



VENTO, rivoluzione leggera a colpi di pedale e paesaggio

A che punto è il progetto, lanciato dal Politecnico di Milano nel 2012, della dorsale cicloturistica lunga 679 km che lega Venezia a Torino lungo il fiume Po. Ecco il comunicato dei promotori

«Una volta il Po si beveva» scriveva Domenico Rea, oggi non abbiamo più quelle acque chiare e pulite da bere ma abbiamo l'opportunità di **recuperare le risorse naturali che costituiscono il paesaggio italiano**: in questo caso particolare, la valle del fiume Po. Una valle fatta di storia, tradizioni, architetture, colture tipiche, produzioni eno-gastronomiche di qualità e persone che costituiscono la linfa vitale di questa straordinaria pianura. Le risorse presenti diffusamente sul territorio sono innumerevoli ma tra loro slegate.

Il progetto [VENTO](#) si propone di **fare da fil rouge tra le aree interne che potranno essere riscoperte attraverso la bicicletta**. La bicicletta diventa mezzo per ricucire bellezze dimenticate o nascoste, praticando una forma di turismo inedita in Italia per l'attuale mancanza d'infrastrutture leggere che lo rendono possibile in modo massivo e, quindi, capace di accendere sul territorio i molti benefici possibili in termini di occupazione ed economie nei settori della ricettività, della ristorazione, della cultura, del commercio, dell'artigianato, del paesaggio, ecc.

VENTO è il progetto di una dorsale cicloturistica da Venezia a Torino lungo il fiume Po, lunga 679

km, che il Politecnico di Milano ha lanciato nel 2012. Nel 2015, dopo quattro campagne d'incontri e partecipazione sul territorio (i VENTO Bici Tour) e dopo numerosi incontri a Roma, il progetto VENTO è entrato in Legge di Stabilità (Legge n.208 del 28/12/2015) e il 27 luglio 2016 è stato finalmente firmato un Protocollo d'Intesa tra le quattro regioni del Po: Piemonte, Lombardia, Emilia Romagna, Veneto e i Ministeri delle Infrastrutture e dei Beni e delle attività culturali e del turismo, grazie al quale ora **VENTO è una delle quattro ciclabili prioritarie per la realizzazione di un sistema nazionale di ciclovie turistiche, insieme alla Ciclovía del Sole (Verona-Firenze), alla Ciclovía dell'acquedotto pugliese (da Caposele a Santa Maria di Leuca) e al Grande raccordo anulare delle biciclette di Roma (GRAB)**. A breve, al progetto VENTO dovrebbero essere destinate le risorse per **avviare la fase di progettazione di fattibilità tecnico economica** (ex progetto preliminare): il primo passo per la sua futura realizzazione (ipotesi, 3-4 anni) e per la partecipazione a bandi europei. VENTO ha richiesto un notevole sforzo tecnico perché ipotizza un percorso sicuro, una ciclovía di qualità e non un semplice itinerario segnalato. Si tratta di una pista ciclopedonale che avrà una larghezza media di circa 2,5 m e sarà percorribile in sicurezza da persone di tutte le età e abilità; perché l'idea di cicloturismo di VENTO è quella di apertura a tutti, soprattutto a chi non ha consuetudine con la bicicletta. Dal punto di vista del tracciato, **la dorsale cicloturistica si appoggia per il 68% del tracciato sugli argini maestri del Po** che divengono i pilastri della futura infrastruttura ciclopedonale. Si tratta di manufatti già esistenti e pronti per essere utilizzati come assi ciclabili, rimuovendo laddove possibile il transito dei veicoli a motore. Un balcone naturale sui paesaggi a ridosso del grande fiume. **In questi anni sono state individuate e risolte lungo il tracciato tutta una serie di criticità** (es. intersezioni pericolose) **e discontinuità** (es. tratti mancanti), sviluppando specifiche soluzioni progettuali atte a garantire continuità e sicurezza, ma anche in grado di essere replicate in altre situazioni tra Torino a Venezia, caratterizzate da simili problematicità. La replicabilità delle soluzioni tecniche diviene così una leva per generare identità e un mezzo per contenere le economie di spesa pubblica.

VENTO ad oggi presenta **un collage di quattro situazioni: tratti già pedalabili (15%); tratti pedalabili in sicurezza agendo sulle regole d'uso utilizzate (42%); tratti che richiedono interventi leggeri e piccole semplificazioni (22%); tratti che richiedono interventi di una certa complessità (21%)**, tra cui 40 ponti su cui dovranno quasi sempre essere realizzate mensole a sbalzo in aderenza ai ponti esistenti, evitando così interventi ex

novo più costosi.

Il costo in opere è stimato in 80 milioni circa, e l'**indotto atteso** una volta che l'infrastruttura sarà a regime si stima in circa **100 milioni annui**. Tutto ciò fa parte dello studio di fattibilità **stilato dal gruppo di ricerca a partire dal 2011**. Il forte impegno tecnico del progetto richiederà varie professionalità da attingere nel settore dell'architettura e dell'ingegneria. La progettazione d'infrastrutture ciclabili diviene un'opzione professionale sempre più concreta che, però, richiede di rinnovare le abilità tecniche delle attuali figure professionali.

Tra le tante sfide di un progetto come VENTO, vi è quella di saper **produrre nuova occupazione, facendo leva su un uso intelligente e non dissipativo delle risorse naturali, paesaggistiche, materiali e immateriali**. Il cicloturismo è una risposta possibile. Il settore della bicicletta, rispetto ad altri legati alla mobilità (nautica, aviazione, auto), garantisce maggiore occupazione: 1 milione investito nel settore bici genera 4,9 posti di lavoro; nella nautica 4,1; nell'aviazione 3,9; nel settore auto 1,6. Oggi il cicloturismo in Europa conta in media 1 addetto ogni 1.000 abitanti; in Germania se ne contano 2,2 ogni 1.000 abitanti, ma in Italia solo 0,2. Nei paesi a nord delle Alpi, in generale, la cultura della bicicletta è un patrimonio identitario e le due ruote sono divenute una branca importante dell'economia.

Il cicloturismo con il suo movimento leggero sul territorio è in grado di rivitalizzare le aree interne del Paese. VENTO attraversa **121 comuni** per lo più di medio-piccola dimensione: il flusso di turisti atteso a infrastruttura cicloturistica realizzata si stima possa essere tra **300-500.000 passaggi annui**. Ciò consentirà da un lato la conservazione dei posti di lavoro esistenti, ponendo un freno all'attuale emorragia occupazionale, dall'altro la creazione di **2.000 nuovi posti di lavoro**.

Il progetto VENTO non ha la pretesa di cambiare il Paese bensì offrire un contributo all'individuazione di alternative possibili per il rilancio del Paese. Aprirsi a questo tipo di progettazioni è una sorta di **rivoluzione culturale per offrire prospettive di sviluppo green al Paese e alle sue aree più interne e belle, a costo contenuto ed alto tasso di sostenibilità**.

Immagine di copertina: cicloturisti sull'argine del Po nei pressi di Torino (© A. Giacomel)

Per maggiori informazioni:

www.progetto.vento.polimi.it

VENTO. La rivoluzione leggera a colpi di pedale e paesaggio (Corraini Edizioni, 2015)

Per approfondire

Chi sono i promotori

VENTO è un progetto senza committente, nato nel 2010 in un Dipartimento universitario (Dipartimento di Architettura e Studi Urbani del Politecnico di Milano) grazie a un gruppo multidisciplinare di ricercatori che si occupano di territorio e di urbanistica, pianificazione ambientale, tutela dei suoli e del paesaggio, mobilità sostenibile e spazio pubblico. Un progetto “offerto al territorio” nel rispetto di quello spirito di servizio civile che le istituzioni possono ancora avere in questo Paese.



Paolo Pileri, responsabile scientifico del progetto, è professore associato di progettazione e pianificazione urbanistica al Politecnico di Milano. Alessandro Giacomel, architetto, e Diana Giudici, urbanista, fanno parte del gruppo di ricerca VENTO fin dal suo esordio e dal 2016 ne fanno parte anche Camilla Munno, urbanista, e Rossella Moscarelli, architetto. In questi oltre cinque anni di attività hanno collaborato al progetto VENTO oltre 15 persone, giovani laureati in ingegneria ambientale oltre che architettura e urbanistica, che hanno saputo dare il loro prezioso contributo al progetto.

About Author



[gda](#)

[See author's posts](#)

[+ Condividi](#)