



Università
Ca' Foscari
Venezia

Corso di Laurea magistrale (*ordinamento ex D.M.
270/2004*)

in Sviluppo Interculturale dei Sistemi Turistici

Tesi di Laurea

—
Ca' Foscari
Dorsoduro 3246
30123 Venezia

**Autostrada e paesaggio palladiano:
turismo rurale nel basso Vicentino
da opportunità economica
a strategia di recupero ambientale**

Relatore

Ch. Prof. Francesco Vallerani

Laureando

Anna Zanin

Matricola 839739

Anno Accademico

2012 / 2013

Indice

Introduzione

Il turismo nel 2013. Potenzialità, criticità. La Regione Veneto e la Provincia di Vicenza	p. 1
---	------

Capitolo primo

La Valdastico Sud

1.1	Autostrade italiane ed autostrade europee: un confronto	p. 10
1.2	Autostrada e paesaggio	p. 18
1.3	Le infrastrutture nel Vicentino	p. 27
1.4	Descrizione della A31. Il prolungamento verso sud, dal progetto alla realizzazione	p. 33
1.5	Tra utilità ed impatti ambientali: Villa Saraceno, i rifiuti sepolti	p. 37

Capitolo secondo

Territori attraversati dalla A31 Sud: Vicenza e il basso Vicentino tra beni culturali e paesaggistici

2.1	Paesaggi palladiani: il caso di Villa Saraceno	p. 45
2.2	La villa e l'autostrada	p. 54
2.3	Colli Berici	p. 59
2.4	Colli Euganei	p. 66
2.5	Città minori: l'urbanizzazione (ridotta) del basso Vicentino	p. 73
2.6	Nuove economie: l'agroalimentare tra viaggi e sapori	p. 77

Capitolo terzo

Verso Rovigo

- | | | |
|-----|---|--------|
| 3.1 | L'autostrada fino a Badia Polesine | p. 84 |
| 3.2 | I corsi d'acqua: Bacchiglione, Adige e i riverberi del passato nel recupero della navigazione | p. 88 |
| 3.3 | Acqua e paesaggio | p. 98 |
| 3.4 | Il ricorso a forme artistiche nella valorizzazione dei corsi d'acqua | p. 100 |
| 3.5 | I paesaggi delle bonifiche | p. 105 |

Capitolo quarto

Nuovi turismi nel basso Vicentino: confronti con realtà esistenti e prospettive future

- | | | |
|-------|--|--------|
| 4.1 | Perché il basso Vicentino | p. 110 |
| 4.2 | Un accenno alla figura del turista | p. 113 |
| 4.3 | Albergo Diffuso, Ostello, Couch surfing: ospitalità, ricettività, socialità | p. 115 |
| 4.4 | Marketing territoriale nel basso Vicentino: strumenti per la costruzione di una nuova immagine | p. 122 |
| 4.4.1 | Il museo | p. 124 |
| 4.4.2 | La strada come elemento di coesione del territorio | p. 126 |
| 4.4.3 | Feste di paese e recupero della socialità | p. 126 |
| 4.4.4 | Due aree di servizio "vetrina" per la Valdastico Sud | p. 127 |
| 4.5 | Riflessioni sulla sostenibilità ambientale | p. 131 |
| 4.6 | Legame cibo-territorio tra fattorie didattiche e cooking holidays | p. 133 |

Conclusioni p. 141

Bibliografia p. 146

Sitografia p. 152

Introduzione

Il turismo nel 2013. Potenzialità, criticità. La Regione Veneto e la Provincia di Vicenza

Relativamente all'attività turistica in Italia, la Regione Veneto occupa una posizione dominante grazie alle destinazioni dei grandi numeri (Venezia e le città d'arte, le spiagge, le Dolomiti, il Garda). Oltre a queste mete "classiche", ormai decisamente mature, il Veneto si propone in modo competitivo anche per quanto riguarda le destinazioni "minori". Questo sia per la necessità di far leva sul turismo come strumento propulsore di nuove economie, sia per rispondere alla domanda di forme di turismo alternative, a cui si aggiunge quella di tutelare determinate aree da minacce generate da un eccessivo sfruttamento o semplicemente da una sorta di quasi abbandono. Ma non solo: il prodotto turistico (come del resto prodotti e servizi di infiniti altri settori) ha ormai spalancato le porte alla sfera dell'esperienziale. Esistono sul mercato prodotti innovativi in risposta alle mutate esigenze della domanda: itinerari culturali minori, enogastronomici, del *wellness*, musicali, sportivi, del cineturismo e molti altri ancora¹. Di conseguenza, la concorrenzialità si fa elevata: non è più una sfida tra i prodotti, ma tra ciò che attorno ad essi viene creato come contesto, stimolando specifiche percezioni². Tuttavia, se la concorrenza si fa maggiore, numerose sono anche le proposte con le quali si sta intervenendo. Nel distinguersi dagli altri, ad esempio, hanno un ruolo fondamentale i marchi territoriali, sia quelli che vengono "conferiti" ad una località in merito a determinate qualità, come le Bandiere Arancioni, sia i veri e propri *brand* che svolgono il ruolo di promozione e commercializzazione, come lo slogan "*Veneto - Tra la terra e il cielo*"³. Ultimi solo in questo elenco, i marchi DOP e IGP⁴,

¹ Di Vittorio A., *Le prospettive del turismo "esperienziale" nel contesto dell'economia italiana*, in *Economia Italiana*, editore da Banco di Roma, n.2, maggio-agosto 2010.

² *Ibidem*.

³ Si tratta dello slogan del portale del turismo della Regione Veneto, www.veneto.to.

grande eccellenza della Regione Veneto.

Il presente elaborato si soffermerà sul caso specifico della provincia di Vicenza presa come entità a sé stante, e non tanto come componente territoriale della sua regione di appartenenza. Tale punto di vista trova giustificazione nella volontà di metterne in risalto le caratteristiche peculiari e quindi la sua identità, la sua anima. L'attività della DMO⁵ “*Vicenza è*” ne è un buon esempio, perché scorpora la provincia dal contesto regionale e la pone sotto una luce propria.

La domanda turistica odierna, diversamente dal passato, non ha la tendenza a stabilizzarsi, con la conseguenza che per gli operatori del settore è impensabile focalizzarsi su un'offerta con l'idea di mantenerla invariata sul lungo periodo. L'offerta turistica, sia per le nuove segmentazioni del mercato che per il rapido mutare di mode e tendenze, deve necessariamente essere pronta al cambiamento, in modo elastico e dinamico. Il lavoro da fare è ancora molto, e tra i numerosi paradossi relativi alle potenzialità dell'Italia, descritti nel “Piano Strategico Turismoitalia 2020”⁶, emerge che la promozione di città, province e regioni è scoordinata, e fa trasparire la necessità di un “marchio-ombrello” che racchiuda sotto un'unica ala (ben pianificata) l'insieme degli attrattori turistici della nostra penisola. Un marchio di questo tipo già esiste, per quanto ancora poco noto: “*Italia much more*”⁷.

A vantaggio del turismo, negli ultimi anni sono stati istituiti numerosi strumenti: la discussa imposta di soggiorno, reintrodotta nel 2011⁸; i nuovi modelli di ospitalità, come agriturismi, dimore storiche, castelli, che spesso fungono essi stessi da attrattore;

⁴ Denominazione di Origine Protetta e Indicazione Geografica Protetta. Per un approfondimento sull'argomento, si rimanda al capitolo 2.

⁵ Destination Management Organization. La sigla indica tutte le organizzazioni o enti predisposti alla gestione e al marketing della destinazione turistica, a livello nazionale, regionale, provinciale o locale. www.veneto.to è il sito di riferimento per la DMO della Regione Veneto.

⁶ Il documento, a cura del Gruppo di Lavoro del Ministro per gli Affari Regionali, il Turismo e lo Sport, e diffuso da BTO Educational (Buy Tourism Online, Firenze) è disponibile online al link <http://www.slideshare.net/BTOEducational/turismo-italia-2020-piano-strategico>. Esso è stato presentato a Roma il 13 gennaio 2013.

⁷ Il marchio è stato pubblicizzato con un breve filmato che mette insieme alcuni scorci del nostro Paese, evidenziandone le infinite sfaccettature paesaggistiche. (<http://www.youtube.com/watch?v=LcXM5LdgWp4>).

⁸ Per quanto riguarda la città di Vicenza, è stata istituita nel mese di marzo 2012 (Fonte: www.comune.vicenza.it).

l'aver preso coscienza, almeno in via teorica, di cosa manca all'Italia per essere competitiva (le ottiche distrettuali e il saper lavorare insieme; un atteggiamento più attivo, cioè l'andare a proporsi sul mercato)⁹; la necessità di nuove strategie di promozione, comunicazione e vendita; tra cui la tendenza ad una sempre più efficace gestione dei ricavi.

Il territorio vicentino ha un grande patrimonio da valorizzare, sia in termini di risorse culturali (l'archeologia industriale; le ville, i percorsi della Grande Guerra), sia come beni paesaggistici (le aree rurali, le colline, la fascia pedemontana).

In questo territorio, di cui il turista "medio" frequenta esclusivamente determinati attrattori "classici" come gli edifici palladiani, l'Altopiano dei Sette Comuni o la partita a scacchi di Marostica, un'apertura verso altre forme di turismo significa avere la possibilità di farsi conoscere e quindi di essere finalmente apprezzato nella sua integrità. È proprio su queste basi che l'elaborato intende proporre una conoscenza più approfondita del territorio nel suo insieme e, come si avrà modo di vedere, nello specifico caso del basso Vicentino. Nel momento in cui si decide di promuovere un territorio, sulla bilancia ci sono sempre, dal lato dell'offerta, la tutela di ciò che già esiste, ma è poco noto, e la "creazione" di nuovi prodotti di qualità che abbiano le caratteristiche di unicità e tipicità necessarie a distinguersi dai concorrenti, senza dimenticare, infine, l'attenzione ai segmenti della domanda, in modo da creare la giusta "miscela" per ciascun ospite.

Per quanto riguarda la valorizzazione, è ormai tangibile la necessità di tramandare quell'insieme di paesaggio, sapori e cultura con cui un ambiente si identifica. Questo dà pregio al territorio in questione, perché pone l'accento sulle sue eccellenze. Un esempio ottimo è il turismo enogastronomico¹⁰, nel quale un prodotto agroalimentare viene associato ad una specifica area. Chi nel territorio ci vive avverte una sorta di orgoglio, perché sente di farne parte: "questo prodotto, così apprezzato, si produce dove vivo io"; dà pregio al prodotto stesso in quanto "se merita di essere valorizzato, vuol dire che è buono"¹¹. Dall'altro lato (la domanda), la ricerca

⁹ Lo spunto è tratto da una conferenza presso la BIT (Borsa Internazionale dei Turismo), Milano, 15 febbraio 2013. La considerazione partiva dal presupposto che non è possibile continuare a percepire la preferenza dei turisti per l'Italia come un fatto spontaneo, ma che al contrario è necessario predisporre un'offerta che anticipi la domanda, che faccia da richiamo.

¹⁰ Su questo prezioso segmento si ritornerà a più riprese nel corso dell'elaborato.

¹¹ Le considerazioni personali rispecchiano il sentire comune relativamente al legame cibo-territorio.

dell'autentico, il desiderio di cultura, conoscenza ed esclusività, ma anche la ricerca di nuove esperienze, dovuto ad un insieme variegato di fattori, quali un generale aumento di cultura, la "maturità" di tante destinazioni, la presenza di nuovi segmenti di mercato con buona disponibilità di tempo e denaro.

Ruolo importante nella promozione hanno anche gli eventi, per il loro elevato potere di richiamo; in particolare fiere, eventi culturali ed esposizioni temporanee¹².

Tornando all'agroalimentare, si può dire che il turismo enogastronomico o qualsiasi altro tipo di integrazione fra turismo e mondo agricolo sia diventato ormai uno specifico segmento turistico-economico, di cui quello del vino è la forma più affermata. Le "Strade del Vino e dei Prodotti Tipici"¹³, quegli itinerari che propongono visite alle cantine, degustazioni e creano un rapporto stretto tra il prodotto vitivinicolo e il territorio sono particolarmente ricercate sia dal turista straniero che da quello italiano.

Quasi sempre un prodotto tipico si identifica con la sua area di produzione, che spesso è un "territorio turisticamente minore"¹⁴. Soggiornare nel territorio considerato diventa leva di sviluppo dell'economia locale, e talvolta può anche essere l'unica se si pensa a quelle realtà che sono messe in ombra da località turistiche maggiormente attraenti situate poco lontano, o se non c'è altro. Insieme al prodotto si veicola una sorta di messaggio che esalta le qualità dell'area di produzione, unita alla possibilità di svolgere altre attività, come lo sport, l'uso in cucina del prodotto (ad esempio attraverso

¹² A titolo di esempio, tra le fiere vicentine, si annoverano "Vicenza oro" (nei mesi di settembre e gennaio); "Gitando", fiera dedicata al turismo e alla vacanza all'aria aperta (ultima edizione marzo 2013); "Bassano Expo", serie di esposizioni distribuite lungo l'intero arco dell'anno; "Abilmente", fiera sulla manualità creativa, riproposta più volte nel corso dell'anno. (www.vicenzafiera.it). Tra le esposizioni temporanee, notevole il successo di "Raffaello verso Picasso", presso la Basilica Palladiana, svoltasi nel periodo ottobre 2012-gennaio 2013.

¹³ Le Strade del Vino sono regolamentate dalla Legge 27 luglio 1999, n. 268, "Disciplina delle Strade del Vino", pubblicata nella G.U. n. 185 del 9 agosto 1999. Tale legge le definisce come "strumento attraverso il quale i territori vinicoli e le relative produzioni possono essere divulgati, commercializzati e fruiti in forma di offerta turistica".

La sola provincia di Vicenza ne conta ben 5: la strada del Recioto e dei vini di Gambellara D.O.C., la Strada dei Vini Colli Berici, la Strada del Torcolato e dei Vini di Breganze, parte della Strada dei Vini Lessini Durello, e parte della Strada del Vino Arcole (Fonte: Carta Turistica del Veneto, Istituto Geografico DeAgostini)

¹⁴ Trevisan G. (a cura di) (2002), "Agroalimentare e Turismo nel Veneto e Friuli-Venezia Giulia", Libreria Editrice Cafoscarina, Venezia, p. 166.

corsi in loco, le “*cooking holidays*”¹⁵), o ancora l’unione di proposte enogastronomiche a quelle storico-culturali, ad esempio attraverso manifestazioni ed eventi, in un prodotto che diventa “trasversale”¹⁶.

Il legame di immagine tra il prodotto e il territorio inizia quando il prodotto viene considerato dai produttori un’importante risorsa, al pari della sua commercializzazione, e si rafforza nel momento in cui viene accostato a determinati ambienti, come le cantine site in locali di particolare pregio architettonico o paesaggistico (ville, castelli, luoghi panoramici), o ancora attraverso l’accostamento del prodotto con gli esercizi della ristorazione¹⁷. Il tema dell'alimentazione è talmente importante ed attuale da essere stato scelto per l'Expo 2015, che titola per l'appunto “*Nutrire il pianeta, energia per la vita*”.

Altro aspetto interessante, che ha modificato il nostro modo di fare turismo, è la maggior sensibilità alle problematiche ambientali. La predisposizione a questo orientamento all’ecologia si può in parte far risalire alla pubblicazione del documento “*Our Common Future*”, nel 1987, elaborato dalla WCED (World Commission on Environment and Development), noto anche come “Rapporto di Brundtland”¹⁸. E’ stato attorno a quel periodo, infatti, che si è iniziato a parlare di tematiche come sviluppo sostenibile o impronta ecologica, che hanno avuto ripercussioni anche sul settore del turismo. Nonostante quest’ultimo sia molto spesso indicato come responsabile di deturpazioni ambientali di vario genere, soprattutto in determinate aree maggiormente “a rischio”, il rovescio della medaglia è che potenzialmente turismo ed ecologia possono formare un felice abbinamento, ed addirittura essere l’uno promotore dell’altro. Ne sono un esempio le *greenways*, “sistemi di territori lineari tra loro connessi che sono protetti, gestiti e sviluppati in modo da ottenere benefici di tipo ricreativo, ecologico, storico-culturale”¹⁹. O ancora le varie iniziative organizzate dai comuni (marce, pedalate

¹⁵ L’argomento verrà trattato nel quarto capitolo.

¹⁶ Cfr. Trevisan G. (a cura di) (2002), “Agroalimentare e Turismo nel Veneto e Friuli Venezia Giulia”, p.222.

¹⁷ Trevisan G. (a cura di) (2002), Agroalimentare e Turismo nel Veneto e Friuli Venezia Giulia, Libreria Editrice Cafoscarina, Venezia, p. 232.

¹⁸ Cencini C. (1999), Lo sviluppo sostenibile a scala locale: considerazioni teoriche e metodologiche, in Menegatti B. (a cura di), Lo sviluppo sostenibile a scala regionale. Quaderno metodologico, Patron, Bologna, p.35.

¹⁹ La definizione è dell’AIG, Associazione Italiana Greenways, costituita a Milano nel 1998, ed è tratta dal sito www.greenways.it.

ecologiche, eccetera), fino alla recentissima “istituzione” dell’autostrada per le bici, che ha già riscosso enormi consensi in Danimarca e Germania²⁰.

Altri motivi per preferire queste modalità di fare turismo sono sicuramente da ricercarsi nell’ormai scontato desiderio che l’uomo avverte di evadere dal caos cittadino e di rallentare i suoi ritmi di vita, l’indiscusso risparmio nell’utilizzare la bici per il proprio tempo libero e l’influenza delle mode, soprattutto nell’ambito della ricettività. All’hotel infatti sempre più spesso si preferiscono altri tipi di alloggio, come agriturismi o antiche abitazioni appositamente restaurate (è il caso dell’albergo diffuso). Infine, a “garantire” la sostenibilità vi sono i marchi di qualità ambientali (bandiere Arancioni, bandiere Blu,...) e certificazioni di vario genere.

Proseguendo la nostra panoramica, spostiamo l’attenzione dall’ambiente ad un aspetto più strettamente antropologico: l’istituzione museale. Il museo locale ha subito, in anni recenti, una sorta di “riscatto”, tutt’ora in corso: un tempo visto come un luogo di scarso interesse, una sorta di “soffitta ordinata” utile alle scolaresche in gita o ai pochi turisti in visita, si trasforma oggi in qualcosa di diverso, anche grazie alle differenti forme che assume, basti pensare al museo diffuso²¹. La popolazione sta via via prendendo maggior consapevolezza dell’importanza della tutela e del valore delle collezioni, in quanto patrimonio appartenente alla collettività. Il museo in realtà è da sempre un mezzo che ha il compito di aiutare l’uomo a sentirsi parte di un territorio, con cui scoprire e far conoscere la propria identità e cultura; ma cambiando forma, rendendosi meno repulsivo, aumenta l’utilizzo che l’uomo ne fa, e di conseguenza aumenta anche questo tipo di consapevolezza. E così fioriscono iniziative, mostre temporanee, giornate a “musei aperti”.

²⁰ Quella per le bici vuole essere una vera e propria autostrada riservata alla mobilità dei veicoli non motorizzati a due ruote, utilizzata quotidianamente dai pendolari che non dovrebbero più fare i conti con le lunghe code automobilistiche, e avrebbe inoltre intuibili effetti benefici per l’ambiente in termini di riduzione di emissioni inquinanti. Un progetto tedesco prevede la realizzazione di una ciclovía di 60 chilometri che collega Dortmund a Duisburg. (Fonte: www.corriere.it, 4 gennaio 2012). Anche in Italia è stata avanzata un’interessante proposta: quella di VenTo, una ciclábile lunga 679 chilometri che collega Venezia a Torino, costeggiando il Po. La greenway permetterebbe di raggiungere da qualsiasi punto una stazione ferroviaria, nonché i punti navigabili del fiume. L’idea, ispirata a ciclábili già esistenti in Europa, (come la Vienna-Passau, sul Danubio) ed emersa da un gruppo di docenti del Politecnico di Milano, avrebbe innumerevoli benefici. A livello strettamente turistico, ad esempio, quello di mettere in relazione cibo e paesaggio, rivalutando la storia e gli scenari del Po. (Fonte: www.linkiesta.it/vento-ciclovía-po).

²¹ Per il concetto di museo diffuso si rimanda al quarto capitolo.

Le realtà museali, prese singolarmente, incontrano grandi difficoltà nel sopravvivere o nello svolgere questo ruolo tanto nobile. È in questo contesto che nascono le Reti Museali, in risposta alle necessità di coesione e cooperazione, per fornire un'offerta omogenea e completa dalla quale ciascun museo possa trarre beneficio, avendo maggiori occasioni di essere fruito e divulgato. Infine, riuscendo a far fronte ad una serie di problematiche con cui i musei spesso si trovano a dover fare i conti, ad esempio riuscendo a trovare i mezzi indispensabili alla sua sopravvivenza.

In una panoramica sul Veneto nel 2013 non può mancare un'osservazione sul ruolo delle tecnologie informatiche. Vero e proprio cavallo di battaglia di questo secolo, esse sono presenti in ogni aspetto del turismo, dalle mappe stradali interattive ai siti Internet, dalla prenotazione dell'hotel a quella di eventi, ristoranti, mostre. La regione Veneto offre numerosi portali per il turismo. Quello ufficiale è www.veneto.to, ma ogni provincia dispone dei propri siti. Del turismo in provincia di Vicenza si occupa “*Vicenzae*”²², che opera come DMO (Destination Management Organization). Esistono poi altri siti che operano in qualità di APT (Aziende di Promozione Turistica). Si tratta di portali che in genere rispettano sufficientemente le regole di accessibilità e usabilità, essendo pensati per diverse categorie di utenti. Grazie alla loro intuitività, sono strumenti utili per scoprire itinerari, eventi, città d'arte e molto altro.

Oltre a tutti questi siti specifici, la gamma di strumenti per agevolare l'utente-turista nel suo viaggio virtuale all'interno del territorio è alquanto ampia. L'universo in formato 2.0 va dalle applicazioni per dispositivi portatili a Google Earth, dalle pagine dei *social network* a Wikipedia e ancora Trip Advisor, fino al contatto diretto con il sito dell'hotel o del luogo di interesse. Ad ogni modo, la loro diffusione ed utilizzo costituiscono un buon punto di partenza per iniziare a “far parlare” di più un territorio.

In seguito a tali considerazioni, preso atto dello stato dell'arte, l'attenzione si sposta al basso Vicentino, interessato dal 2005 dai lavori di prolungamento dell'Autostrada A31 Valdastico, che da Vicenza inizia a dirigersi verso sud, per terminare a Badia Polesine, non lontano da Rovigo. Tale prolungamento si snoda all'interno di un territorio che è tra i meno urbanizzati del Veneto. La sua realizzazione, che trova giustificazione (almeno a detta di chi l'ha progettata e promossa) nella

²² www.vicenzae.org

necessità di implementare i collegamenti all'interno di quest'area, trova favorevoli e contrari. Favorevoli, che vedono nella nuova infrastruttura l'ultimazione di un lavoro rimasto troppo a lungo incompleto, che porta a compimento una rete indispensabile per la viabilità della Regione. Contrari, che temono un ennesimo impoverimento paesaggistico, in virtù di un beneficio non avvertito, inclinano piuttosto a conservare quel verde rimasto, propendendo per sviluppi più sostenibili.

L'autostrada Valdastico, in seguito al prolungamento, attraversa longitudinalmente buona parte del territorio vicentino (esclude soltanto l'Altopiano dei Sette Comuni). Essa interseca quell'asse anche ideologico che attraversa l'Italia settentrionale da ovest ad est, costituito dalla Torino-Trieste. Per quanto riguarda le altre intersezioni nord-sud all'interno della regione Veneto, la A31 è collocata a metà strada tra altri due importanti "tagli" longitudinali: l'Autostrada del Brennero a ovest, e la Ferrara-Padova, che idealmente trova continuità nella Venezia-Belluno, a est. Questo crea una scansione quasi ritmica, come se percorrendo la A4, puntualmente incontrassimo un'arteria che ci permette di viaggiare all'interno della regione anche in direzione nord-sud. In questa visione allargata, dunque, si può dire che il prolungamento della A31 non sia fine a sé stesso, ma vada a completare la rete della regione Veneto nella sua interezza.

L'elaborato si propone di individuare alcuni strumenti da impiegare nella valorizzazione turistica del basso Vicentino, tenendo sempre in considerazione il tracciato del nuovo tronco autostradale e valutando le modalità con cui esso possa integrarsi nel contesto del paesaggio rurale. Quello del paesaggio è un concetto che ritorna sovente nel corso dell'elaborato: inizialmente in relazione alle infrastrutture viarie, con l'ausilio di alcuni esempi europei, per poi spostarsi al "paesaggio palladiano", inteso sia in riferimento alla preziosa presenza delle ville, sia in uno sguardo d'insieme alle svariate peculiarità territoriali. Ma la misura indispensabile alla valorizzazione del basso Vicentino, dopo aver illustrato i motivi della preferenza per questo territorio, è la costituzione di una nuova immagine, in grado di far percepire in modo armonico ed unitario l'area definita, e non come un insieme scomposto di attrattori. Per conseguire tale risultato, si punterà su alcuni strumenti che meglio di altri hanno a che vedere con l'immagine, la coesione territoriale o la partecipazione dei residenti, nel tentativo di definire, infine, in che modo il turismo rurale possa proporsi come strategia di recupero ambientale.

Capitolo primo

La Valdastico Sud

1.1 *Autostrade italiane ed autostrade europee: un confronto*

Le prime reti ferroviarie, realizzate tra gli anni Trenta e Quaranta dell'Ottocento, hanno dato il via ad un sistema dei trasporti che, in pochi decenni, ha collegato in modo capillare buona parte della Penisola¹. Ma dall'importante esordio ferroviario, in meno di un secolo il panorama muta profondamente con l'entrata in scena dell'automobile. Elitaria e rara, l'automobile di inizio Novecento è destinata a trasformarsi in pochi decenni nel mezzo di trasporto più diffuso, fino a raggiungere una popolarità tale da divenire nel tempo uno dei simboli massimi del miracolo economico². Nel frattempo, sbaragliate dalla concorrenza del veicolo su gomma, molte tratte ferroviarie non vengono rimodernate, e il loro inesorabile destino è segnato³. All'inizio del Novecento le strade statali avevano un fondo inadatto a sostenere il traffico di automezzi. Si iniziò

¹ Le prime tratte ad interessare il nostro Paese, ancora diviso in regni e ducati, sono la Napoli-Portici (1839), la Milano-Monza (1840), la Pisa-Livorno (1844), la Lucca-Pisa (1846), la Torino-Trofarello (1848). Fonte: wikipedia. Si confronti anche Atlante storico Zanichelli (2009), Zanichelli Editore S.p.A, Bologna, p.216.

² D. Marchesini, *L'Italia a quattro ruote* (2012), Il Mulino, Bologna

³ La concorrenza del trasporto su gomma, sia pubblico che privato, insieme alla mancata elettrificazione delle tratte, sono le motivazioni principali dello smantellamento di molte ferrovie. Il recente interesse verso le ferrovie dismesse e il loro recupero ha portato alla catalogazione delle stesse in appositi archivi. Osservando le date di chiusura delle tratte in uno dei portali dedicati (www.ferrovieabbandonate.it), è facile prendere atto di come la chiusura delle ferrovie avvenga in concomitanza agli anni del miracolo economico. Ne è un esempio la Rocchette-Asiago, chiusa nel 1958 in seguito alla mancata elettrificazione e all'impossibilità di competere con autobus, camion e auto che salivano sull'Altopiano.

quindi a pensare alla costruzione di strade riservate ai soli veicoli a motore⁴. A partire dalla Milano-Laghi, la prima autostrada realizzata in Italia, ultimata nel settembre 1925 per una lunghezza di 84 km, negli anni successivi (1927-33) furono realizzati numerosi altri tronchi autostradali: Torino-Bergamo, Napoli-Pompei, Bergamo-Brescia, Torino-Milano, Firenze-Mare, Padova-Mestre. Il regime fascista era favorevole, anche se, dato il numero ridotto di veicoli circolanti⁵, l'entusiasmo iniziale delle società concessionarie svanì velocemente, poiché esse registravano perdite elevate.

Gli anni del boom economico non sono soltanto il periodo più significativo nel processo di ascesa del benessere⁶ e della produzione industriale, ma sono anche il punto di inizio di una serie di costumi sociali che si sarebbero protratti nel tempo, addirittura nei decenni. Le gite domenicali in auto o in pullman, la famiglia che va al mare ad agosto e in generale tutti i contesti d'uso dell'autostrada sono un processo che trova l'avvio negli anni del boom economico, e procede nella sua espansione, per alcune generazioni, fino a tempi molto recenti, potremmo dire attuali, in cui il modo di viaggiare e l'utilizzo dell'autostrada stanno subendo nuovamente modifiche importanti.

Nel 1999 avviene un cambiamento significativo: le autostrade, che prima erano per gran parte gestite dai governi, vengono privatizzate⁷.

La rete autostradale italiana è stata realizzata quasi interamente negli anni '60 e '70, aumentando solamente del 9% nei decenni successivi. Ciò che invece ha subito un enorme incremento è stato il traffico, aumentato del 37% nel decennio 1995-2006⁸. La media italiana di veicoli circolanti è superiore a quella europea: essa è pari a 5800

⁴ Ragazzi G. (2008), I Signori delle Autostrade, Il Mulino, Bologna, p.29. Per questa parte introduttiva sullo sviluppo delle autostrade farò riferimento più volte a questo testo, di facile lettura e al contempo esaustivo.

⁵ Ragazzi G. (2008), I Signori delle autostrade, Il Mulino, Bologna, p. 30. Il testo giustifica il numero ridotto di autoveicoli circolanti confrontandoli con il traffico di altri stati: nel 1930 circolavano in Italia 245 mila autoveicoli, uno ogni 142 persone, contro uno a 28 in Francia e Inghilterra e uno a 4,6 negli Stati Uniti.

⁶ Il "benessere" a cui mi riferisco è quello inteso negli anni del miracolo economico e nel periodo immediatamente successivo; si vedrà più avanti come questo concetto di benessere non trovi più riscontro nella società attuale, o quantomeno abbia ampiamente mutato i suoi parametri.

⁷ Ragazzi G. (2008), I Signori delle autostrade, Il Mulino, Bologna, p. 34. Si confronti anche il PDF disponibile sul sito www.autostrade.it dal titolo "autostrade-10-anni-dopo".

⁸ Ibidem, p. 35. Ragazzi specifica che dai 4,4 milioni di veicoli per km di rete nel 1970 si è passati ai 15,1 nel 2006.

veicoli per km di rete contro la media europea di 3200. Il dato è significativo in quanto la nostra rete è meno della metà di quella tedesca, e quella di Francia e Spagna è superiore del 60-70%.

Anche l'autostrada Valdastico è stata progettata e costruita in questi decenni: aperta al traffico nel 1976, per una lunghezza di 36,4 km da Vicenza a Piovene Rocchette, essa già dal progetto originale avrebbe dovuto proseguire verso nord, collegandosi al Trentino, e a sud verso Rovigo. Il collegamento a sud, i cui lavori sono iniziati nel 2005, interessa l'area meridionale delle province di Vicenza e Padova e, marginalmente, l'area del Polesine. Il nuovo tronco autostradale si collegherà alla SS434 (Transpolesana), nei pressi di Badia Polesine, dopo un percorso di circa 54 km. Questa prima parte del capitolo intende effettuare un confronto, necessario allo svilupparsi del discorso, tra le autostrade italiane e quelle del resto d'Europa⁹. Le differenze più significative sono due: la posizione del tracciato autostradale rispetto all'urbanizzazione e il sistema dei pedaggi. A livello di paesaggio attraversato, esistono significative differenze tra le autostrade del centro-nord del Paese e quelle dell'area meridionale. Viaggiando lungo la A4 (da Venezia a Milano, ma questo vale grossomodo per tutta l'area padana), si ha l'impressione di attraversare una sorta di unica grande regione industrializzata, dai confini di provincia scanditi esclusivamente dalla cartellonistica e altrimenti difficilmente individuabili, per l'omogeneità del paesaggio fisico, ma soprattutto per il costante susseguirsi di capannoni industriali¹⁰. Se si inizia invece a scendere lungo la penisola, il paesaggio è decisamente diverso¹¹. In molti paesi dell'Europa centro-settentrionale, al contrario, le autostrade attraversano foreste e campi, passando generalmente ad una distanza molto maggiore da edifici e centri abitati rispetto alle tratte italiane. Molte differenze sono dovute alla diversa densità abitativa di alcuni stati rispetto all'Italia, il che rende le strade più trafficate e il paesaggio più urbanizzato (9 milioni di abitanti in Svezia contro i 60 milioni dell'Italia). Ancora, la differenza può essere giustificata dalla diversa dimensione dello stato (la superficie della Francia è oltre

⁹ Per il confronto mi sono limitata ad alcuni stati europei, quelli a mio avviso maggiormente significativi oppure quelli di cui ho trovato gli spunti più interessanti; in particolare Germania, Francia, Regno Unito, Spagna, Olanda, Svezia, Belgio, Svizzera, Austria.

¹⁰ Questo almeno negli ultimi decenni. Non è escluso che tale paesaggio possa subire profonde modifiche con la chiusura di stabilimenti, o in generale con le modifiche del sistema produttivo e dell'economia.

¹¹ Nel presente confronto, con "autostrade italiane" mi riferisco prevalentemente a quelle del Nord Italia.

il doppio di quella italiana, 301.340 km² contro 675.400 km²)¹², nello sviluppo industriale, più accentuato nelle regioni del nord Italia, nelle diverse caratteristiche orografiche (le autostrade lungo lo Stivale si sviluppano prevalentemente in senso parallelo rispetto all'Appennino (a parte la Roma-Pescara e la Cisa) e nella Pianura Padana piuttosto che nell'arco alpino (anche perché le città principali sono in pianura)¹³. La Valdastico Sud si colloca in un certo senso a metà strada tra queste due realtà, perché, pur sviluppandosi all'interno della Pianura Padana, attraversa un'area poco urbanizzata, caratterizzata per lo più dalla presenza di campi coltivati¹⁴.



Una delle caratteristiche vedute del paesaggio attraversato dall'autostrada in Germania. L'orizzonte è sgombro da aree urbanizzate, anche per diversi chilometri. (foto dell'autore)

¹² Fonte: www.wikipedia.it

¹³ Per le riflessioni ho fatto riferimento alla dislocazione delle autostrade visibile sul sito www.autostrade.it

¹⁴ Si osservi la posizione delle strade e autostrade del Veneto rispetto ai centri urbanizzati nelle mappe del testo Convenzione Anas e IUAV (2008), *Strade del Nordest*, Il Poligrafo, Padova, pp. 66, 68 e 69.

La seconda grande differenza è il sistema dei pagamenti. Alla fine degli anni '20 le autostrade sono nate per offrire un servizio diverso rispetto alle strade che erano ancora in buona parte sterrate e affollate da cavalli e carri, grazie al loro fondo in cemento e la carreggiata larga 8 metri. Oggi non vi è più una netta differenza tra autostrade, superstrade o altre strade a scorrimento veloce. Molto spesso è soprattutto il pedaggio a distinguere le autostrade dalle altre strade¹⁵. In Italia le autostrade sono a pedaggio, diversamente dalla maggior parte degli altri Paesi. Il motivo è spesso legato alla gestione, cioè se si tratta di autostrade in concessione oppure no.

Nel nostro Paese il pedaggio autostradale varia a seconda dell'altezza del veicolo (che in questo contesto viene definito "sagoma") e del numero di assi dello stesso. La sagoma viene calcolata sui veicoli a due assi, distinguendo tra quelli di altezza inferiore o uguale a 1,3 m (classe A), e a quelli di altezza superiore (classe B)¹⁶. Il sito di Autostrade per l'Italia (www.autostrade.it) definisce il pedaggio come "l'importo che si paga per l'utilizzo dell'autostrada"¹⁷.

I criteri per il calcolo sono stabiliti dalla specifica normativa di settore (leggi dello Stato, delibere del Cipe – Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica), concordata nelle convenzioni in essere fra le società concessionarie e l'Ente concedente ANAS¹⁸. L'importo si calcola moltiplicando la tariffa unitaria per i km. Si deve poi aggiungere l'IVA e applicare l'arrotondamento, per eccesso o per difetto, ai dieci centesimi di euro.

La tariffa unitaria è costituita dai seguenti elementi:

- Tipo di veicolo utilizzato (si veda la distinzione in classi);
- Caratteristiche dei tratti autostradali percorsi, tenendo conto dei costi di costruzione, gestione e manutenzione (le tratte di montagna sono in genere più costose, perché sono costituite da un maggior numero di gallerie e viadotti);
- Società concessionaria che gestisce la tratta.

¹⁵ Ragazzi G. (2008), I Signori delle Autostrade, Il Mulino, Bologna, p. 15.

¹⁶ Fonte: www.autostrade.it. Il sito descrive, anche con l'ausilio di disegni, esempi di veicoli a 2, 3, 4, 5 assi.

¹⁷ Per approfondimenti si veda il link http://www.autostrade.it/il-pedaggio/come-si-calcola.html?initPosAra=4_1.

¹⁸ www.autostrade.it alla voce "come si calcola". L'ANAS è l'Azienda Nazionale Autonoma delle Strade (www.wikipedia.it).

A gestire la maggior parte della rete autostradale italiana è la Società Autostrade per l'Italia¹⁹. Titolare della concessione è l'ANAS. La società Brescia-Verona-Vicenza-Padova gestisce invece la parte della A4 che interessa queste province, nonché la Valdastico.

La visione ottimistica di Autostrade per l'Italia, relativamente alle concessioni, è fortemente criticata da altre fonti. Tra le principali critiche, i tempi lunghi della durata delle concessioni (quella di Autostrade per l'Italia scade il 31 dicembre 2038) e l'ambiguità sul sistema dei pedaggi, soprattutto in relazione al fatto che in molti stati europei il pedaggio non si paga²⁰. Il testo propone come principali misure l'istituzione di un'autorità garante con il compito di controllare la conduzione del settore, come avviene per altri settori come l'energia e le comunicazioni, e la ridefinizione del ruolo dell'ANAS²¹.

In molti Paesi le autostrade sono considerate opere pubbliche, in altri costruzione e gestione sono affidate a concessionarie e finanziate con pedaggi, esattamente com'è avvenuto in Italia, dove le concessionarie erano prevalentemente pubbliche, dell'Iri o di enti locali, fino alla privatizzazione avvenuta alla fine degli anni Novanta²².

Essendo la domanda di trasporto su gomma rigida, si possono applicare alte imposizioni senza gravi alterazioni²³. Il pedaggio dovrebbe servire per ammortizzare i costi di

¹⁹ Autostrade per l'Italia gestisce le seguenti tratte: A1 (Autostrada del Sole, Milano-Napoli); A4 (Serenissima, Torino-Trieste); A7 (Dei Giovi/La Serravalle, Milano-Genova); A8 (Autostrada dei Laghi, Milano-Varese); A9 (Autostrada dei Laghi, Lainate-Ponte Chiasso); A8/A26 (Gallarate-Gattico), A10 (Autostrada dei Fiori, Genova-Ventimiglia); A11 (Firenze-Pisa); A12 (Autostrada Azzurra, Genova-Rosignano Marittimo); A13 (Bologna-Padova); A14 (Adriatica, Bologna-Taranto); A16 (Dei due mari, Napoli-Canosa); A23 (Alpe-Adria, Palmanova-Tarvisio); A26 (Dei Trafori, Genova-Gravellona Toce); A27 (Alemagna, Mestre-Pian di Vedoia) e A30 (Caserta-Salerno). Fonte: Wikipedia, voce "Autostrade per l'Italia".

²⁰ Tali problematiche sono espresse in Ragazzi G. (2008), *I Signori delle Autostrade*, Il Mulino, Bologna, p.9.

²¹ *Ibidem*, pp. 9 e 10. Relativamente ai mezzi pesanti, il testo cita il tema della Direttiva Eurovignette, una tariffa già applicata da anni in alcuni Paesi come Belgio, Danimarca, Lussemburgo, Paesi Bassi e Svezia.

²² *Ibidem*, p. 11. L'Iri era l'Istituto per la Ricostruzione Industriale, nato nel 1933 e liquidato nel 2002. (www.wikipedia.it)

²³ Ragazzi G. (2008), *I Signori delle autostrade*, Il Mulino, Bologna, p. 17. Un dato sulla rigidità del trasporto su gomma è espresso anche in Belloni G. (a cura di) (2005), *Contrade a venire – Il Veneto dopo il Duemila. Idee e voci per una regione più verde*, Ediciclo Editore, Portogruaro (VE). Il testo specifica

costruzione dell'infrastruttura, e ridursi a quelli di mantenimento una volta che le spese sono state coperte.

Il finanziamento di opere pubbliche con la logica della concessione viene giustificato secondo i seguenti principi:

1. *Equità*: i costi vengono pagati da chi trae beneficio dall'opera e non addossati a tutta la società come avverrebbe se l'opera fosse finanziata con imposte;
2. *Allocazione*: la necessità di coprire i costi con le tariffe assicurerebbe che vengano realizzate solo le opere che generano benefici per gli utenti superiori al costo²⁴.
3. *Efficienza*: affidando lavori e finanziamento a imprese private, queste sarebbero incentivate a contenere i costi e a completare l'opera nei tempi previsti, assai più di quanto non avverrebbe se l'opera fosse affidata a un'agenzia pubblica²⁵.

Il primo presupposto (che gli utenti paghino solo i costi dell'opera) viene violato dal carico fiscale che viene imposto agli utenti in aggiunta ai costi della struttura e dal fatto che, al termine dell'ammortamento finanziario, le tariffe non vengono ridotte per cui si può concludere che i pedaggi sono in realtà delle imposte sulle autostrade e non il prezzo pagato per il loro utilizzo.

Il secondo presupposto (che tutti i benefici vengano goduti dagli utenti) è pure falso. La costruzione di una nuova autostrada genera necessariamente delle esternalità, sia positive (sviluppo economico, mobilità) sia negative (uso di territorio, inquinamento, ecc.). Pertanto, se l'obiettivo è di massimizzare il benessere collettivo, la decisione se costruire o meno una nuova strada dovrebbe essere affidata all'analisi costi-benefici piuttosto che alla semplice disponibilità degli utenti a pagarne i costi.

Il pedaggio sarebbe il prezzo che gli utenti pagano per il miglior servizio offerto da un'autostrada rispetto alle normali strade statali²⁶. Questo miglior servizio può essere valutato dal punto di vista della disponibilità a pagare da parte degli utenti o dal punto di vista dei costi sostenuti per la sua offerta. Il testo di G. Ragazzi, per quanto riguarda i costi, sostiene che quello delle strade è già più che ampiamente coperto dalle imposte

che l'85% delle merci a lunga percorrenza viaggia su strada, e la totalità di quelle a breve percorrenza (p.253).

²⁴ Per la necessità di confrontare costi e benefici si confronti anche Belloni G. (a cura di) (2005), *Contrade a venire* (2005), Ediciclo Editore, Portogruaro (VE), p. 257.

²⁵ Ragazzi G. (2008), *I Signori delle autostrade*, Il Mulino, Bologna, p.157.

²⁶ *Ibidem*, p.159.

sui carburanti²⁷. Le imposte sui carburanti, pagate a fronte dell'uso gratuito della rete stradale, sono pagate anche da chi usa l'autostrada. Un pedaggio addizionale sulle autostrade potrebbe essere giustificato se queste "costassero di più" delle altre strade, o più precisamente se il gettito dell'imposta sui carburanti pagata da chi le usa rapportato al costo per costruirle e mantenerle fosse inferiore a quello per le normali strade. Ma relativamente al gettito dell'imposta sui carburanti costano più le strade secondarie che le autostrade e non vi è quindi motivo, per coprire i costi, di introdurre pedaggi sulle autostrade.

Sui pedaggi autostradali gravano l'Iva, il canone di concessione, il contributo al Fondo centrale di garanzia, le imposte sui redditi delle concessionarie. Tutti oneri fiscali che non esistono nei paesi dove le autostrade sono finanziate dallo stato e gratuite per gli utenti²⁸.

In Europa vi sono 61 mila km di autostrade. In Italia e Francia le autostrade sono prevalentemente a pedaggio e affidate in concessione a società private²⁹. In Spagna solo un quinto circa della rete è a pedaggio, lungo la costa mediterranea e la valle dell'Ebro³⁰. Nella maggior parte degli altri paesi, tra cui Germania e Inghilterra, le autostrade sono gratuite, o con pedaggi recentemente introdotti sui soli mezzi pesanti, oltre le 3,5 tonnellate, in Germania (dal 2005), Austria (dal 2004), Svizzera (dal 2001)³¹. In Austria e Svizzera per circolare sulle autostrade si deve esporre sul veicolo un bollino prepagato, la *Vignette*³². In Austria le autostrade sono gestite da una società statale, la *Autobahnen-und Schnellstraßen-Finanzierungs Aktiengesellschaft*; in Svizzera, invece,

²⁷ Ragazzi G. (2008), I Signori delle autostrade, Il Mulino, Bologna, p.159. In particolare, il testo spiega che il gettito stimato nel 2004 da carburanti più Iva è stato di 33 miliardi, mentre la spesa media annua di Anas è di 2 miliardi.

²⁸ Ibidem, p.161.

²⁹ Ragazzi G. (2008), I Signori delle autostrade, Il Mulino, Bologna, p.28. In Francia, in particolare, vi sono 10.400 km di autostrade, di cui 7840 a pedaggio e 2560 gratuite. Vi sono inoltre 2500 km di strade statali a doppia corsia.

³⁰ Ibidem, p. 27. Il testo approfondisce spiegando che questa discriminazione tra zone a pedaggio e gratuite solleva problemi tra le regioni. Nell'ultimo decennio, quasi il 90% delle nuove autostrade sono state finanziate dallo stato e sono gratuite.

³¹ Ragazzi G. (2008), I Signori delle autostrade, Il Mulino, Bologna, p. 23. Il testo riporta nel dettaglio informazioni sui pedaggi relativamente ai seguenti stati europei: Austria, Inghilterra, Francia, Germania, Portogallo, Svizzera, Spagna.

³² Fonte: www.austria.info

le autostrade sono costruite e gestite dai governi cantonali.

In Inghilterra le autostrade sono finanziate da un'agenzia pubblica, con fondi statali, e la costruzione è appaltata a imprese private. Il ricorso a capitali privati è limitato: si deve dimostrare che porti ad una riduzione di costo rispetto all'alternativa della spesa pubblica³³.

In Portogallo circa un terzo della rete è finanziata e gestita in concessione da società private remunerate dallo stato, per evitare aggravii per gli utenti.

1.2 Autostrada e paesaggio

Le autostrade hanno indubbiamente un impatto notevole sul paesaggio e sul territorio. Esse sono, forse, le tracce più manifeste del dominio delle infrastrutture sul territorio contemporaneo, complice anche l'incremento dell'industria automobilistica e del trasporto privato³⁴. Molto spesso a prevalere sono la velocità con cui si attraversa il paesaggio e un'indifferenza generale alla sua forma e al suo significato, privilegiando il raggiungimento della meta a discapito di tutto ciò che è intermedio. In Italia è particolarmente evidente lo stacco tra i tracciati viari e il paesaggio, poiché le grandi infrastrutture si presentano come interventi sconnessi dall'identità del luogo, spezzando anche la continuità geografica e simbolica di un determinato territorio³⁵. Questo succede perché da sempre le strade sono state viste come un mero strumento di spostamento e mai una struttura che in qualche modo potesse valorizzare un territorio, se non nei casi ove ciò avveniva spontaneamente. È soltanto da una quindicina d'anni che l'architettura si occupa più nello specifico delle infrastrutture nella loro relazione con il paesaggio che attraversano³⁶.

Un confronto sulle diverse tipologie di autostrade distingue, come abbiamo visto, in base al tipo di pedaggio, alla posizione o allo spazio che occupano all'interno del territorio. Esiste però anche una dimensione forse meno concreta, legata piuttosto

³³ Ragazzi G. (2008), I Signori delle autostrade, Il Mulino, Bologna, p. 26.

³⁴ Iarrera R. A. (2004), Autostrade come progetto di paesaggio, Gangemi Editore, Roma, p.19

³⁵ Ibidem, p.20. Il blog "autostrada mon amour" ([www. http://autostrada.mio-amor.com/](http://autostrada.mio-amor.com/)) le definisce "tra le più brutte e utili invenzioni del Novecento".

³⁶ Facchinelli L., in Trasporti e cultura n.35, gennaio-aprile 2013.

alla percezione, alla sfera emotiva, o più semplicemente al paesaggio. “Paesaggio” è un termine complicato perché può suggerire le immagini più svariate. Nella concezione qui utilizzata, lo intendo come un insieme di elementi sia fisici che antropici chiaramente distinguibili e identificabili dalla mente del fruitore, che messi insieme formano un’idea unica che riesce a toccare la sfera emotiva, la sensibilità³⁷. Il paesaggio che circonda la A31, ad esempio, da Vicenza verso Piovene Rocchette, è quello che ha all’orizzonte il monte Summano e l’Altopiano dei Sette Comuni, la cittadina di Thiene che inizia a distinguersi a nord-est, qualche campanile, campi.

Ciò che si vede dal finestrino è il contenuto, la manifestazione reale, in un certo senso “tangibile” di quello che fino ad allora il viaggiatore aveva solo immaginato, letto su una carta, visto su un supporto digitale (che per quanto più dettagliato e nitido della realtà stessa, è pur sempre un surrogato). Ciò che invece si manifesta davanti agli occhi durante il tragitto è la realtà.

Si è detto che il problema principale del paesaggio visto dall’autostrada è la velocità con cui lo si attraversa. Alcuni elementi si ripetono per molti chilometri, e si ha il tempo di fissarli nella mente, come gli oleandri in fiore lungo l’autostrada Adriatica, il ripetersi di foreste in Svezia o i campi di lavanda in Provenza, solo per citare qualche esempio. Ma se si intravede una torre, un monumento, un piccolo lago lungo il percorso, non c’è modo di vederlo, forse ci si accorge a malapena della sua presenza. Tante volte il problema è la mancanza di tempo, perché abbiamo scelto mete diverse per il nostro viaggio, o semplicemente perché viaggiamo per motivi diversi dallo svago. Eppure sapere cosa offre il territorio attraversato permette di conoscerlo e di renderlo in qualche modo “disponibile” per una visita futura. Una sosta “culturale”, diversa dalla semplice

³⁷ La definizione scelta è quella del dizionario Zingarelli, che descrive il paesaggio come “area territoriale caratterizzata da un determinato complesso di elementi fisici, biologici e antropici”, e, ancora, quella “parte di territorio che si abbraccia con lo sguardo”. La mia concezione di paesaggio comprende ambedue gli aspetti, e intende anche tener conto delle diverse sfaccettature assunte in base al momento della giornata, alle stagioni, al tempo atmosferico. Tali differenze non sono fine a loro stesse, ma sono un aspetto da tenere in considerazione quando si pensa alla singola percezione che l’individuo può avere del paesaggio, perché l’immagine che gli resterà impressa è necessariamente quella legata alle caratteristiche atmosferiche e ai colori stagionali del momento in cui ha attraversato il territorio. Per il concetto di paesaggio si veda anche Vallerani F. (2004), *Acque a Nordest*, Cierre Edizioni, Sommacampagna (VR). A p. 131 del testo si menziona infatti Olinto Marinelli, tra i primi geografi ad occuparsi del termine, che pone l’accento sulla soggettività del concetto stesso di “paesaggio”, al punto di fargli preferire termini come “forme” o “tipi geografici”.

tappa in autogrill è sempre fonte di arricchimento, indipendentemente da quale sia il motivo o la meta del viaggio. In ogni caso niente potrà mai sostituire la via minore, secondaria, per visitare e conoscere il territorio. Ma se si è scelta l'autostrada, avere la possibilità di scoprire qualcosa, anche inaspettatamente, è sempre meglio che passare oltre velocemente, ignari di tutto o con la sensazione di essersi persi qualcosa. Questo vale tanto più in una tratta come la Valdastico Sud, dove la vocazione turistico-culturale è ancora per lo più inesistente. In definitiva la problematica si sdoppia: se da un lato si inizia a percepire la necessità di costruire delle strade che siano armoniche rispetto al paesaggio che le circonda, dall'altro è importante anche che ci sia la possibilità di conoscere ciò che si attraversa. La rivista "*Trasporti e Cultura*" fa luce su entrambe le problematiche, e, in una visione di miglioramento rispetto alle attuali realtà, sostiene che sia possibile conciliare ingegneria e paesaggio (e quindi realizzare delle strade armoniche, a basso impatto visivo rispetto al resto del panorama), e fare in modo che l'opera non sia soltanto un "modo per muoversi da A a B, ma anche un modo per conoscere cosa si trova tra A e B"³⁸.

Per risolvere il problema della mancata fruizione del paesaggio, alcune aree di sosta francesi raccontano gli aspetti salienti della regione attraversata. Attualmente, ciò che maggiormente si avvicina a questo, in Italia, sono i pannelli del tipo "*Sei in Lombardia*" con un'immagine di un dettaglio della regione, come il lago di Garda o un monumento. In realtà si tratta più di una campagna pubblicitaria che un voler integrare nell'infrastruttura degli elementi del paesaggio, così come esistono delle indicazioni sui luoghi di interesse in prossimità dell'uscita corrispondente (i tipici cartelli marroni indicanti elementi d'interesse).

Diverso è il caso in cui è la strada stessa a diventare famosa e ad integrarsi fino quasi a fondersi nel paesaggio e a diventare essa stessa attrattore. È il caso della strada "Sa Calobra", sull'isola di Maiorca, che diventa strumento per spostarsi nel paesaggio perché senza le sue caratteristiche curve non si potrebbe raggiungere la foce del fiume e la spiaggia sottostanti, ma allo stesso tempo è proprio la strada a sottolineare l'andamento sinuoso del territorio, quell'alternarsi di curva-rettilineo che è anche un po' l'alternarsi della visione che si ha, terra-mare, vegetazione-mare, cielo-mare, e che rende la strada vero e proprio elemento di interesse da "visitare" e fotografare. Un altro caso di grande interesse è la "Strada dell'Atlantico", nei pressi di Kristiansund, in

³⁸ Facchinelli L. in *Trasporti e cultura* n.35, gennaio-aprile 2013, pp. 5 e 9.

Norvegia.



La tortuosa strada di Sa Calobra, a Maiorca, si fa elemento d'attrattiva e non semplice arteria stradale. (foto dell'autore)

L'autostrada permette di percepire se l'area attraversata è industriale o agricola, che tipo di coltivazioni sono presenti, se costeggia la ferrovia o il mare e, naturalmente, le aggiunte fatte dall'uomo: viadotti, ponti, cavalcavia, aree di sosta, autogrill o ancora insegne industriali volutamente alte ed enormi, leggibili in entrambi i sensi di marcia, anche da lontano. L'età moderna ha migliorato il concetto del "viaggio" dal punto di vista della comodità degli spostamenti³⁹, tralasciando, però, il valore dell'esperienza dell'attraversamento e le occasioni per prendere contatto con la natura dei luoghi. Lo spazio attraversato viene percepito come "panorama itinerante"⁴⁰.

Sull'autostrada Torino-Bardinecchia (A32), esempio di inserimento delle opere

³⁹ Marchesini D. parla della "scomodità" dei primi viaggi in auto a portata di famiglia negli anni del miracolo economico in *"L'Italia a quattro ruote"* (2012), Il Mulino, Bologna. Le testimonianze riportate si riferiscono a un comfort mancante relativo sia alla tipologia delle strade che alle caratteristiche delle prime "utilitarie".

⁴⁰ Iarrera R. A. (2004), *Autostrade come progetto di paesaggio*, Gangemi Editore, Roma, p. 77. Iarrera contestualizza in questo senso il ruolo che può avere l'area di sosta come arricchimento e unico modo per fruire di un territorio che altrimenti scivolerebbe via veloce e indistinto.

strutturali nel paesaggio, è stato indetto il premio-concorso Sitaf⁴¹ per l'elaborazione di proposte per migliorare l'aspetto estetico e l'ambiente dell'autostrada, seguito dal concorso “*La valle più bella*”⁴². Il concorso era orientato ad evidenziare il legame con i valori del luogo e la reale possibilità di trasformare l'infrastruttura in un “valore aggiunto per il territorio”.

Ci sono numerosi esempi in Europa di come le infrastrutture di trasporto (e in particolare le autostrade) diventino l'ambiente ideale per determinate forme artistiche, talvolta evidenziando gli elementi del paesaggio. A Dirksland, in Olanda, l'autostrada S47 è interessata da una serie di progetti sculturali, gli “*Environmental sculptural projects*”⁴³. Le sculture creano un effetto scenografico che si associa alla linearità della strada, svelando all'improvviso sequenze di oggetti sfuggenti e inafferrabili per l'automobilista in transito.

Un altro esempio è il progetto olandese “*Eastern Scheldt di West 8 Landscape Architects*” dove il paesaggio, visto da un mezzo in movimento, sembra rendere omaggio alla pittura di Vermeer e di De Hooch: invece di livellare il deposito di detriti trasportati dalla corrente, si sceglie di “tappezzarlo” con banchi di conchiglie bianche e scure, disposte ritmicamente creando linee e motivi grafici, esaltando in questo modo la panoramica sul paesaggio marino⁴⁴. Nonostante tali sculture siano state pensate in un secondo momento rispetto alla strada, siamo comunque di fronte ad un esempio ben riuscito di strada che tiene conto della natura dei luoghi. Allo stesso modo il progettista, nel momento in cui realizza una strada, dovrebbe pensare anche alla storia e alla cultura dei luoghi, pena un impoverimento dell'infrastruttura⁴⁵.

⁴¹ Società Italiana per il Traforo Autostradale del Fréjus.

⁴² www.sitaf.it, contenente anche la scheda del percorso e l'elenco dei progetti.

⁴³ Iarrera R. A. (2004), *Autostrade come progetto di paesaggio*, Gangemi Editore, Roma, p.27. I progetti sono stati commissionati dalla provincia di South-Holland e realizzati fra il 1984 e l'89 dallo scultore tedesco-finnico Lucien Den Arend.

⁴⁴ *Ibidem*, p.32.

⁴⁵ *Trasporti e Cultura* n.35, gennaio-aprile 2013, p.5. Un esempio dove la nuova viabilità ha tenuto conto della storia del luogo, pur non trattandosi di strade a scorrimento veloce, è la città di Berlino. Essa ha mantenuto, nonostante la ricostruzione quasi totale delle arterie in seguito alla ricongiunzione Est-Ovest, un solco dove è possibile vedere l'esatto tracciato del Muro. Tale tracciato attraversa indifferentemente marciapiedi e incroci e, nonostante sia testimonianza di un passato doloroso, è l'esempio che la storia non può e non deve essere cancellata, nemmeno dalla viabilità.



“Righe” di conchiglie chiare e scure sull’Eastern Scheldt, Olanda. (fonte: Google Immagini, “*Eastern Scheldt*”)

Il paesaggio ai lati dell’autostrada non è il solo ad aver ispirato l’arte: anche l’autogrill, nato negli anni Sessanta in concomitanza con lo sviluppo massiccio della rete autostradale, è diventato in alcuni casi un soggetto da ritrarre. Esso ha ispirato in particolare la pop art, proprio quell’arte che trovava la sua massima espressione nell’utilizzo di soggetti diventati “culto”. Una di queste opere è la “*Pompa di benzina Agip-Supercortemaggiore*” del 1971, di Costantino Dardi, nella quale è rappresentata un’area di sosta. Allo stesso mito della velocità si rifà il progetto “futurista” della “*Stazione Esso*” sempre del 1971, di Vittorio de Feo⁴⁶.

Le aree di sosta possono dare un grande contributo per relazionare autostrada e ambiente circostante: le “*aires de repos*” svizzere, ad esempio, sono volutamente collocate in zone che conferiscono loro il carattere di belvedere, grazie alla presenza dell’acqua, dei boschi e di numerosi terreni agricoli che le rende finestre sul paesaggio⁴⁷.

Gli esempi più significativi arrivano però dalla Francia. Intorno alla metà degli anni Novanta la *Direction des Routes* francese ha avviato un programma che favorisce

⁴⁶ Iarrera R. A. (2004), *Autostrade come progetto di paesaggio*, Gangemi Editore, Roma, p.113.

⁴⁷ *Ibidem*, p.82.

l'“interruzione” del viaggio autostradale per permettere la conoscenza del “paese-paesaggio” attraversato: da qui la necessità di individuare punti strategici su cui localizzare le aree di sosta⁴⁸. L'area di servizio di Bolleville, lungo la A29, incorpora una fattoria normanna; lungo la A54 Nîmes-Caissargues, invece, un immenso giardino taglia l'autostrada, rendendo difficile stabilire quale dei due sistemi attraversi l'altro. Lungo il percorso si può anche trovare un museo archeologico sui resti della “*Dame de Caissargues*”, nato da un inaspettato ritrovamento archeologico. Inoltre, vengono create nell'area anche una serie di immagini, utilizzando varchi e monoliti rocciosi, che spezzano la linearità del percorso e soprattutto invitano alla scoperta delle cave di Crazannes⁴⁹.

Inserire delle soste durante un viaggio è necessario, ma mentre un anonimo autogrill rende indistinto il trovarsi nel basso Vicentino piuttosto che altrove, la presenza di un'area di sosta così attrezzata arricchisce di molto il viaggio e valorizza il territorio. Interventi così concepiti trasformano il viaggio e la sosta temporanea in un'esperienza inedita. Da un punto di vista dell'esperienza di viaggio, allungare un po' le tempistiche, ma incontrando qualche “curiosità” non può che essere un'esperienza positiva. Dopo la sosta si può riprendere il tragitto anche gratificati dalla breve visita.

Anche le forme iconiche e facilmente memorizzabili di certi elementi ed edifici autostradali fungono da macroscopici punti di riferimento nonché da enormi segnali pubblicitari; in questi particolari luoghi, architettura, infrastruttura e design convivono⁵⁰. In Francia, un esempio di questo è la scultura dei ciclisti del Tour de France sui Pirenei, ben visibile dall'autostrada.

Un importante aspetto da non trascurare, anche relativamente al rapporto strada-paesaggio, è il ruolo di Internet. Il sito di Autostrade per l'Italia fornisce una mappa interattiva con la quale è possibile utilizzare una serie di funzioni come il calcolo del percorso e dei costi. Si possono inoltre avere informazioni sul meteo, sui lavori in corso, le modalità di pagamento, e altro ancora. Un'iniziativa recente è quella del “*car*

⁴⁸ Iarrera R. A. (2004), *Autostrade come progetto di paesaggio*, Gangemi Editore, Roma, p.84.

⁴⁹ *Ibidem*, p.86-87. L'ideatore di questa opera è Bernard Lassus, autore di numerose aree di sosta. Questo progetto, in particolare, prevede un parcheggio, due spazi circolari verdi, un museo e una passerella in legno che accompagna alla visita alle cave.

⁵⁰ *Ibidem*, p.110. Lungo la A4 è il caso dell'inceneritore azzurro di Brescia o del Kilometro Rosso della Brembo, nei pressi di Dalmine (BG).

pooling”, una sorta di autostop legalizzato che consente di condividere il viaggio con altri passeggeri, risparmiando soldi ed emissioni di Co2. Il servizio fornito da Autostrade per l’Italia è quello di regolamentare e rendere sicuro il viaggio condiviso, attraverso la registrazione sul sito di chi sceglie questa modalità per viaggiare, e alcuni suggerimenti relativi a sicurezza e norme di comportamento⁵¹. Autostrade per l’Italia ha anche una televisione, “*Infomoving*”, presente in 93 aree di servizio, che fornisce informazioni in tempo reale su meteo e viabilità.

In realtà, prima ancora che al sito dell’autostrada, il viaggiatore che deve scegliere un itinerario si rivolge a *Via Michelin* o a *Google Maps*⁵², per la loro maggiore versatilità, dal momento che calcolano percorsi che comprendono l’intera rete stradale e non solo le autostrade. Anche i portali ufficiali dei vari Paesi generalmente contengono utili informazioni relative alla viabilità⁵³.

Internet però resta un mezzo privilegiato per diffondere le nuove iniziative, ed è proprio in questo senso che esso crea un ponte attraverso il quale autostrade e paesaggio si relazionano. A partire dal 2013, Autostrade per l’Italia ha lanciato il progetto “*Sei in un Paese meraviglioso. Scoprilò con noi*”⁵⁴, con il quale le aree di servizio diventano una grande vetrina per scoprire le bellezze del Paese. Questa importante iniziativa di marketing territoriale permetterà al viaggiatore di scoprire il patrimonio artistico, culturale, ambientale e gastronomico italiano. Degli appositi spazi saranno ben visibili, racchiusi in una cornice dorata, con supporti informativi e sistemi multimediali, che descrivono in particolare le proposte di visita del territorio che circonda il casello autostradale più vicino. È un programma che finalmente dà la possibilità di scoprire qualcosa del territorio attraversato. I vari itinerari sono consultabili sulla pagina Facebook e sul sito www.autostrade.it. Il progetto è realizzato in collaborazione con il

⁵¹ www.autostradecarpooling.it. Società Autostrade non è l’unico ente a gestire servizi di car pooling. Il fenomeno sta riscuotendo consensi in diversi Paesi, probabilmente anche grazie ai risvolti sociali che tale pratica può generare, nonostante l’elevata fiducia richiesta da tale attività possa far desistere molti dall’utilizzare questo sistema di trasporto. Per maggiori approfondimenti si veda anche www.carpooling.com e www.roadsharing.com.

⁵² Quest’ultimo in particolare, perché l’applicazione di Google Maps è configurata come predefinita nei dispositivi portatili (smartphone) con sistema operativo Android, quindi di facile accessibilità per gli utenti.

⁵³ Si veda, ad esempio, il sito www.visitnorway.it, che contiene, relativamente alla Norvegia, tutta una serie di informazioni relative alla viabilità, ai limiti di velocità, alle normative stradali.

⁵⁴ www.autostrade.it

Touring Club Italiano e con Slow Tour. La prima area di servizio ad inaugurare l'iniziativa è stata la Giove Ovest, nei pressi di Viterbo. Altre 12 sono state completate durante l'estate 2013: sull'A1 Arda ovest (Piacenza/Parma), Secchia est (Modena), Arno est (Firenze), Montepulciano est (Val D'Orcia), La Macchia est (Frosinone), Teano est (Caserta); sull'A14 Bevano ovest (Ravenna/Cesena), Esino est (Ancona/Senigallia) e Canne della Battaglia est (Bari/Barletta); sull'A12 Riviera sud (Riviera ligure); sull'A4 Sebino sud (Brescia/Bergamo); sull'A27 Piave est (Treviso)⁵⁵.



Uno dei nuovi cartelli di Autostrade per l'Italia del progetto “Sei in un Paese meraviglioso”. (fonte: Google Immagini).

Oltre ad essere piacevoli per le varie tipologie di utenti ed armoniose rispetto al paesaggio, condizioni essenziali delle nuove strade sono il servizio e la sicurezza⁵⁶. La Valdastico Sud disporrà di due aree di servizio, una quantità più che sufficiente in un percorso di 54 km, che possiamo quindi definire ben servito, soprattutto se si pensa che

⁵⁵ www.autostrade.it

⁵⁶ Facchinelli L. in *Trasporti e cultura* n.35, gennaio-aprile 2013, p. 5.

un'ulteriore area di servizio è presente nei pressi di Vicenza nord, nel primo tratto della A31. A svolgere le funzioni sia di servizio che di sicurezza ci sono poi le piazzole di sosta a lato della strada (una ogni 500 m), la corsia d'emergenza, volutamente più larga rispetto agli standard, indispensabile anche ai lavori di manutenzione della tratta. L'armoniosità rispetto al paesaggio non è particolarmente curata, se non nell'aver preferito l'utilizzo del colore verde per i pilastri di sostegno dei viadotti (colore che richiama sia la campagna circostante, sia la colorazione degli altri elementi delle reti autostradali, in particolare la segnaletica verticale), e nell'aver scelto di realizzare la strada quasi interamente in trincea o comunque ad un livello generalmente più basso rispetto a quello del terreno, rendendo l'autostrada meno visibile dall'esterno.

1.3 Le infrastrutture nel Vicentino

La rete autostradale si relaziona necessariamente con il resto della viabilità. Nella provincia di Vicenza, tralasciando le strade urbane, un protagonista della rete stradale è Vi.abilità. Si tratta di un'azienda nata nel 2001 per gestire 1300 km di rete stradale all'interno della Provincia di Vicenza. La società opera nel seguente modo: la Provincia affida la gestione a Vi.abilità, mantenendo però le funzioni di pianificazione e programmazione⁵⁷. Si tratta di una società per azioni a totale capitale pubblico (il 95% di proprietà della Provincia di Vicenza, il 5% alla società Veneto Strade S.p.A.). Vi.abilità ha un punto di forza nel rapporto infrastruttura-territorio: in alcuni punti delle strade provinciali, ad esempio nelle rotatorie, si vede il logo di Vi.abilità che diventa una sorta di marchio territoriale con il quale i residenti si identificano e che può venire notato dai turisti.

Degna di nota è la superstrada in costruzione denominata "Pedemontana Veneta". Si tratta di una strada che collegherà la A31 tra Dueville e Thiene con la A27 presso il casello di Treviso nord. La storia della Pedemontana comincia il 19 giugno 2002 con la costituzione della Società "Pedemontana Veneta S.p.A", della quale fanno parte Autostrade SpA, con una quota del 38%, Società Autostrade di Brescia, Verona, Vicenza e Padova (37%), Autovie Venete (10%); Banca Antonveneta, Cardine

⁵⁷ Fonte: www.vi-abilita.it

Banca e Cariverona (ciascuna 5%).⁵⁸ Presidente di “Pedemontana Veneta S.p.A” è stato nominato Aleardo Merlin. L’11 novembre 2002 la Giunta della Regione Veneto ha approvato il bando di gara per la realizzazione di una superstrada (a due corsie più una di emergenza per ogni senso di marcia) lunga 64,4 km.

La Pedemontana viene realizzata con l’obiettivo di superare la mancanza di assi stradali ed autostradali adeguati nell’area pedemontana veneta, sia come servizio degli spostamenti locali di una delle zone più industrializzate del territorio nazionale, sia creando una alternativa ai traffici di attraversamento est-ovest⁵⁹. È prevista la realizzazione di un nuovo asse che parte dall’A4 tra Montebello Vicentino e Montecchio Maggiore e si collega alla A31 a nord di Vicenza tra Dueville e Thiene. Poi si stacca dalla A31 e termina in provincia di Treviso all’altezza di Spresiano, sulla A27.



In blu, il percorso della Pedemontana Veneta. (fonte: www.wikipedia.org, voce “Pedemontana Veneta”)

⁵⁸ Convenzione Anas spa e Università IUAV di Venezia (2008), *Strade del Nordest*, Il Poligrafo, Padova, p. 59. La Società ha un capitale sociale di 3 milioni di euro ed ha sede legale a Verona.

⁵⁹ *Ibidem*, p.84. Il testo specifica inoltre che il progetto è stato convenuto nella conferenza dei servizi di Castelfranco Veneto del 30 marzo 2001. L’opera sarà di competenza regionale e verrà realizzata e gestita con riscossione di pedaggio in regime di concessione, ai sensi della L.R. 15/2002.

Vale la pena anche di fare un accenno alla viabilità del resto della Regione. A seguire un elenco delle strade principali:⁶⁰

- SS11 Padana Superiore: forse la statale principale in direzione ovest, in quanto collega in serie le città di Venezia, Padova, Vicenza e Verona con Brescia ed i poli industriali dell'alta Lombardia.
- SS10 Padana Inferiore: mette in collegamento la pianura centrale lombarda con Padova; ha un percorso parallelo alla SS11, ma interessa centri urbani di minore importanza ed attraversa aree con un'economia prevalentemente basata sull'agricoltura.
- SS14 Triestina: è l'unica arteria di collegamento ad est e può essere considerata come il naturale prolungamento della SS11: parte da Venezia e, percorrendo la costa dell'Adriatico, collega il Veneto con il Friuli, arrivando fino a Trieste.
- SS53 Castellana: potrebbe essere considerata come una variante al percorso delle SS11 e SS14, in quanto partendo da Vicenza arriva fino a Portogruaro. È una via fondamentale che permette alla provincia di Treviso di relazionarsi più velocemente con le regioni confinanti.
- SS13 Pontebbana: collegamento in direzione nord-sud, è la principale via di comunicazione tra il Veneto centrale e l'Austria, attraversando la bassa fascia pedemontana del Friuli.
- SS51 di Alemagna: è la più diretta statale di collegamento con l'Austria, anche se la meno pratica in quanto il tracciato è molto condizionato dall'orografia del territorio; è una delle due direttrici che permette alla provincia di Belluno di relazionarsi con le altre città venete.
- SS434 Transpolesana: interessa la parte occidentale della regione, mettendo in collegamento Verona con Rovigo e la costa adriatica. Importante nel presente elaborato in quanto sbocco conclusivo della Valdastico Sud.
- SS16 Adriatica: è la via di collegamento più interna che collega Padova e Rovigo con l'Emilia Romagna in direzione Bologna.
- SS309 Romea: collega Venezia e Padova con la costa emiliana. Tra le nuove infrastrutture in costruzione nella regione Veneto vi è l'autostrada E45 o "Nuova

⁶⁰ Convenzione Anas e IUAV Venezia (2008), Strade del Nordest, Il Poligrafo, Padova, pp. 71-72. Avere un quadro generale della viabilità nella Regione Veneto è utile per capire l'utilità che può avere la realizzazione della Valdastico Sud nell'ottica di avere una rete di collegamenti regionale e interregionale più completa.

Romea”.

- SS12 dell’Abetone e del Brennero: passando per Modena, mette in comunicazione Verona con il Trentino e l’Austria.
- SS47 della Valsugana: è la terza direttrice che per motivi economici sta acquisendo una rilevanza sempre maggiore. Partendo da Padova, collega la pedemontana veneta centrale (Treviso e Vicenza) con la SS12 in prossimità di Trento.
- SS348 Feltrina: rappresenta la seconda via di collegamento tra la provincia di Belluno e le altre province.

Oggi l’importanza di questa rete viaria, costituita dalle strade statali è diversa rispetto al passato. Infatti, la costruzione di vie di collegamento più veloci – le autostrade – e l’elevata urbanizzazione lungo le strade hanno modificato la tipologia dei flussi che le attraversano. Originariamente erano le uniche possibilità di collegamento interregionale e quindi erano caratterizzate sia dai flussi di attraversamento che da quelli a medio-lungo raggio (il Veneto è via di passaggio obbligata verso l’Austria e la Slovenia). Oggi invece il traffico passante e quello a medio-lungo raggio percorre le autostrade e le strade statali sono prevalentemente dedicate agli spostamenti medio-brevi e soprattutto ai flussi pendolari.

La panoramica sulla rete stradale del Veneto si completa con le autostrade. Osservando una mappa, si nota immediatamente come esse seguano le due direttrici principali, est-ovest e nord-sud⁶¹: la A4 Torino-Trieste segue la direzione est-ovest; la A13 Padova-Bologna va in direzione sud e collega la A4 con la A1 Autostrada del Sole; la A27 Venezia-Pian di Veduggia va verso nord e permette al bacino di utenza della provincia di Belluno e dell’alta provincia di Treviso di collegarsi alla A4; la A22 del Brennero che, pur interessando marginalmente il territorio regionale, ha importanza strategica per il Veneto occidentale, in quanto collegamento diretto con il centro Europa. Dalla loro localizzazione geografica possiamo intuire come esse abbiano il compito di ridurre il carico sulle strade statali⁶². Sulla A4, la tratta Padova-Mestre è stata la prima

⁶¹ Convenzione Anas e Università IUAV di Venezia, (2008), *Strade del Nordest*, Il Poligrafo, Padova, carta a p. 69. Offre interessanti spunti di riflessione anche la Carta Turistica del Veneto in scala 1:250.000 dell’Istituto Geografico DeAgostini.

⁶² *Ibidem*, p.73.

autostrada realizzata in Veneto nei primi anni Sessanta. La A27 era stata costruita anche in previsione di un collegamento diretto con Monaco di Baviera, ma a causa di vari ostacoli non è stata realizzata completamente. Una sorta di alternativa è stata vista nella tratta da Mestre a Vittorio Veneto, prolungata negli anni Novanta fino a Pian di Vedoia. La A13 è l'unica del Nord-est verso il Mezzogiorno. Alcune tratte sono oggi utilizzate anche in funzione prettamente locale, come vere e proprie tangenziali, assorbendo anche i flussi di traffico pendolare: la A4 dalla barriera Mestre Est alla barriera Mestre Sud, la cosiddetta "Tangenziale di Mestre", migliorata da quando è stata aggiunta la terza corsia. Ancora irrisolti – in attesa dell'ultimazione del passante – il nodo di collegamento tra la A27 e la A4, e la barriera di Villabona, soprattutto in entrata verso Mestre.

Sulla A13, in conseguenza dei problemi connessi al casello di Padova Est, il tratto finale di raccordo con la A4 risulta frequentemente congestionato.

Se parliamo però dei flussi di traffico della rete regionale, considerando gli orari di punta, si può osservare che nessuna zona del Vicentino è interessata da particolari problemi di saturazione della rete. È un aspetto di cui tener conto, perché può indicare che la Valdastico Sud probabilmente non soffrirà di problemi legati alla congestione⁶³.

⁶³ Convenzione Anas spa e Università IUAV di Venezia, (2008), Strade del nordest, Il Poligrafo, Padova; carta a p. 82. Il testo analizza i flussi di traffico in un determinato momento della settimana, normalmente ad alto livello di traffico, il mercoledì nella fascia oraria 17-18.



La rete viaria principale. Sono visibili, indicate dai tratteggi, la Valdastico Sud e la Pedemontana Veneta. (Fonte: Convenzione Anas e IUAV (2008), *Strade del nord est*, Il Poligrafo, Padova, p.69).

1.4 Descrizione della A31. Il Prolungamento verso sud, dal progetto alla realizzazione

La storia dell'Autostrada Valdastico è legata a quella dell'Autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova. Quest'ultima è stata costruita nel 1952 da enti pubblici ed economici di sette province (Milano, Bergamo, Brescia, Verona, Vicenza, Padova e Venezia), che ancora controllano il 61% del capitale⁶⁴. L'obiettivo delle società era congiungere le due autostrade esistenti: la Milano-Brescia e la Padova-Mestre. Nel 1956 la società ottiene dall'ANAS la concessione di costruzione ed esercizio.

La tratta viene interamente aperta al traffico nel 1962. È lunga 146,1 km, ha due corsie per ogni senso di marcia e quattordici caselli. In dieci anni il volume del traffico quadruplica, quindi inizia l'allargamento a tre corsie (1972). Nel 1977 il tratto Brescia-Sommacampagna conclude la terza corsia; per la parte Sommacampagna-Padova bisognerà attendere il 1992.

L'autostrada A31 Valdastico è un'opera inserita nell'elenco di quelle poste in concessione alla Società Brescia-Verona-Vicenza-Padova, in base alla vigente convenzione con ANAS⁶⁵.

L'ideazione di questa opera risale agli anni Sessanta, ma la prosecuzione dell'opera verso nord ha sempre incontrato l'opposizione delle amministrazioni locali e del governo del Trentino⁶⁶. Anche il tronco sud ha incontrato numerosi ostacoli prima dell'inizio della sua realizzazione, dovuti soprattutto ad un complesso iter di autorizzazione⁶⁷. Il progetto definitivo è stato infine approvato dal consiglio dei ministri nel dicembre 2002. Il 13 maggio 2004 l'ANAS ha dato il proprio via libera al completamento della Valdastico verso sud. La Valdastico sud si svilupperà per 54 km complessivi, di cui 44,7 in superficie, 5 in galleria e trincea e 4,2 su ponti e viadotti. Il nuovo asse avrà caratteristiche di autostrada a pedaggio, con sei caselli e una barriera terminale all'altezza di Badia Polesine. Il primo tronco, fino a Longare, è stato aperto il

⁶⁴ Ragazzi G. (2008), I Signori delle autostrade, Il Mulino, Bologna, p.145. Le date relative alla storia della A4 e della A31 sono ricavate dallo stesso testo, alle pp. 146 e seguenti.

⁶⁵ Per approfondimenti si veda il sito www.a31sud.it

⁶⁶ Convenzione Anas S.p.A e Università IUAV di Venezia (2008), Strade del Nordest, Il Poligrafo, Padova, p. 61.

⁶⁷ Ibidem, p.61

22 settembre del 2012⁶⁸.

Caratteristiche tecniche:

- Lunghezza del percorso: 53,9 km, dalla interconnessione con la A4 (nei pressi di Torri di Quartesolo) alla interconnessione con la superstrada Transpolesana SS434 (nei pressi di Badia Polesine);
- Caselli previsti: 6 (più una barriera terminale a Badia, ad 11 piste, 4 in entrata e 7 in uscita). Escluso quello di Agugliaro, i restanti caselli hanno una conformazione innovativa, a “diamante”, che permette di ridurre l’utilizzo del territorio.
- Piattaforma autostradale: 2 corsie (3,75 m ciascuna) per ogni senso di marcia, più corsia di emergenza (3,5 m) e spartitraffico centrale (m 5). La larghezza della piattaforma stradale risulta pertanto di 27 m⁶⁹. Piazzole di sosta ogni 500 m circa.
- Opere maggiori: ponte sul fiume Adige, al km 47, con una lunghezza complessiva di 580 metri; ponte sul fiume Bacchiglione, al km 6, con una lunghezza complessiva di 531,5 metri⁷⁰. Sono previste anche tre gallerie (Rampezzana, Agugliaro, Saline).
- Opere minori: 36 cavalcavia (per interferenze stradali e svincoli di stazione) e 22 sottovia (per interferenze con viabilità locale).
- Impianti: sistemi di comunicazione SOS; illuminazione svincoli e gallerie,

⁶⁸ La rivista “*Il basso vicentino*” ha dedicato un articolo (di Albano Mazzaretto) all’apertura del primo tratto della nuova autostrada (n. 54, ottobre 2012), nel quale si elogiano soprattutto le opportunità di sviluppo per il territorio, e ritorna puntuale la tematica dell’autostrada definita “gemella”, ossia il prolungamento della A31 verso il Trentino.

⁶⁹ Convenzione Anas S.p.A. e Iuav di Venezia (2008), *Strade del nordest*, Il Poligrafo, Padova, p.62. Si veda anche il sito www.a31sud.it alla voce “progetto”.

⁷⁰ Il ponte sul Bacchiglione, con i suoi ampi pilastri bianchi appare quasi eccessivamente imponente rispetto all’asse autostradale, al punto che non si riesce a distinguere il corso d’acqua sottostante. La rivista “*Il basso vicentino*” ne esalta la spettacolarità definendolo il “Golden Gate vicentino” (Pietro Rossi e Turridu Busato in *Il basso vicentino*, n.42, settembre 2011). Attraversarlo dà sensazioni contraddittorie. Da un lato si avverte il senso di “esagerato”, quasi un voler essere un riscatto alle polemiche che continuano ad accompagnare l’autostrada, dall’altro, soprattutto per i residenti, la percezione gratificante di avere nel proprio territorio un’opera comunque ben fatta e che porta quell’immagine di cura e rinnovamento tipica delle cose nuove.

segnaletica a messaggio variabile, cavidotti per linee telematiche.

La Società adotta misure per ridurre gli impatti ambientali, come lo sviluppo del tracciato preferibilmente in trincea, le barriere antirumore per l'inquinamento acustico, la pavimentazione drenante e lo studio della sistemazione paesaggistica⁷¹.

La Valdastico sud tocca 21 Comuni e tre Province: Vicenza, Padova e Rovigo. I cantieri del nuovo tronco della A31 sono stati aperti nel 2005. La conclusione è prevista per la fine del 2014. Il costo è raddoppiato dai 600 milioni di euro di stima iniziale a 1,2 miliardi⁷². Saranno in totale sette i nuovi caselli: Montegaldella-Longare, Albettone-Barbarano Vicentino, Agugliaro, Noventa, Santa Margherita d'Adige, Piacenza d'Adige, Badia Polesine.



L'imponente ponte sul Bacchiglione, nei pressi di Longare. (fonte: Google Earth, Panoramio)

⁷¹ Relativamente alla sistemazione paesaggistica, il sito www.a31sud.it spiega le scelte fatte in termini di "arredo" vegetale. Tali scelte privilegiano l'uso di piante autoctone.

⁷² Il Giornale di Vicenza, 23 giugno 2013.

La Valdastico Sud, percorribile già dal 22 settembre 2012 per i primi 7 km, fino al casello di Longare-Montegaldella, è stata aperta il 26 giugno 2013 fino al successivo casello, quello di Albettone-Barbarano⁷³.

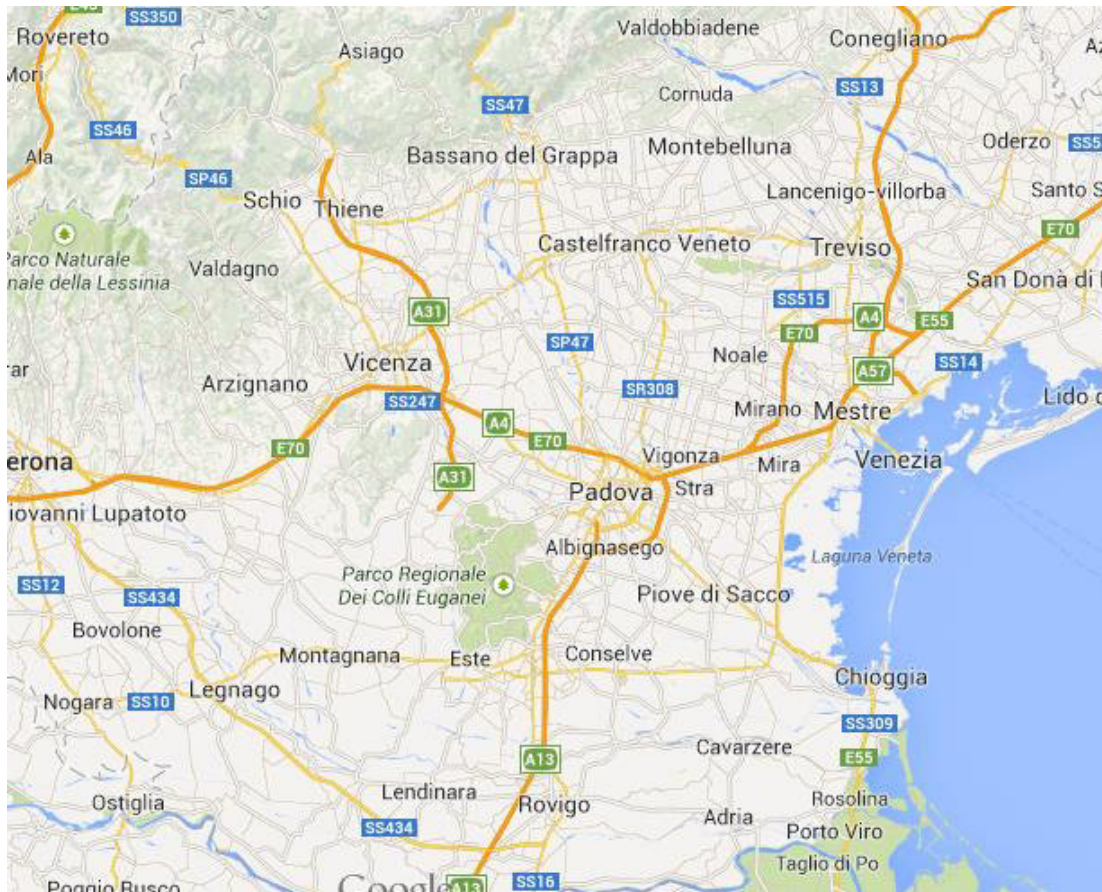
Secondo Attilio Schneck, presidente dell'Autostrada Brescia-Padova, si tratta di un'apertura importante in quanto la Riviera Berica sarà liberata dal traffico pesante. Lungo il tratto Longare-Albettone non vi sono opere di particolare complessità: non ci sono ponti o gallerie (secondo le parole degli ingegneri Gabriella Costantini e Andrea Passerini della Brescia-Padova), ma quattro cavalcavia per garantire la continuità della viabilità minore. Lungo questo tratto, però, sorgeranno due stazioni di servizio delle quattro complessive della Valdastico Sud⁷⁴. Le stazioni di servizio non esistono ancora, ma sono state predisposte le rampe di accesso e di uscita. In realtà la striscia di asfalto tra Torri di Quartesolo e Badia Polesine c'è già tutta, mancano gli ultimi interventi indispensabili per renderla percorribile: posizionamento delle barriere, segnaletica orizzontale, completamento dei caselli.

Nel giornale di Vicenza del 23 giugno 2013 Schneck dichiara che durante i primi mesi di apertura della Valdastico Sud si è registrato un traffico di circa 5000 veicoli al giorno nei primi 7 chilometri; sostiene inoltre che l'apertura del tratto fino ad Albettone limiterà ulteriormente il traffico della Riviera Berica.

Per chi viene da lontano esiste una difficoltà: arrivando dalla A4 non si ha modo di sapere quale dei due paesi sia verso nord e quale verso sud tra Piovene Rocchette ed Albettone, non essendo specificato. Capita spesso di vedere automobilisti bloccati sullo spartitraffico dello svincolo, disorientati dalla segnaletica incompleta. È necessario a tal proposito un intervento sulla cartellonistica.

⁷³ L'evento è stato documentato anche da Albano Mazzaretto ne *"Il basso vicentino"* n.63, luglio/agosto 2013. La cronaca della giornata riporta la modalità dell'inaugurazione, avvenuta con il passaggio della prima auto lungo il casello invece del classico taglio del nastro, alla presenza dei sindaci dei comuni interessati, dei sindaci di Verona e Rovigo, dell'assessore regionale Renato Chisso oltre a quella, immancabile, del presidente della Brescia-Padova Attilio Schneck. La rivista, inoltre, conferma ancora una volta la previsione dell'apertura completa del tronco entro il 2014.

⁷⁴ Pietro Rossi e Turridu Busato in *Il basso vicentino* n.42, settembre 2011.



La A31 su Google Maps. È visibile la SS434, termine del tronco autostradale. (fonte: Google Maps)

1.5 Tra utilità ed impatti ambientali: Villa Saraceno; i rifiuti sepolti

Il testo “Strade del Nordest” descrive l’ubicazione dei principali poli produttivi e delle aree a più alta densità abitativa della Regione Veneto⁷⁵. Relativamente alla mobilità, il “modello nordest”, caratterizzato da piccole e medie imprese con produzioni poco dipendenti dall’intervento pubblico, ha avuto ed ha tutt’ora come conseguenza un affidamento maggiore alla mobilità individuale, con conseguente ripercussione sul traffico, specialmente in alcune aree. In realtà, in alcune zone la situazione è drasticamente cambiata, negli ultimi anni. Un articolo del Corriere del Veneto,

⁷⁵ Convenzione Anas e IUAV Venezia (2008), Strade del Nordest, Il Poligrafo, Padova, p.63. Il testo descrive la tendenza in atto negli ultimi decenni a spostarsi verso le aree periferiche, dando così vita ad un tipo di insediamento definibile come “città diffusa”.

pubblicato il 1 aprile 2013, mostra una foto scattata presso una zona industriale di Padova, comparata con lo stesso scatto fatto nel 2003. Il numero delle aziende indicate nei cartelli stradali è dimezzato rispetto al decennio precedente, e la strada appare priva di traffico⁷⁶. Se le modifiche in atto nell'economia rendessero le strade meno trafficate per motivi di recessione economica, l'incremento della rete dovrà trovare altri utilizzi. Una risposta potrebbe essere data dal nuovo slancio che sta vivendo l'agricoltura; un'altra potrebbe essere il turismo (e in entrambi i casi una nuova autostrada probabilmente non è la soluzione migliore. In riferimento al turismo, ad esempio, una nuova autostrada sembrerebbe più funzionale ai grandi flussi estivi del turismo balneare). Nella realizzazione di opere importanti è pressoché inevitabile sfociare in progetti a lungo termine. Anche la Valdastico Sud ha delle tempistiche piuttosto dilatate, soprattutto se si pensa che il progetto iniziale risale agli anni Sessanta, e che l'opera attualmente in corso non è un allungamento del percorso, ma semplicemente un completamento del progetto originario. Il rischio maggiore è che i progetti a così lungo termine vedano sfumare la loro utilità una volta ultimati. È quindi necessario pensare a nuovi utilizzi, in modo che essi risultino versatili. I due tipi di utenti "principali" che possono usufruire della nuova autostrada sono i camionisti (e in genere chi si sposta per lavoro) e i turisti, con particolare riferimento a quelli potenziali⁷⁷. In un'area come il basso Vicentino, tuttavia, dove il turismo (al momento praticamente inesistente) non sarà mai e non vorrà mai essere di massa, servirebbe piuttosto una strada panoramica, che avvicina ai paesi, alla campagna, alla fattoria, all'albergo diffuso.

La Regione Veneto ha l'ambizione di porsi come nodo centrale nelle relazioni tra gli assi commerciali nord-sud ed est-ovest all'interno dell'Unione Europea, e "per raggiungere questo obiettivo servono strade adeguate"⁷⁸.

Parlando della struttura dell'organizzazione economico-territoriale del Veneto, possiamo osservare come nel secondo dopoguerra essa fosse costituita da pochi centri urbani, motori dello sviluppo, e il territorio andasse via via trasformandosi da aree prevalentemente agricole e poco urbanizzate ad aree industriali densamente urbanizzate, in un processo agevolato da pochi vincoli territoriali e costi infrastrutturali

⁷⁶Le immagini sono disponibili al link <http://corrieredelveneto.corriere.it/veneto/notizie/cronaca/2013/1-aprile-2013/via-dell-industria-crisi-due-foto-totem-manca-pezzo-nordest-212433238218.shtml>

⁷⁷ Si parlerà in modo più approfondito dell'utenza a fini turistici dell'autostrada nei capitoli successivi.

⁷⁸ Convenzione Anas e IUAV (2008), *Strade del Nordest*, Il Poligrafo, Padova, p.64. Questa è la motivazione prevalente che giustifica la costruzione di nuove strade all'interno della Regione.

bassi. Con le nuove spinte economiche degli anni Settanta si è arrivati ad una organizzazione territoriale che non dipendeva più da pochi poli, ma si basava piuttosto su un sistema di relazioni multipolari tra centri ed aree diverse, specializzate in ambito industriale e terziario. Questo processo ha ben presto portato alla saturazione di molti tratti della rete, in primo luogo della diffusa rete viaria della pianura centrale, concepita in funzione del precedente modello di circolazione rurale⁷⁹, ed è probabilmente questo aspetto che spiega la necessità di una “riforma” delle strade.

Dal punto di vista economico e produttivo, i maggiori poli attrattori degli investimenti, dello sviluppo e della conseguente domanda di occupazione sono soprattutto le aree della pianura centrale, a causa di due principali fattori: da un lato le città di maggiore dimensione sono orientate verso il settore terziario (commercio, amministrazione, istruzione, servizi, ecc.); dall'altro alcuni distretti industrializzati settoriali (ottica, tessile-moda, legno, meccanica, calzature, pelle, marmo, ecc.) si sono sviluppati e distribuiti nella fascia alta della pianura ed in alcune vallate prealpine (Belluno, Vicenza, Verona), lontani dalle aree di influenza diretta dei principali centri urbani. Da questo sistema di sviluppo sono rimaste fino ad ora escluse la bassa pianura fluviale, sia a sud che ad est, ed alcune vallate minori prealpine, dove fattori morfologici e socio-economici non hanno consentito sviluppi analoghi a quelli del resto della regione⁸⁰. Sono proprio queste le aree che presumibilmente costituiscono una risorsa spaziale destinata ad entrare progressivamente in gioco nel prossimo futuro⁸¹, dove potranno probabilmente svilupparsi nuove economie.

I fiumi Po e Adige sono due barriere dal punto di vista della provincia di Rovigo; i Colli Euganei e i Colli Berici, posizionati al centro della pianura, sono un naturale impedimento all'urbanizzazione diffusa e alla rete dei trasporti. Mentre l'area centro-orientale ha assunto le sembianze di una grande area metropolitana, la pianura è stata

⁷⁹ Convenzione Anas spa e Università IUAV di Venezia (2008), *Strade del Nordest*, Il Poligrafo, Padova, p.65.

⁸⁰ *Ibidem*, pp.64-66. Si osservi, per maggiori approfondimenti, la carta del Veneto a p. 65, che evidenzia come tra i poli produttivi della Regione, l'area del basso Vicentino sia esclusa: i grandi agglomerati industriali sono infatti quattro: quello chimico industriale di Porto Marghera, quello tessile e metallurgico di Vicenza e Valdagno e i poli industriali di Verona e Padova. Interessanti anche gli assi viari principali di questi agglomerati, pp. 68-69.

⁸¹ *Ibidem*, p.67.

preservata dall'espansione delle aree residenziali⁸².

Si è osservato che i motivi principali che giustificano la volontà di una prosecuzione dell'autostrada A31 sono da ricercarsi nella volontà non tanto di allungare, quanto più semplicemente di completare un progetto iniziato una quarantina di anni fa. A questo aggiungiamo una tendenza che riguarda molte altre aree della Regione Veneto interessate da problemi di viabilità, per rispondere alla necessità di adeguare le infrastrutture alle mutate esigenze e portarle quindi al passo con i tempi. Ciò che forse può stupire maggiormente, relativamente alla Valdadige, è la sua apparente scarsa utilità rispetto ad altri assi viari della Regione. Mi riferisco ad esempio al Passante di Mestre, visibilmente più interessato da problemi di congestione del traffico rispetto ai livelli di traffico del basso Vicentino. C'è chi ha provato a vedere la Valdadige, una volta completata (in riferimento anche alla parte nord), come un collegamento utile al corridoio 5 – Lione-Budapest. Il corridoio 5 è un percorso ferroviario transeuropeo⁸³, con la funzione di ponte tra est e ovest Europa, che si pone l'obiettivo di superare la netta divisione in nazioni dell'Europa, in un'ottica più “comunitaria”⁸⁴. Il tracciato Barcellona-Lione-Torino-Trieste-Budapest è “un'iniziativa destinata a modificare positivamente la struttura dell'accessibilità sud-europea”⁸⁵.

Relativamente agli utilizzi e ai benefici della rete transeuropea, tra i pochi presenti al convegno del 2003 a considerare l'aspetto turistico vi era l'allora presidente del Friuli Venezia Giulia, Riccardo Illy. Secondo le sue parole, “Friuli Venezia Giulia, Veneto e Trentino sono tre regioni a forte vocazione turistica, non solo sul mare ma anche nelle zone di montagna. In quest'area di prossimo allargamento dell'UE, così come cresce il

⁸² Convenzione Anas e IUAV (2008), *Strade del Nordest*, Il Poligrafo, Padova, p.71.

⁸³ Cesare Onestini, *Il Corridoio V da Lione a Budapest: un ponte per la riunificazione europea*, Convegno tenutosi presso la Scuola Grande di San Giovanni Evangelista, Venezia, 11 novembre 2003, p. 21. Si tenga conto che il ragionamento di Onestini del 2003 tiene conto dell'imminente allargamento dell'Unione Europea ad otto nuovi membri.

⁸⁴ Renato Chisso, *Il Corridoio V da Lione a Budapest: un ponte per la riunificazione europea*, p.11. In particolare, Chisso parla dei corridoi stradali e ferroviari come strumenti di coesione tra gli stati europei, sottolineando i grandi divari tutt'ora esistenti, tra cui lo squilibrio tra gli stati del centro Europa e quelli più periferici, dove generalmente al centro troviamo redditi e occupazione maggiori.

⁸⁵ *Ibidem*, p.17. Le parole sono di Franco Migliorini, coordinatore del progetto “AlpenCorS” (Alpen Corridor South), per la Regione Veneto. Egli esprime in particolare l'interesse per la crescita attesa della domanda di trasporto delle singole regioni attraversate dal “*Corridoio a sud delle Alpi*”, il cui cuore è dal Reno al Danubio.

PIL cresce anche il reddito medio delle persone e sono sempre più numerose quelle che guardano all'Italia per passare le loro vacanze. Se mancano le infrastrutture adeguate diventa difficile attrarre questi turisti”⁸⁶. Favorevole al corridoio transeuropeo era anche l'allora presidente della Regione Giancarlo Galan, il quale temeva che “l'Italia diventi la provincia sottosviluppata d'Europa se non si realizzano rapidamente quelle strade che i camionisti hanno già individuato”⁸⁷.

Di parere contrario sono i giornalisti Andrea De Benedetti e Luca Rastello, che nel saggio “*Binario Morto*”⁸⁸ danno una lettura decisamente meno positiva sul Corridoio V, e sulla relazione di quest'ultimo con la rete viaria. Essi ne criticano soprattutto l'inutilità, gli alti costi, il fatto che la tratta sarebbe utilizzata per le merci e non per i passeggeri, e ancora il fatto che in alcuni Paesi manca ancora una rete ferroviaria “ordinaria”, che rende quindi impensabile realizzare una linea ad alta velocità⁸⁹.

Al di là dei pareri divergenti, esistono una serie di altre questioni legate agli impatti ambientali relativi alla costruzione del nuovo tratto. I temi più “dolenti” sono

⁸⁶ Ibidem, Riccardo Illy, p. 43. La situazione di crescita del PIL è sicuramente da rivedere rispetto alle parole ottimistiche di Illy, di dieci anni fa. Ma il suo contributo può essere importante se letto come presa di coscienza che i turisti non continueranno ad arrivare spontaneamente nel nostro Paese, come poteva avvenire nel passato, e che una miglioria del sistema delle infrastrutture (qui inteso come ferroviario e stradale) possa andare incontro alla domanda e dare una marcia in più all'offerta. In riferimento al turismo si era all'epoca espresso anche Luigi Rossi Luciani, Presidente degli industriali del Veneto. Egli aveva affermato che il “turismo, una delle più grandi ricchezze del Paese, potesse trarre vantaggio da migliori collegamenti”.

⁸⁷ Ibidem, G. Galan, p. 75. Con i “percorsi che i camionisti hanno già individuato” Galan si riferiva alla necessità di decidere se far passare il Corridoio al di sopra o al di sotto delle Alpi. La soluzione, secondo l'ex presidente, era stata spontaneamente individuata dai camionisti, preferendo attraversare la Pianura Padana.

⁸⁸ De Benedetti A., Rastello L. (2013), *Binario Morto. Alla scoperta del corridoio 5 e dell'alta velocità che non c'è*, Chiarelettere, Milano.

⁸⁹ Relativamente al Corridoio 5 si confronti anche il punto di vista espresso in Belloni G. (a cura di) (2005) *Contrade a venire*, Ediciclo Editore, Portogruaro (VE), p. 259. L'autore in particolare parla di “scelte inadeguate per trasferire le merci dalla gomma alla rotaia” in quanto mancano le infrastrutture di scambio modale, quali porti, aeroporti, interporti ecc.

due: la presenza di Villa Saraceno, patrimonio Unesco, ad Agugliaro⁹⁰, che subisce l'eccessiva vicinanza della nuova autostrada, e l'altrettanto delicata questione dei rifiuti sepolti sotto il manto stradale.

Ancora in fase di progettazione, l'Unesco aveva sollevato il problema che la Valdastico Sud sarebbe stata costruita troppo vicino a Villa Saraceno. Si tratta di una villa palladiana patrimonio dell'Unesco, gestita dalla Landmark Trust⁹¹. Fortunatamente, nel 2010 i suggerimenti del *World Heritage* sono stati accolti dai progettisti dell'autostrada, che hanno provveduto a modificare il tracciato.

A gennaio 2012 era invece emerso il secondo caso problematico: la procura antimafia di Venezia aveva aperto un'indagine sulle scorie seminate lungo l'arteria della Valdastico Sud⁹². Si tratterebbe di scorie di tipo industriale, provenienti da acciaierie e fonderie. I sospetti sono iniziati in seguito all'improvviso decesso di un cane che si era abbeverato lungo i canali di scolo dell'autostrada, il cui intestino è risultato perforato. Il problema dei rifiuti tossici non è solo legato all'autostrada, dal momento che inquinare una striscia di terreno incide inevitabilmente anche sulle coltivazioni circostanti. Ad ogni modo, a detta della rivista "*Il basso vicentino*" il materiale scaricato sui cantieri della Valdastico non è altro che "un sottoprodotto della fusione di rottami ferrosi che con l'aggiunta di calce e dolomite forma una scoria scura, non pericolosa, utilizzata nella costruzione delle strade"⁹³. Com'è noto i cantieri hanno proseguito l'opera, ma la pesante accusa non sarebbe in ogni caso l'unica voce negativa in termini di impatto ambientale. La costruzione di una qualunque infrastruttura genera inevitabilmente delle ripercussioni su suolo, acque e aria; l'esempio più immediato è lo sparire di chilometri di terreno sotto il nuovo asfalto, tanto più in un territorio ancora poco urbanizzato e

⁹⁰ Il secondo capitolo del presente elaborato tratterà ampiamente il caso di Villa Saraceno, anche in relazione alla nuova autostrada.

⁹¹Fonte: <http://www.unescoveneto.it/it/notizie/20-rassegna-stampa/129-quadallunesco-una-lezione-uniti-progresso-e-arteq.html>. Lo stesso sito sottolinea l'importanza della salvaguardia del patrimonio Unesco forte anche del fatto che è stata la stessa città di Vicenza a chiedere, ancora nel 1996, l'inserimento delle ville palladiane nella lista dei patrimoni dell'umanità, e che quindi non poteva essere la stessa provincia a compromettere la tutela di uno dei suoi gioielli.

⁹² Fonte: www.corrieredelveneto.it. Si sono occupati del caso anche Rossi P. e Costantini N. ne "*Il basso vicentino*" n. 47, febbraio 2012. La rivista riporta in particolare quanto pubblicato sul settimanale "*L'Espresso*", ossia la denuncia del via vai notturno di camion che avrebbero riversato materiale ritenuto tossico durante la notte, nel tratto che va da Montegalda ad Albettono.

⁹³ Il basso vicentino, n.47, febbraio 2012.

molto dedito all'agricoltura. In secondo luogo, il conseguente aumento del livello di Co2 in seguito agli innalzamenti del livello di traffico nella zona.

Capitolo secondo

Territori attraversati dalla A31 Sud: Vicenza e il basso Vicentino tra beni culturali e paesaggistici

Il capitolo è suddivisibile in tre “ambiti geografici” distinti ma tra loro accomunati dalla presenza dell’autostrada. Tali ambiti sono la città di Vicenza, qui vista attraverso il suo legame con l’Unesco grazie alle opere di Palladio, le aree collinari dei Berici e degli Euganei, con riferimenti alle Bandiere Arancioni del Touring Club e al FAI, e infine l’area di pianura, dalla ridotta urbanizzazione e dalla forte vocazione agricola. L’autostrada (e le sue uscite) coinvolge ciascuno di questi ambiti. Sono quattro i caselli che interessano l’area: Longare-Montegaldella, Albettono-Barbarano, Agugliaro, Noventa.

L’intento è fare una panoramica dei beni culturali e paesaggistici di Vicenza e del Basso Vicentino, con particolare riferimento all’area berica e alle sue caratteristiche, nonché di cercare di relazionare questi beni con il percorso della A31 Sud. Questo al fine di integrare il più possibile il tronco autostradale con il territorio (sulla scia di alcuni esempi visti nel primo capitolo), e per valutare determinate potenzialità per uno sviluppo turistico del basso Vicentino.

2.1 Paesaggi palladiani: il caso di Villa Saraceno

Vicenza è resa celebre dalla presenza delle opere di Andrea Palladio al punto che queste le hanno valso l’appellativo di “Città di Palladio”. La mano del celebre architetto primeggia tra le altre culture che hanno lasciato le loro testimonianze nella città e hanno contribuito a modellarne l’aspetto e la storia. Vicenza ha conosciuto nei secoli sviluppi diversi che hanno contribuito a donarle l’aspetto che ha oggi e le testimonianze storico-

culturali fruibili all'interno del suo territorio¹. Della Vicenza che nei secoli ha modificato il suo assetto urbanistico a seconda delle varie dominazioni e dei differenti influssi culturali, alcune hanno maggiormente marcato la città, come il periodo romano, che è intervenuto profondamente nella planimetria, o ancora le mura trecentesche del periodo di dominazione scaligero², ma è solo l'intervento di Andrea Palladio che con la sua opera le ha conferito un valore tale da essere inserita nel patrimonio Unesco. Come lo stesso Palladio distingue nei suoi scritti, le sue opere sono ascrivibili al contesto urbano o a quello rurale³.

L'Italia detiene il primato come numero di siti Unesco con ben 49 siti. Di questi, cinque si trovano in Veneto: Venezia e la sua Laguna (dal 1987), la città di Vicenza e le Ville del Palladio (dal 1994), l'Orto Botanico di Padova (dal 1997), la città di Verona (dal 2000) e le Dolomiti (dal 2009)⁴. Inserita nella lista dei beni "patrimonio dell'umanità" dal 1994⁵, la città di Vicenza conta, comprendendo anche il territorio della provincia, 39 monumenti protetti⁶. Per entrare a far parte della Lista Patrimonio

¹ Testimonianze storico-culturali sono anche quelle legate al successivo sviluppo urbanistico e artigianale, ma qui si darà spazio prevalentemente al periodo rinascimentale, interessato dalla figura di Palladio.

² Un approfondimento della storia di Vicenza nei secoli non è indispensabile in questa sede. Tuttavia, volendo fornire una panoramica utile ad un inquadramento a grandi linee del passato della città, possiamo recuperare una sintesi sufficientemente esaustiva su www.wikipedia.org. Alla voce "Vicenza", il portale così suddivide la storia della città. In seguito ad un primo insediamento attorno al lago di Fimon, la città passa sotto il dominio di Roma a partire dal 49 a.C. Tale dominio darà alla città l'assetto urbanistico che ancora oggi è rintracciabile, nonché il toponimo "Vicenza" (derivante probabilmente dal latino "Vicetia" o "Vincetia"). Nel corso del Medioevo Vicenza ha conosciuto l'occupazione da parte dei Longobardi (dal 568), le opere di bonifica dei Benedettini, il controllo degli Scaligeri (che nel corso del Trecento hanno realizzato le mura attorno alla città), fino ad arrivare alla Repubblica Serenissima, sotto il cui dominio Vicenza è rimasta dal 1404 al 1797. Per approfondimenti si rimanda comunque ai testi specifici sulla storia di Vicenza, in particolare Broglio A., Cracco Ruggini L. (a cura di) (1987), *Storia di Vicenza*, Accademia Olimpica, Vicenza, Neri Pozzi Editore (l'opera è suddivisa in quattro volumi, dalla Preistoria all'Età Contemporanea).

³ A. Palladio, *I quattro libri dell'architettura*, (1570) a cura di L. Magagnato e P. Marini (1980), Edizioni il Polifilo, Milano. Il riferimento qui è al Libro Secondo, nel quale "si contengono i disegni di molte case ordinate da lui dentro e fuori della città" (p.95).

⁴ Fonte: www.unescoveneto.it

⁵ Dalla nomina a "Città del Palladio" nel 1994, nel 1996 è avvenuta l'estensione del sito patrimonio dell'umanità, estendendosi anche alle ville del Veneto. La dicitura da allora è diventata "La Città di Vicenza e le Ville palladiane del Veneto". Fonte: whc.unesco.org

⁶ La lista dei monumenti protetti è su www.vicenza-unesco.com

dell'Umanità (la *World Heritage List*), il sito candidato deve corrispondere ad almeno uno dei dieci criteri di selezione⁷ illustrati nelle “Linee Guida per l'applicazione della Convenzione del Patrimonio Mondiale”. I criteri sono regolarmente aggiornati.

Le opere di Andrea Palladio sono suddivisibili in edifici pubblici e privati, oppure, secondo la loro ubicazione, in ambienti urbani come Vicenza o rurali.

La figura di Andrea Palladio, l'architetto nato a Padova nel 1508 ma trasferitosi a Vicenza in giovane età, è nota. Le sue opere non godono tutte di identica popolarità, anche a causa della loro dislocazione, che copre un'area piuttosto vasta (maggiormente visibili quelle del centro storico, in diversi casi meno conosciute quelle della provincia, nonostante l'essere raggruppate sotto l'ala dell'Unesco le ponga in una posizione di visibilità tutto sommato omogenea). Nelle sue architetture ha cercato di riportare i modelli della classicità, fini ed eleganti. Le sue stesse parole ci testimoniano di quanto apprezzasse chi come lui si scostava dai modi di costruire del suo tempo:

“...avendo ritrovato gentiluomini di così nobile e generoso animo et eccellente giudizio c'abbiano creduto alle mie ragioni e si siano partiti da quella invecchiata usanza di fabricare senza grazia e senza bellezza alcuna”⁸.

La Vicenza rinascimentale acquisisce così delle fisionomie che rispondono alla ricerca di un'estetica delle dimore che tenesse conto dei canoni del bello.

Alcuni degli edifici da lui progettati sono particolarmente celebri, anche grazie alla loro collocazione nel centro storico di Vicenza, come la Basilica, il Teatro Olimpico o la Loggia del Capitaniato, o alle loro forme facilmente riconoscibili, come La Rotonda. Altre godono di differenti punti di forza, come la loro ubicazione in speciali contesti rurali i quali conferiscono a tali ville un'aura particolare grazie al paesaggio del quale

⁷ I due criteri che hanno permesso a Vicenza e alle ville del Veneto di entrare a far parte della Lista del Patrimonio dell'Umanità si possono leggere nel sito dell'Unesco: <http://whc.unesco.org/en/list/712>. In particolare si tratta dei primi due criteri dei dieci disponibili per ottenere l'iscrizione, e cioè:

1. rappresentare un capolavoro del genio creativo umano;
2. mostrare un importante interscambio di valori umani, in un lungo arco temporale o all'interno di un'area culturale, riguardo sviluppi in architettura o tecnologia, arti monumentali, pianificazione urbana o design territoriale.

⁸ A. Palladio, *I quattro libri dell'architettura*, 1570. L'edizione utilizzata è quella a cura di L. Magagnato e P. Marini, (1980), Edizioni Il Polifilo, Milano. Nei suoi trattati Palladio esprime con grande chiarezza il suo pensiero, che poi traduce nelle sue opere.

diventano parte integrante. È proprio una di queste ville, lontana dal centro storico, ad essere stata legata (suo malgrado) alla A31 Sud. Villa Saraceno ha sofferto per la minaccia della nuova autostrada fin dalle fasi di progettazione di quest'ultima, a causa dell'eccessiva vicinanza. Il casello di Agugliaro e il relativo tronco passeranno infatti ad una distanza di pochi chilometri dall'edificio palladiano.

Villa Saraceno è, da un punto di vista architettonico, una delle ville più semplici tra quelle realizzate dal Palladio. Iniziata nel 1546, alcuni documenti la classificano come ancora incompiuta alcuni anni dopo⁹. Villa Saraceno può essere considerata una villa che si distingue dagli altri edifici palladiani per molteplici aspetti. Innanzitutto è l'unica dove sia possibile soggiornare. Inoltre è l'unica villa palladiana ad essere proprietà di una società inglese, la Landmark Trust, che restaura dimore storiche e le destina all'uso di casa per vacanze.

La Landmark Trust possiede un vasto assortimento di dimore storiche nel Regno Unito (Inghilterra, Galles, Scozia e Isola di Lundy), USA (Channel Islands), Italia e Francia. Spesso si tratta di castelli, soprattutto nei casi inglesi. Per quanto riguarda l'Italia, le quattro residenze che ha acquistato e restaurato, per renderle usufruibili per un turismo di nicchia sono Villa Saraceno a Finale di Agugliaro, un palazzo in Piazza di Spagna a Roma, Casa Guidi a Firenze e il monastero di Sant'Antonio, a Tivoli.

La Landmark Trust opera come ente non lucrativo. Essa salva dal degrado e restaura edifici storici per destinarli all'uso di vacanza. Il ricavato va al mantenimento degli edifici, o ancora al restauro di altri edifici¹⁰. I criteri con cui l'associazione sceglie gli edifici da acquistare sono il possedere un certo valore architettonico o culturale, l'essere in qualche modo in una situazione di rischio e l'ubicazione in una posizione di pregio, nel quale l'ospite apprezzerà soggiornare.

⁹ Boucher B., Palladio (1994), Umberto Allemandi & C., Torino, p.99. In effetti, se si guarda il disegno di Villa Saraceno ne *I quattro Libri dell'architettura*, si nota che rispetto all'idea originale di Palladio, alla villa manca la barchessa sul lato sinistro. Inoltre, sempre nel suo testo, è lo stesso Palladio ad avvertire il lettore che "alcune delle fabbriche disegnate non sono del tutto finite". A. Palladio, *I quattro Libri dell'architettura* (1570), a cura di L. Magagnato e P. Marini (1980), Edizioni Il Polifilo, Milano, p.98.

¹⁰ Si vedano gli obiettivi della società sul sito www.landmarktrust.org.uk.



Ascog House (Scozia), una delle dimore storiche della Landmark Trust. (Fonte: www.landmarktrust.org.uk)

Villa Saraceno è immersa nella campagna, con i colli Euganei che si distinguono, guardando verso est, come principale e inconfondibile punto di riferimento geografico. La villa è infatti situata nell'aperta campagna di Finale di Agugliaro, staccata dal più vicino centro abitato, Agugliaro, e da Noventa Vicentina, più importante per dimensioni, il secondo centro più vicino. Il suo isolamento crea la sensazione di uno stacco temporale, che allontana il fruitore dal Ventunesimo secolo e lo riporta al Sedicesimo. Villa Saraceno è composta da corpi di fabbrica realizzati in momenti differenti, ed è solo la facciata principale, assieme alla barchessa, a portare la firma del Palladio. Il parallelepipedo che costituisce il corpo principale si apre con tre archi a tutto sesto sulla scalinata di ingresso; la barchessa, leggermente più bassa in altezza, è costituita da un portico a quattro colonne, sormontate dalle finestrelle dei granai. L'ala più orientale della Villa¹¹, che forma una "L" insieme al corpo principale, mantiene invece l'aspetto agreste e più rude della cascina di campagna (nonostante la stessa Villa

¹¹ Nell'accezione rinascimentale, con il termine "villa" indichiamo non soltanto il corpo di fabbrica residenziale, ma anche la parte adibita alle attività agricole. Sfruttando tale concetto, è possibile considerare Villa Saraceno una villa nella sua interezza, e non soltanto il corpo di fabbrica progettato da Palladio. Si confronti anche Cosgrove D. (2004), *Il Paesaggio Palladiano*, Cierre Edizioni, Sommacampagna (VR), p. 152.

Saraceno abbia in generale un'aria meno "sostanziosa" rispetto ad altre opere palladiane, probabilmente per l'assenza di statue o scalinate imponenti), il che sottolinea il suo utilizzo agricolo protrattosi nei secoli fino ai tempi più recenti. Palladio infatti opera su una preesistente abitazione, ma invece di sovrapporre ad essa gli ambienti da lui progettati, li affianca, ampliando così la struttura e creando un edificio composto di più parti, tra loro in armonia¹². Ciò che ne deriva è la fusione delle esigenze estetiche e paesaggistiche con quelle di un edificio atto a funzioni agricole, caso non isolato tra i progetti di Palladio¹³. Era infatti tipico dell'architetto vicentino rendere le dimore parte integrante del paesaggio, dedicando minuziosa cura non soltanto agli aspetti funzionali dell'edificio, ma anche agli aspetti visivi e paesaggistici¹⁴. Prima della Landmark Trust, l'insieme era caduto da molto tempo in disuso, e l'inesistente interesse verso la villa l'aveva resa abbandonata all'usura del tempo e accessibile a chiunque. Negli anni Novanta viene acquistata dalla società inglese, che la riporta al suo antico splendore, con interventi mirati e non invasivi (l'aspetto odierno recupera pienamente le forme disegnate da Palladio ne "*I quattro libri dell'architettura*"), che hanno permesso di riportare alla luce gli affreschi nonché consentirne la tutela e la conservazione.

¹² Si confronti www.landmarktrust.org.uk

¹³ La frequenza con cui Palladio accosta esigenze estetiche e funzionali è espressa anche in Cosgrove D. (2004), *Il Paesaggio Palladiano*, Cierre Edizioni, Sommacampagna (VR).

¹⁴ È lo stesso Palladio, in un estratto dei "*Quattro Libri dell'architettura*" (1570) a giustificare le sue scelte. Egli specifica infatti che come il corpo umano è dotato di parti "nobili" e di altre "meno nobili", lo stesso vale per gli edifici. Le varie parti tuttavia non possono esistere le une senza le altre, pertanto è importante dare a ciascuna il giusto spazio.



Villa Saraceno (foto dell'autore)

La scelta di voler destinare l'edificio a soggiorni per gruppi ristretti e i ridotti orari di apertura al pubblico sono probabilmente delle scelte che tengono conto delle esigenze di tutela. La villa è aperta al pubblico soltanto il mercoledì pomeriggio, dalle 14 alle 16, nei mesi da aprile ad ottobre, e previo appuntamento nei rimanenti mesi o per visite di gruppi numerosi¹⁵. Ne risulta che per tutto il resto del tempo la villa è a totale disposizione dei villeggianti (sedici al massimo), la cui tranquillità non è mai turbata da gruppi in visita. Nella villa gli elementi della modernità sono pressoché assenti: visitando le stanze destinate agli ospiti, situate nella parte “non palladiana”, dall'aspetto a metà tra naïf e visione pittoresca del mondo agreste dei secoli scorsi, gli unici elementi che non sono né rinascimentali, né di inizio Novecento sono alcuni ventilatori elettrici, i divani del soggiorno e le sedie a sdraio della loggia, del resto unici segni del fatto che si

¹⁵ Le informazioni, che il custode mi ha confermato, sono leggibili nella targa della Landmark Trust posta sia sul cancello principale della villa che all'ingresso laterale.

tratti di una casa per vacanze (una scelta voluta della Landmark Trust è evitare le televisioni e i dispositivi per le reti wi-fi). L'essenzialità dell'arredamento, i pavimenti in terracotta e la presenza dei vecchi granai, non ancora completamente restaurati, oltre naturalmente all'ubicazione dell'edificio, sono probabilmente gli aspetti più affascinanti di un soggiorno a Villa Saraceno.

I visitatori di Villa Saraceno sono di provenienza per lo più britannica, reddito medio-alto o alto, con medio-alto livello di istruzione e in una fascia di età approssimativamente compresa tra i 40 e i 65 anni. Lo testimonia il libro delle presenze, volutamente posto nel soggiorno e non, come solitamente avviene, all'ingresso dell'edificio (in realtà qui ce n'è un altro solo per le firme). La dicitura (in inglese) nella copertina del libro invita ad usarlo per scrivere quello che si è “scoperto” durante il soggiorno. Così i villeggianti, nelle sere in Villa, si dilungano a scrivere impressioni e commenti, in genere piuttosto lunghi, talvolta accompagnati da disegni. Ciò che ne risulta è un'immagine abbastanza attendibile che documenta il tipo di visitatori che la Villa ospita¹⁶.

Le date dei soggiorni raramente superano le tre-quattro notti. In diversi casi si possono leggere le motivazioni del soggiorno (c'è chi si regala una vacanza in Italia con la moglie ed alcuni amici stretti per il cinquantesimo compleanno); altro dato interessante sono i luoghi visitati durante il soggiorno: si trovano spesso Padova, Vicenza e i colli Euganei; con frequenza minore Venezia e Verona. La provenienza dei visitatori è principalmente il Regno Unito (per via della Landmark Trust), secondariamente Statunitense. Molto rari i commenti in italiano (uno o due negli ultimi tre anni). La piccola libreria in legno posta nel soggiorno raccoglie i principali testi della letteratura italiana, tutti in lingua inglese, o altri testi celebri ambientati in Italia (I Promessi Sposi, il Decameron, La morte a Venezia, scritti di Da Vinci, saggi sul Rinascimento italiano e sonetti di Shakespeare). Di certo un'immagine stereotipata e mitizzata del Rinascimento italiano, e della letteratura italiana in genere, ma evidentemente vicina al gusto degli ospiti. Nella Villa è presente una cucina dove gli ospiti possono cucinare, ma spesso i commenti del libro lodano le doti culinarie dei custodi, Fabio ed Elisabetta. Un collegamento obbligatorio è da farsi con le numerose aziende vitivinicole e agricole del basso Vicentino, che grazie alla vendita diretta e alla qualità dei loro prodotti, trovano

¹⁶ Durante la mia visita a Villa Saraceno, il 17 luglio 2013, è lo stesso custode a testimoniare la presenza di studiosi ed appassionati, oltre alla fascia d'età indicata.

negli ospiti di Villa Saraceno dei potenziali acquirenti ideali (hanno probabilmente un'alta considerazione per la ricerca del prodotto tipico e di qualità, e un elevato potere d'acquisto) per quanto limitato alle permanenze brevi e al numero esiguo di visitatori¹⁷ (anche se sono dislocati durante tutto l'arco dell'anno). La Villa non ha personale addetto: l'ospite "gestisce" la sua stanza e periodicamente è un'impresa di pulizie ad occuparsi dell'igiene degli ambienti.



Una delle stanze per gli ospiti a Villa Saraceno (foto dell'autore).

¹⁷ Per il turismo enogastronomico si vedano i paragrafi 2.6 e 4.5.



Relax in Villa (foto dell'autore).

2.2 La villa e l'autostrada

Data l'ubicazione della Villa, essa non è servita in alcun modo dai mezzi pubblici. Il visitatore (di provenienza prevalentemente inglese) arriva in aereo, a Venezia o Verona, e sceglierà con buone probabilità di noleggiare un'auto per spostarsi. Arrivando da Venezia, la Valdastico Sud diventa una strada quasi obbligata per raggiungere Villa Saraceno, (o quantomeno il percorso più rapido), sia provenendo da nord che da sud. Da nord, scegliendo la A4, al bivio con la A31 il visitatore arriverà in pochi minuti ad Agugliaro. Da sud, percorrendo la A13 Padova-Bologna, poi proseguendo sulla statale fino a Piacenza d'Adige, dove prenderà la A31 Sud fino ad Agugliaro.

Il rapporto tra Villa Saraceno e la Valdastico Sud nasce burrascoso: fin dal progetto, infatti, si denuncia l'eccessiva vicinanza della nuova tratta autostradale con la Villa

palladiana. Come anticipato nel primo capitolo, la principale causa dei dissapori è l'eccessiva vicinanza del tracciato alla Villa, che avrebbe causato irrimediabili danni per quest'ultima legati all'aumento dell'inquinamento, alle vibrazioni e ai flussi di traffico¹⁸. La vicinanza iniziale era di 1,5 km. In seguito alle opposizioni della stessa Landmark Trust¹⁹ nonché dell'Unesco, si è ottenuta una modifica al progetto originario grazie alla quale il tracciato è stato allontanato dalla Villa. Numerose altre associazioni ambientaliste ed ecologiste italiane erano contrarie al progetto. Al momento della stesura di questo elaborato il tratto di autostrada incriminato non è ancora esistente. È tuttavia visibile il cantiere, che dista circa 4 km dall'edificio palladiano.

La presenza di un'autostrada ad una distanza così ridotta non può che essere percepita come una minaccia nei confronti di un'opera d'arte del pregio e del valore di Villa Saraceno, non solo per gli esperti del settore, ma per chiunque abbia una certa sensibilità verso la conservazione e la tutela dei beni culturali, un ponte con il passato troppo importante per essere scisso per sempre.

Tuttavia, la riflessione precedentemente fatta porta alla conclusione che la presenza dell'autostrada agevola l'avvicinamento a Villa Saraceno. Ad oggi, il percorso dall'Aeroporto Marco Polo di Venezia a Villa Saraceno è di 1 ora e 4 minuti, e la lunghezza del percorso è di 93,9 km. Lo stesso percorso via A4, ma senza la Valdastico sud è leggermente più breve, ma il tempo di viaggio si dilata di una decina di minuti (89 km, 1 ora e 14 minuti). Percorrendo le strade provinciali SP89 il percorso diventa di 1 ora e 44, anche se si percorrono una decina di km in meno, 81,7²⁰.

Dal momento che la Villa è raggiungibile solo in auto, la presenza dell'uscita

¹⁸ Come testimoniato dal già citato articolo de "Il basso vicentino" n.47, di febbraio 2012, nonché da numerosi comitati che hanno fatto sentire la loro voce attraverso vari canali, prevalentemente on line; un esempio su tutti Italia Nostra, che definisce la nuova autostrada uno "scempio".

¹⁹ Nel sito www.landmarktrust.org.uk possiamo leggere quella che sembra essere una sorta di "bandiera" per l'associazione, e cioè "The Landmark Trust exists to ensure that buildings of the past survive". Tale frase esplica ulteriormente la posizione contraria che la Landmark Trust ha assunto nei confronti della Valdastico sud. Sarebbe interessante verificare se altri edifici di proprietà della società inglese sono interessati da una simile vicinanza autostradale.

²⁰ Il confronto dei diversi percorsi è stato fatto utilizzando Google Maps. La preferenza per la nuova autostrada rispetto al percorso su strada provinciale è ulteriormente agevolata dalla presenza sempre maggiore di navigatori satellitari sia a bordo degli autoveicoli, sia installati sui telefoni di ultima generazione. In tali dispositivi, quello autostradale è segnalato come il "percorso migliore". Il calcolo è comunque impreciso perché l'uscita di Agugliaro non sarà aperta fino al 2014.

autostradale nelle vicinanze appare maggiormente significativa, nonostante il tempo di percorrenza non sia l'unica variabile che l'automobilista considera quando preferisce un itinerario rispetto ad un altro²¹. Nel caso dell'area berica, chi si sposta per lavoro preferirà l'autostrada per la celerità del collegamento, il turista sarà probabilmente più propenso ad "esplorare" le strade secondarie nel corso dei suoi spostamenti, sia per motivi paesaggistici, sia per accedere ad attrattori specifici come ristorazione, vendita diretta di prodotti tipici, visite culturali, eccetera.

La villa di Finale di Agugliaro non è l'unico esempio di villa di importanza storica in zona. Esiste anche Villa Dal Verme, edificata verso la metà del 1400, e prende il nome dalla famiglia lombardo-veronese (i Dal Verme) dai quali è stata commissionata²². Le sue forme architettoniche sono proprio quelle tipiche dello stile gotico veneziano. Da questa "madre delle ville venete", affacciata sul corso d'acqua Liona, partivano i prodotti della terra che tramite il Brenta arrivavano fino a Venezia²³. Il contesto figurativo della villa si estende oltre le facciate dell'edificio, comprendendo anche l'ambientazione circostante. Essa è sempre strettamente legata al suo territorio, e pertanto sono stati individuati dei contesti e dei coni visuali da tutelare. Il territorio non va tutelato tutto allo stesso modo, ma in modo "sartoriale", secondo le differenti esigenze²⁴. Nel caso specifico di Villa dal Verme, l'elemento più caratterizzante del paesaggio circostante è lo Scolo Liona, sul quale la Villa è affacciata. Tale modesto corso d'acqua ha avuto nei secoli un'importanza strategica, in quanto era la strada attraverso la quale i beni della villa e del territorio venivano trasportati, di qui fino al Bacchiglione, e poi lungo il Brenta, fino a Venezia²⁵.

Agugliaro ha anche altri edifici storici di valore che soffrono per la presenza dei cantieri

²¹ Al riguardo si veda Annunziata F. e Annunziata A. in "Trasporti e cultura" n.35, gennaio-aprile 2013. La rivista sostiene che ad incidere nelle scelte dell'utente, quest'ultimo sceglie in base alle motivazioni che gli faranno preferire un itinerario rispetto ad un altro. Tra le voci la rivista segnala la tipologia di ambiente stradale, la sicurezza, la piacevolezza dell'itinerario o di guida.

²² www.comune.agugliaro.vi.it. Si veda anche l'articolo di Tondini G., "Alla scoperta dei tesori di Agugliaro" ne "Il basso vicentino" n.42, settembre 2011.

²³ Ibidem.

²⁴ Il basso vicentino, n.40, giugno 2011, p.8. Le parole sono di P. Pellizzari, assessore ai beni ambientali della Provincia di Vicenza.

²⁵ Albertoni C., Penzo L., (2013), Berici Curiosi – Itinerari sulle tracce del paesaggio, Consorzio Pro Loco Colli Berici Basso Vicentino, Imprimenda, Limena (PD), p. 131.

autostradali. Il paesaggio maggiormente deturpato dalla presenza della nuova infrastruttura è quello circostante l'Oratorio di San Marco, un edificio Duecentesco che risale all'opera dei monaci Benedettini²⁶. Altre ville sono una "seconda" Villa Saraceno (in quanto commissionata dalla stessa famiglia), detta Villa delle Trombe, e Villa delle Rose con le barchesse Trolio Pigafetta²⁷. Di tutti questi capolavori umani realizzati nei secoli nel territorio di Agugliaro due sono gli aspetti scomodi che possono far riflettere. Il primo è che, di tutte queste strutture, solo la popolarità maggiore di Villa Saraceno abbia avuto un peso sufficiente a far almeno deviare di qualche chilometro l'autostrada. Resta da capire quale dei motivi della sua "celebrità" sia stato il più influente, se il richiamo del nome di Palladio, il prestigio e l'ala protettrice dell'Unesco o l'influenza di un'ente straniero.

Il secondo aspetto è il motivo per cui, pur con i mezzi di promozione e comunicazione odierni, e la consapevolezza del valore dei beni culturali, nonché il successo riscosso anche recentemente da iniziative come il restauro della Basilica e le mostre al suo interno, non si possa evitare il totale abbandono di esemplari di architettura come Villa dal Verme.

Il rapporto tra villa e paesaggio è una tematica che stava particolarmente a cuore a Palladio, in quanto parte integrante della sua già mezionata ricerca del bello. L'importanza che Palladio dà al paesaggio circostante le ville è testimoniato dal caso di Villa Almerico ("La Rotonda"), della quale l'architetto parla nel suo secondo Libro giustificando l'apertura della villa su tutti e quattro i lati, quindi la presenza delle "loggie in tutte quattro le faccie" perché "gode di ogni parte di viste bellissime"²⁸. L'immagine è assolutamente calzante, anche perché i colli dai frutti "abbondanti ed eccellentissimi" dei quali l'architetto decanta la bellezza altro non sono che i colli Berici.

Il valore del patrimonio architettonico ed artistico non solo relativo ai beni Unesco e al Palladio, ma a tutti i monumenti storici dell'area berica si fa più evidente

²⁶ Scalco G. in *Il basso vicentino* n.40, giugno 2011.

²⁷ Albertoni C., Penzo L. (a cura di) (2013), *Berici Curiosi – Itinerari sulle tracce del paesaggio*, Consorzio Pro Loco Colli Berici Basso Vicentino, Imprimenda, Limena (PD), p.131

²⁸ A. Palladio (1570), *I quattro libri dell'architettura*, a cura di Magagnato L. e Marini P. (1980), Edizioni il Polifilo, Milano. La teatralità della Rotonda all'interno del suo contesto paesaggistico è una tematica già trattata anche da D. Cosgrove in *"Il paesaggio palladiano"* (2004), Cierre Edizioni, Sommacampagna (VR), p. 39.

sia se connesso al rischio che essi possano subire danni irrimediabili dovuti alla presenza dell'autostrada, sia quando, in modo diametralmente opposto, vi sia maggior consapevolezza di tale valore dovuto all'aumento di visibilità che la presenza dell'autostrada può comportare (ad esempio con un incremento della promozione dei beni attraverso la cartellonistica autostradale o come riflesso dovuto ad un modo alternativo di accedere agli stessi). Di un'autostrada nuova non è solo l'autostrada l'elemento significativo, ma il rapporto che essa inevitabilmente genera con il patrimonio circostante, esistente lungo tutto il suo percorso e in un raggio chilometrico attorno ad essa anche abbastanza significativo, in concomitanza con i paesi di sbocco autostradale e limitrofi.

Le ville in genere sono già un buon attrattore turistico, perché la loro importanza e il loro valore sono facilmente percepibili in quanto ascrivibili alle "opere d'arte". Tuttavia l'interesse verso le stesse, e il conseguente desiderio di visitarle sono ancora in gran parte relegati ad un pubblico di nicchia. Il motivo è da imputare, probabilmente, alla difficoltà della pratica del turismo culturale rispetto ad altre forme più ludiche e di maggior richiamo per il grande pubblico²⁹. Riuscire ad apprezzare la visita ad una villa comporta sensibilità e gusto artistico e, per poterla comprendere, anche un minimo di capacità per riconoscere i differenti elementi architettonici o figurativi (se si pensa agli affreschi che spesso decorano gli interni o alla statuaria), o ancora una percezione della scansione temporale dei secoli (un bambino non è in grado di comprendere termini quali "Rinascimento" o "Barocco", e ancor meno di collocarli cronologicamente). Nella maggior parte dei casi la visita alla villa è possibile soltanto con la guida, la quale dà un nome ai vari elementi architettonici e spiega le pareti affrescate, facilitando la comprensione e rendendo l'insieme maggiormente apprezzabile anche al visitatore più esperto. Ciò non toglie, tuttavia, che il problema di fondo resti sensibilizzare il grande pubblico in modo che si avvicini alla villa.

Il futuro delle ville non è soltanto un restauro limitato all'edificio, ma anche del

²⁹ Della difficoltà all'avvicinamento alle opere se ne occupano anche Dallen J. Timothy e Stephen W. Boyd in *"Heritage e turismo"* (2003), Hoepli, Milano, p.59 e 61. Gli autori parlano di "mancanza di preparazione culturale", che preclude a molti la visita a musei e siti storici (dando comunque la responsabilità ai professionisti dei musei, i quali dimenticano che non tutti partono dallo stesso bagaglio culturale) e di "limitazioni psicologiche". Questo secondo caso si riferisce a coloro che non si avvicinano ai siti storici o in genere al turismo culturale perché considerano i siti come tutti uguali e perciò noiosi. In molti casi la mancanza di interesse è tuttavia legata semplicemente al gusto personale.

paesaggio che le circonda³⁰ e il loro restauro dovrebbe essere sempre accompagnato da un progetto di utilizzo³¹. Sono già molte le iniziative che vengono fatte a tal proposito, come le “domeniche in villa”, concerti, sfilate di moda, eventi enogastronomici. Se a tutto ciò si riuscisse ad incorporare anche una maggior coscienza verso il significato profondo che paesaggio e territorio hanno avuto per l’edificio, saremmo di fronte ad un arricchimento veramente notevole.

2.3 Colli Berici

In Veneto sono presenti diversi tipi di alture di carattere collinare. Due tra i gruppi più pregevoli per qualità paesaggistica sono i colli Berici e i colli Euganei. La Valdastico Sud corre nella pianura tra questi due gruppi di colline.

Al di là della suddivisione del territorio nazionale in regioni e province, nel nostro Paese esistono diversi territori, non esattamente corrispondenti ad una regione o provincia nella sua interezza, comunque ben identificate nell’immaginario collettivo, sia da un punto di vista geografico che come peculiarità (prodotti tipici, dialetti). Così termini come “Salento”, “Maremma”, “Brianza” “Langhe” sono chiaramente identificabili e collocabili, nonostante spesso i confini esatti di tali aree non siano sempre netti. I monti Berici non possono puntare ad una simile popolarità perché le dimensioni dei casi appena citati con quello in questione non sono paragonabili, essendo la superficie dei Berici (e in genere dell’area a sud di Vicenza di 477 km² ³². Se consideriamo che spesso più che di “colli Berici” in senso stretto ci si riferisce piuttosto a tutta quella che viene definita “area Berica”³³, ne consegue che i paesi alla base dei

³⁰ L’opinione è espressa anche da Busato F. ne *Il basso vicentino*, n.42, settembre 2011.

³¹ Le parole sono di Giuliana Fontanella, presidente dell’IRVV, Istituto Regionale Ville Venete, in un articolo pubblicato sulla rivista *Il basso vicentino*, n.41, luglio/agosto 2011.

³² Il dato è ricavato dal documento “Patto Territoriale Area Berica”, scaricabile dal sito www.pattoareaberica.it

³³ Nel relativo patto territoriale è considerata “Area Berica” un insieme omogeneo di 24 comuni del basso Vicentino, quelli costituenti la parte più meridionale della provincia di Vicenza situata tra le province di Verona e Padova. I 24 comuni sono: Agugliaro, Albettono, Alonte, Asigliano Veneto, Arcugnano, Barbarano Vicentino, Brendola, Campiglia dei Berici, Castegnero, Grancona, Longare, Lonigo, Montegalda, Montegaldella, Mossano, Nanto, Noventa Vicentina, Orgiano, Pojana Maggiore, San Germano dei Berici, Sarego, Sossano, Villaga, Zovencedo (Fonte: www.pattoareaberica.it).

Berici confinano con quelli alle pendici degli Euganei, in una continuità territoriale che fa dell'area berica "di pianura" una sorta di ampia vallata tra i due sistemi di colli, sfalsati in senso nord-sud (i Berici più a settentrione rispetto agli Euganei) di ridotta distanza fisica (la distanza nel punto più vicino è una decina di chilometri scarsi in linea d'aria)³⁴. Tale distanza che separa i due gruppi di colli è oggi interessata dal passaggio dell'autostrada Valdastico Sud, che arriva quasi a lambirli. Ad una scala più ampia, si può notare come i Berici sembrano più un prolungamento dei monti Lessini che non un gruppo isolato, mentre gli Euganei sono visibilmente staccati.

I colli Berici sono la prima altura che distinguiamo percorrendo la Valdastico Sud. In realtà, dal momento che essi si trovano immediatamente a sud di Vicenza, la presenza del nuovo tracciato autostradale per avvicinarsi ad essi è maggiormente significativa per coloro che giungono da sud.

Osservandoli dalla A4, all'altezza di Montebello o Vicenza Ovest (dove per altro sono anche "bucati" dalle gallerie autostradali), essi appaiono come una massa informe di monticelli boscosi e scarsamente abitati.

La crescente presa di coscienza del valore dei Colli Berici, data dalle caratteristiche del paesaggio e da ambienti naturali e segni antropici (chiese, monasteri e opere d'arte minori, come capitelli e fontane), ha portato alla consapevolezza della necessità della tutela da un lato, e della valorizzazione dall'altro. Il paesaggio dei Berici varia dalla roccia nuda di Lumignano e Costozza, al paesaggio lacustre di Fimon, alle zone umide della Val Liona, senza dimenticare grotte, covoli, e naturalmente il paesaggio coltivato ad uliveti, vigneti e seminativi³⁵.

La discrepanza tra ciò che essi hanno da offrire e il livello attualmente insufficiente della valorizzazione è stato segnalato da Italia Nostra³⁶ nel progetto "Un parco per

³⁴ Osservazione e misurazione effettuata con Google Earth. Si confronti anche la Carta della Regione Veneto in scala 1:250.000 dell'Istituto Geografico De Agostini.

³⁵ Tondini G. in *Il basso Vicentino*, n. 40, giugno 2011.

³⁶ Italia Nostra è un'Organizzazione non Lucrativa di Utilità Sociale (ONLUS) volta alla salvaguardia dei beni naturali, artistici e culturali presenti nel nostro Paese. Attiva dal 1955, essa è una dei massimi oppositori della Valdastico Sud. Si confronti la scheda relativa all'area di Piacenza d'Adige dal sito <http://www.italianostra.org/wp-content/uploads/ESTE.pdf>. Nell'estate del 2010 Italia Nostra ha presentato un documento intitolato "Un parco per salvare i Berici", facente capo ad un progetto volto alla tutela dell'ambiente e alla valorizzazione dell'area nel suo insieme. Il progetto è descritto nella rivista "*Il basso vicentino*" n.40, giugno 2011.

salvare i Berici”. Si tratta di un documento redatto nel 2010 che si pone l’obiettivo di valorizzare adeguatamente l’area dei colli Berici e le sue eccellenze agricole, paesaggistiche ed artistiche³⁷. A supporto del progetto, l’idea che Vicenza sia l’unica provincia veneta a non avere un parco naturale³⁸.

Sono sei i parchi principali del Veneto: il Parco Nazionale delle Dolomiti Bellunesi, il Parco del Delta del Po, il Parco Naturale Regionale Lessinia, l’Istituzione Parco della Laguna – Venezia, il Parco Naturale del Fiume Sile e il Parco Regionale dei Colli Euganei³⁹. Il valore che può avere il parco è grande, viste le possibilità più concrete di tutela del territorio che possono venire attuate, grazie alla fusione di più forze, oltre al fatto che la risorsa è indiscutibilmente non delocalizzabile. I parchi si sviluppano in aree che non hanno subito il modello di sviluppo della città diffusa del Veneto (come il Polesine o le Dolomiti Bellunesi)⁴⁰. In questo senso l’area Berica, visto il suo sviluppo edilizio ridotto rispetto al “cuore” del Veneto, al sussistere dell’importante ruolo svolto dalla produzione agricola, nonché alle peculiarità paesaggistiche e geomorfologiche dei Berici, rientrerebbe a pieno titolo tra gli ambienti nei quali è possibile sviluppare un parco⁴¹.

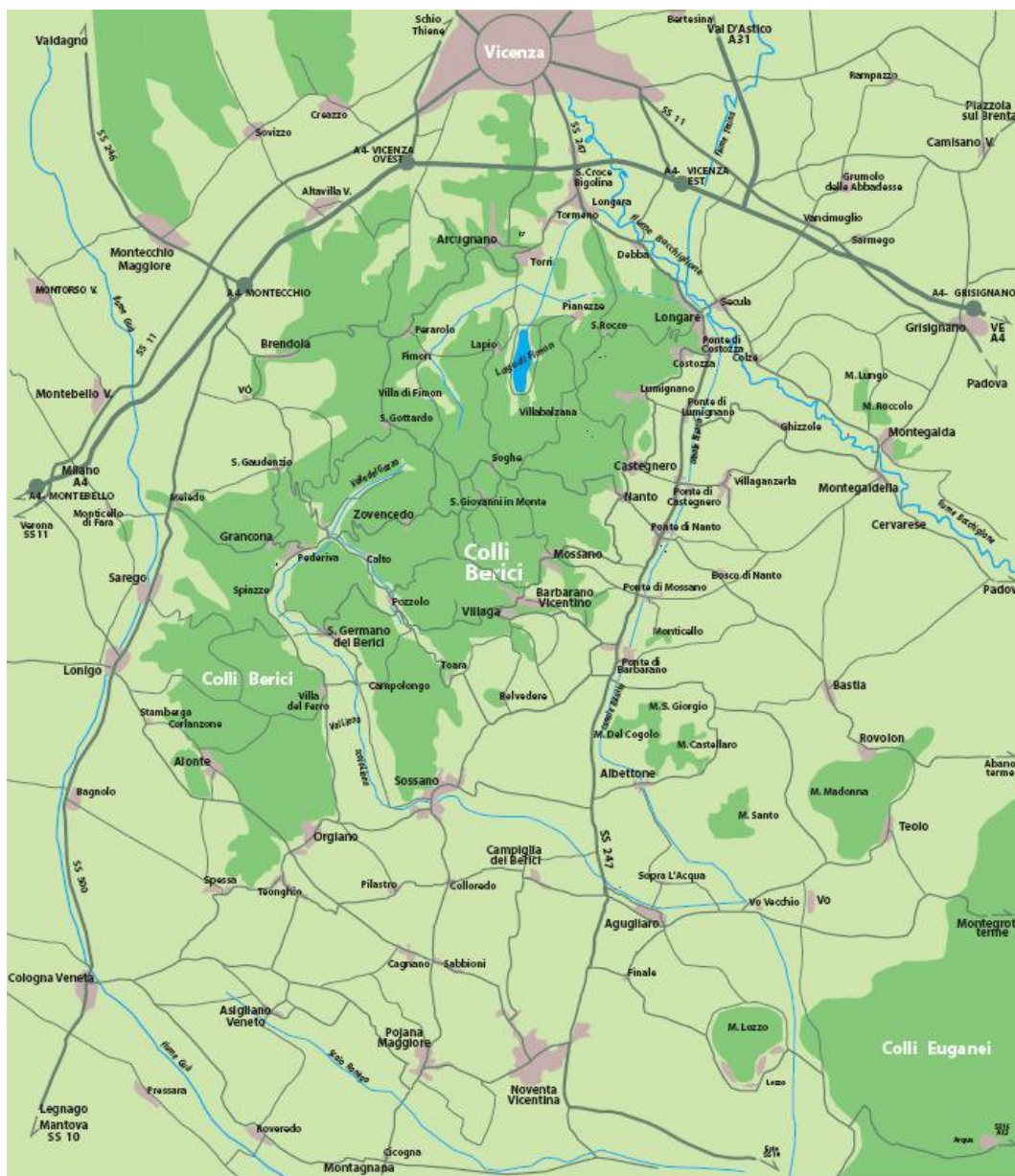
³⁷ La descrizione di alcuni dei punti di forza dei Berici è in un articolo di Tondini G. ne “Il basso vicentino”, n.40 di giugno 2011. Relativamente agli itinerari sui Berici, invece, è stato pubblicato nel 2013 “Berici curiosi”, edito da Imprimenda, a cura del Consorzio Pro Loco Colli Berici Basso Vicentino.

³⁸ L’informazione non è precisa perché alcuni comuni del Parco della Lessinia, come Altissimo e Crespadoro, sono in provincia di Vicenza.

³⁹ www.magicoveneto.it. Per il Parco Regionale Colli Euganei si veda anche più avanti in questo capitolo.

⁴⁰ Belloni G. (a cura di) (2005), *Contrade a venire*, Ediciclo Editore, Portogruaro (VE), p.282.

⁴¹ Si confronti anche Battilani P. (2009), *Vacanze di pochi, vacanze di tutti – L’evoluzione del turismo europeo*, Il Mulino, Bologna, p.302. L’autrice, utilizzando l’esempio dei parchi abruzzesi, delinea le caratteristiche per lo sviluppo dei parchi, tra cui bassa densità abitativa, basso sfruttamento economico del suolo e vicinanza a centri generatori di domanda.



Mappa dei Colli Berici (Fonte: Consorzio Pro Loco Colli Berici (2013), *Berici curiosi*)

Il settore che meglio di altri potrebbe incrementare sia la visibilità della zona che fornire un incremento dell'occupazione e della produttività è quello turistico. Lo stesso Protocollo d'Intesa "Patto Territoriale Area Berica" aveva sollevato la questione ancora alla fine degli anni '90, riferendosi a come le varie componenti storiche e naturalistiche dell'area "potrebbero costituire attrazione turistica se messe in rete in modo da costituire

un'immagine forte e visibile capace di richiamo per i turisti"⁴². Affinché ciò sia possibile, sarebbe auspicabile un intervento sui punti di debolezza sia del territorio dei colli che dei comuni adiacenti. I punti di debolezza principali riscontrati dal "Patto territoriale" sono la carenza di infrastrutture viarie e mobilità, servizi all'impresa legati alla formazione e innovazione, chiusura dei negozi nei centri più piccoli, mancato sviluppo di una rilevante offerta turistica, mancanza di cooperazione tra le attività produttive e il terziario⁴³.

I colli Berici trovano un buon esempio di organizzazione del territorio e costituzione di sinergie tra i vari attrattori nel "Consorzio Pro Loco Colli Berici"⁴⁴, il quale riunisce tutti i vari comuni in un unico comprensorio. Lo stesso sito del Comprensorio si pone come strumento completo ed esaustivo che accorpa tutta l'offerta turistica dell'Area berica. Il portale offre così la possibilità di avere sottomano un elenco delle attività praticabili in loco, nonché delle località costituenti il territorio berico. Un'analisi del sito rivela anche una corposa disponibilità di strutture ricettive (sia pernottamento che ristorazione), dislocate in modo omogeneo all'interno dell'area Berica. Il sito del Comprensorio conta dieci hotel (da una a quattro stelle), 24 Bed&Breakfast, 28 agriturismi con alloggio, cinque case per ferie e un campeggio⁴⁵. Una breve introduzione descrive ciascuna struttura ricettiva e fornisce tutti i contatti necessari.

La suddivisione degli itinerari distingue tra tre categorie: cicloturistiche, didattiche e tematiche. Particolarmente interessanti quelli didattici, realizzati in collaborazione con le scuole elementari e medie della zona. Un ulteriore gruppo di itinerari, sempre promossi dal Consorzio Pro Loco Colli Berici Basso Vicentino punta sui "tesori" meno noti, scoprendo i molteplici volti del territorio e una serie di curiosità altrimenti difficili da incontrare⁴⁶.

Nonostante le buone premesse (la presenza di strutture ricettive e l'organizzazione

⁴² www.pattoareaberica.it, documento Protocollo d'Intesa Patto Territoriale Area Berica, p. 9.

⁴³ *Ibidem*, p.13.

⁴⁴ Il Consorzio e le relative attività sono descritte su www.colliberici.it.

⁴⁵ Si veda la voce "alloggi" del sito www.colliberici.it. Per la parte relativa alla ristorazione rimando invece al paragrafo 2.4.

⁴⁶ Già il titolo dell'opera sottolinea che la guida racconta dei volti insoliti dei Berici. Albertoni C., Penzo L. (a cura di) (2013), *Berici curiosi – Itinerari sulle tracce del paesaggio*, Consorzio Pro Loco Colli Berici Basso Vicentino, Imprimenda, Limena (PD).

territoriale messa in atto dalla Pro Loco Colli Berici), siamo ancora piuttosto lontani dal poter considerare i Monti Berici una “zona turistica”. Se ci si addentra nel cuore dei Berici si possono percorrere chilometri senza incrociare un’auto o un ciclista⁴⁷. Ciò è dovuto anche alla scarsa densità abitativa di molti comuni dei Berici. I sentieri che partono sono comunque numerosi, alcuni anche importanti per lunghezza del percorso.



Segnaletica relativa ad uno dei sentieri che partono da Zovencedo. (foto dell'autore)

I pendii dei Berici sono stati anche tappa del Giro d'Italia nella primavera del 2013. La più importante competizione ciclistica nazionale è passata sui Berici nel pezzo finale della 17ma tappa, il 22 maggio, con arrivo a Vicenza. Nei giorni precedenti la

⁴⁷ L'esperienza mi ha aiutata a prendere atto dei bassissimi livelli di traffico nella zona, utili, se non altro, per potersi fermare in qualunque momento a bordo strada, e godere della vista che spazia dalla pianura ai vicini Colli Euganei; ho potuto altresì constatare che, nonostante la modestia delle alture, il dislivello è già sufficiente a frenare l'afa estiva della pianura. Considerazione utile, questa, per proporre passeggiate e brevi gite a categorie più “sensibili” alle temperature, come gli anziani.

manifestazione, il sentire comune concordava sulla prospettiva di un “ritorno di immagine assicurato”⁴⁸. Sicuramente un evento sportivo di tale portata, con i noti risvolti mediatici del caso, avrebbe potuto non solo mostrare i luoghi interessati dalla gara, ma anche esaltare le zone immediatamente limitrofe, proponendo inquadrature mirate a mostrare le bellezze dell’area Berica. Ma la veduta allargata (in tutti i sensi) è venuta meno, e l’inquadratura è rimasta testardamente fissa sui ciclisti come ha testimoniato anche il Giornale di Vicenza⁴⁹, eliminando anche il senso più ampio del fare un “giro d’Italia”.

L’interesse per le due ruote, e per la mobilità sostenibile in genere, ha subito negli ultimi anni un diffuso slancio di popolarità. La realizzazione di piste ciclabili, l’ampliamento e la messa in sicurezza di quelle esistenti e i progetti di recupero delle ferrovie dismesse sono esempi concreti di introduzione di una forma di viabilità altamente compatibile con l’ambiente, che può rivelarsi utile per usi anche diversi da quelli strettamente sportivi o turistici. La presenza di tali piste crea al contempo anche numerosi itinerari. Uno dei più estesi a livello regionale è “L’anello del Veneto”, un itinerario cicloturistico⁵⁰ che purtroppo tocca solo marginalmente l’area dei Berici (Arcugnano) ed esclude quasi totalmente gli Euganei. Una pista ciclabile che invece interessa l’area dei Berici è quella che va da Vicenza a Noventa, ripercorrendo l’omonima tranvia dismessa.

Di interesse e valorizzabile anche la parte vicentina della ferrovia dismessa Treviso-Ostiglia, recuperabile come *greenway*⁵¹. Tale ferrovia interessa infatti numerosi comuni dell’area Berica tra cui Nanto, Barbarano, Sossano, Orgiano. La tranvia Treviso-Ostiglia è stata definitivamente chiusa nel 1967. Una parte del tracciato, quella tra il Parco Regionale del Sile e il comune di Camposampiero, è stata convertita in sentiero ciclopedonale. Il tratto meno rintracciabile è proprio quello che lambisce i Berici, tra Barbarano e Sossano, in cui la sede è scomparsa per lasciare spazio ad un

⁴⁸ Il Giornale di Vicenza, 22 maggio 2013.

⁴⁹ Il Giornale di Vicenza, 24 maggio 2013. L’articolo esprimeva con rammarico che chi ha seguito la corsa in tv “ha solo potuto immaginare la bellezza dei colli Berici (...), non si è saputo rendere un’idea di cosa ci fosse attorno al circuito”.

⁵⁰ www.veneto.to/itinerari

⁵¹ La ferrovia dismessa non è ancora stata recuperata, ma il relativo tracciato tra Grisignano ed Ostiglia è visibile sul sito www.colliberici.it.

canale di bonifica⁵².



Veduta dai Colli Berici. All'orizzonte, i Colli Euganei. (foto dell'autore)

2.4 Colli Euganei

Gli 81 rilievi che costituiscono i Colli Euganei⁵³ sono accessibili da ogni lato via autostrada: anzi, con la Valdastico Sud si ritrovano ad essere accerchiati: le già esistenti A4 (che lambisce i colli a nord), A13, che costeggia tutta la fascia orientale delle alture, ed ora la A31 Sud, che interesserà il lato occidentale. Sorte analoga, anche se in misura minore, toccherà ai Berici, i quali, già accarezzati dalla A4 a nord, saranno fiancheggiati da un'autostrada anche a est.

Da un punto di vista della valorizzazione turistica, i colli Euganei si prestano particolarmente bene alla costituzione di un tipo di offerta diversificata, adatta anche a soggiorni più lunghi rispetto ai Berici (relativamente ai quali la brevità della visita è

⁵² www.ferrovieabbandonate.it

⁵³ Touring Club Italiano (2003), Padova e provincia – *guide d'Italia*, Touring Editore, Milano. La guida segnala che l'estensione dei colli Euganei è di 18700 ettari (corrispondente all'area del Parco dei Colli Euganei); il rilievo più alto è il Monte Venda, di 601 m.

dovuta agli attrattori che si presentano come monotematici perché non raggruppati in rete), anche per il diverso sviluppo turistico che hanno sperimentato. Da un punto di vista culturale, la presenza umana sugli Euganei è sempre stata costante e regolare, e ciò ha favorito la presenza di consistenti testimonianze per ciascuna epoca. Per questo motivo, diversamente da altre località dove si può trovare soltanto una o limitate tracce per ciascuna epoca storica (un solo castello medievale, una sola villa) o tracce significative di un solo grande popolo, (come alcune aree della Toscana, dove la sola presenza storica importante è quella etrusca), sugli Euganei oltre alla varietà si trova la quantità. Si possono incontrare numerosi castelli, edifici di carattere religioso come pievi, monasteri ed eremi, numerose ville, fino alle fontane e altre testimonianze del patrimonio idrico⁵⁴. Questo contribuisce a formare il ricco ed assortito patrimonio fruibile durante una visita sugli Euganei. Volendo fare un collegamento tra la A31 Sud e l'accessibilità a queste alture, le uscite più idonee ad una visita agli Euganei sono quelle di Albettono-Barbarano, Agugliaro, Noventa e Santa Margherita d'Adige.

Il più antico castello è quello di Arquà Petrarca, documentato a partire dal 985⁵⁵. Visitare un castello, ma anche una villa o un monastero significa, se si è dotati di immaginazione, immergersi in un mondo altro, lontano temporalmente e culturalmente dalla società nella quale siamo abituati a vivere. È su questo "incanto", su questa sensazione di stupore che le guide turistiche fanno leva per catturare l'attenzione del visitatore, in un'operazione volta sia al turismo esperienziale, sia al promuovere la località perché, com'è noto, il passaparola porterà altri visitatori. Disporre di un patrimonio storico e renderlo fruibile al pubblico comporta una serie di problematiche relative alla comunicazione dell'area. Significa, ad esempio, far fronte alla necessità di predisporre della documentazione di varia natura che illustri il contenuto del bene culturale. Le guide sono la figura per eccellenza che assolve a questo compito, accompagnando il turista e raccontando la storia dell'edificio/monumento, oltre a descriverne gli aspetti stilistici e ad illustrarne funzioni, bellezze e peculiarità. Ma l'assortimento di strumenti che svolgono tale compito, direttamente ed indirettamente, è piuttosto vasto. Questi strumenti, realizzati e distribuiti quando si decide di aprire al pubblico un sito storico, sono depliant, didascalie, indicazioni, targhe indicanti i secoli,

⁵⁴ Si confronti la scansione degli insediamenti sugli Euganei, e relative testimonianze riconducibili agli edifici storici presenti nell'area in Selmin F. (a cura di) (2005), *I Colli Euganei* (2005), Cierre Edizioni, Sommacampagna (VR).

⁵⁵ *Ibidem*, p.123.

volantini, personale che anche in fase di pianificazione della visita sia in grado di fornire alcune informazioni essenziali.

L'insieme di patrimonio storico e artistico deve tradursi in un'accurata e quanto più possibile affidabile ricostruzione del passato. Qui sorgono ulteriori difficoltà, dovute in parte alla distorsione del passato autentico dato dall'immagine edulcorata che le guide offrono per esaltare soltanto determinati aspetti, escludendone volontariamente taluni più scomodi (come barbarie commesse, scene di guerra o l'asprezza della vita nei campi), sia per rendere più attraente la visita e per adattarla alle varie tipologie di utenti (ad esempio i bambini). In altri casi il problema della distorsione è dato invece dalla carenza di elementi sufficienti per contestualizzare un reperto o per ricostruirne la storia, o ancora per la mancanza di possibilità di confrontare l'oggetto con pezzi simili (per la sua unicità), o per l'assenza di parti dello stesso, o di elementi per datarlo. La complessità della ricostruzione storica sta nell'assemblare il puzzle di fatti e cronologia e, una volta fatto, comunicarlo nel modo più appropriato.

Sugli Euganei ci sono due eccellenti esempi di tutela e valorizzazione del patrimonio che, con modalità differenti, perseguono obiettivi simili. Il primo è il caso di Arquà Petrarca, comune di impianto medievale insignito della Bandiera Arancione del Touring Club, il secondo è Luvigliano di Torreglia, la cui Villa dei Vescovi è un bene protetto dal Fondo Ambiente Italiano (FAI)⁵⁶. Si tratta rispettivamente di un marchio di qualità turistico-ambientale e di una Fondazione non lucrativa di tutela del patrimonio storico e paesaggistico con compiti e obiettivi diversi, ma che contribuiscono, ciascuno a suo modo e secondo i propri strumenti ed obiettivi, ad accrescere la visibilità e la tutela dei siti. La differenza che sta alla base è che il marchio "Bandiera Arancione" è una sorta di riconoscimento della località che si distingue per qualità turistica (si tratta sempre di località dell'entroterra), che può fungere anche da "buona pratica" per altre località non insignite del marchio (a tal proposito il TCI fornisce, ai paesi che non hanno superato la "prova" per ottenere il marchio, una lista di elementi sui quali intervenire per perfezionare l'offerta)⁵⁷. Arquà Petrarca è tuttavia famoso per essere stato scelto dal poeta da cui deve il nome, che lì ha scelto di

⁵⁶ La villa è stata donata al FAI nel 2005 (www.visitfai.it)

⁵⁷ La Bandiera Arancione del Touring Club nasce nel 1998 in Liguria. Oltre ad Arquà Petrarca, in Veneto ci sono altri comuni che sono "Bandiera Arancione" del TCI: Asolo, Montagnana, Malcesine, Mel, Marostica, Portobuffolè. Si veda Touring Club Italiano (2005), Guida alle Bandiere arancioni – Località dell'entroterra selezionate e certificate dal Touring, Touring Editore, Milano.

trascorrere gli ultimi anni della sua vita, affascinato dal paesaggio euganeo⁵⁸.

Nel caso del FAI la missione è, se si vuole, più profonda: vengono infatti recuperati beni del patrimonio nazionale al fine di preservarli dal degrado, anche attraverso il restauro, e valorizzarli in modo adeguato⁵⁹. Recentemente, sono numerose le iniziative del FAI per sensibilizzare il pubblico al valore dei beni e per diffondere la “missione”, come le giornate del FAI, in cui è possibile accedere gratuitamente ai monumenti, e la campagna pubblicitaria televisiva che ha avuto come testimonial Vittorio Brumotti.

I colli Euganei hanno però molto altro da offrire. Le loro forme coniche costituiscono già un elemento distintivo e apprezzabile. Esse li rendono immediatamente distinguibili, allo stesso modo del loro ergersi quasi improvviso dalla pianura, fisionomia che gli è stata “regalata” dal lavoro di sedimentazione di Brenta e Adige, i quali con i loro detriti hanno sepolto le pendici dei colli, appiattendole e rendendole un tutt’uno con il resto della pianura⁶⁰. Altro elemento degno di nota è la presenza (unica in Italia) della Trachite, roccia estratta nella zona nord-occidentale dei colli, in corrispondenza dell’abitato di Teolo. Tale pietra è al contempo gioia e dolore per l’area, perché è elemento distintivo e pregevole, ma è ciò che ha contribuito ad un’escavazione brutale dei colli, specialmente negli anni del miracolo economico, quando l’uso massiccio della Trachite per la costruzione di ferrovie e per l’edilizia ha sottratto per sempre parti importanti degli Euganei. La trasformazione dei colli in enormi cave è uno dei principali motivi che ha portato, a partire dal 1968, alle prime proteste per fermare l’attività estrattiva. Il tutto ha avuto fortunatamente come felice esito la costituzione, nel 1989, del Parco Regionale dei Colli Euganei⁶¹.

L’essere Parco costituisce un altro motivo di grande interesse. Il concetto di “parco”

⁵⁸ Sono molti i luoghi legati a figure della letteratura, per aver dato i natali o per aver ispirato le opere. Eppure valorizzare una località utilizzando le pagine degli autori è una prassi ancora relativamente poco sfruttata. Attualmente, il comune di Asiago (VI) sta portando avanti un progetto con il quale intende dar vita ad un parco letterario che conduca il visitatore a scoprire gli scorci descritti da Mario Rigoni Stern, in modo che siano proprio i racconti a portare il turista nel territorio (Fonte: Il Giornale di Vicenza, 23 giugno 2013).

⁵⁹ Il FAI nasce nel 1975 come organizzazione non lucrativa. Sono soltanto due i beni FAI in Veneto. Oltre a Villa dei Vescovi, il Negozio Olivetti, realizzato da Carlo Scarpa, a Venezia. www.fondoambiente.it

⁶⁰ Selmin F. (a cura di) (2005), I Colli Euganei, Cierre Edizioni, Sommacampagna (VR).

⁶¹ Si confronti Selmin F. (a cura di) (2005), I Colli Euganei, Cierre Edizioni, Sommacampagna (VR), pp. 7 e 10.

veicola infatti una serie di messaggi, in genere tutti positivi. A parte qualche raro caso, in cui per taluni il termine “parco” fa pensare a qualcosa di “fragile” o precluso, da guardare da lontano, nella maggior parte dei casi si pensa ad un parco come ad un ambiente maggiormente tutelato e controllato, sia da un punto di vista ambientale, con la salvaguardia delle specie arboree e faunistiche, sia da un punto di vista della messa in sicurezza, o della pulizia dei sentieri. Ancora, il parco può generare una maggior propensione alla visita, per la maggiore organizzazione, dalla segnaletica agli spazi per il pubblico (aree picnic, giochi per bambini), illuminazione, sentieri tracciati, informazioni (cartellonistica, sito web, brochure, contatti con enti) e servizi complementari, come ricettività (ristorazione e pernottamento), infrastrutture adeguate, e altro ancora. Il Parco come istituzione può favorire l'avvicinamento degli sportivi, soprattutto quelli che si dedicano al cicloturismo (che beneficiano delle stesse facilitazioni di cui sopra).

Sono quindici i comuni che fanno Parte del Parco Regionale dei Colli Euganei: Abano Terme, Arquà Petrarca, Baone, Battaglia Terme, Cervarese S. Croce, Cinto Euganeo, Este, Galzignano Terme, Lozzo Atestino, Monselice, Montegrotto Terme, Rovolon, Teolo, Torreglia, Vo'⁶².

Un altro Parco eccellente all'interno della Regione Veneto è il Parco Nazionale delle Dolomiti Bellunesi. Nato nel 1993, e facente riferimento anch'esso a quindici comuni, introduce grazie al sito internet⁶³ la “banca della memoria”. Si tratta di una pagina attraverso la quale è possibile ascoltare voci appartenenti al territorio (spesso anziani), che raccontano storie popolari o pratiche relative al mondo rurale (modalità di coltura o conservazione degli ortaggi, richiamo delle galline). Oltre a mantenere vivo un patrimonio intangibile che solitamente si tramanda solo oralmente, questa iniziativa del Parco delle Dolomiti dimostra anche quanto un “parco” non abbia come unici scopi la tutela del patrimonio naturalistico e la promozione di attività sportivo-ricreative, ma anche la salvaguardia del vastissimo patrimonio immateriale antropologico costituito dai saperi.

Infine, a caratterizzare l'area euganea, un grande ruolo è quello svolto dal fenomeno del termalismo. L'offerta può dirsi davvero variegata e completa, con un'organizzazione, quella del Parco, che favorisce la visione d'insieme dell'area, e con la presenza di

⁶² www.parcocollieuganei.com

⁶³ www.dolomitipark.it

istituzioni, come i casi del FAI e della Bandiera Arancione, che rendono l'area accessibile anche attraverso altri canali (uno su tutti i siti web di questi enti), e costituiscono esempi di eccellenze in qualche modo “certificate”.



Insegne dislocate sul territorio del Parco Regionale dei Colli Euganei. (foto dell'autore)



La vocazione turistica degli Euganei è evidente. (foto dell'autore)

Ancora una volta è evidente quanto la complessità di un elemento infrastrutturale delle dimensioni e della portata di un nuovo tronco autostradale si intersechino con una serie di problematiche e di contesti storici ed ambientali che spaziano di molto dall'ubicazione del nastro d'asfalto. La presenza della nuova autostrada, infatti, incontra e si scontra con un Consorzio di tutela (quello dei Berici), un Parco Regionale, un bene del FAI, due comuni Bandiera Arancione del TCI (dei quali uno, Arquà, che attrae anche il turismo letterario), un'area ricca di risorse idrotermali, nonché alle caratteristiche intrinseche di tali luoghi, comprese le attività economiche (tra cui l'agricoltura, della quale parlerò più avanti) e, ultima ma non da meno, la qualità della vita degli abitanti. In tutta questa panoramica, inoltre, ritorna forte la tematica delle aree di servizio “vetrina” promosse da Autostrade per l'Italia. Vista la presenza della Valdastico Sud e delle aree di sosta in progetto sulla tratta, la mancanza di tali “vetrine” può precludere delle simili bellezze a quei visitatori meno attenti ai contesti circostanti.

2.5 Città minori: l'urbanizzazione (ridotta) del basso Vicentino

“Piccoli centri storici del Basso Vicentino: una grande ricchezza da custodire e valorizzare” è stato il tema di un dibattito svoltosi a Longare il 24 maggio 2013 e promosso dall'associazione Italia Nostra Medio e Basso Vicentino con Civiltà del Verde e il Comitato Casoni⁶⁴. Il dibattito ruotava proprio intorno alla Valdastico Sud, ritenuta responsabile dell'impovertimento del territorio di quest'area, e intendeva far luce sul nuovo modello di sviluppo possibile, basato sulla tutela del paesaggio e sulla salvaguardia dei piccoli paesi. I temi del dibattito sono stati “memoria ed esperienze di appropriazione dei luoghi, tutela dei centri storici, valorizzazione e orgoglio di appartenenza”. Opinioni discordanti sono quelle che si leggono invece ne “*Il basso vicentino*”, il quale presenta una visione ottimistica legata alla presenza della nuova autostrada sia per spostare il traffico dalla statale Noventa-Vicenza, sia come punto di

⁶⁴ Il Giornale di Vicenza, 24 maggio 2013. Al dibattito sono intervenuti Francesca Leder, docente di Pianificazione Urbanistica dell'Università di Ferrara; Margherita Verlatto, Presidente di Italia Nostra Medio e Basso Vicentino; Laura Guidolin, presidente della Pro Loco di Longare; Vincenzo Campanaro, presidente del Comitato Casoni.

partenza per lo sviluppo prossimo di aree logistiche e commerciali, nonché per “promuovere il flusso turistico”, denunciando tuttavia una carenza di collaborazione tra le istituzioni, e il mancato coinvolgimento dei cittadini⁶⁵. L’impatto che potrà avere la Valdastico Sud sui piccoli paesi è il grande interrogativo che si pongono la Cisl e le industrie del comprensorio Noventa-Lonigo, tanto più a fronte dei dati poco incoraggianti della produzione industriale, contratta del 7%, e della flessione delle vendite sui mercati⁶⁶.

La stessa rivista segnala però una problematica di ben altra natura, ossia la necessità non di grandi aree commerciali, ma di piccoli negozi per far fronte alla “desertificazione commerciale”⁶⁷. Piccoli comuni sotto i duemila abitanti, ma territorialmente estesi, hanno il problema concreto di dover fare parecchi chilometri prima di trovare un punto vendita, non solo di generi alimentari, ma anche di prodotti di altro tipo quali abbigliamento o cartoleria. I negozi, chiusi perché non più redditizi, sono stati sostituiti recentemente con l’iniziativa di portare piccoli mercati nei quali i residenti possano acquistare almeno i generi di prima necessità. Al di là delle difficoltà di spostamento di alcune fasce della popolazione (gli anziani), fare parecchia strada per fare la spesa comporta costi maggiori sia in termini economici che di tempo. Una soluzione proposta da “*Il basso vicentino*” è quella di riaprire negozi multilicenza, utili anche ai turisti (pochi) di passaggio.

Relativamente ai nuovi interventi sulla viabilità dell’area Berica, oltre all’autostrada è stata inaugurata la pista ciclabile Noventa-Vicenza, sulla sede di una ex tranvia⁶⁸. Interessante la presa di coscienza dell’importanza del recupero di un bene

⁶⁵ L’articolo, di Angelo Gemmo, è su “*Il basso vicentino*” n.63, luglio/agosto 2013.

⁶⁶ I dati sono relativi al quarto trimestre del 2012, pubblicati ne *Il basso vicentino* n.59, marzo 2013. Lo stesso articolo segnala le industrie maggiormente in difficoltà o in via di chiusura, come la Komatsu Italia di Noventa.

⁶⁷ “*Il basso vicentino*” n.63, luglio/agosto 2013. Il termine si riferisce all’assenza di negozi nei centri minori.

⁶⁸ E’ stato ampio lo spazio che la rivista *Il basso vicentino* ha dedicato alla nuova pista ciclabile, sia sul n. 42 di settembre 2011, sia sul n.51 di giugno 2012. In quest’ultimo numero, in particolare, si è parlato dell’inaugurazione della pista ciclabile con una pedalata nella quale i partecipanti hanno indossato magliette di colore diverso a seconda del comune di appartenenza. Per informazioni relative alla pista ciclabile si confronti anche il sito <http://www.magicoveneto.it/berici/Riviera/Ciclabile-Riviera-Berica-Strada-dei-Vini-Berici-Vicenza-Noventa-Vicentina.htm?#Pista-Ciclabile-Riviera-Berica>

statale in disuso, riconosciuto come principale punto di forza dell'opera. Una pista ciclabile di circa venti chilometri, come la Noventa-Vicenza ha anche il pregio di favorire una mobilità alternativa, grazie alla linearità del tracciato, alla buona visibilità lungo il percorso, in entrambi i sensi di marcia, garantita anche dalle curve ad ampio raggio (le uniche possibili nei tracciati ferroviari o tranviari)⁶⁹, all'assenza di pendenze rilevanti, alla prossimità dei centri, in concomitanza degli ex caselli. Questa pista, inoltre, interessa ben nove comuni dell'area Berica (Noventa, Agugliaro, Campiglia, Sossano, Villaga, Barbarano, Mossano, Nanto e Longare), favorendo quindi, con buone probabilità, oltre che gli sportivi e chi utilizza la bici per fini ricreativi, anche gli spostamenti da una località all'altra per altri usi (scolastici, di lavoro eccetera).

L'utilizzo delle piste ciclabili è una pratica già ben radicata in molti Paesi europei, soprattutto nelle grandi città (Amsterdam, Berlino, Copenhagen). Nel contesto italiano, purtroppo, è una realtà che fatica a prendere piede anche a causa della natura delle nostre città, molto spesso caratterizzate da strade strette nelle quali c'è a malapena lo spazio per le auto, o da centri storici ubicati in antichi borghi dove al contrario i mezzi motorizzati non hanno accesso, ma le vie sono talmente strette (e spesso scoscese), oltre che punteggiate di negozi con l'ingresso direttamente in strada, che diventa impensabile incastrarci anche una pista ciclabile (che per essere messa in sicurezza ha pur sempre bisogno di spazi adeguati). Ad ogni modo gli spazi fisici non sono l'unica motivazione. Alla base del problema c'è anche un deficit culturale verso forme di mobilità alternative. La rigidità del clima o le condizioni metereologiche avverse di alcuni periodi dell'anno non sono una scusante adatta a giustificare il mancato uso delle due ruote. Fortunatamente, l'interesse verso l'uso della bicicletta si fa via via più evidente; ne sono una prova il diffondersi di punti di *bike sharing* nelle città, e la grande affluenza di ciclisti "amatoriali" nei parchi cittadini o nelle strade di campagna, durante i fine settimana. L'utilizzo della bici potrebbe anche essere maggiormente sfruttato dagli scolari nei loro spostamenti (almeno nelle scuole primarie e secondarie di primo grado, che nella maggior parte dei casi gli studenti frequentano nel comune di residenza).

⁶⁹ Queste sono le caratteristiche che accomunano tutte le vie verdi ricavate da ex tracciati ferroviari; esse recuperano infatti gli stessi attributi indispensabili ai percorsi pensati per i convogli. Si confronti Toccolini A., Fumagalli N., Senes G. (2004), Progettare i percorsi verdi – manuale per la realizzazione di greenways, Maggioli Editore, Dogana (Repubblica di San Marino), oppure Marcarini A. (a cura di) (2003), Greenways in Italia. Scoprire le nostre strade verdi, De Agostini, Novara.

Per quanto riguarda la ricettività, invece, sono svariate le soluzioni alternative all'albergo che stanno prendendo piede, sia per la capacità di attrarre determinati segmenti della domanda, sia per la maggiore adattabilità della struttura in determinati contesti, rispetto all'hotel. Una di queste soluzioni sono gli ostelli. Hostel Lombardia, ad esempio, è un portale che raggruppa tutti gli ostelli della Lombardia⁷⁰. Oggi l'ostello non è più visto esclusivamente come un sistema ricettivo destinato ai giovani, ma sempre più spesso si apre a nuovi segmenti di domanda. Nel caso di Hostel Lombardia il motivo non è soltanto economico: il sito propone anche escursioni ed attività. Per questo motivo, un tipo di organizzazione proponibile anche nel basso Vicentino. Un altro punto di forza di questo tipo di struttura ricettiva è il suo essere adatto anche alle scolaresche in gita. I docenti sono sempre meno propensi a far fare gite lunghe ai ragazzi (tanto delle scuole primarie che di quelle secondarie). Molte volte si propongono gite che richiedono un giorno di viaggio, con le difficoltà che questo comporta, quando invece si potrebbe approfondire la conoscenza del territorio magari con un'ora di strada o poco più. A tutto questo, pensando sempre alle scolaresche, si aggiungono i gemellaggi, gli scambi culturali e le vacanze studio. Servono pertanto strutture ricettive adeguate⁷¹.

Relativamente ai piccoli paesi, la rivista "Turisti per caso" ha voluto introdurre tra le sue rubriche anche un progetto per mostrare le bellezze dell'Italia minore, attraverso mobilità a impatto zero e preferenza per le località meno "gettonate" dal turismo ordinario, come le grandi città d'arte. Tale progetto ha preso il nome di Slow Tour, presto ribattezzato anche "L'Italia senza benzina"⁷².

⁷⁰ Il suo sito web è www.hostellombardia.net. Relativamente a questa ed altre strutture ricettive adatte al turismo nel basso Vicentino, si veda il paragrafo 4.2.

⁷¹ Ulteriore motivo della necessità della riqualificazione dell'offerta ricettiva per i giovani è rispondere adeguatamente alle modifiche in atto nei programmi di studio e formazione all'estero. Il più significativo in tal senso è la riforma di Erasmus, che prenderà il nome di Yes Europe (Fonte: BIT Milano, febbraio 2013. Si veda anche il link http://www.programmallp.it/box_contenuto.php?id_cnt=2908&id_from=2271&style=llp).

⁷² E' lo stesso Patrizio Roversi, "Turista per caso" insieme a Syusy Bladi, a raccontarci l'importanza dello Slow Tour per "distribuire il turista nell'Italia minore", spostandolo dai flussi turistici principali, durante una delle conferenze proposte al BTO (Buy Tourism Online) svoltosi a Firenze, nel mese di novembre 2012. Si veda il portale principale, <http://turistipercaso.it/slow-tour/>. Si veda inoltre la documentazione rinvenibile su Youtube: <http://www.youtube.com/watch?v=RsBVAOQ6fG8> e

2.6 Nuove economie: l'agroalimentare tra viaggi e sapori

A Castiglione della Pescaia (GR) la gelateria “Corradini” vende ai propri clienti gelati fatti con ingredienti tipici toscani. Così, accanto alle creme e ai gusti frutta si trovano gelati come “vin santo e cantucci” o “crema fiorentina”, con l’indicazione dell’azienda di provenienza degli ingredienti. Le lamentele per le lunghe code che si leggono tra le recensioni di “Trip Advisor” sono un’ulteriore conferma della bontà (in tutti i sensi) dell’iniziativa. La cittadina toscana ha saputo infatti sfruttare la versatilità del gelato, intramontabile alimento che piace a tutti, con l’originalità dell’assortimento e la curiosità di poter assaggiare i prodotti del territorio anche in formato cono e coppetta.

Il richiamo del prodotto tipico è molto forte in tutti i turisti. I motivi sono molteplici, dalla semplice constatazione che il cibo è uno dei piaceri della vita, quindi la ricerca del piacere e del gusto, alle motivazioni più profonde e complesse, come il fatto che assaggiare e gustare i prodotti tipici sia la scoperta dell’anima di un territorio⁷³.

Il cibo è prima di tutto fonte di sostentamento, e in questo senso svolge un ruolo insostituibile. In un mondo in costante crescita⁷⁴, il tema del cibo per nutrire il Pianeta è come non mai attuale e delicato. “Nutrire il Pianeta. Energia per la vita” è, non a caso, anche il titolo della prossima Esposizione Universale, che si terrà nei mesi tra marzo ed ottobre 2015 a Milano⁷⁵. La scelta di una città italiana per accogliere l’Expo (indipendentemente da critiche, ritardi nei lavori, inadeguatezza degli spazi) è particolarmente simbolica, per l’eccellente cucina che l’Italia vanta nel mondo. Il motivo del suo trionfo su tante altre cucine è da ricercarsi nella posizione geografica che favorisce coltivazioni variegata (ortaggi, cereali, agrumi, frutta, eccetera) e di qualità, oltre che alla tradizionale pratica degli allevamenti, e alla loro connessione con la produzione di salumi e insaccati prestigiosi e di alta qualità. Di solito ciò che riscuote successo è il prodotto lavorato (olio d’oliva, pasta, vino, formaggio). Non solo per la qualità e varietà dei prodotti, ma anche e soprattutto per l’insieme di stile di vita sano,

<http://www.youtube.com/watch?v=94IjKjEjXT4>. Il primo video descrive le caratteristiche dello Slow Tour, il secondo è uno Slow Tour che interessa la Regione Veneto, e in particolare le ville Palladiane.

⁷³ Camera di Commercio, Industria e Artigianato Vicenza (2005), *Atlante Agroalimentare Vicentino*, Vicenza, introduzione.

⁷⁴ www.wikipedia.org alla voce “popolazione mondiale” si legge la stima dell’Onu secondo la quale nel 2040 la Terra raggiungerà i 9 miliardi di abitanti.

⁷⁵ www.expo2015.org. All’EXPO saranno presenti 131 Paesi.

conoscenze, saperi e sapori, la Dieta Mediterranea è entrata nella lista del Patrimonio Mondiale dell'Umanità⁷⁶. Pressoché ogni area del nostro Paese può vantare uno o più prodotti con determinate caratteristiche legate al territorio di origine. È il caso dei DOP e IGP⁷⁷, nei quali il richiamo all'immagine del territorio di origine è molto forte. Il legame territorio-alimento è oggi particolarmente sentito e ricercato. Esso dà vita ad un vero e proprio mercato nel quale il prodotto di partenza non è più il centro dell'attrattiva, ma lo sono in ugual misura, se non di più, tutte le caratteristiche culturali, sociali, economiche, paesaggistiche della quale quel prodotto fa parte.

Relativamente alle Strade del Vino⁷⁸ e dei Sapori, sono numerose quelle della Regione Veneto: troviamo infatti le Strade di Bardolino, Custoza, Valpolicella, Soave, Arcole, Lessini-Durello, Terradeiforti (prodotti tipici), Colli Euganei, Gambellara DOC, Colli Berici, Torcolato e Vini di Breganze, Vin Friularo, Prosecco e Vini dei Colli Conegliano-Valdobbiadene, Vini DOC Lison-Pramaggiore, Vini del Piave, Vino del Montello e Colli Asolani, Radicchio Rosso di Treviso e variegato di Castelfranco, Asparago bianco di Cimadolmo IGP, Riso Vialone nano veronese IGP.

Lessini-Durello, Gambellara, Colli Berici e Breganze sono le Strade del Vino che interessano la provincia di Vicenza⁷⁹.

⁷⁶ www.unesco.it. La Dieta Mediterranea è Patrimonio intangibile dell'Umanità dal 2009.

⁷⁷ Denominazione di Origine Protetta e Indicazione Geografica Protetta. Quelli a marchio DOP sono prodotti agricoli ed alimentari “le cui caratteristiche siano dovute esclusivamente all'ambiente geografico comprensivo dei fattori naturali ed umani e la cui produzione, trasformazione ed elaborazione avvenga nel luogo di origine”. Lo stesso prodotto non avrebbe tali caratteristiche, a parità di lavorazione, se realizzato con prodotti coltivati altrove o da animali allevati in altre zone. E' il caso del Parmigiano Reggiano, che si fregia del marchio DOP solamente quando l'animale si alimenta in determinati pascoli che sono specificati accuratamente. Nel caso dell'IGP, invece, si tratta di prodotti agricoli ed alimentari “di cui una determinata qualità possa essere attribuita all'origine geografica la cui produzione e/o trasformazione e/o elaborazione avvengano nell'area geografica determinata” . Ne è un esempio il Radicchio Rosso di Treviso, il quale durante l'ultima fase del processo di coltivazione viene portato in regioni a clima più rigido (Scandinavia, ma talvolta è sufficiente il clima del Trentino) dove le temperature molto rigide alle quali è esposto conferiscono al prodotto la croccantezza tipica che lo contraddistingue. Le definizioni riportate sono da materiale fornito dalla Prof. Giovanna Trevisan, Università Ca' Foscari.

⁷⁸ La legge che disciplina le Strade del Vino è la n. 268 del 27 luglio 1999 (www.parlamento.it).

⁷⁹ G. Trevisan (a cura di) (2002), *Agroalimentare e turismo nel Veneto e Friuli Venezia Giulia: nuove opportunità di sinergie*, Libreria Editrice Ca Foscari, Venezia

Il basso Vicentino produce mais, frumento, soia, vino e tabacco⁸⁰. Michele Negretto, imprenditore agricolo di Albettono, è il presidente provinciale della Confagricoltura. Egli sostiene che l'agricoltura è un settore che produce reddito e dà lavoro ad altri. Inoltre gli agricoltori non sono solo produttori, ma anche tutori del territorio. Ciò che sarebbe necessario è l'aggregazione e l'unione delle forze per ridurre i costi di produzione.

Il basso Vicentino è ricco di prodotti tipici⁸¹:

- *Funghi* (zona dei Berici, Longare e Noventa Vicentina⁸²);
- *Patata di pianura* (Agugliaro, Alonte, Lonigo, Noventa). E' conosciuta come "Patata dorata del Guà"⁸³;
- *Radicchio rosso* (diffuso nel basso basso Vicentino, favorito dal terreno fertile e leggero e l'abbondanza di acque; si coltiva ad Asigliano, Poiana Maggiore, Noventa Vicentina, Sossano). Questo prodotto era stato insignito del marchio "Le Terre del Palladio". Nel 2007 il marchio ha cambiato nome e logo, diventando "Sapori del Palladio". A causa di un'assenza di marketing mirato, e di una conseguente sfiducia verso il progetto, nel 2010 il marchio è stato sciolto⁸⁴.
- *Riso di Grumolo delle Abbadesse*. La coltivazione è stata introdotta dalle monache dell'Abbazia benedettina di San Pietro di Vicenza, e si coltiva dal '500. Si deve alle badesse la bonifica dei terreni, il disboscamento e il prosciugamento delle paludi e degli acquitrini, e l'irrigazione con la costruzione di canali per condurre l'acqua per le risaie. La coltivazione del riso ha dato un'impronta fortissima al piccolo centro, sia per via dei canali, che per le ville patrizie dei dintorni. Oggi la coltivazione si estende per circa 130 ettari (nel '600 erano quasi 300). Negli ultimi dieci anni la produzione è ulteriormente diminuita, perché il vialone nano locale ha una resa bassa e per questo motivo sta venendo sostituito dal carnaroli. Il Presidio vuole salvaguardare e incoraggiare la ripresa della

⁸⁰ Il basso vicentino n.51, giugno 2012

⁸¹ L'elenco dei prodotti è ricavato da Atlante agroalimentare vicentino, (2005) Camera di Commercio, Industria e Artigianato, Vicenza.

⁸² L'azienda specializzata è Meneghello Funghi (www.meneghellowfunghi.it).

⁸³ www.vicenzaagrifood.it

⁸⁴ Si può leggere l'articolo completo su www.vicenza.coldiretti.it

coltura⁸⁵.

- *Piselli di Lumignano*. Zone di coltivazione sono, oltre alla frazione di Longare, Nanto, Mossano, Castegnero; La fama dei piselli di Lumignano va indietro nei secoli: si tratta di uno dei tanti prodotti che viaggiavano per via fluviale e giungevano a Venezia, dove erano richiesti anche dal Doge per il suo piatto di “risi e bisi” durante la festività di S.Marco. La precocità della maturazione del legume è dovuta all’effetto della roccia di Lumignano che viene riscaldata dal sole⁸⁶.
- *Tartufo nero dei Berici*. Nanto, Arcugnano, Longare, Barbarano e in genere la parte orientale dei Berici sono la zona boscosa delle “tartufaie”⁸⁷;
- *Olio extravergine di oliva Veneto DOP* (prodotto sia sui Berici che sugli Euganei);
- *Latte e formaggi di capra*. Un’azienda esempio di questa produzione è “La Capreria”, a Montegalda⁸⁸. Saporiti e facilmente abbinabili a vari piatti, sono un prodotto da scoprire (o riscoprire) anche come secondo piatto a sé stante, e non relegato, come spesso avviene con i formaggi, a fine pasto.
- *Vino Colli Berici DOC, Vicenza DOC*⁸⁹;
- *Prosciutto Berico-Euganeo*⁹⁰;
- *Grappa dei Berici, miele, mostarda* (Cotognara nei Colli Berici)⁹¹.

⁸⁵ Dal fascicolo “*Il Veneto dei Presidi e delle Comunità di terra madre*”, Slow Food Editore.

⁸⁶ www.comunideco.it/longare

⁸⁷ www.vicenzaagrifood.it

⁸⁸ Il sito web dell’azienda è www.lacapreria.it. Interessante anche la storia dell’azienda su www.gazzettagastronomica.it. Il sito www.famigliagastaldello.it parla del recupero dell’attività dell’allevamento di capre nel basso Vicentino, gestite da giovani, molti dei quali donne. Le due razze di capre più allevate sono la “Camosciata delle Alpi”, di colore marrone, e la “Saanen”, dal pelo bianco.

⁸⁹ Il sito del Consorzio dei Vini DOC Colli Berici e Vicenza è www.bevidoc.it

⁹⁰ www.prosciuttoberico.it

⁹¹ Per un ulteriore approfondimento sui prodotti tipici dell’area berica si veda anche www.colliberici.it alla voce “prodotti tipici”.



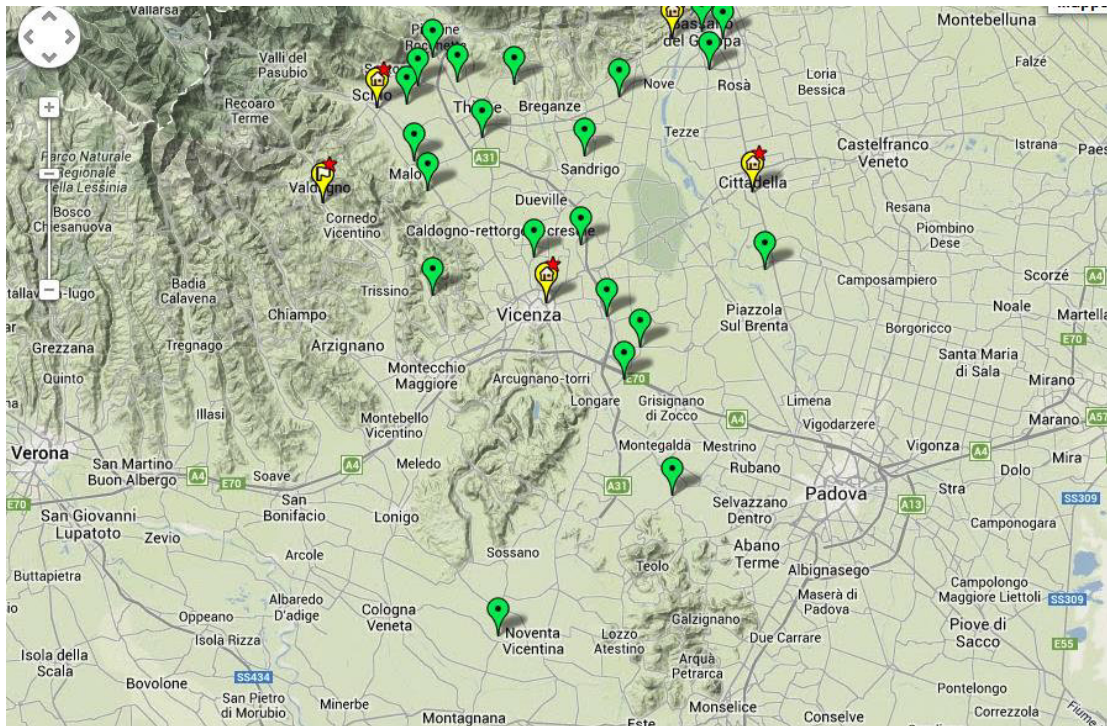
Promozione dell'area di Produzione dell'Olio Extravergine di Oliva dei Colli Berici. (foto dell'autore)

Per valorizzare questi prodotti le modalità sono molteplici. “Progetto Chilometro Zero” è l’operazione con cui Coldiretti Veneto invita mense, chef e grande distribuzione ad utilizzare preferibilmente prodotti stagionali del territorio⁹². Anche i distributori automatici di prodotti freschi sono una realtà che sta ricevendo grandi consensi. Questi punti vendita dislocati nel territorio sono inoltre una buona risposta alla carenza di negozi nei centri minori, anche perché di solito sono collocati fuori dal centro del paese (dove solitamente un punto vendita riesce a sopravvivere). I distributori di “Fattorie Venete” offrono un assortimento di prodotti che permettono di fare una spesa alimentare corposa. Oltre al latte fresco si trovano infatti formaggi, yogurt, burro e altri latticini (panna, mozzarella, stracchino, tosella, robiola...), e uova. Il sito di Fattorie Venete completa l’offerta, dando anche la possibilità di acquistare on line, mettendo a disposizione una mappa dei punti vendita, proponendo ricette e segnalando gli eventi

⁹² Il basso vicentino n.58, febbraio 2013

come le “Domeniche in fattoria”⁹³.

La diffusione dei prodotti locali passa poi attraverso i ristoranti del territorio, via ideale attraverso la quale creare un’immagine vincente dei prodotti⁹⁴. È lo stesso menu che deve parlare del territorio, insieme ai ristoratori che, parlando direttamente con il cliente, gli illustrano le caratteristiche dei piatti⁹⁵.



La diffusione dei distributori automatici di “Fattorie Venete” in provincia di Vicenza, abbondanti nell’alto Vicentino e quasi assenti nell’area berica (colore verde; in giallo sono indicati gli spacci). (Fonte: www.fattorievenete.it)

⁹³ www.fattorievenete.it. Dalla mappa dei punti vendita si può osservare quanto la distribuzione degli stessi sia capillare nell’alto Vicentino e decisamente più carente nel basso Vicentino.

⁹⁴ La crescente tendenza dei ristoratori a preparare i cibi “in casa”, dal pane ai grissini, dalla pasta ai dolci, come si faceva una volta, insieme all’utilizzo di prodotti del territorio, diventa una prerogativa dell’esercizio se si tratta di Agriturismo. Quest’ultimo, infatti, è definito tale se connesso ad un’attività agricola.

⁹⁵ Il basso vicentino n.58, febbraio 2013. L’articolo riporta l’esempio del primo ristorante a km zero aperto a Lonigo, la “Trattoria al Teatro”. In questo ristorante, il cliente può vedere la distanza che percorre un prodotto tipico locale, la quale non supera mai i 13 km.

Capitolo terzo

Verso Rovigo

Il capitolo tratterà la parte padovana e rodigina del territorio attraversato dalla Valdastico Sud, interessato dalla presenza delle uscite autostradali di Santa Margherita d'Adige, Piacenza d'Adige e Badia Polesine. Il paesaggio poco urbanizzato, caratterizzato prevalentemente dalla presenza di centri minori e adibito soprattutto ad uso agricolo, trova due interessanti eccezioni, per notorietà e sviluppo turistico, nelle cittadine di Este e Montagnana, le quali saranno presto raggiungibili dal casello di Santa Margherita d'Adige. L'intersezione con la statale Transpolesana a Badia Polesine è la conclusione del tracciato autostradale; gli spunti di riflessione proseguono invece lungo l'area del Polesine, attraverso i paesaggi delle bonifiche, intorno a Rovigo e oltre, fino a "sfociare" nei singolari paesaggi del Delta del Po. La Valdastico Sud si interseca più volte con le acque dell'entroterra: si tratta di corsi d'acqua dalle caratteristiche diverse, ciascuno con una valenza storica da riscoprire ed un'altra, paesaggistica, da rivalutare, insieme alle attività praticabili sui fiumi, anche prendendo spunto da quelle un tempo abituali. Ciascuno di questi spunti richiama la tematica del rapporto tra infrastruttura e paesaggio.

3.1 L'autostrada fino a Badia Polesine

A sud di Noventa Vicentina, la A31 entra in territorio padovano¹. La prima uscita autostradale che si incontrerà in questa direzione è quella di S. Margherita d'Adige. Essa è situata in una posizione interessante relativamente a due centri della

¹ Intendo tuttavia ricordare che al momento della stesura del presente elaborato, l'autostrada A31 Sud è ultimata solo fino all'uscita di Albettono-Barbarano.

bassa padovana, Montagnana ed Este. In relazione alla vicinanza dell'autostrada si esprime con giudizio positivo il sindaco di Montagnana, non solo per la migliore qualità della viabilità ma anche relativamente al turismo². Montagnana è Bandiera Arancione del Touring Club³, e, insieme ad Este, è tra le non poche cittadine murate che si possono incontrare in Veneto⁴. Era tuttavia verso Este che si rivolgevano i traffici commerciali del tempo. Situata in direzione Padova e quindi Venezia, Este era infatti raggiungibile anche per via fluviale attraverso il canale Bisatto, ed anzi proprio lungo questa arteria nel '500 si svolgeva il numero più consistente di traffici⁵. Il futuro casello di Santa Margherita d'Adige cela però una realtà che con il turismo non ha nulla a che vedere, e ancor meno con il citato paesaggio poco urbanizzato. È qui, infatti, che potrebbe trasformarsi in realtà l'incubo peggiore di chi era contrario alla Valdastico Sud: quello cioè, di veder realizzate, insieme all'autostrada, nuove ed enormi aree logistico-industriali. Il Parco Logistico e Produttivo di Santa Margherita d'Adige, denominato anche Park Valdastico Sud, se verrà realizzato, sarà esattamente questo: un'area di 250 mila mq a ridosso del casello ed un'altra, di 130 mila mq a Montagnana, a completamento della già esistente zona industriale. D'interesse per le province di Padova, Vicenza, Verona e Rovigo, come si legge sul sito della Società che lo gestisce,

² È possibile leggere l'intervista al sindaco di Montagnana nell'articolo di Busato T. ne Il Basso Vicentino n. 42, settembre 2011. Il sindaco in particolare afferma che Montagnana conta l'arrivo di 70/80.000 turisti in città durante le tre manifestazioni principali (Festa del Prosciutto, Palio dei 10 comuni, Montagnanese in Fiera). Un altro articolo nello stesso numero della rivista Il Basso Vicentino parla di Montagnana anche in riferimento al costruendo Parco Logistico e produttivo di S. Margherita d'Adige, il quale coinvolgerà, oltre ad altri comuni della bassa padovana, anche Montagnana. Per maggiori approfondimenti si rimanda al sito www.parcofiumicello.it.

³ Si veda Touring Club Italiano (2005), Guida alle bandiere arancioni – *Località dell'entroterra* selezionate e certificate dal Touring, Touring Editore, Milano, p. 31. Di particolare interesse, a Montagnana, oltre alla spettacolare cinta muraria, una villa palladiana progettata nel 1552, Villa Pisani, una delle numerose ville che portano questo nome, come il gioiello della Riviera del Brenta situata a Strà (VE). Olivato L., Dal Pozzolo E. M. (2006), Montagnana - storia e incanto, Terraferma, Vicenza, p. 108.

⁴ Conegliano, Bassano, Marostica, Monselice sono alcuni esempi di città murate del Veneto in Olivato L., Dal Pozzolo E. M. (2006), Montagnana – storia e incanto, Terraferma, Vicenza, p. 39.

⁵ Il Canale Bisatto (o Bisato) è un emissario del Bacchiglione che “serpeggia” (da qui deve il suo nome) dalla provincia di Vicenza verso quella di Padova, per poi proseguire nella pianura veneta, fino a sfociare vicino a Chioggia.

Parco Fiumicello S.p.A.⁶, un'ulteriore (prevista) fase di ampliamento raggiungerebbe un consumo di suolo pari a 2,5 milioni di mq. Punto di forza del progetto, a detta dei promotori dell'iniziativa, la felice posizione del Parco, collegato alla linea ferroviaria Monselice-Mantova, alla costruenda Valdastico Sud e alla SR10, anch'essa di prossima realizzazione⁷. Alla cerimonia inaugurale del progetto, il 2 luglio 2011, ha fatto seguito l'apertura del relativo sito, che si presenta come un agghiacciante elogio del cemento, oltre che come improbabile proposta commerciale. Vi si leggono infatti frasi come *“prezzi tutt'ora molto contenuti rispetto al normale mercato regionale garantiscono alta redditività dell'investimento”*, *“occasione unica in tutto il nordest”* o ancora *“prezzi vantaggiosi, perché il Parco sorge nel cuore della Bassa Padovana, in un'area di tradizioni prettamente agricole, non ancora raggiunta da una intensiva attività edilizia”*, il tutto corredato da una pittoresca quanto beffarda immagine della città murata di Montagnana, sul lato sinistro della pagina principale. Di fatto, gli sperati acquirenti non ci sono stati, come si legge sul *“Mattino di Padova”*, così come non è andato a buon fine l'aumento di capitale, indispensabile al proseguimento dei lavori⁸. Quel che è certo è che l'auspicabile strategia di recupero ambientale per il territorio attraversato dalla Valdastico Sud, difficilmente può trovarsi in posizione di accordo rispetto a prospettive di questo tipo.

Badia Polesine, centro di circa diecimila abitanti sulla riva dell'Adige, il quale separa il comune dalla provincia di Padova, deve il suo nome all'Abbazia della Vangadizza, un monastero benedettino sorto prima dell'anno Mille, che godeva di una

⁶ www.parcofiumicello.it. Tutte le informazioni relative al Parco Logistico Commerciale sono ricavate dal sito web della Società.

⁷ Altro motivo di *“vanto”*, segnalato con tanto di carta dell'Europa all'interno del sito www.parcofiumicello.it, è la posizione della provincia di Padova, all'incrocio fra il Corridoio Europeo I e il V.

⁸ Il *Mattino di Padova*, 29 luglio 2013 e 4 agosto 2013. Si possono leggere entrambi gli articoli su www.mattinopadova.gelocal.it. Altre considerazioni relative allo stop dei lavori riguardano l'apertura ancora lontana dei principali assi viari di collegamento (approssimati alla seconda metà del 2014 per il casello della Valdastico Sud e addirittura il 2016 per la SR10), e la disponibilità di Montagnana di farsi carico della Stu (Società di Trasformazione Urbana, che gestisce il Parco), solo se i comuni minori accetteranno di venire *“inglobati”* a Montagnana, in una sorta di macromunicipalità.

propria diocesi indipendente⁹. Nel comune di Badia Polesine si trova l'Oasi Valle della Buora, gestita dal Consorzio di Bonifica Polesine Adige Canalbianco. Istituita nel 2007, è una zona umida di 10 ettari circa, che è stata risparmiata da un tentativo di bonifica nel 2003¹⁰, preferendo invece la piantata di oltre un centinaio di alberi, alcuni anni più tardi, per evitare l'impovertimento del territorio¹¹. Il territorio comunale di Badia Polesine è qui preso in esame in quanto, come già indicato, costituisce il termine meridionale della costruenda Valdastico Sud, ed è inoltre già parte di quell'area della bassa pianura interessata dagli interventi di bonifica, dei quali si parlerà più avanti. Il sito comunale fornisce un'interessante informazione relativamente alla forte vocazione agricola di Badia Polesine e delle sue frazioni (Crocetta, Salvaterra, Villa d'Adige e Villafora), sottolineando, tra le altre attività economiche, la presenza di 350 aziende agricole¹². Badia Polesine si ritroverà a breve, con il completamento dell'autostrada, collegata a Piovene Rocchette, estremità settentrionale (almeno finora) della Valdastico. Due modeste località "unite da un insolito destino", caso decisamente unico rispetto agli usuali collegamenti della viabilità maggiore, che normalmente interessano i grandi capoluoghi (Torino-Trieste, Bologna-Taranto, Milano-Napoli), e vedono nei centri minori solo punti di passaggio o al massimo di raccordo, o di confine di Stato (Ventimiglia, Bardonecchia, Tarvisio)¹³. È pur vero che la Valdastico Sud viene comunemente chiamata "Vicenza-Rovigo", e in questo senso troverebbe anch'essa completamento in un capoluogo di provincia, ma di fatto il capoluogo in questione dista 24 km da Badia Polesine, percorribili in non meno di 29-30 minuti¹⁴, cioè una distanza quasi pari a quella tra Vicenza e Thiene (via Valdastico), che è di 27 km. Ulteriore conferma di come, alla fine, la nuova autostrada si riveli solo in parte collegamento funzionale alla città di Rovigo.

⁹ Per queste informazioni ed altre relative alla storia di Badia Polesine, si veda il sito www.comune.badiapolesine.ro.it.

¹⁰ Fonte: www.wikipedia.it (voce "Oasi Valle della Buora").

¹¹ Il sito del comune (www.comune.badiapolesine.ro.it), al link "Oasi Valle della Buora", denuncia il grave impoverimento delle specie avicole a seguito della perdita, negli ultimi decenni, di piante palustri, siepi ed altri elementi indispensabili alla salvaguardia della biodiversità.

¹² www.comune.badiapolesine.ro.it

¹³ L'osservazione trova conferma nella mappa della rete autostradale di Autostrade Per l'Italia (www.autostrade.it).

¹⁴ Calcolo effettuato con Google Maps.

3.2 I corsi d'acqua: *Bacchiglione*, *Adige* e i riverberi del passato nel recupero della navigazione

L'intersezione tra autostrada e corso d'acqua è l'incrocio tra due sistemi che hanno in comune l'essere orientati in una direzione, e la prevalente linearità del percorso (se si fa eccezione per i meandri dei fiumi). Del resto, se si pensa alla valenza che i corsi d'acqua hanno avuto in passato come via privilegiata per il trasporto di persone e merci, il fiume è una "strada" ben prima della strada stessa.

Da un punto di vista turistico, il fiume ha un peso modesto nel panorama degli attrattori naturali e paesaggistici¹⁵. Molto spesso non è considerato come attrattore in sé, ma solo in relazione al contesto nel quale è inserito (fiumi di montagna, all'interno delle città,...). Da un punto di vista della balneazione, delle spiagge e di tutte le strutture ad esse connesse non è competitivo con le classiche destinazioni "da bagnanti", il mare e il lago. Lungo i corsi d'acqua sorgono però i centri abitati¹⁶, così in molte città la presenza del fiume può contribuire a renderle più pittoresche, anche grazie agli scenari davvero spettacolari che spesso vengono a crearsi nel connubio acqua-città e acqua-ponte. Gli esempi si potrebbero sprecare, dal ponte Vecchio a Firenze, al Ponte di Bassano, fino ai celeberrimi ponti europei ed extraeuropei, abusati in cartoline e stampe di ogni genere, come il Tower Bridge di Londra, quello di Le Havre in Normandia, il ponte Carlo a Praga, eccetera. Ancora, sono innumerevoli i casi di toponimi che contengono il nome del fiume sul quale sorgono (anche in questo caso, non solo nelle realtà italiane): Valeggio sul Mincio, Ponte di Brenta, Stratford upon Avon, Auvers-sur-Oise, Frankfurt am Mein, compresi ben due caselli su sette lungo la Valdastico sud, Piacenza d'Adige e Santa Margherita d'Adige. Si tende a sottolineare il grande rapporto tra il fiume e la città, oltre a conferire a quest'ultima una più precisa collocazione geografica o a distinguerla dai numerosi casi di omonimia.

¹⁵ Si veda anche Vallerani F. (2004), *Acque a Nordest – da paesaggio moderno ai luoghi del tempo libero*, Cierre Edizioni, Sommacampagna (VR). La "normalità fisionomica di fiumi e torrenti rimane al di fuori della codificazione narrativa delle guide".

¹⁶ È cosa nota che le città tendessero a sorgere lungo i corsi d'acqua, dove erano favoriti l'approvvigionamento idrico, i commerci e la produzione di energia. Si veda, ad esempio, Belloni G. (a cura di) (2005), *Contrade a venire*, Ediciclo Editore, Portogruaro (VE), p. 183. Il testo analizza l'aspetto sottolineando che gli insediamenti seguono regole "geomorfologiche, di salubrità, di collocazione rispetto ai corsi d'acqua (...)".

La navigazione fluviale è una modalità di trasporto quasi scomparsa dal nostro quotidiano, fatta eccezione per qualche caso particolare, come il diporto turistico nelle grandi città. La recente rivalutazione dei corsi d'acqua anche per il recupero della navigabilità, specialmente di tipo non motorizzato, rende particolarmente interessanti i fiumi in un'ottica di sviluppo turistico. Naturalmente, il tipo di attività praticabili dipende in larga misura dalle caratteristiche del corso d'acqua¹⁷. Stanno vivendo un crescente successo gli sport praticabili sui fiumi, come il rafting o il cannotaggio. Un buon esempio è il contesto del Brenta, che offre la possibilità di praticare sport fluviali ad alto contenuto adrenalinico (zona di Valstagna-San Nazario) dai più "noti" come il rafting, la canoa o il kayak, alle proposte più recenti, come l'hydrospeed o il river trekking¹⁸. Interessante anche la volontà di ricostruire l'utilizzo storico del fiume come "via di trasporto" attraverso il "Palio delle zattere", una competizione che si svolge a bordo di zattere che ricordano quelle un tempo utilizzate per il trasporto del legname fino a Venezia¹⁹.

¹⁷ Le attività sui fiumi possono essere distinte, per praticità, in alcuni gruppi principali: le attività lungo gli argini, "fuori dall'acqua", come le escursioni a piedi, in bicicletta, ecc., che in questa sede non vengono trattate in quanto già esaminate nello specifico contesto degli itinerari cicloturistici; quelle in un certo senso "ibride" o "anfibe", come la pesca; quelle praticabili esclusivamente "in acqua", come la navigazione. In questa sede si farà riferimento a quest'ultima tipologia.

¹⁸ L'hydrospeed è la discesa fluviale effettuata in posizione prona a bordo di un bob acquatico; il river trekking è un'escursione a piedi con casco e gilet salvagente che comprende l'entrata in acqua per esplorare grotte ed anfratti. Tutti gli sport, con caratteristiche, livelli di difficoltà e informazioni specifiche sono sul sito www.valbrenta.net.

¹⁹ Ibidem. Interessante la possibilità di assistere al "palio" da una posizione insolita, seduti a bordo dei gommoni da rafting.



Il curioso “Palio delle zattere” a Valstagna (VI), sul fiume Brenta, è un interessante esempio del recupero degli utilizzi storici del fiume. (Foto di Boscato A., www.valbrenta.net).

Il fiume Brenta offre invece, nel tratto tra Padova e Venezia, un tipo di attività di tutt'altro genere, di contesto meno ludico e più strettamente culturale²⁰. Si tratta della navigazione sulla Riviera del Brenta a bordo di confortevoli battelli che richiamano gli antichi *burchielli* con i quali i signori di Venezia raggiungevano un tempo le loro ville di campagna. Le escursioni prevedono anche la visita ad alcune ville venete²¹.

Alcuni esempi felici di utilizzo del corso d'acqua a scopo ricreativo o sportivo sono già ampiamente diffusi in Paesi come la Slovacchia, dove si pratica il rafting e kayak sui fiumi Danubio, Dunajec, Bela, Vah, Orava e Hron²², o ancora in Repubblica Ceca sul fiume Vlatava, dove a bordo di piccoli natanti non motorizzati si possono ammirare i castelli Boemi o visitare cittadine veramente piacevoli come Cesky Krumlov²³. La visuale dal fiume è senza dubbio alternativa ed insolita rispetto a quella “da terra”.

²⁰ www.battellidelbrenta.it

²¹ Si confronti anche Vallerani F. (1983), *Vie d'acqua del Veneto*, La Galiverna, Battaglia Terme (PD), p. 76. Il percorso lungo la Riviera del Brenta viene naturalmente identificato con gli scorci sulle Ville Venete, diventando “uno tra i più famosi itinerari d'Europa”.

²² www.sloviatravels.com.

²³ Il sito ufficiale della cittadina boema è www.ckrumlov.cz.



Navigazione sul fiume Vltava, Repubblica Ceca. La navigazione fluviale offre un punto di vista insolito. (Fonte: Google Earth).

Anticamente, la navigazione sul fiume aveva molto probabilmente anche il vantaggio di essere sfruttata durante tutto l'arco dell'anno. Diversamente dal mare, infatti, sul quale in inverno le attività erano notevolmente ridotte se non interrotte²⁴, il fiume non è soggetto a onde pericolose, tempeste, e anche in caso di nebbia o scarsa visibilità il letto del fiume era sicuramente più visibile rispetto alla navigazione in mare aperto. Per tutto il Medioevo e il Rinascimento il fiume era una via privilegiata per gli spostamenti di persone²⁵. In epoche successive la via d'acqua è diventata obsoleta rispetto ad altre tipologie di spostamento, ed il suo uso per il trasporto è venuto meno. Nel territorio qui analizzato, uno degli utilizzi più significativi del corso d'acqua a fini commerciali era la via da Villa dal Verme (Agugliaro) fino a Venezia, che riguardava

²⁴ Si confronti Braudel F. (2002), *Civiltà e imperi del Mediterraneo nell'età di Filippo II*, Einaudi, nel quale si legge che durante l'inverno erano sospese anche le battaglie per mare.

²⁵ Vallerani F. (2004), *Acque a nordest*, Cierre Edizioni, Sommacampagna (VR). Il testo spiega che per i signori in villeggiatura il viaggio era molto più confortevole per via fluviale che sulle strade percorse da carri e cavalli, spesso malconcie.

tutti i prodotti dei Berici²⁶. Relativamente al legname in transito sui corsi d'acqua, ad oggi una delle "vie" più caratteristiche per giungere a Venezia era, prima di essere incanalato sul Brenta, la discesa lungo la "Calà del Sasso". Si tratta di una scalinata in pietra (detta anche dei "4444 scalini") realizzata alla fine del Trecento, con un canale sempre in pietra ai lati sul quale i tronchi scivolavano dall'Altopiano dei Sette Comuni fino al Brenta (nei pressi di Valstagna) per poi arrivare a Venezia²⁷.

In questa sede non è importante ripercorrere le vicende che hanno portato all'arresto del traffico fluviale, quanto piuttosto un rilancio dell'immagine del fiume e delle sue potenzialità dai vari punti di vista, non da ultimo in virtù del grande ruolo di "vettore" che ha conosciuto nei secoli.

Sono due i fiumi principali che vengono attraversati dalla Valdastico Sud, il Bacchiglione e l'Adige. Il fiume Bacchiglione è un sistema idrografico importante per le province di Vicenza e Padova. Lungo 119 km, i suoi affluenti sono il Retrone, il torrente Astico e il torrente Orolo²⁸. Vicenza e il suo territorio sono anche ricche di acqua risorgiva, utilizzata non solo in provincia, ma anche nel padovano. Un tempo, il Bacchiglione era una "rigogliosa arteria" lungo la quale affluivano generi svariati come "olio, vino, vetrami in casse, mobilia, lane lavorate, legname lavorato, droghe, legna da fuoco, granaglie, terraglie" ecc²⁹. Più recentemente, invece, esso è stato protagonista delle cronache a causa delle piene, in particolare quella dell'autunno del 2010, quando le esondazioni di Bacchiglione e Retrone hanno causato ingenti danni alla città di Vicenza e ad alcune località limitrofe. In quell'occasione, i pesanti disagi hanno coinvolto anche la viabilità, compresa la rete autostradale. Sulla A4 era stato chiuso al

²⁶ Si veda anche Albertoni C., Penzo L. (a cura di) (2013), *Berici Curiosi – itinerari sulle tracce del paesaggio*, Consorzio Pro Loco Colli Berici, Imprimenda, Limena (PD). A p. 131 il testo racconta di come Villa dal Verme sia sorta vicino al corso d'acqua perché quest'ultimo aveva la funzione di una vera e propria "autostrada sulla quale era possibile far viaggiare di tutto", come la pietra, i già citati piselli di Lumignano, prodotti agricoli, legname.

²⁷ La Calà del Sasso ha avuto un ruolo importante anche come via di collegamento tra l'Altopiano e la pianura, prima della realizzazione della ferrovia Rocchette-Asiago e della strada del Costo. Per la letteratura al riguardo si veda Varotto M., Rigoni P. (a cura di) (2009), *L'Altopiano dei Sette Comuni*, Cierre Edizioni, Sommacampagna (VR), oppure Gasparella G., Chiericato G. (1995), *Ferrovia a cremagliera Rocchette-Asiago*, Bonomo, Asiago (VI).

²⁸ www.bacchiglione.it

²⁹ Vallerani F. (2004), *Acque a Nordest – da paesaggio moderno ai luoghi del tempo libero*, Cierre Edizioni, Sommacampagna (VR).

traffico il tratto tra Vicenza est e Montebello³⁰.

Uno degli emissari del Bacchiglione è il canale Bisato, scavato dai vicentini tra il 1143 e il 1188 e conducente parte delle acque del fiume fino ad Este. Esso è particolarmente significativo in relazione al territorio in esame, perché abbraccia gran parte delle realtà finora prese in considerazione. D'interesse è innanzitutto il suo percorso, che si snoda costeggiando i colli Berici, e dirigendosi poi verso gli Euganei³¹. Inoltre, motivo di interesse sono i progetti di recupero della navigabilità del torrente. La prima in ordine cronologico è quella di Vallerani, il quale propone un itinerario di circa 37 km da Albettona a Monselice³². Una seconda proposta è quella del Consorzio Pro Loco Colli Berici³³. Villa Bembo Montemezzo a ponte di Nanto è solo uno dei possibili scorci di tipo architettonico dei quali si potrebbe godere navigando sul Bisatto (che grazie agli argini non troppo alti lascia intravedere il paesaggio circostante). Un'altra è Villa Rigon a Ponte di Barbarano. Albertoni C. e Penzo L. nel volume "*Berici curiosi*" definiscono Albettona "villaggio fluviale cinquecentesco"³⁴. La funzione di Albettona come luogo di attracco e passaggio delle merci portò all'edificazione della Torre Colombara³⁵, sulla riva destra del canale come punto di controllo dei traffici. La presenza di una torre di controllo testimonia come i traffici commerciali fossero un tempo frequenti e corposi.

³⁰Uno degli articoli del disastro è quello pubblicato da [repubblica.it](http://www.repubblica.it/rubriche/bussole/2010/11/04/news/1_alluvione_a_vicenza_cronaca_di_una_tragedia_minore-8748755/) al link seguente: http://www.repubblica.it/rubriche/bussole/2010/11/04/news/1_alluvione_a_vicenza_cronaca_di_una_tragedia_minore-8748755/

³¹ Passa per Lozzo Atestino e per Este.

³² Si veda Vallerani F. (1983), *Vie d'acqua del Veneto – Itinerari tra natura ed arte*, La Galiverna, Battaglia Terme (PD), p. 38 e seguenti.

³³ www.colliberici.it

³⁴ Albertoni C., Penzo L. (a cura di) (2013), *Berici curiosi – itinerari sulle tracce del paesaggio*, Consorzio Pro Loco Colli Berici Basso Vicentino, Imprimenda, Limena (PD), p. 69.

³⁵ La torre ha corpo a pianta quadrata sormontato da cupola ottagonale. Si veda l'immagine in Albertoni C., Penzo L. (a cura di) (2013), *Berici curiosi – itinerari sulle tracce del paesaggio*, Consorzio Pro Loco Colli Berici Basso Vicentino, Imprimenda, Limena (PD), p. 69.



Il torrente Bisato, lungo la campagna che conduce ad Albettone. Gli argini bassi consentono la visuale del paesaggio circostante. (foto dell'autore).



La Torre Colombara di Albettone, usata un tempo per il controllo dei traffici fluviali, è uno degli scorci più interessanti per riproporre la navigabilità del Bisato. (foto dell'autore)

Anche lungo il Canale Liona è possibile un itinerario fluviale, per una lunghezza di 3,5 km, dalla confluenza col Bisato fino ad Agugliaro³⁶. Questo itinerario è interessante per la prossimità a Villa Saraceno e alle altre ville di Agugliaro.

Il secondo bacino idrografico che attraversa l'area in esame, arrivando a lambire il Polesine, è l'Adige. Esso è il secondo fiume italiano per lunghezza (410 km) e il quarto per portata (235 m cubi/secondo)³⁷. Nel testo "*Berici curiosi*" la tematica dei corsi d'acqua e della relativa navigabilità nei secoli passati è trattata soltanto marginalmente, segnale che l'interesse verso questo aspetto del territorio è ancora modesto³⁸.

Per recuperare i fiumi ed utilizzarli a scopi sportivi e turistici è necessario disporre di strutture di attracco per i natanti³⁹. L'utilizzo dei corsi d'acqua con natanti dev'essere regolamentato, evitando usi impropri, come ad esempio le imbarcazioni a motore, inadatte sia alla struttura del corso d'acqua che al tipo di proposta che si vuole generare: si tratta di canali di dimensioni modeste, che fluiscono placidi, immersi in una campagna che si distingue per il senso di quiete e talvolta quasi stacco temporale che trasmette⁴⁰.

L'utilizzo della bicicletta a scopo ricreativo è una pratica ormai ben radicata e piuttosto diffusa. La maggior parte della letteratura che censisce itinerari per le due ruote è stata pubblicata ormai una decina d'anni fa⁴¹. Effettivamente basta uscire di

³⁶ Vallerani F. (1983), *Vie d'acqua del Veneto*, La Galiverna, Battaglia Terme (PD), p. 45. Il fascino paesaggistico della Val Liona è descritto anche il Albertoni C., Pernzo L. (a cura di) (2013), *Berici curiosi – itinerari sulle tracce del paesaggio*, Consorzio Pro Loco Colli Berici, Imprimenda, Limena (PD), p. 105 e seguenti.

³⁷ www.wikipedia.it. L'Adige nasce presso il Passo di Resia, tocca Merano, Bolzano, poi scendendo bagna Verona e nell'ultimo tratto scorre parallelo al Po, fino alla foce, nei pressi di Chioggia. Si veda anche www.bacino-adige.it.

³⁸ Il libro costituisce tuttavia il contributo ad oggi maggiormente esaustivo per quanto riguarda le testimonianze storico-paesaggistiche dei Berici.

³⁹ Vallerani F. (1983), *Vie d'acqua del Veneto*, La Galiverna, Battaglia Terme (PD), p. 32.

⁴⁰ Si confronti Vallerani F. (2004), *Acque a Nordest – da paesaggio moderno ai luoghi del tempo libero*, Cierre Edizioni, Sommacampagna (VR), p. 192. Nel testo si solleva anche la questione di possibili conflittualità tra l'utenza privata e quella collettiva del diporto nautico.

⁴¹ I testi a cui faccio riferimento in questa sede sono Marcarini A. (a cura di) (2003), *Greenways in Italia. Scoprire le nostre strade verdi*, De Agostini, Novara, e Toccolini A., Fumagalli N., Senes G. (2004), *Progettare i percorsi verdi – manuale per la realizzazione di greenways*, Maggioli Editore, Dogana (Repubblica di San Marino).









poco dai principali assi viari urbani, ed inoltrarsi in strade meno trafficate, di domenica oppure nelle sere d'estate, per rendersi conto dell'elevato numero di persone che trovano piacevole o rigenerante passeggiare in bicicletta. La navigabilità a scopo ricreativo sui corsi d'acqua è invece meno immediata da realizzare, nonostante il ripristino dei vecchi attracchi rinascimentali sia probabilmente meno dispendioso della realizzazione *ex novo* di una *greenway*, quando questa, ad esempio, comporti lo smantellamento di un'ex sede ferroviaria. Per quanto riguarda i possibili guadagni economici derivanti dall'introduzione di tali pratiche nei corsi d'acqua, aspettarsi un guadagno facile non è auspicabile e probabilmente neanche possibile. Se è vero infatti che per la messa in sicurezza delle arginature, per lo sfalcio costante del paesaggio rivierasco, e per il monitoraggio delle acque (evitare la presenza di tronchi o ammassi di foglie che potrebbero rendere difficoltoso o pericoloso il passaggio), e la creazione (o ripristino) di porticcioli, darsene e attracchi comporta necessariamente l'impiego di risorse, quel che ne deriva dev'essere però una sorta di "pista ciclabile acquatica", e non un parco giochi a pagamento; laddove gli utenti dovessero sostenere spese, quindi, esse dovrebbero riguardare soltanto il noleggio di natanti e attrezzatura. Profitti, semmai, sarebbero derivanti dall'introduzione di servizi connessi alle attività nautiche, come visite guidate, corsi con personale specializzato, eccetera.

Ancora, indirettamente, si potrebbero ottenere benefici per la collettività come l'aumento dell'affluenza negli esercizi ristorativi, nei negozi che vendono articoli sportivi, nella ricettività in genere. Sarebbe opportuno pensare anche ai servizi di supporto, come i parcheggi per auto e bici. Non da ultimo, è indispensabile avere le idee chiare sul tipo di utente che usufruirà del corso d'acqua. L'iniziale mancata conoscenza sia delle caratteristiche dei natanti che della pratica in sé, da parte dell'utente medio, potrebbe scoraggiare una buona percentuale di potenziali sportivi dall'avvicinarsi ad attività di questo tipo. Tuttavia, almeno relativamente al Bisato o al Liona, siamo di fronte a corsi d'acqua dall'andamento tranquillo, che verrebbero utilizzati in senso culturale e paesaggistico, con varie soste per la visita a monumenti ed artefatti di vario genere, oppure per il ristoro associato alla degustazione di prodotti tipici, e non per la ricerca di adrenalina come invece avviene sul Brenta nel tratto a nord di Bassano. In ogni caso, una buona pianificazione dell'attività nautica deve necessariamente tener conto di svariati fattori, come fascia d'età, condizioni fisiche eccetera, nonché ai diversamente abili. Istruttori ed accompagnatori specializzati potrebbero aiutare questo tipo di utenza in quella che può rivelarsi un'attività benefica per persone con disabilità

di vario genere, dove anche la dolcezza del paesaggio può rivelarsi un grande punto di forza, e il connubio tra sport e paesaggio può sortire effetti probabilmente simili a quelli dell'equitazione, del nuoto o di altre categorie di sport, che sempre più spesso vanno incontro a persone con esigenze particolari.

Un aspetto non secondario per favorire gli sport fluviali è la possibilità di reperire facilmente l'attrezzatura necessaria. Un'azienda che ha posto come principio l'accessibilità allo sport ad un numero crescente di utenti grazie alla varietà dell'offerta e ai prezzi competitivi è la francese *Decathlon*. Ormai capillarmente diffusa nel territorio nazionale e in Veneto⁴², offre la possibilità di acquisto sul sito e propone articoli per lo sport e il tempo libero che, a differenza di altri rivenditori specializzati, abbraccia una gamma particolarmente ampia di sport, tra cui appunto quelli fluviali. Una strategia di marketing, eppure un buon esempio di come la scelta di avvicinare lo sport alla collettività sortisca effetti benefici anche lontani dalla rendita aziendale, come lo stimolo a nuovi comportamenti sociali.

⁴² In provincia di Vicenza un negozio Decathlon è stato aperto nel 2012. Di prossima apertura un punto vendita a Torri di Quartesolo e uno nel bassanese. Complessivamente, in Veneto sono presenti sette negozi Decathlon.

 RODOMOD GONNA NEOPRENE HILOIRE Prezzo on line € 74,95 ● SPEDIZIONE IN 5 GIORNI	 ZIGAR APS KAYAK ADVANCED FRAME 1 POSTO Prezzo on line € 549,90 ● SPEDIZIONE IN 1 GIORNO	 BIC SPORT KAYAK YAKKAIR LITE 2 POSTI Prezzo on line € 599,90 ● SPEDIZIONE IN 5 GIORNI	 BIC SPORT KAYAK YAKKAIR HP 2 POSTI Prezzo on line € 959,90 ● SPEDIZIONE IN 5 GIORNI
 TRIBORD KAYAK IK100-2 2 POSTI Prezzo on line € 299,90 ● SPEDIZIONE IN 5 GIORNI	 SEVYLOR KAYAK ADVENTURE+ 2+1 POSTI Prezzo on line € 399,90 ● SPEDIZIONE IN 5 GIORNI	 ZIGAR APS KAYAK FIREFLY GIALLO 1 POSTO Prezzo on line € 269,90 ● SPEDIZIONE IN 5 GIORNI	 SEVYLOR SACCA DI TRASPORTO PER KAYAK GONFIABILE Prezzo on line € 34,95 ● SPEDIZIONE IN 5 GIORNI

L'accessibilità alle attrezzature tecniche in una delle pagine del sito di Decathlon riguardante gli articoli per gli sport fluviali. (www.decathlon.it)

3.3 Acqua e paesaggio

Il tema del paesaggio ritorna puntuale sia che si parli del rapporto con l'infrastruttura, sia negli esempi che seguono, nei quali proprio l'acqua è la protagonista di un paesaggio in molti casi non adeguatamente considerato. Nell'area Berica, un ambiente interessante legato alla presenza dell'acqua è quello del lago di Fimon⁴³, nei pressi di Arcugnano, l'unico specchio lacustre di Vicenza e provincia. Apprezzato per brevi gite fuoriporta, l'area necessiterebbe tuttavia di maggiori attenzioni. Del problema del degrado dell'ambiente circostante il lago, dovuto ad incuria si è occupato anche il Giornale di Vicenza, in un articolo che denunciava i rifiuti sulle panchine e la vegetazione trascurata. Ma al di là di questi aspetti legati ai comportamenti incivili o alla carente "manutenzione", il sindaco del comune di Arcugnano sosteneva nel citato

⁴³ Di modeste dimensioni (0,6 km²), oltre alla bella passeggiata attorno al suo perimetro, il lago di Fimon vanta anche interessi archeologici dovuti al ritrovamento di reperti risalenti all'età del Bronzo. (www.wikipedia.it).

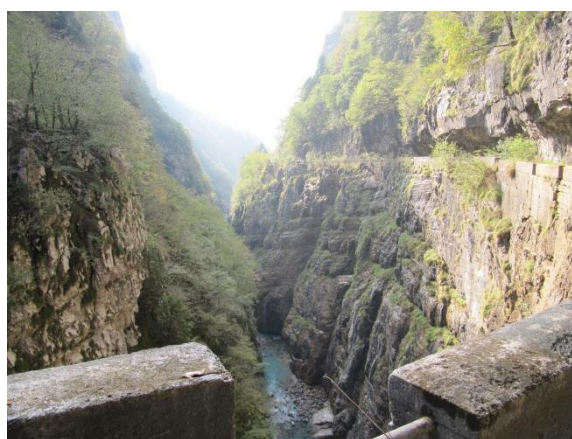
articolo la necessità di predisporre per l'area un progetto turistico specifico, parlando di un attuale “mancato guadagno di un bene che potrebbe essere valorizzato”⁴⁴. Spostando l'attenzione all'alto Vicentino, si incontra tuttavia un esempio ben più grave di incuria ed abbandono di paesaggio anfibio. Si tratta dell'Oasi Molini di Zugliano, nata da un piccolo bacino utilizzato un tempo come cava per l'estrazione di materiale ghiaioso. Quando il suo utilizzo originario è venuto meno, l'acqua del torrente Astico, spontaneamente filtrata nella conca, ha formato un piccolo lago, nel quale si sono insediate naturalmente diverse specie faunistiche tra cui piccoli aironi e germani reali. Con la realizzazione, negli anni Novanta, di un percorso attorno allo specchio d'acqua, alcune aree di sosta e passerelle in legno, l'area è stata per alcuni anni un bel parco, ideale per la pratica del *birdwatching*, come “oasi” di pace e relax e luogo dove molti piccoli esploratori con le loro maestre hanno imparato a distinguere e rispettare piante ed animali, e ad attendere pazientemente il passaggio degli aironi. Attualmente, il totale abbandono dell'area ha danneggiato irrimediabilmente le strutture create, rendendo impossibile e insicuro l'accesso all'ambiente.

Un esempio più fortunato, seppur in un contesto differente, è il percorso della “Via Mala”⁴⁵, sul fiume Dezzo, in Val di Scalve (BG). Qui, viabilità, acqua e montagna interagiscono molto strettamente: l'ex strada statale 294, denominata “Via Mala” per il suo andamento tortuoso, è oggi uno strumento per vivere il fiume e in particolare lo spettacolare canyon naturale nel quale esso scorre, oltre che per recuperare a scopo turistico una strada dismessa. Ancora vivamente impressa nella memoria collettiva (i lavori per l'apertura al traffico dell'attuale tracciato sono stati eseguiti tra il 1985 e il 1990), le generazioni più fresche di patente si chiedono come fosse possibile guidare su un'arteria tanto pericolosa. Il percorso è destinato a diventare uno dei tanti “musei” (in questo caso a cielo aperto) nel quale si contemplan quelle strutture che precedentemente avevano un determinato uso e che adesso vengono conservate e fruite dai turisti. Qui l'attrazione è duplice: la spettacolarità del paesaggio fluviale, costituito da una gola molto profonda che il fiume ha scavato nella roccia della montagna, e la vecchia strada (scavata con l'esplosivo). Il fascino del paesaggio geologico si completa con le stratificazioni rocciose, particolarmente visibili in alcuni punti del percorso e sapientemente evidenziate attraverso dei “binocoli” (senza lente) che convogliano nella

⁴⁴ Il Giornale di Vicenza, 23 giugno 2013

⁴⁵ Il sito della Via Mala è www.viamala.net

giusta direzione lo sguardo del fruitore. I principali interventi per la messa in sicurezza della strada, scelti sapientemente nei toni del ruggine come le venature ferrose della montagna, hanno riguardato l'illuminazione, le didascalie esplicative e i parapetti di protezione.



La Via Mala, esempio ben riuscito di recupero paesaggistico. Nell'immagine a destra, la Via Mala in un tratto non ancora messo in sicurezza. Sono visibili lo scavo della ex statale, nella roccia sulla destra, e il fiume Dezzo, in basso. (Foto dell'autore)

3.4 Il ricorso a forme artistiche nella valorizzazione dei corsi d'acqua

Avvicinare il pubblico agli sport fluviali necessita di un tipo di promozione che esalti, prima ancora del paesaggio, il divertimento, il benessere e in generale il lato ludico derivante da attività come canoa e kayak⁴⁶. Se invece si vuole mettere in risalto l'aspetto "pittoresco" del paesaggio fluviale, quella che si deve colpire è la sfera sensoriale dell'individuo, portare cioè la sua attenzione sul corso d'acqua e rendere quest'ultimo protagonista del paesaggio⁴⁷. Spesso, infatti, come già precedentemente accennato, il fiume non è visto come un attrattore a sé stante, ma viene notato solo se

⁴⁶ Come avviene, del resto, quando si pubblicizzano sport ad alto contenuto ludico; si pensi ad esempio ai cataloghi degli sport invernali in Trentino, dove si fa leva, insieme allo scenario montano, all'emozione di scivolare sulla neve.

⁴⁷ La distinzione è funzionale non soltanto al modo in cui si desidera valorizzare il corso d'acqua, ma anche in base alle caratteristiche dei diversi segmenti della domanda.

considerato nel suo contesto geografico di appartenenza. Prendendo spunto da questa considerazione, secondo la quale è necessario costruire una più concreta immagine del fiume, una buona soluzione sarebbe sfruttare le “immagini” per eccellenza, ossia le opere d’arte, in tutte le loro forme. Il fiume si presta particolarmente bene, ad esempio, per le caratteristiche dei suoi ambienti, alla *Land Art*⁴⁸. Se n’è accorto un appassionato d’arte, che ha raccolto una grande quantità di sassi neri dal torrente Agno e li ha utilizzati per “disegnare” tre figure nel greto asciutto del torrente, ben visibili dalla pista ciclabile Agno-Guà⁴⁹. Un aspetto curioso, è, inoltre, l’ambiguità generata da un interrogativo che a questo punto sorge spontaneo: se si tratti cioè di arte che promuove il fiume, che ne esalta le componenti paesaggistiche, o arte ispirata dal fiume.

Anche la fotografia è uno strumento che va in questa direzione. Durante la sagra di Debba⁵⁰ è stato proposto un concorso fotografico dal titolo “*Le stagioni del Bacchiglione*”. L’iniziativa mira a “richiamare l’attenzione sul fiume che è sentito come un elemento a sé stante, staccato dalla realtà quotidiana, che torna in primo piano solo quando è colpito dalle esondazioni”, come scrive il Giornale di Vicenza⁵¹.

I libri di storia dell’arte raccontano la frequenza con cui, nelle diverse correnti artistiche, i paesaggi acquatici compaiono sulle tele. Il pittoresco dei quadri impressionisti della seconda metà dell’Ottocento, le loro suggestive sfumature, l’uso della luce, la mitezza delle tinte, sono elementi che colpiscono positivamente il fruitore, stimolando in lui sensazioni benefiche, dal senso di pace dei contesti naturali, al riposo degli occhi e della mente, alle sensazioni olfattive e uditive. Sono numerose le opere di questo tipo relazionate agli ambienti fluvio-acquatici, basti pensare alla serie delle ninfee di Monet. Qui non si intende tuttavia esaltare la già celeberrima e fin troppo emulata corrente artistica (ogni forma d’arte con la quale il genere umano si esprime nei secoli offre infiniti codici di lettura), ma guardare all’impressionismo in merito ad una

⁴⁸ Questa forma di espressione artistica è caratterizzata dall’intervento diretto dell’artista sul territorio naturale. (fonte: wikipedia).

⁴⁹ Il Giornale di Vicenza, 15 agosto 2013. L’artefice delle figure è stato un 66enne, Bruno Vigolo. Nella sua Land Art ha realizzato un pesce, un volto di donna e una testa di cavallo.

⁵⁰ Località nei pressi di Vicenza. La sagra si è svolta dal 16 al 21 agosto 2013.

⁵¹ Il Giornale di Vicenza, 15 agosto 2013. Le foto si possono inviare fino al 31 marzo 2014 e saranno esposte alla “Festa dea Bisata e dee rane” (www.sagradebba.it). Sono svariate le iniziative che si possono proporre per creare un legame tra il fiume e le arti visive. Un ulteriore esempio è il calendario realizzato ogni anno dalla Banca di Credito Cooperativo del Parco della Valle del Lambro (MB), con docici scorci sul fiume.

specifica peculiarità: l'immagine dell'artista che, in modo rivoluzionario rispetto al passato, esce dall'atelier per toccare con mano il paesaggio, per farlo suo in modo discreto, attraverso le *impressioni* che la natura genera in lui, senza la presunzione di ottenere una fedele riproduzione fotografica, e con la sensibilità di cogliere le continue sfumature derivanti dal mutare della luce del giorno e delle stagioni. In questo senso, le opere impressioniste, se assemblate secondo uno studiato criterio museografico, in grado cioè di far loro esprimere al meglio il proprio contenuto, possono diventare uno strumento per sensibilizzare il pubblico al paesaggio fluviale, per valorizzare i corsi d'acqua.

Grazie al loro contenuto evocativo, quindi, possono essere raggruppate in una mostra, o ancora essere utilizzate all'interno di depliant informativi, manifesti ed altri strumenti di promozione per valorizzare un itinerario fluviale, sia con natanti che come via verde. Il pittore Renoir, nella sua "*Colazione dei canottieri*"⁵² va addirittura oltre il mero aspetto paesaggistico. L'opera racconta della pausa dei canottieri che, lasciati i loro natanti, hanno consumato un pasto all'aria aperta, e stanno trascorrendo momenti di distensione, in piacevole compagnia (si potrebbe aggiungere, oggi, lontano dallo stress e dai ritmi frenetici della quotidianità). Un'immagine che potrebbe stimolare un desiderio di immedesimazione, laddove i prerequisiti sono già tutti presenti: una piacevole escursione lungo il canale e l'attracco del natante in prossimità di un punto di ristoro, per consumare prodotti tipici dell'area berico-euganea.

⁵² Si tratta di un grande olio su tela realizzato tra il 1880 e l'81, conservato presso la Philips Collection, Washington.



Pierre Auguste Renoir, *La colazione dei canottieri a Bougival*, 1881 (Philips Collection, Washington). L'immagine valorizza il contatto col fiume (che si può intravedere sulla sinistra): sul tavolo campeggiano i prodotti del territorio: frutta di stagione e vino; l'atmosfera è distesa e conviviale, richiamando anche un recupero della socialità e dello stare insieme. (fonte: Google Immagini)

Ultima forma espressiva utilizzabile per la valorizzazione dei corsi d'acqua (e in questo caso specifico per la promozione degli sport fluviali) è il fumetto. Le strisce colorate hanno diversi punti di forza: grande efficacia narrativa, facilità di comprensione, versatilità di utilizzo, possibilità di raggiungere segmenti specifici, come bambini e ragazzi, comunicazione resa vivace dalle immagini.

Laddove kayak e canoa offrono numerosi vantaggi, tra cui la versatilità d'uso rispetto ai diversi corsi d'acqua, la facilità di trasporto e rimessaggio, i costi non proibitivi e l'assenza di rumore e inquinamento⁵³, rimane talvolta l'insidia del trasbordo, in presenza di manufatti o di altri impedimenti di tipo naturale. La promozione degli sport

⁵³ Vallerani F. (2004), *Acque a Nordest – da paesaggio moderno ai luoghi del tempo libero*, Cierre Edizioni, Sommacampagna (VR), p. 215. Si veda anche Vallerani F. (1994), *La scoperta dell'entroterra. Nuovi turismi tra Veneto orientale e Pordenonese*, Nuova Dimensione Ediciclo, Portogruaro (VE), p. 56.

fluviali lungo nuovi itinerari dovrebbe tener conto di questo aspetto, laddove non fosse possibile la rimozione dell'ostacolo, ed è in simili casistiche che l'utilizzo del fumetto può essere d'aiuto, informando sui possibili trasbordi da effettuare, ma rendendo l'attività una piacevole "avventura".



Topolino in canoa mostra i vari aspetti della navigazione fluviale e non si lascia scoraggiare dalle difficoltà. L'intramontabile popolarità del personaggio Disneyano può essere utilizzata sia nella promozione degli sport fluviali che per il loro insegnamento. (Da "Storie d'America", Disney Libri, 2001).

3.5 I paesaggi delle bonifiche

La bonifica idraulica è una caratteristica ricorrente nella storia della pianura Veneta, in quelle aree al di sotto della linea delle risorgive dove l'acqua si trova ad una profondità molto inferiore rispetto all'alta pianura⁵⁴. L'area del Polesine, corrispondente grossomodo alla provincia di Rovigo, è, all'interno della Regione Veneto, quella maggiormente interessata da questo tipo di intervento. I paesaggi delle bonifiche sono il risultato dell'incanalamento delle acque (in molti casi stagnanti) di un territorio per mezzo di idrovore, per adibirle ad usi agricoli o industriali⁵⁵. Quello della bonifica è un processo iniziato nel XVI secolo, portato avanti con tecniche manuali fino all'avvento del motore a vapore e successivamente dell'idrovora abbinata al motore elettrico⁵⁶. Le opere della cosiddetta "bonifica integrale", favorite dalla legge Mussolini-Serpieri durante il ventennio fascista hanno profondamente mutato il paesaggio, forti della prepotente volontà di un aumento della produzione fondiaria, della redenzione di terre considerate poco salubri e di una riorganizzazione generale della campagna e delle aree palustri⁵⁷. In quenso senso, dalla creazione di nuovi insediamenti che hanno fatto seguito alle opere di bonifica, vi è un nesso tra questi interventi e la città diffusa del Veneto, laddove la bonifica ha portato ad un disordinato consumo del territorio e ad un impoverimento del paesaggio, in sostanza quando "cancella le relazioni funzionali ed estetiche fra le forme dell'abitare e del produrre"⁵⁸.

I paesaggi delle bonifiche sono caratterizzati da un reticolo di canali e dalla quasi assenza di specie arboree tra gli appezzamenti agricoli. Gli insediamenti sono

⁵⁴ Per le diverse caratteristiche di alta e bassa pianura rimando a Vallerani F. (1983), *Vie d'acqua nel Veneto – Itinerari tra natura ed arte*, La Galiverna, Battaglia Terme (PD). Si veda anche Ticinelli S., Dal Lago R. (a cura di) (2004), *Guardiani delle acque – I consorzi di Bonifica dalla Valle dell'Agno alla Riviera Berica*, Editrice Cerntro Studi Berici scarl, Sossano (VI), p. 19.

⁵⁵ www.wikipedia.it, voce "bonifica idraulica".

⁵⁶ Belloni G. (a cura di) (2005), *Contrade a venire*, Nuova Dimensione, Ediciclo Editore, Portogruaro (VE), p. 274.

⁵⁷ Ibidem. Si confronti anche www.wikipedia.it, voce "bonifica agraria", "storia dell'Italia fascista" e "Arrigo Serpieri".

⁵⁸ Belloni G. (a cura di) (2005), *Contrade a venire*, Nuova Dimensione, Ediciclo Editore, Portogruaro (VE), p. 275.

solitamente radi, e il paesaggio si presenta prevalentemente piatto e uniforme⁵⁹. La viabilità segue il corso dei canali, e anche quando penetra nei campi ne segue sovente le trame. I canali così ricavati formano un reticolo, che accompagna le forme regolari che i campi coltivati hanno per loro natura. Numerose e significative sono le testimonianze della bonifica man mano che ci si avvicina al Delta del Po: oltre a canali, scoli e fossi, sono numerose le ex idrovore: Vallesina, Chavichetta, Ca' Giustinian, Ca' Vendramin. Quest'ultima in particolare è ora sede del Museo Regionale della Bonifica⁶⁰. Oggi le bonifiche in Veneto sono affidate ad una ventina di consorzi che hanno il compito di assicurare la difesa del suolo, risanare le acque, gestire il patrimonio idrico per gli usi di "razionale sviluppo economico e sociale, nonché la tutela degli aspetti ambientali ad essi connessi"⁶¹. Per rispondere a queste disposizioni, l'ARPAV (Agenzia Regionale per la Prevenzione e Protezione Ambientale del Veneto) ha ceduto in comodato al consorzio di bonifica quattro centraline per il monitoraggio della qualità delle acque, col compito di valutare diversi parametri (tra cui ph, temperatura, conducibilità elettrica e ossigeno disciolto). Queste pompe, relativamente al basso Vicentino, prelevano campioni d'acqua dal fiumicello Brendola in comune di Lonigo, dallo scolo Liona in comune di Campiglia dei Berici, e dal canale Bisato in comune di Longare. Alcune delle informazioni derivanti dal costante monitoraggio del Liona e del Bisato (ad esempio la temperatura dell'acqua) possono essere utilizzate ai fini del recupero della navigabilità o comunque di un interesse turistico, e venire inseriti, ad esempio in brochure o schede

⁵⁹ Università IUAV, Venezia, documento "Bonifica Orientale Delta del Po". Il documento è stato redatto utilizzando la "Carta dell'uso del suolo GSE Land 2007-Regione Veneto", la "Carta delle colture agricole prevalenti-provincia di Rovigo e il Piano di Area Vasta del Delta del Po.

⁶⁰ Università IUAV, Venezia, documento "Bonifica Orientale Delta del Po". La presenza di un Museo Regionale della Bonifica è degna di nota. È un museo strettamente legato al paesaggio, al territorio e alle attività ad essi connesse. Come nell'alto Vicentino vi sono i musei della civiltà contadina e i musei legati alle attività industriali (tessile), agglomerati sotto l'ala della Rete Museale Alto Vicentino, la presenza di musei di questo genere nel Veneto meridionale potrebbe dar vita a qualcosa di analogo, in una visione che in questo caso specifico non tenga conto dei confini provinciali. Nel caso dei confini meridionali della provincia di Vicenza vi è una continuità territoriale e paesaggistica rispetto alle province di Padova e Rovigo. Si rimanda al paragrafo 4.3.1 per la Rete Museale Alto Vicentino e l'approfondimento sull'argomento. Per approfondimenti sul Museo Regionale della Bonifica si rimanda al sito, www.fondazionecavendramin.it.

⁶¹ Secondo il Decreto Legislativo 11 maggio 1999, n. 152. Il riferimento citato è di Ticinelli S., *Dal Lago R. (a cura di) (2004), Guardiani delle acque – I Consorzi di Bonifica dalla Valle dell'Agno alla Riviera Berica*, Editrice Centro Studi Berici scarl, Sossano (VI), p. 66.

informative (rivolte ai turisti) sulle caratteristiche del corso d'acqua. In questo senso, la visione stessa dell'opera di bonifica (già comunque slegata dal concetto di "conquista" di un territorio a fini produttivi), potrebbe assumere un significato diverso, che va verso un ritorno della consapevolezza del valore del patrimonio idrico.

L'inserimento dell'infrastruttura viaria nel paesaggio rurale influenza il disegno dei campi e il reticolo idrografico. Le problematiche relative all'inserimento di infrastrutture nel paesaggio bonificato derivano in primo luogo dal fatto che la strada è elemento estraneo ed intrusivo che va a turbare i biotopi presenti, insieme agli ormai noti danni ambientali che il consumo di suolo comporta, come l'inquinamento di acque, terreni e colture adiacenti. Inoltre, dal momento che con l'inserimento di un'infrastruttura si spezzano non solo gli equilibri, ma anche la morfologia del paesaggio, è necessario porre rimedio ridisegnando una maglia che, con l'aiuto della vegetazione, possa competere con l'infrastruttura. Solo attraverso questi accorgimenti sarà possibile garantire la continuità dei luoghi⁶². Un aspetto da considerare all'interno di questa operazione è la creazione di "finestre laterali" rispetto all'asse viario, ossia aperture a cadenza studiata costruite attraverso un uso sapiente della vegetazione. Esse, oltre alla cadenza ritmata, fonte di arricchimento per il paesaggio, possono anche contribuire a focalizzare l'attenzione del conducente sulla cartellonistica⁶³. Questo aspetto è fondamentale in riferimento alla segnaletica stradale⁶⁴, ma può essere interessante anche per segnalare la presenza delle aree di sosta "vetrina"⁶⁵. Talvolta, un'autostrada può danneggiare l'habitat naturale di specie animali, in particolare nei casi in cui tagli a metà un ambiente in cui vive fauna selvatica, come un bosco o una foresta; gli animali sono così costretti nell'una o l'altra metà del bosco, quando non creano grave pericolo per loro stessi e gli utenti della strada se decidono di attraversare. Nella foresta di Clairvaux ad Arc-en-Barrois, (Alta Marna, Francia) si è tenuto conto del

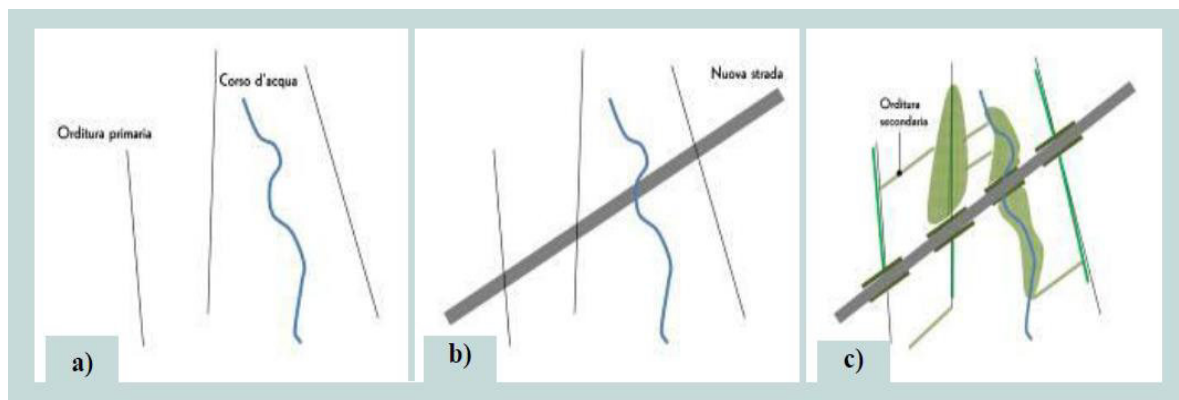
⁶² ISPRA, Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale, Roma (2010), *L'inserimento paesaggistico delle infrastrutture stradali: strumenti metodologici e buone pratiche di progetto*, p. 57.

⁶³ Ibidem, p. 62.

⁶⁴ Oltre alle consuete informazioni presenti nella segnaletica autostradale, quelle della zona del Polesine, (come del resto in diverse aree della Pianura Padana), invitano anche a prestare particolare attenzione per la ricorrente presenza di nebbie durante i mesi autunnali e invernali.

⁶⁵ Quelle cioè, secondo il progetto di Autostrade per l'Italia, in cui è possibile venire a conoscenza dei vari attrattori turistici presenti nel territorio che si sta attraversando (si rimanda al capitolo 1 del presente elaborato).

problema, realizzando un apposito cavalcavia per la fauna selvatica. Allo stesso modo esistono anche dei sottopassi ad uso faunistico, e spesso sono realizzati tenendo conto delle rotte di spostamento degli animali⁶⁶.



L'inserimento della strada nel paesaggio rurale, caratterizzato dalla presenza di corsi d'acqua, diventa meno invasivo se accompagnato da una ricostruzione del paesaggio circostante con l'utilizzo della vegetazione. (ISPRA (2010), *L'inserimento paesaggistico delle infrastrutture stradali: strumenti metodologici e buone pratiche di progetto*, Roma, p.58)

Un ultimo aspetto connesso allo sviluppo del Polesine è la proposta di riconoscere l'importante ruolo di agricoltura, pesca, molluschicoltura e turismo attraverso la realizzazione di un Distretto Rurale. Il Distretto Rurale del Polesine avrebbe l'obiettivo di accompagnare la transizione delle attività agricole legate al territorio verso un modello di sviluppo rurale di qualità. Non avrebbe tanto l'obiettivo di sviluppare un modello territoriale, che in realtà già esiste, quanto piuttosto di comunicarlo, tramite cantine, alberghi e altri strumenti di promozione turistica, per fare in modo che il consumatore, nel momento in cui acquista un determinato prodotto (in questo caso di tipo agricolo o alimentare), percepisca, oltre alla qualità del prodotto stesso, anche il valore di quel territorio. Per fare questo è necessario:

- Descrivere le possibilità di sviluppo del territorio, anche relativamente alla cooperazione tra le attività agricole con gli altri settori della produzione;

⁶⁶ ISPRA, Roma (2010), *L'inserimento paesaggistico delle infrastrutture stradali: strumenti metodologici e buone pratiche di progetto*, p. 64. Il testo prosegue dicendo che non è sufficiente la conoscenza delle rotte, è anche importante rendere "attraenti" questi passaggi, ad esempio attraverso l'inserimento di bacche ed altri alberi che richiamano la fauna, o ancora porre delle recinzioni che delimitano il passaggio.

- Evidenziare le iniziative di promozione e valorizzazione poste in essere dai soggetti pubblici, facendo anche integrare tra loro le diverse componenti economiche, in modo da valorizzare l'identità socioeconomica e culturale del territorio.

Affinché ciò sia possibile è necessaria la presenza di un soggetto istituzionale (ad esempio le Regioni) capace di mettere in moto questo meccanismo ed accompagnarne il funzionamento⁶⁷.

⁶⁷ Materiale fornito dalla Prof.ssa Giovanna Trevisan, Università Ca' Foscari, Venezia. Si rimanda alle sue pubblicazioni, tra cui Trevisan G., Mauracher C. (2006), *Il ruolo del paesaggio agrario nell'offerta turistica del Veneto*, in Marangon F. (a cura di), *Gli interventi paesaggistico-ambientali nelle politiche regionali di sviluppo rurale*, Franco Angeli; Trevisan G. (2002), *Agroalimentare e turismo nel Veneto e Friuli Venezia Giulia: nuove opportunità di sinergie*, Cafoscarina, Venezia; Trevisan G. (2000), *Economia e Politica dell'Agricoltura*, Cafoscarina, Venezia.

Capitolo quarto

Nuovi turismi nel basso Vicentino: confronti con realtà esistenti e prospettive future

4.1 Perché il basso Vicentino

Avendo analizzato dapprima l'autostrada Valdastico Sud da un punto di vista progettuale, e poi in relazione al territorio circostante, il capitolo propone una panoramica conclusiva che presenta l'attuale offerta turistica, e la completa con le prospettive future, ossia ciò che sarebbe auspicabile realizzare nell'area del basso Vicentino come nuova formula competitiva per il turismo rurale. Verranno illustrati i motivi a sostegno della valorizzazione dell'area, sia rispetto alle altre zone interessate dal passaggio della nuova autostrada, sia considerando il basso Vicentino come entità a sé. Il ruolo della Pro Loco "Colli Berici Basso Vicentino" è imprescindibile in questo senso, in quanto costituisce un importante assemblamento di comuni che costituiscono un fondamentale processo di rete, indispensabile alla costruzione di un'immagine forte del territorio, sia per i residenti, i primi e più importanti trasmettitori dell'identità e delle vocazioni del luogo, sia per gli attuali e soprattutto potenziali visitatori, che devono poter percepire la forza del luogo, e la sua identità come destinazione turistica. Tra le aree esaminate, interessate dal passaggio della A31 Sud (basso Vicentino e colli Berici, colli Euganei, bassa Padovana e Polesine), l'area maggiormente interessante nell'ottica di una nuova prospettiva turistica è il basso Vicentino, nel comprensorio costituito dai colli Berici e dai centri minori della pianura adiacente. La preferenza per quest'area è ampiamente giustificabile. In primo luogo, l'area dei colli Euganei gode di grande popolarità sia come comprensorio del Parco Regionale, e quindi come attrattore paesaggistico, sia attraverso le numerose altre opportunità di carattere storico-culturale.

Il Polesine è decisamente più carente in questa prospettiva, ma le attraenti fisionomie del Delta del Po e del relativo Parco, conferiscono attrattività e pregio all'area. L'angolo all'estremità sud-occidentale della provincia di Padova, infine, meriterebbe un'attenzione particolare in relazione al progetto del Parco logistico-commerciale di S. Margherita d'Adige¹, ma si tratta di un'area piuttosto circoscritta, che non gode del particolare pregio paesaggistico costituito dalla presenza dei Berici. Un secondo motivo di preferenza è dato dal maggior numero di caselli autostradali presenti nel territorio vicentino rispetto alle altre due province, interessate solo marginalmente dalla nuova autostrada²; la Valdastico si configura infatti, in un certo senso, come l'autostrada della provincia di Vicenza, perché l'attraversa tutta longitudinalmente³.

L'offerta turistica del territorio così definito comprende i seguenti aspetti: ricettività (possibilità di pernottamento e ristorazione); prodotti tipici e attività connesse all'agroalimentare; peculiarità paesaggistiche; arte e architettura; possibilità ricreative-sportive (cicloturismo, passeggiate ed escursioni a piedi, possibilità di utilizzo dei corsi d'acqua a fini sportivo-ricreativi). E' interessante osservare la polivalenza di tutti gli attrattori turistici, in genere appetibili sia se presi singolarmente, che in relazione agli altri, come si vedrà meglio in seguito. Perché scegliere di valorizzare il basso Vicentino? Nel dare una risposta, mi sembra opportuno iniziare citando parte del discorso con cui Dino Secco, Capo Gabinetto del Commissario Straordinario Provincia di Vicenza, introduce il libro "Berici curiosi":

"Il territorio berico è, sulla carta, a tutt'oggi considerato una meta "minore", perché poco conosciuta, lontana dai riflettori di quel turismo di massa che colpisce realtà vicine ma al quale i Colli Berici non sono mai stati abituati e interessati. Tuttavia il patrimonio è incommensurabile, a partire dalle cinque ville del Palladio e da moltissime altre di similmente belle, storiche ed importanti sino alle antiche vie e sentieri, case rupestri, chiese e oratori, siti preistorici, laghi, monumenti, valli e doline, che fanno dei Berici un luogo invidiato"⁴.

¹ Per le problematiche relative al Parco Logistico si rimanda al capitolo 3.

² Il basso Vicentino si ritroverà molto presto ad avere quattro uscite autostradali: un numero significativo, in proporzione all'estensione dell'area.

³ Fatta eccezione, come si è visto, per l'Altopiano di Asiago.

⁴ Cit. da Albertoni C., Penzo L. (a cura di) (2013), Berici curiosi – itinerari sulle tracce del paesaggio, Consorzio Pro Loco Colli Berici Basso Vicentino, Imprimenda, Limena (PD), p. V.

La citazione, se da un lato riassume in modo abbastanza esaustivo le principali tipologie di attrattori presenti sul territorio, sottolineando fin dal principio l'elemento del "paesaggio palladiano", e racchiudendo in quel "mai stati abituati" un senso di estraneità ai fenomeni turistici (pur riferendosi a quelli di massa), trascura però una peculiarità fondamentale, ossia la vocazione agricola dell'area, con le importanti ricadute in termini di attrattività che questa può generare. Le varie offerte, se messe insieme con criterio, possono costituire un insieme che ha caratteri di unicità e tipicità, in grado di rispondere, se adeguatamente organizzate, a specifiche esigenze della domanda. Inoltre, si tratta di un territorio sufficientemente vasto da formare un comprensorio articolato, ma anche sufficientemente circoscritto da risultare omogeneo e definito. Infine, perché quello rurale, oltre ad essere un tipo di turismo attualmente molto apprezzato e richiesto, si rivela anche come il miglior modello di sviluppo per l'area Berica, perché è in grado di creare valore sfruttando le risorse già presenti sul territorio, specie se considerate le ricadute ambientali derivanti da scelte diverse, come la realizzazione del Parco logistico. Con la proposta di un turismo sostenibile, invece, si investe sul territorio senza impoverimenti di suolo.

Il prodotto (o l'insieme di prodotti) turistico che viene a crearsi non è caratterizzato da stagionalità, in quanto si tratta di più offerte collegate tra loro, proponendo "pacchetti" versatili che possono essere rielaborati dallo stesso turista in base al tempo di visita e agli interessi personali⁵; si tratta inoltre di offerte proponibili durante l'intero arco dell'anno, agevolate anzi dalle numerose attività che consentono di supportare i periodi "morti", come le sagre e gli eventi (mostre, degustazioni, cantine aperte, eccetera). Anzi, proprio per la possibilità di effettuare soggiorni brevi, si presta particolarmente bene alla bassa stagione, ai ponti, ai weekend, al turismo domenicale⁶,

⁵ Il rimando è ad una moderna forma di turismo che vuole essere organizzato ma che allo stesso tempo garantisce una sufficiente flessibilità. Si confronti Rispoli M., Tamma M. (1995), Risposte strategiche alla complessità. Le forme di offerta dei prodotti alberghieri, Giappichelli, Torino. Gli autori posizionano le varie configurazioni dell'offerta in un continuum lungo il quale il grado di partecipazione dell'utilizzatore aumenta o diminuisce. A rivelarsi vincente è la posizione intermedia tra questi due estremi costituiti dall'organizzazione "fai da te" e dal "pacchetto", secondo la quale l'utilizzatore può scegliere tra diverse alternative, proposte però in modo coordinato, in una configurazione che risulta quindi evoluta.

⁶ Ed in tal senso diventa un'attrattiva per gli stessi residenti, rinnovabile e riproponibile di anno in anno con la diversificazione delle offerte e gli eventi "stagionali" che spesso, in alcune realtà, si trasformano in veri e propri eventi imperdibili.

peculiarità che costituisce un considerevole punto di forza del turismo rurale in genere. Sulla base delle realtà esistenti, i principali interventi proponibili per una valorizzazione del basso Vicentino, riguardano la creazione di una forte immagine del territorio, percepibile sia dai residenti che dai turisti, e il raggruppamento dell'intero sistema di offerta del basso Vicentino, partendo dal presupposto che i vari attrattori sono tra loro connessi in modo inscindibile.

4.2 Un accenno alla figura del turista

Merita un accenno, in quanto principale motore delle nuove consuetudini del settore, la figura del turista⁷. È proprio quest'ultimo, infatti, che con gli anni ha trasformato il viaggio in un'attività più complessa e sofisticata, sia rispetto all'affermata pratica della vacanza relax, in sostanza alla trasposizione in chiave moderna dell'antica villeggiatura, ma anche e soprattutto rispetto al viaggio di tipo culturale, associato alla visita a musei e città d'arte. A questo tipo di turismo, in particolare, era associata la figura stereotipata del turista, che l'immaginario collettivo voleva in bermuda e con la macchina fotografica al collo. Essa ha subito una profonda modifica in seguito ai mutamenti dei costumi sociali ed in particolare ai nuovi modi di fare turismo. Anche la vacanza al mare aveva una sua precisa immagine, più difficile da cambiare, ma che non interessa nello specifico contesto in esame. Douane Hanson⁸, con le sue figure iperrealistiche aveva colto anche l'immagine del turista medio, proponendo tra i suoi soggetti, negli anni Settanta, una coppia di turisti esattamente corrispondenti a queste caratteristiche. Il contenuto delle sue figure è piuttosto complesso ed espressivo: i suoi personaggi raccontano un modo di visitare frettoloso, nel quale prevale la quantità dei monumenti visti rispetto all'arricchimento del tour. Sono turisti disorientati, poco

⁷ Qui mi riferisco indistintamente a chi viaggia, secondo la definizione di turismo, "in luoghi diversi da quello attuale di residenza", senza soffermarmi sulle motivazioni del viaggio, il che aprirebbe in questa sede una parentesi troppo vasta e di scarsa utilità, se non intendendo, genericamente, i "motivi diversi da quelli di lavoro", e comprendendo per convenzione anche i viaggi inferiori alle 24 ore, altrimenti rientranti nell'ambito dell'escursionismo.

⁸ È stato un artista statunitense (1945-1996) esponente, a partire dagli anni Settanta, del filone artistico denominato "Iperrealismo" o "Fotorealismo". Per approfondimenti si rimanda a Dorfles G., Vettese A. (2009), *Storia dell'arte*, volume 4, Novecento e oltre, Edizioni Atlas, Bergamo, p. 386.

autonomi, spesso poco informati sulla meta che andranno a visitare, che fanno i conti con l'afa estiva della città e con la stanchezza da museo, che si mettono in fila al chiosco dei souvenir. Tutto sommato sono però anche visitatori rilassati, perché spesso viaggiano in gruppi organizzati, in pullman⁹, seguono con fiducia la guida o l'accompagnatore, e non devono fare i conti con le mappe della città, o, in termini più recenti, con le applicazioni digitali, gps, siti di recensione, ricerca di connessione ad internet, e la lista potrebbe continuare. In sostanza, insieme ai modi di fare turismo è cambiata la figura stessa del turista, la sua psicologia.



Duane Hanson, *Turisti*, (1970), Scottish National Gallery of Modern Art. Silicone e polivinile. Abiti ed accessori reali. Le sculture non rispecchiano più l'odierna immagine del turista. (fonte: Google Immagini).

⁹ Esattamente come le gite di gruppo che hanno avuto una grande fortuna negli anni del miracolo economico, in cui si viaggiava lungo le autostrade costruite solo pochi anni prima. (si veda il capitolo 1).

4.3 Albergo Diffuso, Ostello, Couch surfing: ospitalità, ricettività, socialità

Valorizzare il basso Vicentino, mettendone in luce gli attrattori, significa ragionare anche sulle effettive capacità ricettive dell'area, quand'esse non risultino un semplice punto di riferimento dove scaricare il bagaglio e pernottare, ma diventino, talvolta, essi stessi uno dei principali motivi per cui si preferisce una località piuttosto che un'altra, e costituiscono in questo senso un aspetto delicato e significativo rispetto al complessivo panorama dell'offerta. Alcune tipologie di alloggio possono attirare il visitatore, se non per un legame diretto con il territorio, in quanto espressione della presenza di un'offerta completa e variegata rispetto al semplice albergo, almeno per la possibilità offerta dalla località di scegliere la sistemazione più consona rispetto ai diversi segmenti della domanda. Questo è tanto più vero nel basso Vicentino, dove la prevalenza di piccoli comuni certo non offre la disponibilità di grandi alberghi di stampo internazionale, che oltremodo costituirebbero una nota stridente rispetto ad una proposta di turismo rurale. Negli ultimi anni si sono diffuse le più svariate sistemazioni ricettive extralberghiere¹⁰, che in alcuni casi hanno dato il via a vere e proprie tendenze. Quelle che in particolare verranno esaminate qui di seguito sono il Bed&Breakfast, l'Albergo Diffuso¹¹, l'ostello, nella concezione di Hostel Lombardia, e il couch surfing. Naturalmente, una modalità di particolare pregio è il soggiorno in villa, tanto più nel cuore del "paesaggio palladiano", come nel caso precedentemente esaminato di Villa Saraceno. Si tratta probabilmente dell'esempio massimo di come la ricettività possa essere strettamente connessa al soggiorno e alla visita. Nell'area qui considerata si tratta tuttavia di uno dei rari casi in cui sia possibile soggiornare in villa¹², perché gli altri edifici di elevato valore storico sono in genere adibiti ad altri usi, e questo costituisce l'unico caso di soggiorno in una villa palladiana. Alcuni esempi: lo spettacolare castello medievale Grimani-Sorlini a Montegalda è privato; l'antico convento di monache di

¹⁰ Il Decreto Legislativo 23 maggio 2011, n. 79, art. 12, considera extralberghiere anche i Bed&Breakfast gestiti in forma non imprenditoriale, gli ostelli, gli alloggi nell'ambito dell'attività agrituristica e le residenze d'epoca extralberghiere. Le strutture ricettive qui descritte rientrano quindi in tale categoria.

¹¹ L'Albergo Diffuso rientra invece nella categoria delle strutture ricettive alberghiere, ai sensi del D.L. 23 maggio 2011, n. 79, art. 9.

¹² Un'altra possibilità per chi desidera un soggiorno in villa è scegliere Villa da Schio a Costozza di Longare, nel cui piano nobile è concesso un appartamento ad uso turistico (www.costozza-villadaschio.it).

Mossano, risalente al 1200, è oggi sede della Cantina Pegoraro¹³, l'elegante complesso di Villa Barbarigo¹⁴ a Noventa Vicentina è oggi sede del municipio di Noventa, fino ad arrivare al triste esempio di Villa Dal Verme di Agugliaro, inaccessibile. La pregevole missione della Landmark Trust, di destinare taluni edifici storici, dopo un adeguato restauro, all'uso di vacanza, è quindi difficilmente proponibile nel basso Vicentino¹⁵. Attualmente, l'area Berica offre già numerose ed interessanti strutture ricettive, tra le quali spiccano le modalità del Bed&Breakfast e dell'agriturismo con alloggio¹⁶, come si può evincere dalla pagina dedicata alla ricettività all'interno del sito www.colliberici.it.

Alcuni di questi sono stati anche inseriti nei cofanetti regalo "Smartbox", come l'agriturismo "Le Mandolare" di Villaga, il Bed&Breakfast "La Martina" di Agugliaro o l'agriturismo "Il Lago" di Arcugnano¹⁷. Il legame con il territorio è evidente anche in questo tipo di strutture: spesso, infatti, esse sono ricavate da preesistenti edifici rurali; inoltre, nel caso degli agriturismi, essendo quella ricettiva un'attività complementare all'azienda agricola, offrono la possibilità di gustare le produzioni locali. Sia i

¹³ www.cantinapegoraro.it

¹⁴ Non si conosce con certezza l'autore di Villa Barbarigo, commissionata nel 1588 da Giacomo di Andrea Barbarigo, ma, come scrive il sito comunale di Noventa (www.comune.noventa-vicentina.vi.it), appartiene all'"ambito artistico di Venezia gravitante attorno a Vincenzo Scamozzi".

¹⁵ Un ulteriore motivo per apprezzare il valore di Villa Saraceno, in quanto unico edificio ad offrire questa possibilità.

¹⁶ Da questo punto di vista l'offerta può dirsi completa, perché la capacità ricettiva, sommando il numero di posti letto delle varie strutture, è adatta alla proposta di turismo rurale del basso vicentino; è al massimo perfezionabile con le modalità descritte in seguito.

¹⁷ www.smartbox.com. La popolare catena di cofanetti regalo Smartbox è solo una delle tante disponibili sul mercato. Qui è stata scelta come esempio di riferimento. Essa consiste in una confezione contenente il buono regalo con codice personale per poter usufruire del prodotto, e una guida delle strutture o attività disponibili, suddivisa per regioni. I prezzi vanno da 24,90 a 269,90 euro, variando in base alla località del soggiorno (italiana o europea), al numero di notti (da zero a 3), al numero di partecipanti (solitamente una o due persone), alla tipologia di attività (soggiorno, pacchetto benessere, sport, degustazioni, eccetera). Facilmente reperibili sul mercato (si trovano nei centri commerciali e nei negozi di elettronica), la loro grande popolarità è dovuta alla novità dell'iniziativa, alla scelta discretamente ampia di strutture ricettive e all'originalità delle proposte. Tra i punti carenti, la data di scadenza del buono, non sempre a lungo termine, e la difficoltà di trovare disponibilità nelle strutture. Le strutture citate sono attualmente presenti nel cofanetto "Fuga dalla città" (Le Mandolare e La Martina) e "Vacanza in famiglia" (agriturismo Il Lago).

Bed&Breakfast che gli agriturismi con alloggio, grazie alla loro ubicazione collinare, sono un punto di partenza ideale per le escursioni e le visite al territorio.

Una soluzione piuttosto interessante, anche per la novità rispetto ad altre già ben “collaudate”, è quella dell’Albergo Diffuso¹⁸. La filosofia di questo tipo di struttura prevede che l’ospite si senta parte del luogo e della sua comunità per il periodo di soggiorno, ponendo l’accento sul concetto di ospitalità, derivante anche dal contatto con la gente del posto. Trattandosi di soluzioni che vogliono essere “un po’ casa, un po’ albergo”¹⁹, dando la sensazione di cambiare i propri ritmi sentendosi però immediatamente a proprio agio. L’albergo diffuso è costituito da più strutture, che possono essere dislocate in un centro storico, o comunque a breve distanza l’una dall’altra. Nell’edificio principale si trovano ingresso e reception, mentre le camere sono ubicate nelle altre strutture. Il vero punto di forza è il recupero della socialità, intesa come capacità di stare insieme, di sentirsi bene con gli altri, di riuscire ad andare oltre alle frasi di convenienza, dato dalla possibilità di stare a contatto con la gente del posto, e di conseguenza con gli usi e i costumi della comunità ospitante. Relativamente all’albergo diffuso, in questa sede non è possibile ricavare dati precisi circa le possibilità concrete di una sua realizzazione nel basso Vicentino: significherebbe avere a disposizione dati relativi ai singoli comuni e alle seconde case o altri edifici dismessi. Ciò che interessa è lo spirito dell’albergo diffuso: creare una proposta ricettiva che coinvolga ampiamente la popolazione locale, e che non richieda di costruire niente di nuovo, perché recupera quello che già esiste. Questo è positivo soprattutto per due aspetti: non consumare ulteriormente suolo e risorse per realizzare nuove strutture, e rivalorizzare, senza perderli, edifici (in alcuni casi di pregio) altrimenti inutilizzati²⁰. Inoltre, realizzare anche un solo albergo diffuso nel basso Vicentino probabilmente sarebbe sufficiente, per non generare un surplus di offerta che rimarrebbe invenduta, e costituirebbe un elemento di novità, in quanto non esiste un solo albergo diffuso in tutta

¹⁸ www.albergodiffuso.it

¹⁹ La definizione è tratta dalla “*Guida all’Albergo Diffuso 2012*”, scaricabile dal sito www.alberghidiffusi.it.

²⁰ Volendo riportare un esempio, a livello di “buona pratica” per quanto riguarda l’albergo diffuso, segnalo il caso del Friuli Venezia Giulia, con alberghi diffusi dislocati anche sugli altopiani (Lauco e Sauris), e ricavati in alcuni casi da vecchi fienili. I siti di riferimento sono www.clubalbergodiffuso.it e www.turismofvg.it

la Regione Veneto²¹. Giancarlo Dall'Ara, presidente dell'Associazione Alberghi Diffusi, in un servizio del TGR Emilia Romagna andato in onda il 20 marzo 2010²², sostiene che l'albergo diffuso è una modalità ideale per i borghi dell'entroterra con un numero di abitanti inferiore a 5000. Un'ulteriore conferma della bontà dell'iniziativa se proposta ad uno dei comuni del basso Vicentino, che nella maggior parte dei casi sono ben lontani da raggiungere tale soglia di abitanti²³.

La disponibilità a mettersi in gioco e a vivere insieme diventa tanto maggiore in un'altra recente iniziativa, quella del couch surfing.²⁴ Si tratta di un portale che gestisce i dati relativi a persone disposte ad offrire gratuitamente ospitalità presso il loro domicilio, cedendo una camera libera, o semplicemente un divano (come indica lo stesso termine couch). Il sito prevede la creazione di un profilo utente, all'interno del quale si possono trovare informazioni sulla disponibilità o meno ad ospitare, se e quanti ospiti ha già accolto l'utente, foto dell'ospitante e della stanza libera. L'organizzazione ha alcuni limiti: chi decide di usufruirne sa di non andare incontro all'aderenza a determinati standard, come in albergo²⁵. Ad ogni modo, i consensi che queste iniziative stanno riscuotendo dimostrano che i benefici che ne derivano non sono solo di tipo economico.

²¹ Gli alberghi diffusi in Italia sono presenti nelle seguenti regioni: Emilia Romagna, Friuli Venezia Giulia, Liguria, Piemonte, Abruzzo, Lazio, Marche, Umbria, Toscana, Basilicata, Molise, Puglia, Sardegna, Sicilia. L'elenco è disponibile, con tutte le relative strutture, sulla "*Guida all'Albergo Diffuso 2012*", sul sito www.alberghidiffusi.it.

²² Il video è disponibile su www.alberghidiffusi.it. Il servizio esprime chiaramente la concezione di albergo diffuso, parlando di "case che diventano camere" e "strade che diventano corridoi". Riporta l'unico esempio di questo genere in Emilia Romagna, situato nel comune di Portico di Romagna, sull'Appennino Tosco-romagnolo, costituito da più camere sparse in più case. L'albergo offre anche il servizio di scuola di italiano, diventando attraente per la clientela nordeuropea.

²³ Alcuni esempi: Albettone: 2.124 abitanti; Agugliaro: 1.422; Barbarano: 4.574; Campiglia dei Berici: 1.751; Castegnero: 2.843; Nanto: 3.058; Pojana Maggiore: 4.417; Sossano: 4.349; Villaga: 1.980; Zovencedo: 821.

²⁴ www.couchsurfing.org.

²⁵ La considerazione in linea di massima è valida, anche se non mancano i casi, soprattutto con il fenomeno più recente della prenotazione on line, in cui le immagini relative all'hotel scelto non corrispondano all'edificio che effettivamente si trova sul posto, generando un danno al consumatore.

Molto interessante, infine, il caso già precedentemente anticipato di Hostel Lombardia²⁶, che oltre a proporre una rete di ostelli dislocati nelle varie province lombarde, in qualche modo “riscatta” tutte quelle aree della regione trascurate dai flussi turistici, generalmente concentrati a Milano, in alcune località sciistiche e sulla sponda occidentale del Garda²⁷. Al contrario, il sito contribuisce a mettere in luce proprio le (numerose) località interessanti per le proposte di turismo rurale: si possono selezionare gli ostelli in base alla località o per itinerario. In quest’ultimo caso, alcuni esempi sono: “tra natura e archeologia in Valcamonica”, “itinerario ciclabile da Milano al Po”, “Da lago a lago”, “Strade dei Vini e dei Sapori”, “Arte, letteratura e musica tra Cremona e Mantova”²⁸. Si tratta di itinerari che spaziano tra ambiti ricreativi, naturalistici e culturali, che oltretutto si prestano bene alla possibilità di ritorno nella stessa regione, per sperimentare un tipo di vacanza completamente diverso. Il portale non offre, attualmente, la possibilità di prenotare direttamente dal sito, ma in compenso convoglia tutte le informazioni relative all’accessibilità sia con mezzi privati che pubblici, con informazioni accurate o comunque rimandi costanti a link esterni. Scegliere di venire ospitati secondo una delle tipologie descritte (albergo diffuso, couch surfing e ostello) può assumere il significato di recuperare i concetti talvolta perduti di ospitalità e socialità: lo stesso “decalogo” dei principi dell’albergo diffuso esprime l’impegno a perseguire *“una sempre maggiore cultura dell’ospitalità”*²⁹. Il “miracolo economico”, oltre a tanto benessere diffuso, ha dato il via ad una spinta ai consumi e ad un modo di pensare e di comportarsi che ha raggiunto dei livelli veramente estremi in termini di individualismo. Tutto ciò che è stato velocizzato ed automatizzato, dal rifornimento di carburante al telepass, dalla cassa automatica del supermercato agli acquisti on line, passa attraverso circuiti elettronici o virtuali. L’automatizzazione, se da un lato ha portato indiscutibili benefici in termini soprattutto di risparmio di tempo, si accompagna però a nuove problematiche. La cura dell’ospitalità può rivelarsi una pratica benefica che va anche in questa direzione, mettendo dei punti di sutura a quella mancanza di

²⁶ Già introdotto nel capitolo 2. Il sito di riferimento è www.hostellombardia.net.

²⁷ La forza di questi attrattori conferisce tuttavia un rispettabile quarto posto alla regione Lombardia nella classifica di arrivi e presenze, che vede sul podio Veneto, Toscana ed Emilia Romagna. Fonte: Osservatorio Nazionale del Turismo, dati relativi agli arrivi e presenze italiani e stranieri per regione, 2011. www.onit.it.

²⁸ www.hostellombardia.net.

²⁹ www.alberghidiffusi.it

relazioni e allo stress del quotidiano che lacerano visibilmente la qualità della nostra vita.

Offrire ospitalità significa aver presente il tipo di ospite con cui si ha a che fare. Nel caso del turismo nel basso Vicentino, si tratterà con buona probabilità di turisti che esprimono comportamenti da “turismo rurale”, come escursionisti, ciclisti, amanti della buona tavola. Contrariamente a quanto verrebbe da pensare, il ciclista proveniente da regioni limitrofe o da Paesi europei si ferma in genere più notti nella stessa località rispetto a chi viene da un altro continente (ad esempio cinesi e giapponesi), in quanto questi ultimi, volendo fare un tour attraverso più città, si fermano appena un paio di giorni nello stesso posto³⁰. Se è vero che allo stato attuale i destinatari di una proposta turistica di questo tipo sono essenzialmente la prima categoria, cioè la clientela italiana³¹ o al massimo europea, il panorama sta mutando velocemente, ed andare incontro al cambiamento con soluzioni flessibili può rivelarsi una carta vincente. Sono sempre più numerosi gli itinerari (e le aree geografiche) interessati dal fenomeno del cicloturismo. Tra i più consolidati in Italia, per un uso della bici prevalentemente di tipo amatoriale, sono alcune località del Trentino³². Definire la figura tipo del ciclista non è

³⁰ Conferenza BIT Milano, febbraio 2013. Lo testimoniano anche Dall’Ara G., Dionisio P. (2012), *Come accogliere i turisti cinesi – introduzione alle relazioni con il “mercato turistico più grande del mondo”*, Franco Angeli, Milano, p. 20. Nel testo si legge che, tra le categorie di viaggio predilette dai turisti cinesi si trova il cosiddetto tour, un viaggio di “15 giorni per 6/8 paesi” o “10 giorni per 3/4 paesi”. I periodi in cui i cinesi viaggiano di più sono l’estate, in cui le scuole sono chiuse e i dipendenti dell’industria hanno le ferie; l’autunno, in genere tra il 15 settembre e il 15 ottobre, in concomitanza con la festa nazionale del 1 ottobre (fondazione della Repubblica popolare cinese), durante la quale i cinesi hanno una settimana di ferie, e il capodanno cinese, che cade tra il 21 gennaio e il 21 febbraio, periodo durante il quale dispongono di un’altra settimana di ferie (ibidem, p. 20). Questi turisti che viaggiano in gruppo, per la facilità di ottenere i visti con cui poter visitare più paesi europei durante lo stesso viaggio, acquistano i cosiddetti Multicountry packages, con i quali si fermano appena una o due notti per ogni località (ibidem, p. 56).

³¹ Questo può essere favorito anche dai circuiti come Smartbox, o da venire a conoscenza di determinati prodotti tipici come vino e olio, attraverso le fiere, che raggiungono con maggior facilità la clientela italiana.

³² La Regione Trentino ancora una volta si dimostra al top come varietà e qualità dei servizi e dell’offerta, anticipando, spesso anche di diversi anni, alcune consuetudini che poi vengono adottate anche dalle altre regioni. Una zona in cui si può osservare un intenso uso della bicicletta è la sponda trentina del lago di Garda (Riva del Garda e Torbole), anche se tutta la sponda orientale del Garda, fino alla ciclabile del Mincio, è molto apprezzata in questo senso.

semplice, perché a questo tipo di sport si associano caratteristiche molto diverse. Ci sono gli appassionati di prestazioni sportive, alla ricerca di salite o percorsi medio-lunghi, i quali potrebbero trovare interessanti itinerari collinari; quelli che desiderano accompagnare la pedalata alla visita a monumenti o altri attrattori, (da tenere maggiormente in considerazione in questo ambito), quelli con esigenze particolari, come le famiglie con bambini, che prediligeranno percorsi medio-brevi, fuori dal traffico, senza dislivelli impegnativi e con frequenti possibilità di sosta, meglio se attrezzate. Il sito www.colliberici.it propone una serie di itinerari, di cui alcuni specificatamente cicloturistici.

Il mercato cinese è da tenere in considerazione, in quanto si sta delineando come il “mercato turistico più grande del mondo”³³, e in quanto tale merita che vi vengano fatte alcune considerazioni, anche relativamente alla realtà qui esaminata. Dall’Ara e Dionisio, in “Come accogliere i turisti cinesi”, distinguono in tre tipologie di turisti: quelli “di prima generazione”, che ricercano gli status symbol e i souvenir³⁴; i turisti della “seconda generazione”, maggiormente informati, più propensi a seguire le mode e a sperimentare pacchetti a tema (ad esempio la vacanza sportiva). Infine, vi sono i “nuovi turisti cinesi”, che esigono offerte personalizzate, e si informano per attrattive specifiche, come visite alle cantine, soggiorni in campagna o a sciare. In definitiva, siamo di fronte ad un Paese che sta cambiando a ritmo serrato, e anche le distanze culturali si stanno via via riducendo; sono le stesse generazioni in crescita, nate in un’economia in crescita, che presto vorranno visitare le mete meno conosciute³⁵.

³³ Cit. Dall’Ara G., Dionisio P. (2012), Come accogliere i turisti cinesi – introduzione alle relazioni con il “mercato turistico più grande del mondo”, Franco Angeli, Milano, sottotitolo e p. 9.

³⁴ Ibidem, pp. 56-58.

³⁵ Ibidem, p.55. Relativamente alle mete “meno conosciute”, ed in particolare al turismo rurale, una piccola curiosità sta nella trasposizione del termine cinese di paesaggio, shan-shuei, letteralmente “monti e acque”. (p.32).

4.4 Marketing territoriale nel basso Vicentino: strumenti per la costruzione di una nuova immagine

Il basso Vicentino, non facendo parte di quei circuiti turistici di grande visibilità, è paragonabile per certi versi ad altre mete che sono sempre rimaste fuori dagli itinerari turistici, e che adesso iniziano ad entrarci (come l'Albania), o località che sono entrate in un momento successivo agli anni della fioritura del turismo di massa nel panorama turistico, o che, a differenza di altre destinazioni con un tipo di offerta simile, non hanno concentrato tutte le loro risorse sul turismo, ma hanno mantenuto altre attività, come l'isola di Minorca³⁶. Anche il basso Vicentino, al pari dell'isola delle Baleari, si presenta in qualche modo come un microcosmo, la cui fragilità ambientale è data dalle minacce relative a possibili usi impropri del suolo, come il Parco Logistico, o dalla saturazione della rete stradale. Fortunatamente, nonostante la nuova autostrada, tutta la zona collinare continua ad essere scarsamente trafficata, e gli stessi colli, pur non essendo elevati, hanno preservato naturalmente l'area da una troppo densa urbanizzazione. Relativamente alle attività praticate, però, laddove Minorca può correre il rischio di avere il turismo come attività predominante, o unico settore generatore di reddito, nel caso del basso Vicentino il turismo può invece rivelarsi come una grande opportunità in più, che crea, come già ribadito, valore per il territorio in modo sostenibile, e molto difficilmente correrà il rischio di diventare attività predominante. Minorca ha una tradizione turistica legata al turismo balneare³⁷, ma una parte del richiamo è dato dal paesaggio rurale, e in questo senso costituisce un'opportunità importante di destagionalizzazione, anche se al momento la destinazione entra nei cataloghi soltanto per il periodo estivo. Sono numerosi gli esempi che si scostano dal turismo balneare: le torri di avvistamento dismesse, come quella di Fornells (nella parte settentrionale dell'isola), il Camí de cavalls³⁸ (antica strada difensiva che collegava le

³⁶ Gli spunti e le osservazioni relative all'isola di Minorca derivano sia da materiale fornito dalla Prof.ssa Federica Cavallo, Università Ca' Foscari, Venezia, che da una visita personale all'isola. Per la letteratura sull'isola, si veda Cavallo F.L. (2007), *Isole al bivio. Minorca tra balearizzazione e valore territoriale*, Unicopli, Milano.

³⁷ Anche se il turismo balneare di Minorca non è caratterizzato dall'intensa vita notturna delle vicine Maiorca e Ibiza, e il suo richiamo deriva piuttosto dagli spettacolari scorci delle sue cale e calette, spesso raggiungibili dopo una passeggiata nella macchia mediterranea.

³⁸ www.isoladiminorca.com

torri di vedetta), il patrimonio litico (le Taulas e i pittoreschi muretti a secco), il settore agricolo e l'artigianato (tra cui le tipiche Avarcas minorchine, sandalo in pelle con suola in gomma).

Riportando il discorso al basso Vicentino, è indispensabile che nella valorizzazione si tenga conto dei rischi dovuti ad un'eccessiva intensificazione del settore turistico, che porterebbe ad un rapido declino³⁹. Il residente ha bisogno di percepire la nuova immagine dell'area, perché non può diventare il primo promotore dello sviluppo locale se non è in grado di coglierne valore e potenzialità. Il basso Vicentino può trovare visibilità se incluso in un proprio spazio espositivo all'interno di manifestazioni di grande portata (BTO, BIT⁴⁰, Vinitaly, EXPO). Relativamente a BTO e BIT (edizioni di novembre 2012 e febbraio 2013), ho potuto osservare che la promozione turistica era particolarmente orientata verso gli itinerari minori, escludendo spesso, volontariamente, le mete turistiche principali.

Uno strumento che possiede un'elevata capacità di far percepire un'immagine completa di un'area è il marchio territoriale, che pertanto si rivela uno strumento efficace nelle piccole località o nei centri minori⁴¹. Esso perderebbe quindi il suo significato laddove il centro minore venisse inglobato in una metropoli, perché in quel caso sarebbe impossibile costruire un marchio. Per realizzare un marchio d'area, è fondamentale individuare le tipicità ambientali, economiche e socioculturali di un territorio, nonché dotarsi di un sistema di gestione ambientale certificabile⁴². Marchio e certificazione hanno lo scopo di essere una "garanzia prima dell'acquisto", e questo vale tanto più nel turismo, dove si sceglie e si acquista in base alle informazioni che si sono ricavate sulla destinazione, in sostanza "a scatola chiusa", domanda e offerta non si incontrano subito.

³⁹ L'obiettivo è evitare la saturazione della destinazione, come è avvenuto in molte località italiane, da Jesolo a Rimini, a Cortina, e in genere in tutte quelle località dove, ai primi turisti "pionieristici" ha fatto seguito un turismo di massa, che ha portato ad un massiccio incremento di strutture di ogni genere, le quali hanno però trasfigurato completamente il volto originario della località, che è diventata in questo modo meno appetibile, finché viene abbandonata dai turisti.

⁴⁰ Le sigle sono l'abbreviazione di Buy Tourism Online e di Borsa Internazionale del Turismo.

⁴¹ Scipioni A., Mazzi A. (2011), *Gestire e promuovere un territorio – linee guida, strumenti operativi e casi studio*, Franco Angeli, Milano, p.35.

⁴² *Ibidem*, p. 41 e p. 54. Il testo specifica che, a livello ambientale, le due norme applicabili ad un territorio sono il regolamento comunitario EMAS (Eco Management and Audit Scheme), e la normativa internazionale ISO 14001, che si pone nell'ottica di un miglioramento continuo.

4.4.1 Il museo

Oltre al marchio territoriale, il cui valore è legato al suo potere di comunicazione, uno “strumento” che può contribuire in modo incisivo a creare una forte immagine del territorio è il museo⁴³. Esso è diventato, negli ultimi decenni, non più un semplice contenitore di beni, ma un soggetto in grado di organizzare azioni e servizi per la tutela, la valorizzazione e fruizione dei beni che contiene. Tutto ciò inizia con la consapevolezza che esso è strettamente legato al tessuto culturale e al territorio a cui appartiene. La sua missione è perpetuare il bene alle generazioni del futuro⁴⁴. I musei costituiscono un importante linguaggio in grado di trasmettere meglio di altri dei contenuti, che vanno a toccare la sensibilità dei fruitori. La definizione di museo dell'ICOM⁴⁵ assegna al museo una funzione istituzionale, e punta su ricerca, diletto ed educazione. Il museo dà una chiave di lettura del territorio, perché ne mostra, in un unico contenitore, i vari volti, fornisce un'interpretazione che viene completata con la sensibilità del fruitore. Il museo dev'essere il contenitore che racconta la storia del territorio, l'anello di congiunzione che lo collega a tutte le altre risorse. Anche la festa locale o i dialetti sono, a tutti gli effetti, beni culturali. Un museo di questo tipo si deve aprire al territorio, censendo i beni e gestendo archivi fotografici, strumenti legati alla conservazione. Tutto questo ha bisogno di supporti tradizionali (segnaletica, brochure) e innovativi (il web), interconnessi tra loro. Questo porta ad una maggiore visibilità del territorio, in uno strumento che diventa punto di riferimento per l'intera collettività. L'integrazione tra museo e territorio si concretizza in due soluzioni: l'ecomuseo o museo diffuso, e la rete museale. L'ecomuseo è un territorio con specifiche peculiarità naturalistiche, tradizionali o artistiche degne di tutela e valorizzazione⁴⁶.

La rete museale è una realtà ideale in tutti quei territori dove vi sono numerosi musei di piccole e medie dimensioni, che trovano nel “fare rete” un grande punto di forza, in quanto strumento che aumenta la visibilità e ne garantisce la sopravvivenza anche da un punto di vista economico. Altro aspetto importante, l'efficacia organizzativa e una maggiore qualificazione dell'offerta, che può oltremodo tradursi in

⁴³ La letteratura sul museo e sulla sua attuale funzione è piuttosto vasta. Si veda, ad esempio, Marini Clarelli M. V. (2005), *Che cos'è un museo*, Carocci Editore, Roma.

⁴⁴ Materiale fornito dalla Prof.ssa Monica De Vincenti, Università Ca' Foscari, Venezia.

⁴⁵ L'ICOM (International Council Of Museums), un'istituzione nata nel 1948. www.icom-italia.org.

⁴⁶ www.wikipedia.org, voce “ecomuseo”.

maggiori possibilità occupazionali. Nel Vicentino esiste già un esempio ideale di rete museale: si tratta di “Musei Alto Vicentino”⁴⁷, che raggruppa trenta musei dislocati in quindici comuni nelle zone dell’Altopiano di Asiago, Pedemontana Vicentina, Val Leogra, Valle dell’Agno, fino al Canal di Brenta. La forza della rete si riassume nella frase “i musei come strumenti per leggere la storia e la società in relazione con il paesaggio”⁴⁸. Inoltre, l’aumento di visibilità è garantito anche dai numerosi eventi che la rete museale propone periodicamente. Molto interessante l’iniziativa “Musei a cielo aperto”, organizzata dal comune di Schio, che offre la possibilità di visitare piazze e giardini come se si trattasse appunto di un grande museo sotto le stelle, intensificando in questo senso il legame tra l’istituzione museale e il territorio. “Musei Alto Vicentino” suddivide i beni in cinque aree tematiche: arte, archeologia e storia, etnografia, natura e scienza, patrimonio industriale.

Allo stato attuale, il basso Vicentino non dispone di un consistente patrimonio museale. Il sito www.colliberici.it elenca i seguenti musei: Museo della civiltà contadina di Grancona; Museo della vita quotidiana e del lavoro in villa (Orgiano); Museo storia e memoria Colloredo di Sossano; Museo Ex Voto Madonna dei Miracoli di Lonigo; Museo mostra di reperti archeologici (Brendola). Anche in questo caso si tratta di musei strettamente legati al territorio, essendo di tipo etnografico o archeologico. Si scosta, ma solo in parte, l’Ex Voto di Lonigo, in quanto costituito da una raccolta di tavolette dipinte e afferente ai musei d’arte, ma pur sempre un’importante testimonianza di un sentire religioso forte in un preciso territorio.

⁴⁷Il sito è www.museialtovicentino.it. La rete museale, nella sua “missione” di strumento a tutela e valorizzazione dei piccoli musei, non comprende nessun museo della città di Vicenza, sia perché i musei del capoluogo godono di maggiore visibilità, sia perché sono connessi come “Musei Civici”. Infine, esiste la possibilità di acquistare un biglietto unico per visitare tutti i musei, civici e privati, denominato “Vicenza città bellissima”.

⁴⁸ La citazione è tratta dalla pagina “chi siamo” del sito www.museialtovicentino.it.

4.4.2 La strada come elemento di coesione del territorio

Anche la strada può avere la funzione di rafforzare la percezione di un'identità territoriale: in Toscana, ad esempio, viene denominata “Costa degli Etruschi⁴⁹” la fascia che va da Livorno a Piombino, e il percorso che congiunge queste località è il primo elemento che, attraverso la cartellonistica, fa percepire al visitatore dei significati precisi⁵⁰. Nel Vicentino, una delle arterie potrebbe venire denominata “Strada palladiana”. Esiste la Strada Provinciale 247, conosciuta col nome di “Riviera Berica”, dal 2011 anche con pista ciclabile su ex sede tranviaria Vicenza-Noventa, ma interessa le opere di Palladio solo limitatamente, essendo piuttosto un percorso di tipo paesaggistico che esalta gli scorci sui Berici, anche se non si può certo definire una strada turistica. Il caso di Palladio si scosta comunque dall'esempio toscano, in quanto le sue opere, ad eccezione di quelle ubicate nel centro storico di Vicenza, sono dislocate in modo disomogeneo nella pianura Veneta, al punto che diventa impossibile parlare di “Strada del Palladio” se non comprendendo itinerari piuttosto lunghi.

Mettere insieme funzionalità e profilo estetico è la soluzione migliore e la più auspicabile per avere prodotti (in questo caso turistici) che siano sia accattivanti che funzionali, cioè rispondenti alle esigenze del turista. Il marketing turistico si sta senza dubbio muovendo in questa direzione.

4.4.3 Feste di paese e recupero della socialità

Nelle sagre e nelle feste di paese si sta oggi riscoprendo una nuova forma di convivialità, di piacevole stare insieme, che conferiscono alle stesse una nuova valenza⁵¹. Un tempo le sagre erano legate prevalentemente alle feste religiose, come quella del santo patrono. La “sagra” iniziava una volta che si erano assolti gli “obblighi” delle funzioni religiose, che talvolta si protraevano fino al pomeriggio (vespri,

⁴⁹ www.costadeglietruschi.it

⁵⁰ La denominazione “Costa degli Etruschi”, insieme alle immagini di ausilio della cartellonistica, fa percepire la presenza costante del mare, ma soprattutto ingloba una serie di rimandi alla civiltà preromana che qui aveva molti dei suoi più fiorenti insediamenti, tra cui Populonia.

⁵¹ Secondo l'opinione di Albano Mazzaretto ne *Il basso vicentino* n.64, settembre 2013, esse contribuiscono a combattere isolamento, individualismo e anonimato.

processioni). Oggi la festa locale ha in molti casi perso quella connotazione, o quanto meno essa non è avvertita come un tempo. Talvolta rimane nel nome (Sagra della Quarta di Quaresima, di S. Antonio), ma nel frattempo si sono fatte strada anche molte nuove feste a cadenza annuale con nomi decisamente lontani dall'ambito religioso, legate piuttosto alla stagione in cui si svolgono (Festa del buon rientro, festa della maternità, dei bigoli co l'arna, eccetera). Anche grazie a queste nuove identità, e al grande impegno con il quale viene portata avanti, la sagra è a tutti gli effetti un ulteriore strumento con cui è possibile creare visibilità in un territorio, perché lo fa percepire come vivo e attivo, con elevata capacità di attrarre persone anche da lontano, e non più soltanto come momento di incontro tra compaesani.

4.4.4 Due aree di servizio "vetrina" per la Valdastico Sud

Prendendo spunto dagli esempi in fase di realizzazione delle aree di servizio del progetto di Autostrade per l'Italia "Sei in un Paese meraviglioso. Scoprilò con noi", e delle due aree di servizio previste per la A31 Sud, si vuole proporre un progetto analogo (nonostante la tratta non sia gestita da Autostrade SpA, quindi dovrebbe trattarsi di un progetto diverso). Riprendendo il discorso iniziato nel primo capitolo, Autostrade per l'Italia intende, con questa iniziativa, "regalare ai propri clienti esperienze di viaggio originali e coinvolgenti per promuovere il turismo di qualità"⁵², valorizzando il patrimonio del nostro Paese, in particolare quello meno noto. L'iniziativa prevede, descrivendole all'interno delle varie strutture predisposte per l'iniziativa (totem multimediali e grandi incorniciature dorate intorno ai pannelli), visite turistico-culturali⁵³ suddivise in base al tempo a disposizione (tre ore, mezza giornata, uno o due giorni). Attualmente, l'unica area ad aver sperimentato l'iniziativa, in Veneto, è la Piave

⁵² La citazione è tratta dal sito www.autostrade.it.

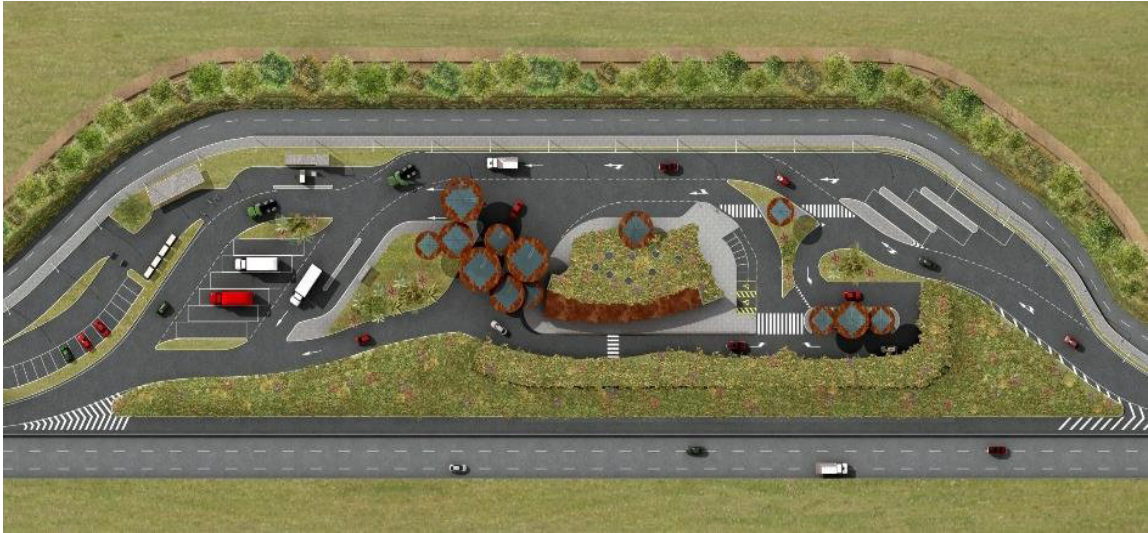
⁵³ Alle visite è stato dato l'efficace nome di "*experience*", termine particolarmente caro al marketing del turismo, in quanto fa leva proprio sul concetto dell'esperienza che continua a vivere nella mente del turista anche dopo la sua conclusione, arricchendola di significati profondi e intangibili. La letteratura al riguardo è piuttosto ampia. Qui si fa riferimento ad Addis M. (2007), *Ad uso e consumo. Il marketing esperienziale per il manager*, Pearson Paravia Bruno Mondadori (capitoli 1 e 2) e Carù A., Cova B. (a cura di), (2007), *Consuming Experiences. An introduction*, Routledge, New York.

Est, nel trevigiano. Per ogni itinerario è specificato il tempo di visita necessario, la corrispondente uscita autostradale e le ulteriori indicazioni stradali necessarie. Essa propone i seguenti itinerari: “A spasso tra bollicine e tradizioni contadine”; “Collalto. Passeggiate nobili”; “Piave. Gloria e sangue”; “I castelli dell’antica marca” e “Asolo. Atmosfere palladiane”. Quest’ultima anticipa l’idea, altrimenti proponibile anche nel basso Vicentino, di sfruttare l’area di servizio per far conoscere scorci insoliti del bel “paesaggio palladiano”. La descrizione fornita dal sito, se non fosse specificatamente riferita alla Marca trevigiana, calzerebbe altrettanto bene nel basso Vicentino. Essa recita infatti: *“un tour tra le ville, ai piedi delle colline (Asolane), dove la campagna diventa sublime perché a disegnarla è il più nobile degli architetti del paesaggio, Andrea Palladio (...)”*. Lungo la Valdastico Sud è prevista la realizzazione di due aree di servizio⁵⁴. La prima verrà realizzata tra il casello di Longare-Montegaldella e quello di Albettone-Barbarano, nei comuni di Nanto e Castegnero; la seconda sarà nel comune di Piacenza d’Adige, poco lontano da questa uscita. Sulla tratta di competenza della Società Brescia-Padova (che gestisce anche la Valdastico), sono presenti aree di servizio ogni 25 chilometri circa, ed in particolare, allo stato attuale, 12 sulla A4 e 2 sulla A31⁵⁵. Un progetto per la prima delle due aree di servizio della A31 Sud è stato elaborato da Graph Studio⁵⁶ (si fa riferimento alle figure a p. 129). Dalle figure, le forme appaiono semplici ma originali: è stata scelta una sequenza di forme circolari, rivestite di pannelli solari, per la copertura dell’area di rifornimento; il verde compare sovente, creando uno stacco visivo dalla continuità dell’asfaltatura, e viene scelto anche come rivestimento superiore per l’edificio principale.

⁵⁴ Il numero complessivo degli edifici è quattro, intendendosi un edificio per ogni senso di marcia.

⁵⁵ I dati sono disponibili sulla Carta dei Servizi dell’Autostrada Brescia-Padova, al sito www.autobspd.it. Il numero delle aree di servizio è da considerarsi dimezzato rispetto al singolo senso di marcia: relativamente alla tratta Piovene-Vicenza, le due aree di servizio (Postumia nord e Postumia sud) sono da intendersi una per ogni senso di marcia. La gestione delle aree di servizio è affidata in concessione a terzi.

⁵⁶ www.graphstudioatelier.com. Lo studio, con sede a Schio (VI), si è occupato della progettazione di numerose aree di servizio della catena “Ristop”, nonché hotel ed altri edifici pubblici o commerciali.



Veduta aerea (figura in alto) e varie angolazioni (figura in basso) del progetto Graph Studio per la prima delle due aree di servizio lungo la A31 Sud (tratto Longare-Albettone). Lo spazio è apparentemente sufficiente per poter ospitare anche un totem e una cornice dorata del progetto “Sei in un Paese meraviglioso. Scoprilò con noi”. (fonte: www.graphstudioatelier.com)



Una delle “cornici dorate” comparse durante l’estate 2013 in tredici aree di servizio di Autostrade per l’Italia e il totem interattivo all’interno dell’esercizio. (Qui siamo a Sebino Sud, Brescia). La modesta quantità di spazio necessario ad ospitarle le rende adattabili anche alle aree di servizio di piccole dimensioni. (foto dell’autore).

4.5 Riflessioni sulla sostenibilità ambientale

Sono già trascorsi oltre vent'anni dal discorso di Severn Suzuki, la bambina che fece il celebre appello per la salvaguardia dell'ambiente davanti alle Nazioni Unite, a Rio de Janeiro⁵⁷. La serietà dei temi trattati riprendeva molte tematiche relative alla sostenibilità ambientale emerse già alcuni decenni prima⁵⁸, e che avevano trovato uno dei momenti più alti nel Rapporto di Brundtland, nel 1987⁵⁹. Questi concetti validi a livello globale possono e devono essere messi in atto a livello locale; da tenere in considerazione quando si valuta lo sviluppo di un'area di lunga tradizione rurale come quella del basso Vicentino. Non tener conto di questi sviluppi del pensiero, derivanti da prese di coscienza legate agli effetti visibili degli agenti inquinanti e dell'uso massiccio dell'ambiente e delle sue risorse, significherebbe incappare inevitabilmente in disastri ambientali e in errori visti già con troppa frequenza nell'ultimo secolo nelle aree urbanizzate del Pianeta.

Il discorso torna, puntuale, alle nuove infrastrutture, nello specifico in quelle della Regione Veneto, sia in termini di consumo di suolo che di inquinamento. Relativamente al consumo di suolo, si esprime in termini di denuncia il testo a cura di Gianni Belloni, sostenendo che la richiesta di nuove infrastrutture va ridiscussa, in quanto l'urbanizzazione dispersiva ha eliminato lo spazio per far passare nuove strade⁶⁰. Sempre a livello regionale, imputando spesso la piccola imprenditoria e la relativa

⁵⁷ L'episodio avvenne durante il Summit della Terra, che raccolse il lavoro della UNCED (United Nations Conference on Environment and Development), nel giugno 1992. Durante il Summit fu approvata la Dichiarazione di Rio, relativa all'integrazione tra sviluppo e ambiente, e il documento Agenda 21, che raccoglieva le linee guida per lo sviluppo sostenibile per il XXI secolo. Il video è disponibile su Youtube, al link <http://www.youtube.com/watch?v=SfFLSNYWiqk>.

⁵⁸ E' nel corso degli anni Sessanta che nei paesi industrializzati si iniziano a vedere i primi segnali dei danni ambientali, come inquinamento, effetto serra e desertificazione. Fioriscono le proposte e le teorie degli economisti, e le stesse crisi petrolifere degli anni Settanta iniziano a far mutare alcuni comportamenti in direzione del risparmio energetico.

⁵⁹ Il documento "*Our common future*", noto come Rapporto Brundtland, dal nome dell'ex Primo Ministro norvegese, contiene la prima definizione di sviluppo sostenibile, inteso come "sviluppo che soddisfi i bisogni del presente senza compromettere la capacità delle generazioni future di soddisfare i propri". Materiale fornito dal Prof. Lando Fabio, Università Ca' Foscari, Venezia.

⁶⁰ Belloni G. (a cura di) (2005), *Contrade a venire*, Ediciclo Editore, Portogruaro (VE), p. 55. Addirittura, con riferimento alla Pedemontana Veneta, l'autore sostiene che i promotori "sono ricorsi a cartografie datate per presentarla pubblicamente, per minimizzare la rappresentazione degli impatti", p. 57.

manca di un sentire sociale, propendendo invece per un agire individualista, crea sgomento, rispetto al “bel paesaggio veneto”, l’orizzonte di capannoni industriali e gru a perdita d’occhio, visibili in molte aree della pianura veneta⁶¹. La sostenibilità ambientale, dunque, nonostante sia stata ampiamente riproposta dalla letteratura, e visibile, laddove viene a mancare, attraverso danni irreparabili all’ambiente e mostri edilizi, non è affatto un concetto da dare per scontato: interessi personali e tentativi più o meno riusciti di “seppellire” ciò che non si dovrebbe vedere sono presenti pressoché ovunque⁶². Se non altro, almeno a livello “domestico” alcune buone abitudini sembrano aver attecchito, dalla raccolta differenziata all’uso di lampade a basso consumo, dall’evitare di lasciare gli apparecchi elettrici collegati all’uso degli stessi in determinate fasce orarie, eccetera. Certo la prospettiva di un risparmio economico, tanto più negli ultimi anni, risulta un buon incentivo per adottare questi comportamenti, e non manca chi ne ha tratto guadagno, a partire dalla prepotente invasione del prefisso “eco⁶³” che compare in tutti i settori, dai detersivi alle imprese edili, ai trasporti, alle imprese turistiche, e che ha dato vita, quando ci fa preferire un prodotto ad un altro, ad una vera e propria tendenza. In ogni caso, laddove all’etichetta “eco” corrisponda davvero un prodotto in sintonia con l’ambiente, ben vengano anche i dettami della moda.

La proposta di valorizzazione turistica del basso Vicentino deve tener conto, infine, di un ultimo aspetto. Le visioni non possono essere utopistiche, ma concrete: il territorio è già antropizzato, fatto di paesi ben definiti. Pertanto, le forme di sviluppo turistico proposte devono essere pensate in modo da apportare ritorni in termini economici, di prospettive occupazionali, sociali e di qualità della vita. Laddove vi fossero interventi sull’ambiente, essi dovrebbero interessare solo quei luoghi che hanno subito modifiche pesanti dovute all’azione antropica invasiva, quella cioè che espone il

⁶¹ Vallerani F., Varotto M. (2005), *Il grigio oltre le siepi – Geografie smarrite e racconti del disagio in Veneto*, Nuova Dimensione, Portogruaro (VE). La tematica è stata anche messa in musica dal gruppo trevigiano “Los Massadores”, in uno dei loro brani, cantati in dialetto veneto, dal titolo “Casecapanon”. Al di là delle espressioni dialettali, il pezzo riesce a trasmettere la tristezza di non riuscire più a vedere molti elementi del paesaggio veneto, come gelsi e vigneti, dimostrando inoltre che a volte determinati canali meno convenzionali riescono a trasmettere contenuti seri con grande efficacia.

⁶² Ad alcuni anni di distanza dall’apertura dei cantieri della Valdastico Sud, la spinosa questione dei rifiuti tossici sepolti sotto l’asfalto rimane irrisolta, e viene riproposta, periodicamente, in quotidiani e riviste. L’ultima ne *Il basso vicentino* n. 64, settembre 2013.

⁶³ Inteso come abbreviazione di “ecologico”.

territorio ad impoverimento colturale, alluvioni, inquinamento diffuso⁶⁴, fortunatamente realtà poco presenti nel basso Vicentino, per ottenere una qualità ambientale da considerarsi valore aggiunto. La riqualificazione delle aree produttive, e la necessità di mantenere ad uso agricolo i terreni è espressa anche ne *Il basso vicentino*⁶⁵. In definitiva, un buon punto di partenza per un'ottica di sviluppo turistico sostenibile è l'idea che "rispettare l'ambiente non significa inserirlo in un'ampolla di vetro, ma vivere in armonia con esso"⁶⁶.

4.6 Legame cibo-territorio tra fattorie didattiche e cooking holidays

È ormai consolidato che il territorio si esprime anche attraverso le sue produzioni e tradizioni alimentari tipiche. Secondo l'Atlante Agroalimentare Vicentino, "*conoscere e gustare i prodotti tradizionali e i piatti tipici è un po' la fusione di tutti i modi in cui è possibile conoscere un territorio*"⁶⁷. Allo stesso modo, il "paesaggio è costituito anche da ciò che si può annusare, sentire, gustare, toccare"⁶⁸. La prima citazione parte dal prodotto alimentare e si collega alla conoscenza del territorio; la seconda, viceversa, sostiene che il paesaggio è dato anche dalla sfera sensoriale, di cui buona parte può essere relazionata al cibo (colori, sapori, profumi, eccetera). In sostanza, esprimono entrambe il forte legame reciproco tra cibo e territorio. Delle numerose interpretazioni con cui tale legame può essere comunicato, vi sono due strumenti adatti allo specifico contesto rurale del basso Vicentino: le fattorie didattiche e le cooking holidays⁶⁹.

⁶⁴ Belloni G. (a cura di) (2005), *Contrade a venire*, Ediciclo Editore, Portogruaro (VE), p. 276. Il testo propone, come risanamento territoriale, il recupero delle piantate, dei "sottoinsiemi idraulici minori" (fossi e scoline), delle produzioni agricole di qualità.

⁶⁵ *Il basso vicentino*, n.64, settembre 2013. Il relativo articolo si riferiva ad un incontro, svoltosi a Castegnero, tra i rappresentanti delle categorie economiche dell'area berica.

⁶⁶ Annunziata F., Annunziata A. in *Trasporti e Cultura*, n. 35, gennaio-aprile 2013

⁶⁷ Camera di Commercio Industria e Artigianato (2005), *Atlante Agroalimentare Vicentino*, Camera Vicenza, introduzione.

⁶⁸ Regione del Veneto (2009), *Ripensare il Veneto – Per una cultura del paesaggio*, Fondazione G. Mazzotti per la Civiltà Veneta.

⁶⁹ Il termine indica la scelta di approfittare del tempo di vacanza per partecipare a corsi di cucina.

Prima di illustrare caratteristiche e punti di forza di queste iniziative, è bene tuttavia soffermarsi su cosa offre il panorama del gusto. Sulla cresta dell'onda vi è innanzitutto la ristorazione di qualità, sotto i riflettori grazie a manifestazioni importanti quali i già citati Vinitaly di Verona ed EXPO di Milano, uniti anche in un patto⁷⁰. Negli ultimi anni, anche grazie alla popolarità mediatica, il contesto del cibo di qualità viene associato ad alcuni volti noti, che si sono distinti nel settore. Carlo Petrini, fondatore, nel 1986 del marchio "Slow Food"⁷¹ e ideatore della filosofia del cibo come stile di vita, in opposizione all'allora dilagante moda del fast food e in genere del cibo industriale, è oggi uno dei massimi sostenitori dell'idea di cibo come portatore di valori, tradizioni e cultura.

Celestino Ciocca⁷², ideatore negli anni Duemila del marchio "Eataly", che contribuisce alla promozione del cibo italiano all'estero, e infine il vicentino Carlo Cracco⁷³, chef nell'omonimo ristorante milanese, considerato dal 2007 tra i 50 migliori ristoranti del mondo. La popolarità di Cracco dal 2013 arriva anche ad alta quota: la Singapore Airlines ha infatti introdotto le sue ricette nei menu di bordo, una strategia adottata dalle compagnie aeree per conquistare i clienti della fascia più alta⁷⁴.

Il segmento del cibo italiano soffre anche di alcuni punti di debolezza su cui è necessario intervenire⁷⁵, tra i quali il più grave è il fenomeno del falso gastronomico, che l'ambiente giornalistico preferisce chiamare *italian sounding*; comunque lo si chiami, esso arreca un danno stimato a 60 miliardi⁷⁶. Si tratta di tutti quei casi in cui vengono commercializzati, specialmente all'estero, prodotti che richiamano nelle fattezze, nella denominazione o nei colori degli imballaggi prodotti agroalimentari di

⁷⁰ Corriere della sera, 9 aprile 2013. Secondo l'articolo, il successo delle fiere "dimostra che gli spazi del mercato per il made in Italy ci sono ancora". Si veda anche il capitolo 2.

⁷¹ www.slowfood.it. Insieme a Touring Club, è uno dei partner del progetto di Autostrade per l'Italia "Sei in un Paese meraviglioso".

⁷² www.celestinociocca.it

⁷³ Il portale www.vicenzae.org lo vuole tra i "vicentini illustri". La popolarità di Cracco è dovuta anche al suo ruolo di co-presentatore del programma televisivo "Master Chef Italia".

⁷⁴ L'articolo, pubblicato il 13 ottobre 2012, è disponibile su www.luxury24.ilsole24ore.com.

⁷⁵ Il Sole 24 ore, 3 maggio 2013.

⁷⁶ Questo secondo un'inchiesta di Repubblica, si veda il link http://inchieste.repubblica.it/it/repubblica/rep-it/2013/02/11/news/mondo_tarocco_alimenti-52201437/

qualità (formaggi, vini, salumi, pasta, solo per citare i più diffusi)⁷⁷. Fortunatamente, nuovi buoni esempi continuano a fiorire, diffondendo la conoscenza dei prodotti autentici ed elevando le eccellenze italiane. L'agroalimentare trova un'ottima vetrina di esposizione nei numerosi eventi enogastronomici, che stanno riscuotendo un grande successo⁷⁸.

Inoltre, ancora una volta, il grande richiamo turistico è favorito dai "luoghi a molti sconosciuti, ma che il mondo ci invidia"⁷⁹. Non mancano comunque le iniziative diverse dagli eventi: l'azienda "La Fortezza", nel beneventano, ha proposto una linea di vini pensata per i giovani, che già nel nome esprime il forte messaggio che intende trasmettere: "Noi beviamo con la testa", stampigliata sulle etichette delle bottiglie. Una cultura del vino dove l'usare "la testa" non include solo il senso della misura, ma insegna anche che il contenuto del bicchiere sia apprezzabile per valore e qualità⁸⁰.

La consolidata tradizione delle aziende agricole, molte delle quali con alloggio, presenti nel basso Vicentino, si completa con un'iniziativa piuttosto interessante (in particolar modo per i visitatori più piccoli), ossia la fattoria didattica. Si tratta di aziende agricole le cui attività produttive vengono integrate con l'insegnamento attraverso esperienze pratiche, con l'obiettivo di far conoscere i lavori svolti in fattoria,

⁷⁷ Uno degli esempi con cui si è toccato il fondo è il caso dei "kit" per riprodurre celebri vini italiani. Le confezioni, contenenti dei preparati in polvere che dovrebbero diventare vino se miscelati con acqua, sono commercializzate soprattutto in Gran Bretagna e Scandinavia.

⁷⁸ Nelle giornate del 25 e 26 maggio 2013 a Thiene si è svolta la terza edizione della rassegna dei vini del Veneto "SaporDiVino". La manifestazione ha trovato la sua cornice espositiva nel Castello Colleoni di Thiene, ma ha interessato tutto il centro storico. Con un prezzo di ingresso di 15 euro si riceveva un calice e una tracolla portacalice, ed era possibile degustare i vini senza vincoli di consumazione. L'evento è stato pubblicizzato tramite volantini, manifesti e sul web. Tra le aziende presenti, anche molte del basso Vicentino e del Padovano, come la Cantina di Gambellara, il Consorzio Tutela Vini Arcole, il Consorzio Tutela Vini Colli Berici e Vicenza, il Consorzio Tutela Vini Doc di Gambellara, il Consorzio Tutela Vini Lessini Durello, l'Azienda Agricola Montecrosetta. (Il Giornale di Vicenza, 24 maggio 2013). Si tratta di un esempio felice di collaborazione tra vari enti regionali e locali (in questo caso Regione Veneto, Comune di Thiene, Associazione Pedemontana.vi e Coldiretti Vicenza), che assieme al prodotto veicolano tutta una serie di altri contenuti culturali, come la conoscenza o la scoperta di un territorio.

⁷⁹ Le parole sono di Albert Carollo, ideatore di Sapor DiVino, Il Giornale di Vicenza.

⁸⁰ L'articolo è stato pubblicato sulla rivista di Trenitalia "La freccia", di gennaio 2013, il quale a sua volta rimanda al sito www.aduavilla.it.

coinvolgendo bambini e ragazzi (talvolta anche adulti) nelle produzioni tipiche⁸¹ o in genere nelle mansioni degli agricoltori. Le fattorie didattiche italiane sono raccolte in un portale, www.fattoriedidattiche.biz, il quale ne elenca i punti di forza, così riassumibili:

- creano contatti tra il mondo urbano e rurale;
- aprono al pubblico le fattorie;
- diffondono nelle nuove generazioni e nella società tradizioni e usanze;
- valorizzano mestieri e manualità artigianali tramite l'esperienza diretta.

Inoltre, l'iniziativa è sempre più popolare in quanto “permette di riqualificare le attività agricole come fonte di reddito complementare e strumento di marketing”⁸².

www.bambiniinfattoria.it, un portale che mette in rete fattorie didattiche ubicate prevalentemente in Lombardia, si presenta come un sito pensato soprattutto per i bambini. Non solo immagini e filmati di animali, ma anche favole, indovinelli, disegni dei bambini e disegni da stampare e colorare costituiscono una modalità di apprendimento che promuove e completa le esperienze vissute in fattoria, facendo leva sulla spontaneità e l'innato desiderio di scoperta dei più piccoli.

Un'iniziativa più strettamente di tipo turistico, che costituirebbe un elemento di novità e di forte richiamo nel basso Vicentino sono le *cooking holidays*. Il termine indica la scelta effettuata da chi, per le proprie vacanze, sceglie una determinata località (molto spesso italiana), per la possibilità di prendere lezioni di cucina da esperti del settore, generalmente in borghi dell'entroterra apprezzati per la qualità del cibo o le produzioni tipiche. Il sito britannico www.flavoursholidays.co.uk rende bene l'idea di quali siano le attuali tendenze relativamente alle vacanze a tema. Oltre alle vacanze culinarie, propone “pacchetti” che rispondono a diversi interessi: “painting holidays”, che offrono corsi di pittura, “pilates holidays”, dedicati alla pratica di questa disciplina e “single holidays”⁸³, un assortimento di proposte rivolte a chi viaggia da solo.

⁸¹ La fattoria Canale di Azzate (VA), ad esempio, propone percorsi didattici in fattoria come “dal grano al pane”, o “dalle api al miele” (www.fattoriacanal.it). Relativamente alle fattorie didattiche del Veneto, invece, si può fare riferimento al sito www.fattoriedidattiche.biz, oppure, per una ricerca più mirata, è possibile utilizzare il link “agricoltura, agriturismo, fattorie didattiche” sul sito www.magicoveneto.it. Qui vengono censite, nella sola provincia di Vicenza, una trentina di fattorie didattiche, delle quali circa la metà sono ubicate nel basso Vicentino.

⁸² www.fattoriedidattiche.biz. Il sito censisce oltre 1936 fattorie didattiche in Italia, dislocate soprattutto in Emilia Romagna, Lombardia e Veneto (il dato è del 2010).

⁸³ Trattandosi di un sito inglese, lascio in lingua originale le denominazioni delle proposte turistiche.

Analizzando le proposte relative alle “cooking holidays”, si nota però che la regione Veneto è esclusa dall’offerta: questo tipo di vacanza è praticabile in Puglia, Sicilia, Umbria e Toscana, Bologna e Amalfi⁸⁴. Il costo di una “cooking holiday” in Puglia, per il periodo di settembre, è di 1599 sterline a persona (circa 1900 euro). La quota, per sette giorni, è comprensiva di trasferimenti aeroportuali, sette notti a Casino Pisanelli con piscina, lezioni di cucina con chef italiano, pensione completa con bevande, escursione pomeridiana a Gallipoli con cena in ristorante locale, gita di un giorno a Lecce ed Otranto, gita di mezza giornata a S. Maria di Leuca, assaggio di vini presso un’enoteca, trasporti privati in minibus. In rete, i siti che offrono vacanze a tema di questo genere, ed in particolare cooking holidays, sono veramente numerosi: www.golearnto.com, ad esempio, si sofferma sulle caratteristiche del turista tipo delle vacanze culinarie, illustrando anche i motivi per cui esse sono così apprezzate. Interessante anche www.italiancookingholidays.com, la cui galleria fotografica, cliccando su “guarda dove sarai sistemato”, permette di rendersi conto di cosa si aspettano i turisti stranieri da una vacanza di questo tipo, e quali sono le sistemazioni considerate attraenti.

Emerge piuttosto chiaramente che in molti casi si tratta di scorci rurali che abbiamo abitualmente a portata di mano; sarebbe quindi sufficiente mettersi nella prospettiva di un turista straniero, per formulare una proposta turistica appetibile. I colli Berici, nella loro ricchezza di angoli rurali, potrebbero rivelarsi una meta ideale anche per le vacanze a tema. Villa Saraceno, in particolare, facente già riferimento ad un circuito turistico inglese, sarebbe una struttura ideale (anche per la capienza massima della villa, di sedici posti), per proporre lezioni di cucina, di pittura, di discipline orientali sportivo-meditative (yoga, pilates e affini). Ancora una volta il richiamo della villa palladiana, con le sue campagne silenziose e le colline all’orizzonte, potrebbe essere senz’altro competitivo nell’insieme delle varie località italiane. Un’iniziativa di questo genere spalancherebbe le porte a nuovi segmenti della domanda, e creerebbe occupazione (cuochi e professionisti delle varie discipline, aziende agricole, cantine,

⁸⁴ La città di Venezia è tuttavia presente tra le offerte del sito relativamente ad altre iniziative: i corsi di pittura, particolarmente apprezzabili perché i soggetti da dipingere sono gli splendidi scorci lagunari, e “Venice New Year”, con proposte per il Capodanno. In entrambi i casi la prestigiosa sistemazione è presso una villa dell’entroterra (non specificata), che contribuisce a rendere appetibile il tipo di vacanza.

strutture ricettive⁸⁵. Inoltre, i turisti curiosi, aperti all'apprendimento e alla scoperta generano un ritorno di immagine per la località perché in genere lasciano recensioni positive, condividono in rete le immagini delle attività che hanno svolto, danno vita ad un intenso passaparola. Immane, tra le regioni proposte in tutti i siti di “cooking holidays”, è la Toscana. Forse per la qualità e varietà dei prodotti tipici, per l'attrattiva delle sue città d'arte e dei suoi borghi, così spesso associati alla percezione dell'Italia e dell'“italianità”, come del resto molte zone del centro del Paese; tuttavia, la Regione Veneto possiede parecchie affinità con la sua “cugina” tirrenica. Le cascine toscane sono le nostre ville, i colli non mancano, così come vigneti ed uliveti, e lo stesso si può dire delle città d'arte; nell'enogastronomia, la presenza di vini eccellenti, salumi e la varietà di ricette tipiche può considerarsi altrettanto degna, un ulteriore tratto in comune tra le due regioni. Infine, ciò che manca alla regione Veneto per entrare nei siti delle “cooking holidays” ed essere competitiva con la Toscana non sono certo le strade.

FLAVOURS
Cooking, Painting and Pilates Holidays in Italy

Tel: 0131 343 2500
Toll free USA & Canada: 1-866-240-0594
Toll free Australia: 1-800-768-370
Open weekdays until 8pm & Saturdays until 6pm

Home | [Cooking Holidays](#) | [Painting Holidays](#) | [Pilates Holidays](#) | [Singles Holidays](#) | [New Year Holidays](#)

LATE AVAILABILITY
21ST SEP 2013
Cooking - Tuscany
7 Nights - £1599 pp

Cooking, Painting and Pilates Holidays Italy
Cooking, painting and pilates holidays in stunning Italian regions offered by Flavours of Italy - all ATOL bonded and delivered by one of the UK's leading specialist tour operators since 1998.

[Blog](#)
[Testimonials](#)
[Recipes](#)

Già dalla pagina principale del sito www.flavoursholidays.co.uk si ha una panoramica delle offerte a tema, che si svolgono tutte rigorosamente in Italia.

⁸⁵ Per la promozione del turismo rurale, ed in particolare di quello enogastronomico, si fa riferimento a Croce E., Perri G. (2008), *Il turismo enogastronomico – Progettare, gestire, vivere l'integrazione tra cibo, viaggio, territorio*, Franco Angeli, Milano.

La Valdastico Sud, in una prospettiva per il futuro, dovrebbe essere percepita come strada a valenza paesaggistica e turistica, e non soltanto come percorso strettamente autostradale. Affinché ciò sia possibile, è indispensabile sfruttare in modo sinergico tutti gli elementi analizzati, che costituiscono gli strumenti per definire un'immagine concreta e omogenea del territorio del basso Vicentino. Solo così sarà possibile attuare l'idea negativa di strettamente legata al consumo di territorio e paesaggio a fini commerciali o per il tornaconto personale (economico ed autocelebrativo) di chi l'ha voluta. Le proposte esaminate per una valorizzazione turistica del basso Vicentino devono tuttavia fare i conti con l'elevata competitività del segmento del turismo rurale, preso atto del suo attuale potere attrattivo in molte zone italiane e non. Infatti, molte aree rurali si sono "ridefinite come spazi di consumo nelle quali la storia e le tradizioni partono dalle moderne tradizioni agricole come elementi chiave di identificazione"⁸⁶. Inoltre, vista la crescente competitività nel mercato, è necessario che i produttori differenzino i loro prodotti, trasformandoli in esperienze che coinvolgano il consumatore⁸⁷. È necessario fare in modo che l'offerta sia davvero unica e di qualità, oppure che dichiaratamente si proponga come una delle tante presenti con le stesse caratteristiche, e in questo senso dovrebbe collaborare con gli altri enti che erogano offerta turistica (come province o regioni). In alcuni casi, infatti, accettare che il proprio elemento attrattore (abbazia, castello o qualunque altro) non ha caratteri di unicità, ma è "una delle tante con questo stile", può rivelarsi più proficuo che accanirsi a tutti i costi a spacciare per autentica una cosa che non lo è, con risultati migliori. Il paesaggio resta comunque un elemento chiave sul quale investire, in quanto non delocalizzabile.

⁸⁶ Richard G., Wilson J. (2006), Developing creativity in tourist experiences: a solution to the serial reproduction of culture?, in *Tourism Management* n.26, p. 1210.

⁸⁷ Ibidem.

Conclusioni

La proposta di uno sviluppo turistico per il basso Vicentino trova giustificazione in due ordini di motivi: dare un utilizzo alternativo ad una nuova infrastruttura, la Valdastico Sud, e fornire un'opportunità di crescita sostenibile ad un'area che dispone di grandi potenzialità per buona parte inesprese. L'analisi effettuata dimostra che tali motivi sono per molti versi complementari. Innanzitutto, per quanto riguarda l'autostrada, essa offre interessanti spunti di riflessione se associata alla tematica del paesaggio: la strada interessa un territorio portatore di storia e cultura, e nella stretta interdipendenza fisica tra quest'ultimo e l'infrastruttura, il territorio deve poter continuare ad esprimere il suo prezioso patrimonio. Molto spesso questo non accade, perché le grandi opere, oltre a turbare i preesistenti equilibri, celano le piccole realtà esistenti, i centri minori, le tipicità territoriali. Per questo sono stati riportati gli esempi di alcuni progetti europei, che dimostrano come strada e paesaggio possano invece interagire sia sul piano culturale che su quello estetico, quando l'arteria si integra nell'ambiente nel modo meno invasivo possibile. Riportando in luce le peculiarità territoriali, attraverso l'utilizzo, ad esempio, delle aree di servizio come una prima "finestra" con cui scoprire il territorio, si viene ad instaurare un iniziale punto di incontro tra due sistemi altrimenti sconnessi. Inoltre, nei risvolti turistici, ho inteso definire un uso alternativo per la Valdastico Sud, la cui realizzazione era altrimenti giustificata, precedentemente, solo nei termini vaghi di "struttura al servizio del territorio", o come soluzione a problematiche di viabilità e logistica, accorpate ad un programma di incremento viario e ferroviario regionale che non teneva conto delle potenzialità turistiche.

L'elaborato ha messo in evidenza, invece, come queste potenzialità rappresentino, per il basso Vicentino, la migliore strategia di recupero ambientale. In particolare, il modello turistico definito, quello rurale, si caratterizza per l'impiego di risorse già presenti sul territorio, in una soluzione che ne garantisce, oltre alla valorizzazione e la tutela, una fruibilità pressoché perpetua. La scelta della valorizzazione turistica del basso Vicentino non è tuttavia casuale: essa si basa sulla presenza concreta di un assortimento di attrattori, ciascuno dei quali di grande qualità paesaggistica o di elevato valore storico. Mi sono soffermata in particolare su alcuni di

essi: Villa Saraceno, i corsi d'acqua e i prodotti agroalimentari tipici. Un approfondimento su Villa Saraceno ha permesso di dimostrare come essa rientri a pieno titolo tra i più pregevoli esempi nella sfera del "paesaggio palladiano"; la possibilità di pernottare nelle sue stanze non fa che aumentarne il fascino, e agevola il suo inserimento all'interno di itinerari di visita a tema. Per quanto riguarda le vie d'acqua che interessano il basso Vicentino, si è osservato come il recupero della navigabilità non motorizzata dei canali sia un modo per far conoscere l'importante bagaglio storico di cui sono portatori, nonché per esaltare insoliti scorci paesaggistici, all'interno di itinerari originali in grado di accorpare, ad esempio, l'enogastronomia. L'agroalimentare del basso Vicentino, in parte già riconosciuto e apprezzato, merita tuttavia una maggiore attenzione grazie ai numerosi prodotti di pregio di cui è costituito. Preso atto del successo degli eventi costruiti attorno a questo segmento, e notando le innumerevoli applicazioni possibili del settore, appare evidente come l'opportunità, per il basso Vicentino, di proporsi nel mercato con la sua gamma di eccellenze agricole sia davvero un'occasione irrinunciabile. Essa è imperdibile sia per il territorio, di cui diventa opportunità economica e strumento di salvaguardia, sia per il turista, che in questo modo può apprezzare determinati prodotti. Inoltre, i prodotti agroalimentari, insieme ai piatti tipici, si fanno portavoce dell'inscindibile legame con il territorio. Possedendo una grande versatilità di utilizzo, essi sono in grado di abbracciare le esigenze di un elevato numero di segmenti della domanda: si è potuto osservare, infatti, come l'ambito della buona cucina sia già una realtà presente in altri contesti italiani e sia particolarmente ricercato dal turista straniero, che da una vacanza in Italia desidera sempre più spesso potersi avvicinare concretamente alla tavola non solo per assaporare, ma per far proprie le ricette attraverso lezioni di cucina.

In seguito alle diverse considerazioni fatte sulla valorizzazione turistica del basso Vicentino, e alla preferenza per quest'ultimo rispetto alle altre realtà territoriali interessate dal nuovo asse autostradale, se ne evince che a mancare è la percezione del territorio come entità omogenea. Dopo aver appurato, infatti, che ciascun ambito geografico di cui è composto (tra cui emergono l'area collinare dei Berici e la fascia pianeggiante), è relazionato uno con l'altro, il passo successivo consisteva nel definire alcuni strumenti adatti a creare una forte immagine del territorio, in grado di farlo percepire come un'insieme organico. I principali strumenti analizzati – il concetto di museo e di rete museale, la strada come elemento di coesione territoriale, le feste di

paese e le aree di servizio contenenti elementi culturali e paesaggistici – perseguono, pur nelle loro diversità, il medesimo obiettivo. Una considerazione fondamentale è, inoltre, che tale immagine omogenea sia percepita non solo dai turisti, che devono avere un'idea del basso Vicentino come “destinazione”, ma anche dai residenti, in quanto i primi e più diretti promotori dell'immagine turistica dell'area; inoltre, è proprio la collaborazione degli attori locali, ai vari livelli, a costituire un elemento imprescindibile nella costituzione dell'offerta e nel buon esito della stessa. Infine, si è visto come anche la ricettività giochi un ruolo importante.

L'albergo diffuso, particolarmente adatto al turismo rurale e sfruttando strutture già esistenti, si pone in questo senso come esempio principe: esso, infatti, non solo può posizionarsi sul mercato come elemento competitivo, diventando esso stesso attrattore, ma può anche favorire il recupero di forme di socialità, andando a vantaggio della qualità della vita dei residenti e della soddisfazione degli ospiti. Le osservazioni effettuate tengono sempre presente che il turismo non deve porsi come unica fonte di sviluppo per l'area, ma come scelta privilegiata, in quanto quella più sostenibile, per le maggiori possibilità, laddove ben organizzata e gestita, di preservare il territorio da scelte incongrue rispetto alla vocazione agricola e rurale dell'area. Da questo punto di vista, il caso del basso Vicentino è singolare rispetto a molte altre realtà del Veneto, caratterizzate da una tradizione turistica consolidata, in cui gli sforzi maggiori sono quelli di riqualificare l'offerta di una destinazione matura o in declino, talvolta sofferenti anche per la concorrenza con altre località. Il basso Vicentino si pone invece (e qui risiede uno dei suoi massimi punti di forza) come una destinazione inedita, assecondando le prospettive future del turismo, che si orientano verso autenticità ed originalità.

Tuttavia, spesso questo ancora non basta. Nell'ipotetica vacanza tipo di un turista straniero che atterra in Italia, noleggia un'auto, soggiorna a Villa Saraceno, acquista prodotti tipici e partecipa ad un itinerario con escursione in kayak sul Bisato e degustazioni tipiche, non possono mancare precisi elementi. Egli deve poter disporre di tutti gli strumenti affinché colga l'immagine del territorio, perché possa trarre il massimo dal suo soggiorno, per poi tornare a casa felice. I significati che il turismo può assumere sono legati alla sfera emotiva e sensoriale dell'uomo, incontrano i suoi gusti e desideri, toccano la sua sensibilità, e in questo senso tale attività acquisisce una valenza più profonda rispetto agli altri ambiti del terziario.

Le considerazioni finali hanno inoltre messo in evidenza che quanto può rientrare nella sfera del turismo culturale, nonostante la non delocalizzabilità degli attrattori paesaggistici e storico-artistici, viene riproposto similmente in tutti quei contesti in cui si concentrano gli attrattori attorno alla loro valenza culturale, proponendo in tal modo prodotti turistici spesso simili; questo si può osservare anche nello specifico contesto del turismo rurale. In definitiva, ciò di cui maggiormente necessita un territorio come il basso Vicentino affinché la valorizzazione turistica risulti vincente, è il saper proporre soluzioni che esaltino i caratteri di tipicità e unicità, e che tutte le attività di supporto, come manifestazioni, eventi, nonché la stessa ricettività, siano proposte in modo costantemente creativo. Se la proposta di turismo rurale viene affiancata alla creazione di una corretta percezione dell'area da parte del pubblico, il basso Vicentino sarà visto come area da tutelare e non come mero suolo sgombro da riempire con strade e capannoni, per deviare la saturazione di altre aree, o per favorire chi, in modo un po' fuori luogo, tenta di accostare alle realtà venete il termine "metropoli". Lo stesso buon esempio delle città più civili insegna che esse non stanno costruendo strade per un'utenza motorizzata, secondo le logiche degli ormai lontani anni del miracolo economico, ma strade pedonali, ciclabili, e nuovi sistemi di trasporto pubblico. Penso che una prospettiva futura dovrebbe tenere in considerazione questo aspetto, per guardare direttamente oltre le ulteriori minacce date dalla saturazione da consumo di suolo, verso più idonee strategie di recupero ambientale.

Bibliografia

Testi citati e di riferimento

AA. VV. (1999), *Lezioni di arte 3 – dal neoclassicismo all'arte contemporanea*, Electa, Bruno Mondadori, Arese (MI)

Addis M. (2007), *Ad uso e consumo. Il marketing esperienziale per il manager*, Pearson Paravia Bruno Mondadori, Milano

Albertoni C., Penzo L. (a cura di) (2013), *Berici curiosi – Itinerari sulle tracce del paesaggio*, Consorzio Pro Loco Colli Berici Basso Vicentino, Imprimenda, Limena (PD)

Baker C. (2001), *Ozio, lentezza e nostalgia*, Emi, Bologna

Battilani P. (2009), *Vacanze di pochi, vacanze di tutti – L'evoluzione del turismo europeo*, Il Mulino, Bologna

Belloni G. (a cura di) (2005), *Contrade a venire – Il Veneto dopo il Duemila. Idee e voci per una regione più verde*, Ediciclo editore, Portogruaro (VE)

Beltramini G., Padoan A. (a cura di) (2000), *Andrea Palladio – Atlante delle architetture*, Istituto Regionale per le Ville Venete, Marsilio (VE)

Bistagnino L. (a cura di) (2009), *Design sistemico – Progettare la sostenibilità produttiva e ambientale*, Slow Food Editore, San Mauro Torinese (TO)

Bonomo L. (a cura di) (2005), *Bonifica di siti contaminati – Caratterizzazione e tecnologie di risanamento*, McGraw-Hill, Milano

Boucher B. (1994), *Palladio*, Umberto Allemandi & C., Torino

Broglio F. (a cura di) (2011), *Federalismo stradale – L'esperienza di Veneto Strade*, Veneto Strade e Regione Veneto, Studio Lanza, Venezia

Camera di Commercio, Industria, Artigianato, Agricoltura Vicenza (2005), *Atlante Agroalimentare Vicentino*, Vicenza

Camera di commercio, Industria, Artigianato, Agricoltura Vicenza (2002), *Relazione sullo stato dell'economia vicentina nel 2002*, Vicenza

Carù A., Cova B. (a cura di) (2007), *Consuming Experiences. An introduction*, Routledge, New York

Cavallo F. L. (2007), *Isole al bivio. Minorca tra balearizzazione e valore territoriale*, Unicopli, Milano

Convenzione ANAS e IUAV Venezia (2008), *Strade del Nordest*, Il Poligrafo, Padova
Croce E., Perri G. (2010), *Il turismo enogastronomico. Progettare, gestire, vivere l'integrazione tra cibo, viaggio, territorio*, Franco Angeli, Milano

Cosgrove D. (2004), *Il paesaggio palladiano*, Cierre Edizioni, Sommacampagna (VR)

Dall'Ara G., Dionisio P. (2012), *Come accogliere i turisti cinesi – introduzione alle relazioni con il “mercato turistico più grande del mondo”*, Franco Angeli, Milano

De Benedetti A., Rastello L. (2013), *Binario morto: Lisbona-Kiev: alla scoperta del corridoio 5 e dell'alta velocità che non c'è*, Chiarelettere, Milano

Dorfles G., Vettese A. (2009), *Storia dell'arte*, volume 4, *Novecento e oltre*, Edizioni Atlas, Bergamo

Fontana F., Cairoli M. (2009), *Economia e gestione delle imprese*, McGraw-Hill, Milano

Franch M. (a cura di) (2010), *Marketing delle destinazioni turistiche*, McGraw-Hill, Milano

Franceschelli V., Morandi F. (2010), *Manuale di diritto del turismo*, Giappichelli Editore, Torino

Gasparella G., Chiericato G. (1995), *Ferrovia a cremagliera Rocchette-Asiago*, Edizioni Bonomo, Asiago (VI)

Giacchetti C. (2001), *Il turismo nella legislazione regionale del Veneto*, Unipress, Padova

Girardi A. (2000), *Escursioni. Colli Berici, un paesaggio collinare tra uomo e natura*, Cierre Edizioni, Sommacampagna (VR)

Giunta Regionale (2003), *Il corridoio 5 da Lione a Budapest*, Regione del Veneto

Iarrera R. A. (2004), *Autostrade come progetto di paesaggio*, Gangemi editore, Roma

Idili L., Siliprandi L. (2005), *Il marketing degli operatori turistici*, Franco Angeli, Milano

Longhi D. (a cura di) (2011), *Progettare il recupero del territorio*, Giunta regionale del Veneto, Urban Press, Padova

Marcarini A. (a cura di) (2003), *Greenways in Italia. Scoprire le nostre strade verdi*, De Agostini, Milano

Marchesini D. (2012), *L'Italia a quattro ruote – Storia dell'utilitaria*, Il Mulino, Bologna

Marini Clarelli M. V. (2005), *Che cos'è un museo*, Carocci Editore, Roma

Mazzette A. (a cura di) (2011), *Esperienze di governo del territorio*, Laterza, Roma

Morazzoni M. (2003), *Turismo, territorio e cultura*, Istituto Geografico De Agostini, Novara

Mothé D. (1998), *L'utopia del tempo libero*, Bollati Boringhieri, Torino

Nazaro C. (2008), *Sviluppo rurale, multifunzionalità e diversificazione in agricoltura: nuovi percorsi di creazione di valore per le aziende agricole delle aree interne del Mezzogiorno d'Italia*, Franco Angeli, Milano

Olivato L., Dal Pozzolo E. M. (a cura di) (2006), *Montagnana – Storia e incanto*, Terra Ferma, Vicenza

Palladio A. (1570), *I quattro libri dell'architettura*, a cura di Magagnato L. e Marini P. (1980), Edizioni Il Polifilo, Milano

Pattanaro D., Soravia A. (2005), *I Colli Berici dalla bicicletta*, Edizioni Tamari Montagna

Provincia di Vicenza, *Vicenza nel Terzo Millennio – Atti del convegno 24 novembre 2003, rapporto di indagine “I tre anelli del futuro”*, Vicenza

Ragazzi G. (2008), *I signori delle autostrade*, Il Mulino, Bologna

Ravenna A., Pandolfi E. V. (2010), *Revenue Management – Gestione strategica del prezzo per l'ottimizzazione dei ricavi nell'impresa alberghiera*, IPSOA Wolters Kluwer, Milanofiori Assago (MI)

Regione del Veneto, Assessorato alle Politiche per l'Ambiente e Mobilità (2004), *Censimento delle aree naturali “minori” della Regione Veneto*, ARPAV Veneto

Regione del Veneto (2010), *Ambiente e territorio 2010*, ARPAV Veneto

Regione del Veneto (2009), *Ripensare il Veneto – per una cultura del paesaggio*, Fondazione G. Mazzotti per la Civiltà Veneta

Regione del Veneto (2012), *La qualità dell'abitare in Veneto*

Richards G., Wilson J. (2006), *Developing creativity in tourist experiences: a solution to the serial reproduction of culture?*, in *Tourism Management*, n.26

Rigon F. (2009), *Palladio – Il modello classico*, Mondadori Electa, Milano

Rispoli M., Tamma M. (1995), *Risposte strategiche alla complessità. Le forme di offerta dei prodotti alberghieri*, Giappichelli, Torino

Rizzi R. (2007), *La Pedemontana Veneta – Il divino del paesaggio: economia della forma*, Proteco-Marsilio

Scipioni A., Mazzi A. (2011), *Gestire e promuovere un territorio – Linee guida, strumenti operativi e casi di studio*, Franco Angeli, Milano

Selmin F. (a cura di) (2005), *I Colli Euganei*, Cierre Edizioni, Sommacampagna (VR)

Ticinelli S., Dal Lago R. (2004), *Guardiani delle acque – I consorzi di Bonifica dalla Valle dell’Ago alla Riviera Berica*, Editrice Centro Studi Berici, Sossano (VI)

Timothy D. J., Boyd S. W. (2003), *Heritage e turismo*, Hoepli, Milano

Touring Club Italiano (2005), *Guida alle Bandiere arancioni – Località dell’entroterra selezionate e certificate dal Touring*, Touring Editore, Milano

Touring Club Italiano (2003), *Padova e provincia*, Guide d’Italia, Touring Editore, Milano

Touring Club Italiano, *Guida all’albergo diffuso*, Touring Editore, Milano

Trevisan G. (a cura di) (2002), *Agroalimentare e turismo nel Veneto e Friuli-Venezia Giulia: nuove opportunità di sinergie*, Libreria Editrice Ca Foscara, Venezia

Vallerani F. (1983), *Vie d’acqua del Veneto – Itinerari tra natura e arte*, La Galiverna, Battaglia Terme (PD)

Vallerani F. (1994), *La scoperta dell’entroterra – Nuovi turismi tra Veneto orientale e Pordenonese*, Ediciclo Editore, Portogruaro (VE)

Vallerani F. (2004), *Acque a Nordest – Da paesaggio moderno ai luoghi del tempo libero*, Cierre Edizioni, Sommacampagna (VR)

Vallerani F., Varotto M., (2005), *Il grigio oltre le siepi – Geografie smarrite e racconti del disagio in Veneto*, Nuova Dimensione, Portogruaro (VE)

Varotto M., Rigoni P. (a cura di) (2009), *L’Altopiano dei Sette Comuni*, Cierre Edizioni, Sommacampagna (VR)

Riviste, quotidiani ed altre pubblicazioni

Economia Italiana

n.2, maggio-agosto 2010

Il Basso Vicentino

n. 40, giugno 2011

n.41, luglio/agosto 2011

n.42, settembre 2011

n.47, febbraio 2012

n.51, giugno 2012

n.54, ottobre 2012

n.58, febbraio 2013

n.59, marzo 2013

n.61, maggio 2013

n.62, giugno 2013

n.63, luglio/agosto 2013

n.64, settembre 2013

Il Giornale di Vicenza

22 maggio 2013

24 maggio 2013

23 giugno 2013

27 giugno 2013

15 agosto 2013

20 settembre 2013

Il Sole 24 ore

3 maggio 2013

Trasporti e Cultura (www.trasportiecultura.net)

n. 31, settembre-dicembre 2011;

n.35, gennaio-aprile 2013

Decreto Legislativo 23 maggio 2011, n. 79, “*Codice della normativa statale in tema di ordinamento e mercato del turismo*”

Guida all’Albergo Diffuso 2012 (da www.alberghidiffusi.it)

Fascicolo *Il Veneto dei Presidi e delle comunità di terra madre*, Slow Food

Sitografia

Siti istituzionali e principali siti citati e di riferimento

www.a31sud.it

www.albergodiffuso.it

www.alberghidiffusi.it

www.alpencors.net

www.autobspd.it

www.autostrade.it

www.autostradecarpooling.it

www.autovie.it

www.colliberici.it

www.comune.agugliaro.it

www.comune.badiapolesine.ro.it

www.comune.noventa-vicentina.vi.it

www.comune.vicenza.it

www.corriere.it

www.corrieredelveneto.it

www.couchsurfing.org

www.europa.eu.int

www.europarl.eu.int

www.expo2015.org

www.fattorievenete.it

www.fattoriedidattiche.biz

www.ferrovieabbandonate.it

www.flavoursholidays.co.uk

www.fondoambiente.it

www.greenways.it

www.hostellombardia.net

www.icom-italia.org

www.irvv.net

www.landmarktrust.org.uk

www.magicoveneto.it

www.museialtovicentino.it

www.onit.it

www.parcocollieuganei.com

www.parlamento.it

www.regione.veneto.it

www.repubblica.it
www.slowfood.it
www.statistica.regione.veneto.it

whc.unesco.org
www.unescoveneto.it
www.unwto.org
www.veneto.to
www.venetotrade.it
www.vi-abilita.it
www.vicenzae.org
www.visitfai.it
www.visitpalladio.com
www.vicenza-unesco.com
www.wikipedia.it
www.youtube.com

Altri siti di riferimento suddivisi per capitolo

Sitografia di Introduzione e Capitolo primo

www.austria.info
www.carpooling.com
www.linkiesta.it
www.sitaf.it
www.vicenzafiera.it
www.visitnorway.it

Sitografia del Capitolo secondo

www.comunideco.it
www.dolomitipark.it
www.gazzettagastronomica.it
www.italianostra.org
www.lacapreria.it
www.pattoareaberica.it
www.prosciuttoberico.it
www.treviso-ostiglia.com
www.vicenzaagrifood.it
www.vicenza.coldiretti.it

Sitografia del Capitolo terzo

www.bacchiglione.it
www.bacino-adige.it
www.battellidelbrenta.it
www.ckrumlov.cz
www.fondazione cavendramin.it
www.mattinopadova.gelocal.it
www.parcofiumicello.it
www.sagradebba.it
www.slovakiatravels.com
www.valbrenta.net
www.viamala.net

Sitografia del Capitolo quarto

www.bambiniinfattoria.it
www.cantinapegoraro.it
www.celestinociocca.it
www.costadeglietruschi.it
www.clubalbergodiffuso.it
www.costozza-villadaschio.it
www.fattoriacanale.it
www.golearnto.com
www.graphstudioatelier.com
www.isoladiminorca.com
www.italiancookingholidays.com
www.luxury24.ilsole24ore.com
www.smartbox.com
www.turismofvg.it