATION DI SAN STINO DI LIVENZA

Il caso della stazione di San Stino di Livenza, è un perfetto esempio di riqualificazione ambientale, preso in analisi perché affine nel progetto di riqualificazione a cui si è ispirato nel recupero della struttura, a quello proposto in questo elaborato.
Attraverso un contatto diretto con il presidente di Legambiente Veneto, Maurizio Billotto ed il suo collaboratore Ivano Marcorin, è stato possibile conoscere più da vicino il caso di seguito trattato.
Il recupero della stazione di San Stino è inserito nel progetto *Bellezza Italia*[224], nato dall'unione di Unipol e Legambiente, le quali grazie ad un protocollo di intesa nazionale con la Rete Ferroviaria Italiana e le Ferrovie dello Stato, si sono impegnate a ridonare valore ad una stazione impresenziata, offrendo un panorama di possibilità collaborative di cui la stazione presa in analisi costituisce solo un esempio.
La stazione di San Stino sorge in un luogo particolarmente propizio ad uno sviluppo turistico, in quanto è collocata lungo la linea ferroviaria Venezia – Trieste e nei pressi dell'itinerario cicloturistico Gira – Livenza che porta fino a Caorle o dal lato opposto fino a Sacile e Pordenone. Inoltre, nei luoghi circostanti è distribuito un ricco patrimonio culturale composto da ville venete, dimore rurali e mulini, ma anche paesaggistico caratterizzato da boschi planiziali, vigneti DOC (Lison – Pramaggiore e Piave), spazi definiti da campi chiusi e da interventi di bonifica. Tuttavia, negli ultimi anni, a causa dello sviluppo tecnologico accentratore e spostamento degli uffici con conseguente mancata presenza di personale in loco, è stata sempre più isolata, divenendo un non luogo soggetto a fenomeni di degrado ed abbandono. A questo punto il progetto di conversione in *Green Station*, ha rappresentato un'ottima occasione per riportarla ad essere parte attiva e rappresentativa del territorio in cui risiede, divenendo spazio culturale e sociale, luogo di incontro, scambio e relazione con i cittadini oltre che punto importante per lo sviluppo del turismo lento.

[224] *Bellezza Italia* è un progetto di Legambiente e Unipol che ha come obiettivo il recupero di aree abbandonate ma caratterizzate da grande valore culturale e ambientale, per restituirle alla comunità locale, in modo che le viva e ne riconosca il pregio. Per ulteriori dettagli consultare la pagina web https://www.legambiente.it/bellezza-italia

Più in dettaglio, all'interno dell'edificio sono stati ricavati spazi polivalenti (al piano terra della struttura) destinati ad incontri, attività progettuali, culturali e di informazione dove fornire informazioni ai visitatori, relative alla scoperta dell'entroterra; uno spazio nato per essere utilizzato da tutte le varie associazioni del paese, rafforzando il senso di casa vissuta dalla comunità ed appartenenza al territorio. È stato pensato anche un piccolo angolo cottura per pranzo ed autoristoro dei cicloturisti. Vi è anche uno spazio riservato alla custodia delle biciclette ed attrezzato per piccole riparazioni. Al primo piano state ricavate una stanza con sei posti letto per i pernottamenti principalmente di cicloturisti, con bagno di servizio, ed una seconda stanza dedicata a servizi di ospitalità e altre attività formative. Da un punto di vista turistico, la sua posizione centrale rispetto ai vari itinerari, ha facilitato il suo inserimento in una rete di percorsi sia italiani che europei.

Per la realizzazione del progetto della Green Station sono state coinvolte le seguenti parti:

- Il comune di San Stino di Livenza, detentore del patrocinio e attivo nella parte iniziale della realizzazione;

- il GAL Venezia Orientale che ha provveduto all'inserimento del suddetto progetto all'interno delle linee di programmazione europea;

- le Associazioni locali, coinvolte nell'ambito promozionale dunque presentazione della green station, visite guidate al patrimonio circostante;

- le Associazioni di categoria operanti per l'inserimento di attività di ristorazione ed aziende agricole negli itinerari proposti.

Il finanziamento principale per la recupero della stazione è stato assicurato dall'appartenenza al progetto Bellezza Italia, ha fatto seguito poi un importante impegno del GAL per la gestione delle attività di promozione degli itinerari da percorrere in bicicletta. La stazione è stata inaugurata nella sua nuova veste il 19 Dicembre 2016, con una presentazione del suo nuovo ruolo a cui hanno partecipato gli esponenti delle realtà che hanno realizzato il progetto, il taglio del nastro ed un escursione in bicicletta e cena in una cantina della zona (fig.21).

Le prime attività svolte all'interno della Green Station sono state di carattere sociale, per facilitare la conoscenza della neo nata realtà, ne sono un esempio la Fagiolata di solidarietà, a sostegno delle popolazioni colpite dal sisma, alcune escursioni di itinerari circostanti la stazione, la quale era inclusa come punto di partenza ed incontri formativi sul tema della rigenerazione urbana.

Nel prossimo futuro, verrà intensificato l'aspetto promozionale ed aumenteranno le proposte per quanto riguarda il potenziamento della parte relativa la ricettività.

Fig. 21 Locandina inaugurazione Green Station di San Stino di Livenza

Fonte: Immagine gentilmente concessa da Legambiente Veneto

4.4 LE INTERVISTE AGLI OPERATORI DELLA RETE ALBERGABICI

Al fine di pensare ad un progetto il più strutturato possibile sia per quanto riguarda la proposta dell'itinerario sia per la forma di servizio offerta dai locali Bed & Bike, sono state svolte una serie di interviste agli albergatori locali, facenti parte della rete Albergabici. Non si sono coinvolte solo le realtà che si trovano sul percorso in questa tesi delineato, ma anche quelle immediatamente limitrofe, al fine di avere un quadro un po' più ampio e qualche informazione in più (si veda la localizzazione

di alcune strutture appartenenti ad Albergabici in fig 22). Ai gestori di tali realtà sono state sottoposte 10 domande alcune riguardanti i target di ospiti che in genere frequentano le loro attività e altre più mirate relative ai cicloturisti. Questa duplice indagine è stata pensata per poter conoscere meglio i target di turisti che più frequentano il Polesine, la loro provenienza, ciò che li spinge a visitare questo territorio, il periodo di visita. Al contempo, si intendeva capire meglio le esigenze dei cicloturisti che frequentano queste zone, sia per quanto riguarda i servizi che cercano nelle strutture ricettive, sia quelli di cui necessitano durante il percorso, dunque cercare di individuare le problematiche che spesso incontrano nel loro itinerario e che espongono all'albergatore, al fine di fare una proposta che cerchi di superarle e raggiungere una maggiore soddisfazione del visitatore, permettendogli di vivere l'esperienza che cerca, al pari o superiore delle sue aspettative.

Procedendo dall' Alto verso il Basso Polesine, le strutture contattate sono: Agriturismo Le Clementine (Badia Polesine), Agriturismo Corte Carezzabella (San Martino di Venezze), B&B Corte Burchio (Bellombra), B&B La Zanzara (Bellombra), B&B Casina Badoer (Mazzorno Sinistro), Albergo Italia (Porto Tolle, non iscritto alla rete ma molto attivo nel rapporto con cicloturisti), Hotel Bussana (Porto Tolle), Rifugio Natura Delta Po (Gorino Sullam e Rosolina Mare). Come si può notare sono strutture ben distribuite su tutto il territorio interessato dall'itinerario proposto.

Si elencano di seguito le domande sottoposte alle strutture:

1. In che giorni si concentrano i pernottamenti? (weekend o midweek)

   In tutte le strutture i turisti generali si concentrano nei weekend, fanno eccezione alcune realtà dell'Alto Polesine che lavorano con clienti business (imprenditori) che soggiornano nel midweek. Mentre i cicloturisti possono arrivare in qualsiasi giorno della settimana in quanto stanno seguendo un percorso e viaggiano tutti i giorni.

2. In che periodo dell'anno si concentrano i pernottamenti?

   Il target che include parenti ed amici degli abitanti della zona, comune a tutte le strutture, arriva durante tutto l'anno, specialmente in concomitanza delle festività. Nel Basso Polesine anche i frequentatori dell'Autodromo di Adria sono presenti per lo più tutto l'anno. I cicloturisti, per la maggioranza delle strutture, si presentano da Aprile a Settembre.

3. Provenienza dei turisti

   Per la maggioranza dei casi, i turisti che raggiungono il Polesine, appartengono alla categoria amici e parenti e dunque sono di nazionalità italiana. Fa eccezione qualche struttura che ospita famiglie di stranieri in vacanza. I cicloturisti sono prevalentemente stranieri, provenienti dal Nord Europa, specialmente dall'Austria, dalla Germania e dall'Olanda, ma anche dalla Slovenia. In alcune realtà del Medio – Alto Polesine, transitano dei gruppi di americani, il cui viaggio è generalmente organizzato da tour operator. Gli italiani sono una minoranza e provengono dal Nord Italia.

4. Tipologia di turisti (lesure o business)

   Le tipologie di turisti che generalmente frequentano queste realtà (cicloturisti esclusi) sono molto varie e cambiano soprattutto a seconda della zona. Le attività dell'Alto Polesine hanno sia turisti lesure (specialmente i parenti degli abitanti del posto) che business (imprenditori) mentre i cicloturisti che vi transitano sono piuttosto esigenti in termini di qualità del servizio. Nel Medio Polesine, la realtà di Corte Carezzabella ospita spesso famiglie straniere in vacanza oppure clienti business che organizzano meeting all'interno dello stesso agriturismo, dalle tematiche affini e condivise dal luogo che li ospita (turismo slow, prodotti bio, km0 ecc). Spostandosi verso il Delta, i visitatori lesure superano i business e sono identificati in coloro diretti all'Autodromo di Adria, oppure pescatori. I cicloturisti che compiono questa tratta e dunque si dirigono verso il mare, sono meno esigenti di quelli diretti verso Nord, sebbene necessitino anche loro di un'adeguata ospitalità. Un target comune a tutte le strutture ricettive è caratterizzato dai parenti e dagli amici della popolazione locale, oppure da persone che un tempo abitavano in queste zone ma che sono state costrette ad emigrare in occasione dell'alluvione, persone che colgono spesso l'occasione di tornare e sono particolarmente predisposte a riscoprire il territorio polesano in maniera slow.

5. Dove si dirigono i turisti? Sono interessati a visitare le zone limitrofe o sono interessati solo alle destinazioni principali? I turisti mostrano interesse agli eventi locali?

   I cicloturisti dell'Alto Polesine sono diretti principalmente a Verona o sui Colli Berici, mentre nelle altre zone polesane, i cicloturisti seguono la via per il Parco Regionale del Delta del Po e difficilmente deviano dal loro itinerario. Anche tutti gli altri segmenti di turisti leisure sono attratti dal Parco del Delta, ricercando soprattutto le escursioni in barca proposte lungo il Canalbianco e nel Parco.
   Per quanto riguarda gli eventi locali, essi sono oggetto di interesse del target parenti e amici, in quanto i cicloturisti sono generalmente stanchi e preferiscono rilassarsi in struttura, con i servizi che essa dispone.

6. Ci sono clienti fidelizzati?

   I clienti fidelizzati sono generalmente i parenti e gli amici che ritornano nei luoghi d'origine o in visita a propri cari, oppure sono fidelizzati i residenti, i quali mandano nella stessa struttura parenti e amici diversi. I cicloturisti sono difficilmente fidelizzabili in quanto solo una minoranza ritorna in questi luoghi.

7. Come vi trovano i turisti?

   Per la maggior parte delle strutture il canale principale è Booking.com, anche se ricevono ancora moltissime prenotazioni dirette (telefono, email, proprio sito web), facendosi conoscere attraverso il passaparola. Solo qualche strutture predilige Agriturismo.it al posto di Booking.com.

8. I clienti pernottano e basta o usufruiscono del ristorante?

Non tutte le strutture contattate dispongono di ristorante. Tuttavia coloro che ne dispongono riportano una piena adesione a questo servizio, specialmente da parte dei cicloturisti, desiderosi di una cena dopo la pedalata e con poca voglia di spostarsi nuovamente.

9. Servizi extra richiesti dai cicloturisti:

   Servizio lavanderia, colazione rinforzata o take away, deposito coperto e sicuro per le biciclette, piccola officina attrezzata per riparazioni d'emergenza.

10. Eventuali problematiche esposte dai cicloturisti

    Mancanza di segnaletica indicante itinerari e punti informativi / alloggi / ristoranti, mancanza di colonnette d'acqua, punti d'ombra e piccole officine lungo gli itinerari.

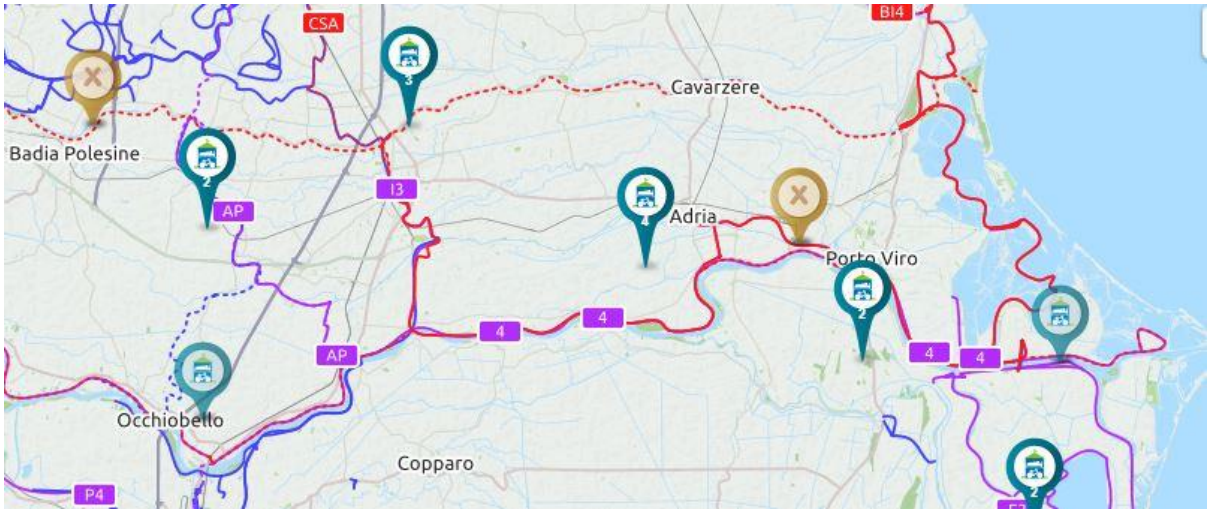
11. La struttura offre:

    Tutte le strutture coinvolte nell'intervista offrono cartine informative e con percorsi cicloturistici indicati, colazioni abbondanti e possibilità di pasti extra, piccola officina attrezzata a riparazioni, garage per ricovero biciclette. Quasi tutte dispongono di biciclette da prestare a noleggio.

Tutti gli albergatori contattati si sono dimostrati molto interessati alla tematica trattata da questo elaborato e si sono prontamente offerti di collaborare, condividendo la loro esperienza. Si è percepito in tutti i casi l'entusiasmo nei confronti della loro attività lavorativa e nella possibilità di far conoscere il proprio territorio ai loro ospiti, indipendentemente dal motivo di visita. Facendo parte della rete Albergabici, tali realtà hanno un'attenzione particolare nei confronti dei viaggiatori che praticano turismo lento, in particolare i cicloturisti, aiutandoli in caso di necessità, evidenziando una sensibilità e passione che li porta ad offrire un servizio di ospitalità che va oltre le aspettative, come l'accompagnare i cicloturisti per un tratto del percorso, recuperarli se si perdono ecc..

Tuttavia è emerso anche un comune malcontento nei confronti delle amministrazioni comunali, le quali sembrano non mostrare un concreto interesse in questa nuova tipologia di turismo, dedicando poco spazio alla sua promozione e ancora meno attenzione all'installazione di piccole infrastrutture che sarebbero molto di aiuto ai cicloviaggiatori (così come anche a chi viaggia a piedi) come le già nominate colonnette dell'acqua lungo i percorsi, maggiori zone d'ombra ed una migliore segnaletica. In questo modo limitano la possibilità di un territorio di proporre un'offerta globale efficiente, penalizzando anche le singole strutture ed i singoli operatori, impegnati invece a garantire un servizio più che soddisfacente.

Fig. 22 Rete Albergabici Polesine



Fonte: http://www.albergabici.it/elenco?q=rovigo

4.5 ALTRI ATTORI ATTIVI IN POLESINE IN MATERIA DI PROMOZIONE E VALORIZZAZIONE DEL TERRITORIO

Nell'area polesana operano svariati attori che hanno saputo vedere il Polesine con occhi diversi, riconoscendo le ricchezze di cui dispone ed organizzando il loro lavoro in modo da farle conoscere ed apprezzare ai vari visitatori così come alla popolazione locale.

In primo luogo va presentata l'**Accademia dei Concordi**[225] di Rovigo, fondata nel 1580 per volontà di Gaspare Campo, come luogo di incontro per parlare di arte, cultura e musica. Nel XVIII secolo, sotto la protezione della Repubblica Veneta, viene identificata come esempio di modernità per i suoi incontri settimanali dai temi non solo culturali ma anche dedicati alle scienze ed all'agricoltura. A partire dal 1836, l'Accademia si avvicina maggiormente al pubblico, aprendo gli spazi della Biblioteca e della Pinacoteca, divenendo così un forte punto di riferimento per le istituzioni locali, le associazioni e gli operatori culturali della provincia di Rovigo, aspetto oggi purtroppo più affievolito. Attualmente, l'Accademia, oltre ad offrire un servizio di biblioteca per adulti e ragazzi, a disporre della Pinacoteca, organizza una serie di incontri aperti alla cittadinanza finalizzati alla conoscenza

[225] Sito web dell'Accademia dei Concordi, ultima consultazione 21.01.18 http://www.concordi.it/

del patrimonio culturale del territorio. Ne è un esempio il ciclo di incontri pianificati nello scorso 2017 dal titolo *Tesori da conoscere*[226], che continueranno anche nel 2018 con il ciclo *Galleria Polesine*, realizzati in collaborazione con l'associazione Amici dei Musei di Rovigo e del Polesine e della Regione Veneto. Si tratta di una serie di incontri finalizzati a conoscere meglio il patrimonio museale, così come quello conservato in chiese e palazzi, di cui la provincia dispone, approfondendo tematiche e tecniche con cui sono stati realizzati e conoscendo meglio la storia delle personalità ad essi legate[227].

La citata associazione **Amici dei Musei di Rovigo e del Polesine**[228], si propone come intermediaria tra le realtà museali della provincia e la comunità locale, per avvicinare la popolazione al patrimonio museale di cui il territorio dispone, organizzando visite guidate, incontri con tecnici del settore o con storici, ma anche attività culturali con obiettivi formativi rivolte ai giovani, proposte di valorizzazione di questa tipologia di patrimonio, collaborazione a progetti per la sua conservazione ed organizzazione di manifestazioni che ne diffondano la conoscenza.

Un'altra associazione attiva sul territorio è **l'Associazione Culturale Leonardo da Vinci**[229], capofila di un progetto molto importante in ambito di turismo sostenibile, realizzato tra il 2015-2016.

Tale associazione nasce nel 1999 da un gruppo di giovani amanti della cultura, della letteratura, della storia e dell'arte nelle sue molteplici forme. Le attività che essa organizza e propone sono molteplici, tra le tante si riportano quelle più inerenti al tema trattato in questa tesi: incontri culturali, concerti di musica classica, collaborazioni a progetti editoriali relativi ad illustri personaggi polesani. Inoltre è promotrice di attività realizzate attraverso il bando Culturalmente come il progetto Tere de l'Adexe con a capofila l'Associazione Joker di Masi[230], in cui si inseguono le tracce del passato di alcuni paesi dell'Alto Polesine ed E(c)co Rovigo – Mappe di giovani per i giovani. Questo progetto è di particolare rilevanza in quest'ambito in quanto ha portato alla realizzazione di una mappa della città di Rovigo vista secondo gli occhi di ragazzi under 30, i quali sono stati coinvolti nell'intera fase di realizzazione, dalla scelta dei percorsi suggeriti, dei luoghi di interesse indicati, alla creazioni dei contenuti e della parte grafica (sono stati coinvolti anche alcuni istituti superiori della città). Le realtà commerciali inserite sono realtà particolarmente sensibili alla produttività km0 ed alla sostenibilità, mettendo in luce un aspetto di Rovigo virtuoso, ecologico e solidale meno conosciuto. È stata poi realizzata anche una versione della mappa in inglese, inserita nel circuito internazionale USE-IT Europe.

---

[226] Programma e locandina degli incontri http://www.amicideimuseidirovigo.it/?p=622
[227] http://www.rovigoindiretta.it/2017/10/quattro-incontri-riscoprire-nostri-tesori/
[228] http://www.amicideimuseidirovigo.it/
[229] Sito web dell'Associazione Culturale Leonardo da Vinci, ultima consultazione 24.01.18 https://www.associazioneleonardodavinci.it/
[230] Pagina Facebook dell'Associazione Joker di Masi, ultima consultazione 24.01.18 https://www.facebook.com/groups/253788108001154/

Si menziona anche la neonata **Raffineria Creativa Srls – DMC**[231], fondata nel 2015 con l'obiettivo di rafforzare la collaborazione fra gli operatori turistici del territorio per migliorare l'offerta di un prodotto particolarmente adatto ad un turismo rurale. Raffineria Creativa opera sia nella Bassa Padovana che nel Polesine, due territori caratterizzati da una forte ruralità ed un patrimonio di pregio disseminato nelle varie località, da riscoprire e rivalorizzare. Inoltre ha realizzato una serie di video con un'azienda agrituristica della zona[232] proponendo alcuni itinerari cicloturistici nell'Alto Polesine, al fine di sensibilizzare sia la popolazione locale che i visitatori ad un maggior uso della bicicletta per scoprire le bellezze dei luoghi del Polesine.

Un'altra associazione impegnata nella valorizzazione del territorio polesano e del suo patrimonio culturale è **CeDi Turismo e Cultura**[233], che opera attraverso una serie di iniziative di natura partecipativa e di coinvolgimento diretto e attivo dell'ospite, sia un cittadino, un turista, uno studente. Essa propone visite guidate, attività didattiche ma anche servizi museali, di informazione e di accoglienza turistica. Opera all'interno dei seguenti musei del Polesine: Museo delle Acque di Crespino, Ecomuseo Mulino al Pizzon di Fratta Polesine, Museo Archeologico Nazionale di Adria, MUVIG Museo Virtuale Garofalo (Canaro), Museo del Manegium a Fratta Polesine, Museo della Centuriazione Romana a Villadose, Palazzo Roverella e Pinacoteca di Rovigo, Collezione Balzan a Badia Polesine, Planetario Civico Claudio Tolomeo a Roverdicrè (Rovigo), Septem Maria Museum di Adria, Museo d'Impresa delle Antiche Distillerie Mantovani a Pincara ed infine Museo Storico della Giostra e dello Spettacolo Popolare a Bergantino.

Gal Adige e **Gal Delta Po**[234] vengono riuniti per le attività e gli interessi affini che li caratterizzano, oltre all'essere entrambi Gruppi di Azione Locale, interessati ad aree polesane distinte (il primo dedicato alle aree limitrofe al corso del fiume Adige, il secondo a quelle circostanti il fiume Po). Si propongono infatti di sviluppare e sostenere progetti di sviluppo del territorio e del turismo rurale in Polesine, valorizzandone il patrimonio naturale e culturale e le tipicità produttive polesane, favorendo itinerari di mobilità lenta ed ecosostenibile, puntando ad una crescita del territorio attraverso proposte che potenzino la rete di attori economici, promuovendo la loro cooperazione, lo sviluppo di forme di turismo rurale e ambientale e creando nuovi posti lavoro.

---

[231] Di cui si è già parlato nel secondo capitolo in occasione del patrimonio cinematografico e dal progetto *Polesine 8mm – Pellicole di vita* da essa proposto http://raffineriacreativa.it/

[232] Si tratta dell'*Azienda Agrituristica Valgrande* e della proposta *In bici con Alberto*, maggiori informazioni sul sito web http://www.agrivalgrande.it/

[233] Sito web di CeDi Turismo e Cultura, ultima consultazione 24.01.18 http://www.turismocultura.it/

[234] Siti web di Gal Adige e Gal Delta Po, ultima consultazione 24.01.18 http://www.galadige.it/it/, http://www.galdeltapo.it/it/

Attività differenti sono proposte da **Marino Cacciatori**[235] e **Delta Tour**[236]**.** Il primo conduce alla scoperta del magnifico Parco Regionale del Delta del Po, addentrandosi tra i suoi rami con imbarcazioni a fondo basso oppure, ove possibile, con motonavi. Tutte le imbarcazioni sono attrezzate al trasporto bici per dare la possibilità di prolungare l'uscita anche sulle lingue di terra che si articolano tra i rami del fiume. Grazie ad una collaborazione con la FIAB di Porto Tolle offre un servizio di noleggio bici e propone uscite guidate ad hoc. Il secondo organizza crociere fluviali destinate a diversi target di clienti, dirette alla scoperta del Parco del Delta del Po (oltre che alla scoperta della Laguna di Venezia, così come della Riviera del Brenta e delle sue ville e della Riviera Euganea, della città di Padova attraverso il canale Piovego) e Bella Italia, una proposta luxury che da Chioggia raggiunge Mantova navigando sulle acque del Canalbianco e del Po.

Mantiene un profilo naturalistico anche il Tour Operator **Eridano**[237], coincidente con la figura di Sandro Vidali, una guida appassionata del Delta del Po, che conduce alla scoperta di questo meraviglioso sito Unesco, evidenziandone i caratteri meno comuni ma più caratteristici. In un'intervista personalmente svolta con Sandro Vidali è emersa una ricca rosa di proposte di turismo lento presentata al pubblico nel corso di questi ultimi anni. Tra le più recenti quelle relative al progetto *Primavera Slow* (in esempio una locandina, fig. 23), una serie di uscite domenicali offerte dal 18 Marzo al 25 Giugno 2017, che abbinavano bici e barca dirette alla scoperta dei vari paesaggi del Delta del Po (da Porto Tolle a Pila, l'Anello di Rosolina tra orti di terra e orti di mare, dalle foci dell'Adige alla Via delle Valli, la Sacca Scardovari e la Via delle Idrovore, solo per citarne alcune), ampliando così un modello di uscite già proposto dal 2011. Oltre a percorsi diretti alla scoperta del Parco del Delta, nel 2016 sono state proposte escursioni in bici in Alto e Medio Polesine attraverso il progetto *In Autunno scopri il Polesine… in bici* (locandina dell'evento, fig. 23), seguendo tematiche storiche: ne sono un esempio *Pedalata tra Carboneria e Risorgimento da Fratta Polesine a Lendinara*, *Pedalata dei Sapori di Adria*, *Da Castello a Castello* quindi da Rovigo ad Arquà Polesine. Tutte proposte che prevedono la visita di beni culturali legati al momento storico interessato o ambientali circostanti l'area proposta, ed includono momenti di ristoro con prodotti tipici, per poter far immergere ancora più profondamente il visitatore nel territorio polesano, anche da un punto di vista enogastronomico. Altro nascente progetto in via di sviluppo, proposto da Eridano e dalla Cooperativa Cose del Po è un servizio di taxi bike, che prevede un supporto per i cicloturisti che hanno bisogno di essere recuperati in un determinato punto del loro tragitto e condotti al primo punto ristoro possibile

[235] Sito Web Marino Cacciatori, ultima consultazione 24.01.18 http://www.marinocacciatori.it/
[236] Sito Web Delta Tour, ultima consultazione 24.01.18 http://www.deltatour.it/
[237] Pagina Facebbok del Tour Operator https://www.facebook.com/EscursioniNelDelta/

oppure alla prossima tappa in quanto magari non previsto un tratto sicuro di strada, troppo promiscuo alle auto.

Fig. 22 Locandina Primavera Slow

Fig. 23 Locandina In autunno scopri il Polesine … in bici

Fonte: Eridano per entrambe le locandine

Anche **Aqua – Natura e Cultura**[238] opera in particolar modo nel Parco Regionale del Delta del Po, cercando di sviluppare un turismo sostenibile e rispettoso del territorio, proponendo itinerari ma anche attraverso un lavoro di ricerca e di pubblicazioni sul territorio.

[238] Sito web dedicato http://www.aqua-deltadelpo.com/

CONCLUSIONI

Spesso pensando ad una tesi di laurea viene quasi naturale paragonarla ad un traguardo raggiunto, un'importante meta che segna la fine di un percorso. Sicuramente in questo c'è una parte di verità, essa si compone di una serie di nozioni apprese, scrivendola si cerca di costruire un qualcosa di proprio e ci si mette in gioco. Io vorrei che questa tesi fosse invece un punto di partenza, non solo per me ma anche per il Polesine, protagonista di questo elaborato. Vorrei che fosse una proposta, di certo non la prima, che facesse riflettere su una concreta possibilità di miglioramento e sviluppo del territorio in un'ottica turistica.

In questa tesi ho cercato di evidenziare alcuni degli aspetti più salienti del Polesine, quelli che ne contraddistinguono la storia, caratterizzata dal passaggio di molti popoli, dal vario patrimonio culturale generato, così come gli aspetti che riguardano il forte ed indissolubile rapporto con i corsi d'acqua, che ne hanno segnato sia profili che il patrimonio naturale principalmente ad esso legato.

Ho proposto una forma di visita di questo territorio coincidente con la mobilità lenta perché credo, come ho già detto, che questo sia davvero il modo migliore per scoprire questi luoghi e dedicarsi ad essi. Il Polesine inoltre è già in possesso di molteplici itinerari dedicati alla bici da poter sfruttare, ed ecco la mia ricerca di combinarne alcune parti per condurre il visitatore alla scoperta di questi luoghi senza per forza puntare alla costruzione nuove piste ciclabili. Allo stesso modo, ho identificato edifici già presenti nel territorio da poter adibire a strutture bed&bike, proponendo nello specifico stazioni ferroviarie dismesse, per dare loro occasione di ritornare luoghi sicuri e punti di riferimento anche per la comunità locale, portando avanti in un'ottica di collaborazione l'operato che in questo senso già hanno fatto (e stanno facendo) le realtà associative attualmente presenti, con risultati straordinari.

Da qui si deduce anche la natura sostenibile del progetto sia da un punto di vista economico, in quanto non prevedrebbe grandi costi dal momento che non propone la costruzione di nuove infrastrutture né di nuovi edifici ma solamente la loro miglioria a livello di servizi, per quanto riguarda gli itinerari, e di piccoli interventi di ristrutturazione e messa in sicurezza, per quanto riguarda le strutture. Da un punto di vista ambientale è sostenibile perché non si andrebbe ad appesantire il paesaggio con ulteriori cementificazioni e per gli spostamenti si propone la bicicletta, quindi mezzo con minime emissioni di sostanze inquinanti e totalmente rispettoso dell'ambiente, abbinandola al treno (mezzo pubblico) o barca, altro mezzo caratterizzato da basse emissioni di Co2. È sostenibile anche socialmente in quanto una proposta di questo tipo andrebbe a creare posti lavoro ed inoltre destinerebbe parte del ricavato per scopi socialmente utili. Altro aspetto di sostenibilità a livello sociale sempre riguardante la popolazione locale, consiste nella serie di iniziative di sensibilizzazione all'uso della bicicletta ad essa destinate, oltre che essere tra i soggetti destinatari dello stesso progetto.

I destinatari del progetto infatti, il target individuato, per usare termini più tecnici, è già esistente, in quanto, come si è visto, il cicloturismo è un fenomeno in espansione, e la popolazione locale, per definizione, già si trova sul posto, insieme a quella grossa parte di turisti che si recano in Polesine perché originari della zona o in visita a parenti ed amici. Si tratta di riuscire ad attrarre maggiormente entrambi i segmenti con un'offerta più strutturata e più sistemica come quella proposta. Le difficoltà presentate come ad esempio la mentalità individualista dell'operatore e la poca collaborazione di alcune amministrazioni comunali sono sicuramente degli scogli importanti. Tuttavia credo che le esternalità positive che lo sviluppo del turismo lento può rilasciare su questo territorio debbano essere considerate forze a cui mirare per oltrepassare questi ostacoli e dirigersi concretamente verso un orizzonte di progresso. Ulteriore spinta poi deve provenire da quella serie di operatori che hanno colto la rilevanza dello sviluppo del cicloturismo per questo territorio e l'importanza di cooperare ed integrarsi reciprocamente e contemporaneamente con il territorio, unica via per poter offrire al visitatore quel prodotto esperienziale fatto di unicità, genuinità di cui egli è alla ricerca. Attraverso contatti diretti con alcuni di questi operatori (sia soggetti privati che pubblici) ho potuto capire che molti hanno ben chiara la strada da intraprendere in questa direzione ma le difficoltà prima menzionate spesso rallentano le loro iniziative.

Inoltre un progetto come quello proposto, è un progetto definibile aperto, nel senso che pur realizzandosi in Polesine ed essendo pensato con l'obiettivo di valorizzare questa terra, comunica con i territori circostanti. Si può proporre infatti come meta alternativa, alleggerendo i carichi massicci destinati a destinazioni come Venezia e nello stesso tempo allungando la stagionalità delle vicine località balneari ben prestandosi ad attività anche durante le mezze stagioni. Oltre a ricevere turisti, l'itinerario conduce il visitatore a recarsi anche nelle limitrofe aree (come le proposte Chioggia e Ferrara), attivando così un profittevole scambio.

Le considerazioni finora fatte, provengono soprattutto da un'esperienza diretta, che in quest'ultimo anno ho voluto vivere, di maggior contatto con questo territorio a cui appartengo. Mi sono dedicata alla scoperta di luoghi che prima non conoscevo, ho percorso i tratti dell'itinerario proposto, ho incontrato persone di una disponibilità, confesso spesso inaspettata, che hanno saputo accogliermi con gentilezza e mostrarmi il loro Polesine. Ho fatto esperienza di questa terra, ed è stata un'esperienza meravigliosa, che ha arricchito questo mio elaborato quanto la mia persona. Per questo sono arrivata alla fine di questo percorso ancora più convinta che questo territorio disponga di un potenziale umano e patrimoniale di grande rilievo e spero che questo mio elaborato possa riuscire ad aiutare concretamente questa terra ed i suoi abitanti a prendere più consapevolezza della sua ricchezza ed a farne un buon uso.

BIBLIOGRAFIA

Autori Polesani, *Mosaico Polesano: quinta antologia*, C.R.A.M.S., Rovigo, 2005

Autori Polesani, *Storie, Fole, Filò: Antologia*, Artestampa, Rovigo, 2016

AA.VV., *Alluvione 14 Novembre 1951 un'altra vergognosissima rotta,* Comune di Bergantino (a cura di), 1986

AA.VV., *Rovigo e la Sua Provincia, Guida Turistica e Culturale*, Amministrazione Provinciale di Rovigo Assessorato al Turismo (a cura di), Rovigo, 1991

AA.VV., *Vocabolario Treccani*, Istituto dell'Enciclopedia Italiana, Roma, 1992

AA.VV., *Il Fiume e la sua terra: tutela e gestione del territorio a quarant'anni dall'alluvione del Polesine, 1951-1991*, Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti, Rovigo, 1994

AA.VV. *La Bonifica tra Canalbianco e Po: vicende del comprensorio Padano e Polesano*, Minelliana, Rovigo, 2002

AA.VV., Conferenza nazionale della bicicletta, *Due ruote per il futuro: in bici: prima conferenza nazionale della bicicletta 9-11 Novembre 2007: atti della conferenza / promossa da Ministero dell'ambiente, del territorio e del mare; organizzata da Provincia di Milano*, Ediciclo Editore, Portogruaro, 2008

AA.VV., *Le Linee Guida per lo Slow Tourism, Valorizzazione e promozione di itinerari turistici "slow" tra Italia e Slovenia*, Moreno Zago et al., Trieste, 2011

AA.VV., *Guide tematiche dei musei archeologici del Veneto, Vol. 1 Adria Museo Archeologico Nazionale di Adria*, Regione Veneto, Venezia, 2013

AA.VV., *Architetture e paesaggio del XVI secolo in Polesine*, Italia Nostra ONLUS Sezione di Rovigo, Rovigo, 2017

Altermodal, *Le Tourisme à vélo en France*, Atti della conferenza di Senlis, 2008

Bacchelli R., *Il mulino del Po*, Mondadori, Milano, 1997

Bagatin P., *Museo Polesine*, Nike Kai Dike, Fiesso Umbertiano, 1994

Balzan L., *Viaggio di esplorazione scientifica di alcune regioni interne all'America meridionale*, Antilia, Treviso, 2011

Becheri E., Maggiore G. *Diciottesimo rapporto sul turismo italiano 2011 – 2012*, Franco Angeli, Milano, 2013

Bertarelli L.V., *Insoliti viaggi. L'appassionante diario di un precursore*, Touring, Milano, 2004

Bondesan M., Simeoni U., *Dinamica e analisi morfologica statistica dei litorali del Delta del Po e alle foci dell'Adige e del Brenta*, in *Memorie di Scienze Geologiche*, vol. XXXVI, Padova, 1983

Bondi L., Davidson J., Smith M., *Introduction: Geography's "Emotional turn"* in Emotional Geographies, Ashgate Publishing, Farnham (UK), 2005

Brondi V., Zamboni M. *Anime galleggianti: dalla pianura al mare tagliando per i campi*, La Nave di Teseo, Milano, 2016

Brunetti F. *Il turismo sulla via della qualità*, CEDAM, Padova, 1999

Calzati V., De Salvo P. *Le strategie per una valorizzazione sostenibile del territorio. Il valore della lentezza, della qualità e dell'identità per il turismo del futuro*, Franco Angeli, Milano, 2013

Careri F., *Walkscapes*, Piccola Libreria Einaudi, Bologna, 2006

Carmosino C., "La Convenzione quadro del Consiglio d'Europa sul valore del patrimonio culturale per la società" *Aedon, Rivista di arti e diritto on line*, 2013

Carzoli U., *Ariano nel Polesine e la sua storia: dagli albori del Periodo Etrusco all'Era Volgare, alla Rotta di Ficarolo, al Taglio di Porto Viro, ai giorni nostri*, Arti Grafiche Diemme, Taglio di Po (Ro), 1998

Celati G., *Verso la foce*, Feltrinelli, Milano, 1989

Cibotto G., *Cronache dell'alluvione: Polesine 1951*, Venezia, Marsilio, 1980

Cibotto G., *Veneto Segreto*, Marsilio Editori, Venezia, 1987

Consorzio di Bonifica Delta Po Adige – Padana Polesana – Polesine Adige Canalbianco Rovigo, Giulio Veronese (a cura di) *Nella terra dei fiumi*, Edizioni Nuova Fotografia, Bagnoli di Sopra (PD), 2009

Cornoldi A., *Ande, bali e cante del Veneto*, coedizione Regione Veneto e Minelliana, Rovigo, 2002

Crepaldi C., *Fole e filò*, Associazione Culturale Minelliana, Rovigo, 1986

Giacomei A., Giudici D., Pileri P. *Vento la rivoluzione leggera a colpi di pedale e paesaggio*, Corraini Edizioni, Mantova, 2015

Fisset E., *L'Ebrezza del camminare. Piccolo manifesto in favore del viaggio a piedi*, Ediciclo Editore, Portogruaro, 2012

Formato R., *Cicloturismo, strategie di sviluppo e benefici per le destinazioni turistiche*, Edizioni Scientifiche Italiane, Napoli, 2009

La Cecla F., *Perdersi, L'uomo senza ambiente*, 1988 in *Walkscapes* di Francesco Careri

Le Breton D., *Il mondo a piedi: elogio della marcia*, Feltrinelli, Milano, 2007

Leblay J., *Il tao della bicicletta, piccole meditazioni ciclopediche*, Ediciclo Editore, Portogruaro, 2012

Legge sui Lavori Pubblici 20 Marzo1865, n. 2248

Legge 183/89, L.36/94, D. lgs. 152/99

L. 29 marzo 2001, n.35; art. 5, 1° comma, D.P.C.M. 13 Settembre 2002

Keeling A., *Cycle Tourism-Information Pack TT21*, Sustrans, Bristol, 1999

Macrì G. M. "Il tempo libero degli italiani", *Periodico Italiano Magazine*, 2014

Magarotto A. “I gorghi di Trecenta”, *Ventaglio* n. 25, 2002

Martinengo M. C., Savoja L., *Sociologia dei fenomeni turistici*, Guerini, Milano, 1998

Michieli F., *La vocazione di perdersi. Piccolo saggio su come le vie trovano i viandanti*, Ediciclo Editore, Portogruaro, 2015

Mintel, *Cycling Holidays*, Mintel Oxygen Reports, 2007

Moro P., *Polesine 1951: l’alluvione in cronaca*, Marcianum Press, Venezia, 2012

Paolillo A., *Luoghi ritrovati*, Isthar studi e ricerche, Treviso, 2013

Pavione E., (a cura di) *Turismo sostenibile e valorizzazione del territorio. Sfide ed opportunità di sviluppo del cicloturismo in Italia*, Aracne, Roma, 2013

Pirani B., *Il Po arteria di vita*, I.P.A.G., Rovigo, 1991

Poli G., *L’Adige: storia e vita di un fiume*, Arsenale Editrice, Venezia, 1989

Puccini S., *Andare lontano, viaggi ed etnografia del secolo Ottocento*, Carrocci, Roma, 2007

Semenzati C., *Le ville del Polesine*, Neri Pozza Editore, Vicenza, 1975

Servizio Turismo – Provincia di Rovigo Ente Parco Regionale del Veneto del Delta del Po (a cura di) *Delta del Po, Viaggio alla scoperta del Parco*, Rovigo, 2014

Solnit R., *Storia del camminare*, Bruno Mondadori, Milano 2002

Sparapan G., *Vivare par vivare*, Arci, Rovigo, 2016

Tamma M., *Destination management: gestire prodotti, e sistemi locali di offerta*, in M. Franch (a cura di) *Destination management. Gestire il turismo fra locale e globale*, Giappichelli, Torino, 2002

Thoureau H.D, *Camminare*, Mondadori, Milano, 2009

Tuan Y.F., *Topophilia: a study of environmental perception, attitudes and values*, Englewood Cliffs, N.J., Prentice-Hall, 1974

Tugnolo S., *I giorni dell’acqua*, Apogeo, Adria, 2005

Touring Club Italiano, *Rovigo e Provincia, Il Polesine e il Parco del Delta del Po*, Touring editore, Milano, 2009

Turri E., *Semiologia del paesaggio italiano*, Marsilio, Venezia, 2014

Vallerani F., *Acque a nordest*, Cierre Edizioni, Verona, 2004

Vecchiet R., *Il fascino del treno, piccole divagazioni di viaggio tra binari e stazioni*, Ediciclo Editore, Portogruaro, 2012

Vedovato M., “Le aziende, le attività aziendali e la strategia”, in Santesso E. (a cura di) *Lezioni di Economia Aziendale*, Giuffrè Editore, Milano, 2010

Zavattini C., *Straparole*, Bompiani, Milano, 1967

SITOGRAFIA

Accademia dei Concordi Rovigo http://www.concordi.it/

Agrucycle Veneto http://www.agricycleveneto.net/agricycleveneto/it/

Agriturist Veneto http://www.agrituristveneto.it/

Albergabici http://www.albergabici.it/

Amici dei Musei di Rovigo http://www.amicideimuseidirovigo.it/

Andiamo in bici http://www.andiamoinbici.it/

App Delta del Po https://play.google.com/store/apps/details?id=it.mepublisher.deltapoinbici&hl=it

Aqua – Natura e Cultura http://www.aqua-deltadelpo.com/

Associazione Culturale Leonardo da Vinci https://www.associazioneleonardodavinci.it/

Association Française des Véloroutes et Voies Vertes http://www.af3v.org/

Associazione Jocker di Masi https://www.facebook.com/groups/253788108001154/

Auser http://www1.auser.it/wp-content/uploads/2015/02/STATUTO-AUSER-IX-CONGRESSO-SALERNO-5-7-APRILE-2017.pdf

Austria Info https://www.austria.info/it

Azienda Agrituristica Valgrande http://www.agrivalgrande.it/

Bellezza Italia https://www.legambiente.it/bellezza-italia

Bicibus Trento – Sarche http://www.card.visittrentino.it/DtSrv.aspx?id=463

Bicipolitana Pesaro http://www.pesaromobilita.it/index.php?id=2331

Bicitalia http://www.bicitalia.org/it/

Bikeitalia – Analisi ECF https://www.bikeitalia.it/2015/05/22/la-classifica-ecf-dei-migliori-paesi-per-il-ciclismo-urbano/

Borgogna http://www.bourgogne-tourisme.com/

Bolzano in bici http://www.comune.bolzano.it/mobilita_context02.jsp?ID_LINK=4959&area=123

Canalbianco e Canale Collettore Padano, in *Azienda Agricola Campagna Maria* http://campagnamaria.it/

CeDi Turismo e Cultura http://www.turismocultura.it/

Cen.Ser http://www.censer.rovigo.it/

Ciset https://www.unive.it/pag/19060/

CO.MO.DO Confederazione per la mobilità dolce http://fiab-onlus.it/comodo.htm

Como in bici http://www.lakecomo.it/come_muoversi/bici

Como Bike Sharing http://www.comune.como.it/it/servizi/mobilita-trasporti-e-lavori-sulla-sede-stradale/car-sharing-e-bike-sharing/bike-sharing/

Consiglio Regionale del Veneto http://www.consiglioveneto.it/crvportal/leggi/1997/97lr0036.html

Consorzio Battellieri di Padova http://www.padovanavigazione.it/it/home.htm

Corte Carezzabella http://www.cortecarezzabella.com/it/

Cosmobikeshow http://www.cosmobikeshow.com/

Cremona in bicicletta http://www.comune.como.it/it/servizi/mobilita-trasporti-e-lavori-sulla-sede-stradale/car-sharing-e-bike-sharing/bike-sharing/

Delta Tour http://www.deltatour.it/

E- Bike Welt http://www.e-bikewelt.com/

Eridano https://www.facebook.com/EscursioniNelDelta/

European Cyclists' Federation https://ecf.com/

Exploringrivers http://www.exploringrivers.com/

Fahrradportal – Nationaler-Radverkehrsplan https://nationaler-radverkehrsplan.de/en/federal-initiatives/national-cycling-plan-nvp-2020

FIAB http://www.fiab-onlus.it/bici/

Friuli Venezia Giulia – Turismo http://www.turismofvg.it/Bike

FSI – Riutilizzo del patrimonio https://www.fsitaliane.it/content/fsitaliane/it/sostenibilita/tutelare-l-ambiente/riutilizzo-patrimonio.html

FSI - Stazioni ferroviarie: come rigenerare un patrimonio https://www.fsitaliane.it/content/dam/fsitaliane/Documents/impegno/per-le-persone/riutilizzo-patrimonio/Riutilizzo_patrimonio_Ricerca_stazioni_impresenziate.pdf

Gal Adige http://www.galadige.it/it/

Gal Delta Po http://www.galdeltapo.it/it/

Glossary of tourism terms http://statistics.unwto.org/sites/all/files/docpdf/glossaryterms.pdf

Greenways http://www.greenways.it/index.php

Il Mattino di Padova http://necrologie.mattinopadova.gelocal.it/chiese/provincia-85-rovigo?refresh_ce

Il Mosaico http://www.ilmosaicoteatro.it/

Istat http://dati.istat.it/

Le Linee Guida per lo Slow Tourism, Valorizzazione e promozione di itinerari turistici "slow" tra Italia e Slovenia, https://www.slow-tourism.net/contentsite/docs/Guidelines_Ita.pdf

Le Parisien – Plan Vélo 2015 – 2020 http://www.leparisien.fr/paris-75/paris-75005/paris-150-meur-pour-doper-la-pratique-du-velo-01-04-2015-4657497.php

Less developed countries & bicycle tourism http://www.ibike.org/encouragement/travel/eco-tourism.htm

Lombardia – Movimentolento http://www.lombardia.movimentolento.it/it/

Legambiente https://www.legambiente.it/

Legambiente , *A Bi Ci – 1° Rapporto sull'economia della bici in Italia e sulla ciclabilità nelle città* https://www.legambiente.it/contenuti/comunicati/pedalare-e-un-buon-affare-ecco-i-dati-delleconomia-della-bici-italia e https://www.legambiente.it/sites/default/files/docs/ecosistema_urbano_2017_dossier.pdf

Legambiente – Economia della bici https://www.google.com/url?q=https://www.legambiente.it/contenuti/comunicati/pedalare-e-un-buon-affare-ecco-i-dati-delleconomia-della-bici-italia&sa=U&ved=0ahUKEwjKudeMr8XXAhXBb1AKHXdYBbcQFggJMAI&client=internal-uds-cse&cx=014518752588528380200:ia4wbg4ykcu&usg=AOvVaw3qdHBW03vHqpIQ0CYffyNh

Legambiente – Ecosistema Urbano 2017 https://www.legambiente.it/sites/default/files/docs/ecosistema_urbano_2017_dossier.pdf

M'Argini https://www.facebook.com/pg/progettomargini/about/?ref=page_internal

Magico Veneto – Via delle Valli https://www.magicoveneto.it/Delta/Rosolina/Strada-delle-Valli-Rosapineta-Albarella-Laguna-Caleri-Rosolina-Adige-Po.htm

Marcarini A., Blog di viaggi "Sentieri d'autore" https://sentieridautore.it/2016/09/11/nelle-terre-del-passator-cortese/

Marche Turismo http://www.turismo.marche.it/viviamolemarche

Marino Cacciatori http://www.marinocacciatori.it/

Mobilità regione Emilia Romagna http://mobilita.regione.emilia-romagna.it/news-archivio/2017/settembre/intermodalita-treno-bici-la-regione-premiata-da-italian-green-road-award

Montagnana Murabilia – M'Argini http://www.montagnanamurabilia.it/progetto-m-argini.html

Museo Civico Baruffaldi http://www.archeoveneto.it/portale/wp-content/filemaker/stampa_scheda_estesa.php?recid=80

Museo dei Grandi Fiumi – Aqua http://www.aqua-deltadelpo.com/oasi-e-centri-visite/museo-dei-grandi-fiumi-rovigo/

Museo dei Grandi Fiumi – Comune di Rovigo http://comune.rovigo.it/web/rovigo/vivere/museo-grandi-fiumi

Museo della Bonifica di Ca' Vendramin http://www.fondazionecavendramin.it/index.php?option=com_content&view=article&id=8&Itemid=104

Nuova Venezia – Mestre, Biennale 2013

http://nuovavenezia.gelocal.it/venezia/cronaca/2013/12/26/news/la-biennale-la-mostra-piu-vista-di-tutto-il-2013-1.8365710

Padova Oggi – Uso della bici http://www.padovaoggi.it/cronaca/padova-prima-italia-uso-bici-citta-oltre-200-mila-abitanti.html

Palazzo Roverella, Mostra Terre Senz'Ombra di Donzelli P. http://www.palazzoroverella.com/pietro-donzelli-terra-senzombra-il-delta-del-po-negli-anni-50

Parco Regionale Veneto del Delta del Po http://www.parcodeltapo.org/index.php/it/

Pavia in bici http://www.comune.pv.it/site/home/articolo12361.html

Pesaro http://www.pesaromobilita.it/index.php?id=2331

Pisa Today – Green Mobilità http://www.pisatoday.it/green/mobilita/dati-uso-bicicletta-pisa-2015.html

Piste-Ciclabili https://www.piste-ciclabili.com/

Polesine 8mm – Pellicole di vita quotidiana http://raffineriacreativa.it/portfolio-items/polesine-8mm-pellicole-vita-quotidiana/http://raffineriacreativa.it/portfolio-items/polesine-8mm-pellicole-vita-quotidiana/

Polesine terra tra due fiumi http://www.polesineterratraduefiumi.it/pagine/ville.php

Polesine itinerari http://www.polesineterratraduefiumi.it/pagine/itinerari_tipo.php?id=3

Protocollo d'Intesa N. 179 del 28.04.2010 – Comunicato stampa https://www.regione.veneto.it/web/guest/comunicati-stampa/dettaglio-comunicati?_spp_detailId=358229

Provincia di Rovigo – Turismo http://provincia.rovigo.it/web/provro/servizi/servizi-interna?p_p_id=ALFRESCO_MYPORTAL_CONTENT_PROXY_WAR_myportalportlet_INSTANCE_l6Hb&p_p_lifecycle=1&p_p_state=normal&p_p_mode=view&template=/regioneveneto/myportal/servgenerico-detail&uuid=57c790ed-2388-45e6-bc1a-aeca64dcefd4&contentArea=_ProvRO_servizi-interna_Body1_

PSL 2014-2020 http://www.galadige.it/images/PSL/PSL-Adige-3-0.pdf

Raffineria Creativa http://raffineriacreativa.it/

Repubblica.it – Copenaghen capitale europea del traffico green http://www.repubblica.it/ambiente/2016/11/30/news/piu_bici_che_auto_private_copenaghen_capitale_europea_del_traffico_green-153159125/?refresh_ce

Repubblica.it – Mobike http://milano.repubblica.it/cronaca/2017/09/03/news/il_test_pregi_e_difetti_del_nuovo_servizio_condiviso_bene_l_app_e_il_pagamento_da_migliorare_la_sella-174481392/

Routes des Vins https://www.route-des-vins-alsace.com/

Rovigo in bici https://rovigoinbici.org/itinerari/

Sentieri d'autore – Blog di viaggi https://sentieridautore.it/

SiPedala http://www.comune.siena.it/La-Citta/Comunita/SiPedala

Slow Tourim Italia – Slovenia https://www.slow-tourism.net/contentsite/docs/Guidelines_Ita.pdf

Sustran https://www.sustrans.org.uk/

Sustrans Map https://www.sustrans.org.uk/ncn/map/national-cycle-network

Toscana Progetto Cicloturismo http://www.fiab-areatecnica.it/attachments/article/319/Toscana%20Progetto%20cicloturismo%20fase%202%20(2009).pdf

Touring Club Italiano http://www.touringclub.it/

Touring Club – Trentino in bicicletta http://www.touringclub.it/notizie-di-viaggio/trentino-in-bicicletta-tutti-i-consigli-per-pedalare-nella-natura

Tourism Verona - Itinerari in bicicletta http://www.tourism.verona.it/it/itinerari/in-bicicletta

Turismo Padova http://www.turismopadova.it/

Trenitalia – Trasporto biciclette https://www.lefrecce.it/B2CWeb/search.do?parameter=searchOutputViewer&cFID=IYGasVNaurfn

Treviso http://www.visittreviso.it/index.php/it/component/search/?searchword=CICLOTURISMO&searchphrase=all&Itemid=423

TVBIKE http://www.tvbiketreviso.it/frmCose.aspx

Urban Smellscape and Soundscape http://www.arcc-network.org.uk/health-wellbeing/feeling-good-in-public-spaces/urban-smellscapes-soundscapes/

Veneto – Cicloturismo http://www.veneto.eu/itinerari-dettaglio?uuid=2fd24c2d-665b-4ef9-b94b-90d005bb3687&lang=it

Veneto in bicicletta https://www.regione.veneto.it/c/document_library/get_file?uuid=636091c2-05f0-4ce2-b9de-469ecc657df4&groupId=10813

Verona – Bike sharing https://www.comune.verona.it/nqcontent.cfm?a_id=30974

Viaggiare Curiosi http://www.viaggiarecuriosi.com/it/

Vias Verdes http://www.viasverdes.com/itinerarios/principal.asp

Vicenza – Turismo in bicicletta http://www.provincia.vicenza.it/turismo/bicicletta

Vie Verdi e Vie Ciclabili - Sito Ufficiale del Turismo in Francia - http://it.france.fr/it/sulla-francia/vie-verdi-e-vie-ciclabili-felicita-bicicletta

Visit Tuscany https://www.visittuscany.com/it/temi/in-bicicletta/it

Vocabolario Treccani, definizione di sagra http://www.treccani.it/vocabolario/sagra/

RINGRAZIAMENTI

Il percorso intrapreso nella scrittura di questa tesi magistrale, si è rivelato leggermente più lungo di quanto programmato, ma questo mi ha permesso di incontrare una molteplicità di persone e realtà inizialmente non previste, ognuna delle quali ha arricchito di contributi significativi sia la mia persona che il mio elaborato. Per questa ragione i ringraziamenti non saranno brevissimi, ma ci tengo a dedicare un breve spazio ad ogni persona che ha in qualche modo partecipato alla conclusione del mio percorso di studi.

Comincerò ringraziando Elena Brigo, Presidente dell'Associazione Culturale Leonardo da Vinci, nonchè un mio importante aggancio al mondo culturale di Rovigo, un'eccezione in questa serie di nuovi incontri, la quale è stata un'importante fonte dove attingere materiale informativo sulle proposte del Polesine relative al turismo lento, oltre che importante aggancio per la partecipazione all'interessante e formativo progetto E(c)co Rovigo (di cui ho parlato) che mi ha avvicinata ulteriormente alla mia città.

Ringrazio i volontari dell'Accademia dei Concordi che mi hanno sempre assistita e consigliata pazientemente nelle mie ricerche, così come i volontari della FIAB Rovigo, che si sono dimostrati molto collaborativi nel fornirmi informazioni sui percorsi ciclabili della zona.

Grazie a Lodovico Ottoboni per avermi presentato meglio la realtà di Raffineria Creativa e a Sandro Vidali per avermi parlato della sua attività all'interno del Parco Regionale del Delta del Po e per avermi dato dei consigli davvero preziosi grazie alla sua ottima conoscenza del territorio. A questo proposito, grazie a Sandro Cacciatori della compagnia Marino Cacciatori che mi ha portata a scoprire angoli del Parco Regionale del Delta del Po che non conoscevo facendomene innamorare e permettendomi di partecipare eccezionalmente ad alcune loro attività didattiche. Grazie anche allo IAT di Porto Tolle per le informazioni utilissime nei miei primi approcci con le zone del Delta del Po.

Desidero ringraziare anche i volontari della Protezione Civile di Lendinara ed in particolare il coordinatore Flavio Rizzi, che mi hanno ospitata nella loro sede di Lendinara, facendomi conoscere la loro attività ed offrendomi una personale visita guidata alla rinnovata stazione ferroviaria. Conserverò sempre il ricordo del vostro entusiasmo anche nel darmi qualche suggerimento interessante per migliorare il mio elaborato. Grazie anche all'associazione Auser di Lama Polesine, al suo presidente Claudio Biolcati e a Gino Tosi, che mi hanno accolta nella loro sede, la stazione ferroviaria di Lama appunto, raccontandomi la storia dell'edificio e della loro associazione. Restando in quest' ambito, vorrei ringraziare in modo particolare anche il Presidente di Legambiente Veneto Maurizio Billotto per la sua disponibilità nel condividere l'esperienza della riqualificazione della stazione di San Stino di Livenza, e grazie a Ivano Marcorin per avermi dedicato un po' di tempo per raccontarmi di persona come si è realizzato quest'interessante progetto. Grazie a GAL Adige nella persona di Maurizia Bellinello ed al presidente di Gal Delta Po Stefano Fracasso per avermi aiutata a fare chiarezza sulle parti più burocratiche.

Un sentito grazie va anche a tutti gli albergatori che ho intervistato: Serena di B&B La Zanzara prezioso aggancio per la ciclovia VENTO, Ilaria e Michele di B&B Corte Burchio, Chiara di Corte Carezzabella, Patrizia e Massimo di Casina Badoer, Luciana de Le Clementine, Alessia di Hotel Bussana, Valentina del Rifugio Natura di Gorino Sullam e Rosolina Mare, Sebastiano di Albergo Italia. La vostra disponibilità ed entusiasmo nel contribuire alla mia tesi mi ha davvero colpita e caricata.

Ringrazio anche Leonardo Granata, Presidente di Agriturist Veneto per la gentilezza nel fornirmi il materiale dell'Educ Tour di Agricycle, importante occasione di confronto.

Grazie a tutti voi per avermi permesso di entrare nelle vostre realtà in maniera così semplice e speciale. Riscontrare tanta disponibilità, ricchezza di iniziative, voglia di condivisione è stato per me un grande regalo.

Ringrazio di cuore anche il mio Relatore, il Professore Francesco Vallerani, che mi ha seguita con precisone per tutto il percorso, suggerendomi prospettive alternative con cui osservare il mio territorio e con cui approcciarmi ad esso, assecondando la mia curiosità, mettendomi in gioco e ricercando i significati nelle testimonianze culturali incontrate, senza limitarmi ad uno sguardo superficiale. Un approccio che manterrò anche oltre questo elaborato e che cercherò di trasmettere come lui ha fatto con me.

Infine, vorrei ringraziare coloro che sono nel mio percorso di vita da ben prima della mia tesi.

I miei amici di vecchia data, compagni di gioie e "dolori", sempre presenti al momento di festeggiare ma anche quando c'è bisogno di essere incoraggiati. Grazie all'indissolubile trio Lucia, Chiara, Camilla. Grazie Filippo, praticamente un fratello, un grazie speciale a Stefania, grazie ad Alice, lontana ma sempre vicina.

Gli amici veneziani ma che di Venezia non sono, parte fondamentale di questo mio bellissimo percorso universitario: grazie Elisa, la mia prima compagna di banco in questa meravigliosa esperienza veneziana, grazie a Lukas per la nascita di un rapporto davvero speciale, grazie ad Alessia compagna di lezioni e viaggi in treno, grazie a Giordana (unica vera veneziana) prima collega e amica di un lavoro che sento mio e vorrei migliorare giorno dopo giorno, e grazie a Liù speciale regalo di questa magistrale. Inserisco qui una persona fondamentale per il mio periodo veneziano ma non solo: Grazie con la G maiuscola a Renato, il mio datore di lavoro negli anni della magistrale, nonché la mia enciclopedia personale, grazie per avermi accolta in questa città meravigliosa, senza mai farmi sentire sola anche se ero distante da amici e parenti.

Per quanto riguarda il mio ambito lavorativo, vorrei ringraziare anche il mio attuare datore di lavoro Walter Marcheselli ed i miei colleghi, per avermi lasciato la libertà di cui necessitavo per seguire gli ultimi corsi e sostenere gli ultimi esami, grazie per la comprensione.

Infine grazie alle mie famiglie che mi hanno sempre supportata ed incoraggiata nelle mie scelte e nel mio percorso di studi, così come in quello lavorativo: grazie alle mie due famiglie da cui sono nata, estese a zii, cugini e nonni (grazie per le mille preghiere.. sembra abbiano funzionato!) specialissimi; grazie alla mia famiglia "adottiva" siciliana con un grazie particolare a Teresa, il mio tutor personale; grazie alla famiglia "adottiva" ceregnanese, grazie Mario per i preziosi consigli e libri e grazie Laura per accogliermi sempre con affetto; e grazie alla mia prima famiglia che con Alberto, il mio compagno, stiamo creando. A lui va senza dubbio il grazie più speciale per supportarmi (e sopportarmi) tutti i giorni, infondendomi sempre grande forza, spronandomi in maniera discreta a migliorarmi ogni giorno e facendomi riflettere sulle mie insicurezze. Questa laurea è un po' anche tua, come ti ho sempre detto. Grazie per crescere insieme. Grazie di tutto.

Vi ringrazio tutti un'ultima volta per avermi aiutata a rendere questo percorso così speciale.