



Comune di Cremona
15 settembre 2014

MUSICA NEL VENTO **In bicicletta dalle Orobie al Po**

1. Descrizione del progetto

Il progetto Musica nel Vento si compone di quattro elaborati separati: 1. La presente Descrizione del progetto; 2. L'Allegato illustrato con il quadro sinottico della strategia d'intervento e Il Piano economico; 3. La Sintesi non tecnica.

Il presente Dossier di candidatura è stato elaborato nell'agosto 2014 su incarico affidato a Albano Marcarini dai partners del progetto Musica nel Vento e redatto con la collaborazione di Alessandro Suglia, Gianluigi Piccinelli e dai responsabili degli Uffici turistici provinciali.

Descrizione del progetto

I - Documento di contesto progettuale

1. Premessa

L'obiettivo generale del progetto è la **costruzione, la promozione e il mantenimento di una trama portante di itinerari ciclo-turistici** per quanto possibile separati e protetti dalla mobilità veicolare nell'area geografica compresa fra l'Adda, a occidente, e una linea ideale che dalla pianura bergamasca e dal corso del fiume Serio scende verso sud-est fino a comprendere il Cremasco e il Cremonese con i suoi canali e navigli.

Al fine di avvalorare il progetto, altrimenti limitato a una semplice opera di infrastrutturazione stradale 'dolce' (piste ciclabili, ciclo-vie, corsie ciclabili, strade a bassa densità di traffico, strade campestri ecc.), si è stabilito di attribuirgli un preciso tema culturale, legato alla storia e alla tradizione locale, vale a dire la **riscoperta del patrimonio musicale** che, a partire da Cremona, si è diffuso e ha permeato di sé il territorio di pianura attraverso autori classici, interpreti, strumentisti, artigiani liutai ecc. Si tratta di un tema innovativo e di sicuro interesse che trova nella mobilità ciclistica un ideale abbinamento. Quale mezzo di trasporto migliore può accomunare il messaggio romantico di un'opera musicale se colto all'interno del proprio territorio e paesaggio di creazione ed elaborazione?

Un progetto dunque che abbraccia un sistema territoriale e una componente culturale. Pensiamo che le due cose non debbano essere distinte poiché la cultura trova elementi di conoscenza e di elaborazione proprio attraverso le realtà territoriali, se promosse e valorizzate come si conviene. La mobilità 'dolce' diventa in questo caso il mezzo, e non soltanto il fine, per diffondere e rendere fruibile una proposta turistica d'eccellenza di cui Cremona, assieme alle città vicine come Bergamo o Parma, si vanta. I contenuti e la connessione di *Musica nel Vento* con il progetto Vento, elaborato dal Politecnico di Milano, acquistano un valore speciale se pensati come 'modello di valorizzazione tematica del territorio' esportabile anche in altre aree della Pianura Padana toccate dall'itinerario ciclabile del Po, Vento appunto.

Nella stesura di questo documento passeremo in rassegna le varie opportunità che il progetto rende possibili con investimenti finanziari limitati e con un appropriato utilizzo delle risorse locali, a partire dai contributi degli Enti locali e delle Associazioni.

2. La media pianura lombarda e le sue vocazioni territoriali

Il territorio interessato da *Musica nel Vento* appartiene al ‘cuore’ della Lombardia. In esso si svelano le più originali caratteristiche del paesaggio di pianura: la dominante agricola redenta da secoli con un'intensa opera di bonifica e organizzazione del territorio, ancora largamente visibile; la regolare distribuzione dei centri abitati con caratteri urbanistici rivelatori delle origini medievali (Treviglio, Crema, Lodi) o ancora precedenti, in alcuni casi romane (Cremona) o pre-romane (Melzo); il ruolo e il rilievo delle città principali, come



Il Duomo di Cremona.

Bergamo, Cremona, Crema, Treviglio, centri diffusori di cultura e preziosi contenitori monumentali; la rete delle emergenze naturalistiche, specie lungo i corsi d'acqua naturali o artificiali; il reticolo viario minore, che discende dalle colonizzazioni antiche, e quello idraulico non meno secondario, quanto a rilevanza paesaggistica.

Ma vi sono anche aspetti dinamici e modificatori, inevitabili in una regione avanzata come la Lombardia. Il paesaggio agrario presenta oggi assetti meno caratterizzati nel loro disegno distributivo e sempre più rivolti a un'organizzazione estensivo-monocolturale, tipici di un'agricoltura industrializzata. Diventa più labile la tradizionale distinzione fra alta e bassa pianura - corrispondente grossomodo al tracciato della strada statale Padana Superiore - che un diverso regime idraulico aveva, fino a qualche decennio or sono, connotato. L'alta pianura, dai suoli ciottolosi, soffriva di relativa aridità e necessitava di forti apporti idrici artificiali a scorrimento, garantiti fin da epoche remote dalle varie ‘seriole’, canali irrigui che prelevano acqua dai fiumi all'uscita dalle valli prealpine, mentre la ‘bassa’ pianura coglieva il vantaggio dell'affioramento della falda idrica attraverso la rete dei fontanili o risorgive, allineata da est a ovest, proprio dove i suoli da ghiaiosi si tramutano in argillosi e sabbiosi. L'espansione industriale ha profondamente modificato l'economia locale, specie nella Bassa Bergamasca, ha occupato le aree agricole e alterato questo disegno originario al quale oggi occorre nuovamente riferirsi per non aggravare ulteriormente gli effetti della saturazione urbanistica e l'alienazione degli spazi agricoli. Non è il caso di insistere su questo argomento ma si deve constatare che la frammentazione del territorio, provocata da nuovi assi infrastrutturali (autostrade, alta velocità), isolano e

marginalizzano aree agricole in passato unitarie. Da qui, se vogliamo, il valore di una ‘rete verde’ di percorsi ‘dolci’ che, con il recupero della viabilità minore, sappia riconnettere ciò che si è perduto.

La tradizionale organizzazione territoriale della media pianura è incentrata sul borgo, di matrice medievale, agente colonizzatore della campagna (vedi i casi emblematici di Cologno al Serio, Martinengo, Romano di Lombardia...) e sulla trama, a un gradino inferiore, dei nuclei di più modesta dimensione ma tutti di grande compostezza e qualità architettonica, spesso difesi da mura di cinta, ora in parte conservate, ora perdute. Nel borgo, di forma circolare,



Una cascina della Bassa Bergamasca

difeso da fossati, e con un’articolazione viaria interna apparentemente priva di regolarità ma sempre centrata su una o più piazze, spiccano l’edificio di culto e il suo alto campanile, il castello o la rocca, gli isolati di basse case, alcune patrizie, con i portici lungo le vie. Nel villaggio rurale emergono la cascina o l’aggregazione di più ‘corti’, separate dalla rete viaria.

Ancora distante dall’espansione metropolitana, il Cremonese mantiene alti valori di paesaggio agrario, derivati dall’equilibrio idraulico sopraccitato. Argini, pioppeti, campi coltivati, filari e alberature, percorsi campestri, apparati idraulici e canali, la matrice centuriata di origine romana che persiste nelle ripartizioni fondiarie, alcuni nuclei di speciale connotazione storica sono gli elementi qualificanti di questo paesaggio cremonese. La cascina cremonese è un esempio didascalico della proprietà capitalistica ottocentesca ed è l’elemento qualificativo dello scenario agricolo, come lo sono, un gradino appena sotto, le ville e le dimore aggregate ai nuclei abitati o gli episodi religiosi isolati. Nella parte a occidente di Cremona i segni territoriali sono spesso determinati dall’estinta rete fluviale (Oglio Morto), quindi sono forse meno regolari che non a oriente dove prevale l’ordinamento derivato dalla Via Postumia. Nel Cremasco, micro-modificazioni morfologiche e altimetriche, come le ripe, conferiscono al paesaggio una varietà unica nel suo genere. In altre parole il Cremonese rappresenta bene quella grande, secolare conquista agricola che ha fatto della Lombardia una delle terre più ricche e fertili del continente. Ciò è testimoniato dagli insediamenti, dalla loro matrice

generatrice, dalla loro dimensione discreta basata su una gerarchia che risponde a leggi distributive ricorrenti. Il sistema irriguo, derivato dai fiumi e dai fontanili, è alla base della vocazione agricola, della sua organizzazione e, dunque, del paesaggio.

È in questo contesto territoriale, davvero unico, che *Musica nel Vento* si propone di agire, rintracciando con un'analisi puntuale e sistematica i persistenti valori naturalistici e paesaggistici.

3. Quadro di sintesi delle attrattive turistiche e in particolare del 'turismo verde'.

L'ambito considerato comprende tutte le categorie in cui si suddividono gli interessi turistici. Sotto il profilo delle 'città d'arte' Cremona e Bergamo offrono una qualità e una dovizia di beni assolutamente superiore - basti pensare al patrimonio religioso, a quello museale e culturale (con la dimensione musicale che è propria di questo progetto), alla struttura di 'Città Alta' a Bergamo, ai palazzi nobili di Cremona e ai luoghi della fede di Lodi, che ne fanno i centri di riferimento del progetto. Crema e Treviglio appartengono a quella categoria dei 'centri minori', il cui interesse turistico è foriero di inattese sorprese, anche perché si tratta di centri ingiustamente messi al margine dai circuiti turistici più consolidati. La piazza di Lodi, le chiese madri di Crema, Treviglio e il santuario di Caravaggio ma soprattutto la tranquilla e 'umana' dimensione dei centri storici sono 'atout' di cui non si è ancora del tutto consapevoli, in grado di offrire la vera dimensione della civiltà e della convivialità padana. Ci sono poi i centri di media e piccola dimensione, le cui caratteristiche si sposano a tematiche artistiche e urbanistiche ricorrenti: la matrice nucleare dei centri storici medievali, le scuole pittoriche locali, l'architettura religiosa nei tipi barocchi (degli interni) e del neoclassico (nelle forme esterne). Non va tralasciato anche il senso di ordine e di arredo che, specie negli ultimi anni, ha corroborato le espansioni moderne degli abitati: piste ciclabili, elementi di arredo, giardini pubblici e aree verdi, servizi ecc. hanno reso gradevole e armonica la non semplice integrazione fra 'nuovo' e 'antico'. Si tratta di un aspetto positivo specie quando la fruizione di questi abitati e il loro avvicinamento avviene nei modi della mobilità dolce su itinerari di media e lunga distanza.

L'istituzione di parchi, riserve naturali e Plis ha incentivato la protezione degli ambienti naturali. Nell'area interessata da *Musica nel Vento* si annoverano 5 parchi regionali, diverse riserve e siti di interesse comunitario, molti Parchi locali di interesse sovra-comunale, alcuni dei quali direttamente coinvolti nel progetto quali partners (Adda Nord e Adda Sud,

Serio, Po e Morbasco). Sono i cardini della ‘rete verde’. Musica nel Vento vuole proporre una trama di connessioni ciclabili fra queste aree protette. A ciò rispondono, ad esempio, i due



L'Adda nei pressi di Montodine.

itinerari trasversali Adda-Serio che verranno analizzati in seguito. Le tipologie naturali attengono agli ecosistemi delle valli fluviali di pianura (Adda, Serio, in parte Oglio), alle residue aree boschive planiziali, alle risorgive e al loro contesto vegetale, ai ‘bodri’. Lo studio di fattibilità metterà nella dovuta evidenza i repertori dei patrimoni artistici, architettonici e culturali locali,

nonché la rete delle aree naturali (parchi, riserve, Plis, Sic, Rer ecc.).

Ma più in generale il turismo ‘verde’, in questa zona, prende vigore dall’osservazione del paesaggio agrario, nelle sue modulazioni stagionali - i ‘colori’ della campagna - nelle forme dell’insediamento e delle colture. Va detto, a rigore, che di fronte a tali potenzialità non corrisponde ancora un’offerta ricettiva sufficiente e qualificata. Alberghi, agriturismi,



Un percorso ciclabile nella campagna di Mozzanica.

residenze di campagna oltre ad essere rarefatte sul territorio presentano livelli qualitativi insufficienti e, spesso, poco idonei ad accogliere viaggiatori su due ruote. Esistono ovviamente eccezioni ma si tratta, su questo argomento, di approfondire la riflessione facendone uno dei punti fermi di analisi di *Musica nel Vento*.

Appare evidente che non basta una bella pista ciclabile a rendere

attraattivo un territorio - gli esempi esteri della Loira, del Danubio ecc. insegnano - ma è anche indispensabile suffragarlo con servizi di accoglienza di adeguato livello. Confrontare le esperienze di altri Paesi d’Europa, verificare la consistenza della disponibilità ricettiva attuale e soprattutto il suo livello qualitativo, la capacità di auto-promuoversi sul mercato turistico,

offrire delle linee guida e degli strumenti di comunicazione moderni sono argomenti che lo studio di fattibilità dovrà necessariamente affrontare.

4. Potenzialità della mobilità dolce nel territorio.

I territori di pianura sono particolarmente vocati alla pratica del ciclo-turismo. Nell'area in esame esiste ancora un reticolo di percorsi stradali secondari che possono favorire questa attività. Si tratta di strade campestri, spesso lasciate a fondo naturale, che in passato componevano la trama del tessuto agrario fra cascina e cascina, fra borgo e borgo. La fitta densità urbana non consente però di effettuare lunghi tragitti senza intersecare rotabili o centri abitati dove il traffico veicolare è prevalente. Nello studio di



Una pista ciclabile in un contesto extraurbano

fattibilità si dovrà porre attenzione ai punti di criticità di questi percorsi e risolverli con una messa in sicurezza: attraversamenti stradali a raso, rotonde ecc. Attenzione specifica anche per quanto riguarda i ponti e i viadotti su grandi corsi d'acqua, quasi sempre privi di una corsia ciclabile laterale. Negli ambiti urbani periferici esiste una fitta rete di corsie e piste ciclabili comunali, a uso dei cittadini, ma si tratta di interventi che raramente si estendono fino ai confini dei propri territori per allacciarsi a quelli limitrofi. Inoltre i problemi, ben noti, sulla bassa qualità e la scarsa funzionalità delle piste ciclabili italiane lascia presagire un'ulteriore attenta riflessione sui modi di un loro possibile inserimento in un disegno di grande scala territoriale.

Altra grande risorsa utilizzabile sono i percorsi lungo le fasce fluviali - Adda, Serio - e lungo i canali artificiali e i navigli. Sono tracciati di servizio alle opere idrauliche, da sempre formalmente esclusi dal transito ciclabile a causa di obsolete normative, oppure sono semplici sentieri e piste di esbosco. Garantendo il necessario margine di sicurezza per gli utenti, sono tracciati che devono entrare a pieno titolo nel disegno che intendiamo prefigurare anche perché sono i soli che posseggono caratteristiche di collegamento su grandi distanze senza interferenze, oltre ovviamente ad avere il pregio di attraversare ambiti naturali di pregio. Infine ideale sostegno alla mobilità dolce è la rete del trasporto pubblico locale, specie su ferro, grazie alla sua diffusione e frequenza. Le linee Milano (passante)-Treviglio-Brescia,

Bergamo-Treviglio-Cremona, Milano-Lodi-Codogno-Cremona, Cremona-Brescia formano con le loro stazioni e con il servizio Treno+Bici un supporto fondamentale per il progetto anche nell'obiettivo di raggiungere l'area in questione dai maggiori centri urbani della regione senza utilizzare l'automobile.

Sia l'area cremonese/cremasca sia l'area bergamasca/trevigliese sono già discretamente dotate di piste, percorsi e itinerari ciclabili diversamente strutturati e mantenuti. Lo studio di fattibilità ne terrà in debito conto cercando di ottimizzare l'integrazione fra esistente e progetto. In particolare si porrà come proposta progettuale nel caso di tronchi ciclabili fra loro non connessi o malamente connessi al fine di darne continuità. Fra gli strumenti e le realizzazioni che saranno presi in esame a livello locale, si possono citare il Piano di rete ciclabile della Provincia di Bergamo e il Piano dei percorsi ciclabili della Provincia di Cremona, il tracciato della Ciclovía dei Laghi sud, il circuito cremonese delle Città Murate, dell'Antica Regina Cremonese, della Ciclabile del Pellegrino (Crema-Caravaggio) e il relativo piano di rete ciclabile della Provincia di Cremona, i progetti dei Consorzi di Bonifica nell'ambito del progetto Vi.A.Ter e la candidatura UNESCO per le opere di bonifica della Lombardia, i piani di percorsi ciclabili dei parchi regionali, i piani della mobilità ciclabile urbana, gli studi di Agenda 21 per il territorio cremonese, le proposte del Parco ciclo-turistico della Media Pianura Lombarda e della Fiab ecc.

II - Documento degli obiettivi del progetto

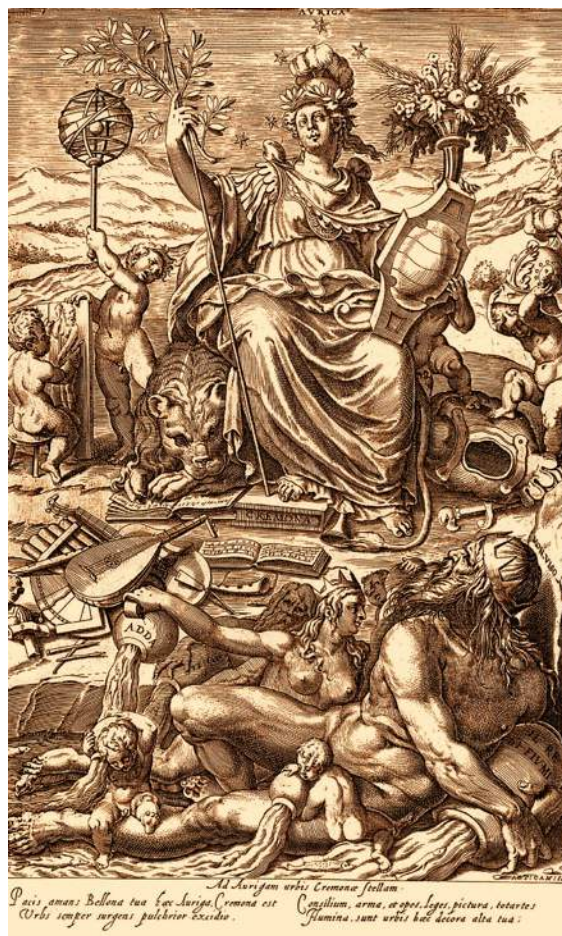
1. Musica e territorio verso una nuova idea di turismo di scoperta.

Cremona, Crema e Bergamo, come molte città italiane, hanno una lunga storia da raccontare. Terre ricche, aperte, piene di vita che celano gelosamente nella storia dei loro palazzi antichi, delle chiese, dei teatri, dei monumenti e dei loro musei un glorioso passato ricco di fatti, opere e personaggi. Non bastano certo poche pagine per illustrare bene ogni aspetto del costume, della storia e della cultura delle tre città; men che meno gli aspetti che le legano dal punto di vista musicale. A Cremona è stato dato l'appellativo di "Città della musica e dei violini"; Crema è nota per l'arte organaria; Bergamo, città natale di Gaetano Donizetti, forse il più noto musicista e testimonial della città, è anch'essa da secoli riconosciuta come "Città della musica". Le tre città sono intrise di musica non solo passata ma soprattutto presente: sono numerosissime le attività in ambito culturale che animano musicalmente i vicoli, le strade, le piazze e le piazzette e che fanno rivivere, anno dopo anno, la sensibilità e la passione musicale che ha contraddistinto e che tutt'oggi contraddistingue le tre città. Ascoltare la musica nei luoghi ove essa fu concepita e prodotta o comprendere a fondo la peculiarità delle arti legate alla costruzione degli organi o degli strumenti ad arco nei luoghi dove la tradizione artigianale è rimasta immutata ed ininterrotta nel tempo può essere una esperienza irripetibile e, per taluni aspetti, magica. Visitare una bottega di liuteria a Cremona, uno dei principali centri di produzione artigianale mondiale degli strumenti ad arco, permette di comprendere la specificità del processo produttivo degli strumenti ad arco e il motivo per il quale, ancora oggi, i grandi Maestri liutai di Cremona godono una indiscussa fama internazionale. Non meno emozionante risulta la visita agli organi storici disseminati nelle chiese e nelle pievi di Crema dove la tradizione della costruzione degli organi si è rinnovata nel tempo. E che dire del ricco calendario di eventi musicali che spaziano dalla musica lirica, a quella sinfonica o cameristica, classica, contemporanea, jazz, bandistica che ha reso Bergamo una delle città più attive e vivaci in ambito musicale all'interno del panorama lombardo? Tre città diverse nella loro peculiarità ma accomunate da eccellenti musicisti e produttori di strumenti musicali che, nel loro insieme, sono stati creatori di una storia musicale altrettanto lunga che ha radici lontane e che ha portato musicalmente Cremona, Crema e Bergamo nel mondo e il mondo in queste tre città.

2. Le modulazioni del progetto nell'ambito della storia musicale del Cremonese, Cremasco e Bergamasco: interpreti e loro influenza.

Cremona

Il periodo tra la fine del Cinquecento ed inizi del Seicento rappresenta per Cremona uno dei periodi musicali più intensi grazie alla presenza di musicisti quali Marc'Antonio Ingegneri, Benedetto Pallavicino, Lucrezio Quinzani, Tiburzio Massaino, Nicolò Corradini,



Allegoria della città di Cremona di Antonio Campi (1581)

Rodiano Barera, Tarquinio Merula ed altri ancora attivi nelle istituzioni musicali della città. A Cremona la musica è senza dubbio una presenza varia, vivace e necessaria nel corso dei secoli sia nella dimensione pubblica, laica ed ecclesiastica, sia nella dimensione privata legata in prevalenza agli svaghi domestici dell'aristocrazia cittadina. In questo contesto, tra la fine del Cinquecento e il primo Settecento si collocano le più alte conquiste della liuteria classica cremonese che hanno reso noti in tutto il mondo gli strumenti ad arco di Amati, Guarneri e Stradivari. Anche nel corso dell'Ottocento la musica resta un nodo centrale nello sviluppo

culturale di Cremona che conta diverse istituzioni aperte e socialmente trasversali rispetto alle più elitarie accademie musicali dei secoli precedenti: la Società Filarmonica, la Pia Istituzione Musicale, le scuole popolari di canto, le bande civiche ed operaie, il Circolo mandolinistico ed altre realtà minori connotate da una forte esigenza aggregativa nel segno dell'esperienza musicale. In questo contesto è emersa la figura di Amilcare Ponchielli, nativo di un paesino alle porte di Cremona, che dopo gli studi al Conservatorio di Milano ritornò a Cremona dove fu dapprima organista nella chiesa di S. Ilario, poi capomusica della guardia nazionale a Piacenza e direttore della banda civica di Cremona e infine insigne compositore debuttando, sempre a Cremona, al Teatro Concordia (oggi Teatro Ponchielli) nel 1856 con la sua prima opera *I Promessi Sposi*.



Auditorium del Museo del Violino

A partire dagli anni '30 del Novecento la storia musicale di Cremona ha registrato un nuovo impulso grazie alla nascita della Scuola Internazionale di Liuteria (1938), della Scuola di Paleografia e Filologia Musicale (1950), divenuta Facoltà di Musicologia dell'Università degli Studi di Pavia nel 2001, dei Corsi di alto perfezionamento della Fondazione Walter Stauffer (1970). Tutte le istituzioni musicali cittadine promuovono e sostengono le iniziative in campo liutario e musicale attirando a Cremona studiosi e musicisti da ogni dove. Ultimo nato il **Museo del Violino** (2013), moderno collettore dell'importante, quanto unico, patrimonio liutario dell'Umanità (Unesco).

Per qualificare il legame che unisce il territorio alla musica, gli enti locali cremonesi hanno dato vita al **Distretto della Musica** che raccoglie più di 100 operatori del settore -

teatri, ristoranti, hotel, locali di shopping e di intrattenimento – e, naturalmente gli enti locali. Obiettivo: declinare la musica in molteplici contesti: dalle manifestazioni puramente musicali a quelle gastronomiche, artigianali e folkloristiche, agli arredi urbani e agli allestimenti di vetrine e spazi espositivi degli esercizi aderenti, che verranno realizzati a tema, in modo organico e coordinato.

Crema

La città e il circondario sono annualmente animate da festival e rassegne musicali atte a promuovere degnamente il ricordo dei musicisti cremaschi. La fioritura della musica che emerge attraverso le prime stampe musicali direttamente connesse alla città di Crema, edite per lo più nella prima parte del sec. XVII, riflette un fenomeno ben radicato nella tradizione della cittadina che per più di tre secoli dovette apparire come una felice isola veneziana in



Inzoli Pacifico - Bonizzi

terraferma. Non è questa la sede per addentrarsi in una disamina del fenomeno tra il XVI e il XIX secolo per il quale basta rammentare, in sintesi, il novero dei compositori più conosciuti (la cui produzione è giunta sino a noi) e accomunati non tanto dal fatto di essere nati a Crema, ma di essere in qualche modo legati alla cittadina, per adozione, per vicinanza o tangenza di eventi: Giovan Maria da Crema, Oliviero Ballis detto il Crema, Giovan Battista Leonetti, Giovan Battista Caletti, Orazio Scaletta, Francesco Cavalli, Girolamo Casati detto il Filago, Giovan Antonio Grossi, Luigi Mammini, Carlo Marini, Giuseppe Carcani, Carlo Fezia, Paolo Nevodini, Giovan Giacomo Avanzini, Giuseppe Gazzaniga, Pietro Bottesini, Giovanni Bottesini,

Giuseppe Benzi, Stefano Pavesi, Vincenzo Petrali.

Simile discorso vale per gli organari che operarono a Crema e dintorni. Solo due esempi tra i molti: **Giuseppe Serassi** (1693-1760) *“Peritissimo nella costruzione d’organi”*, che estese la propria attività nel Bergamasco, nel Cremasco, nel Comasco, nel Bresciano, nel Milanese e proprio a Crema, dove realizzò numerosi organi ancora esistenti, morì di febbre malarica nel 1760 e **La fabbrica d’organi “Inzoli Cav. Pacifico”** che venne fondata nel

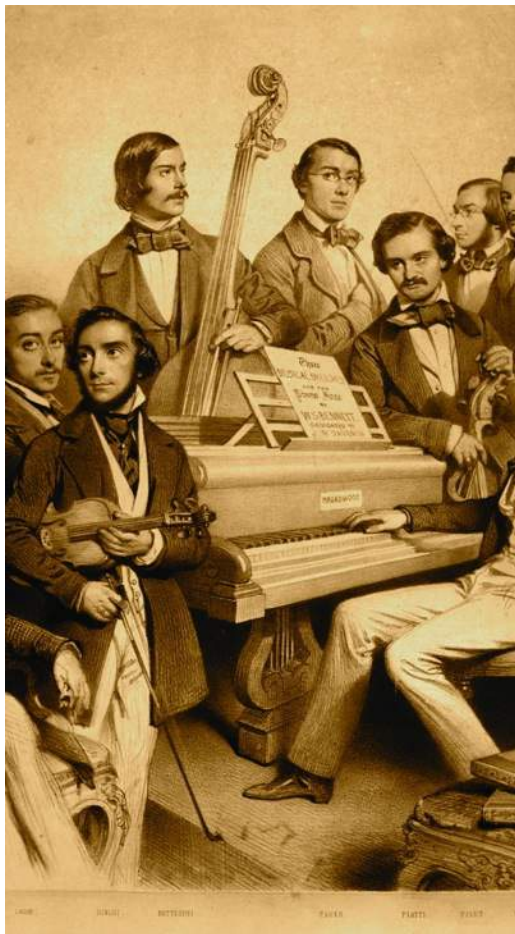
1867 da Pacifico Inzoli di Crema (1843-1910). Allievo presso la bottega dell'organaro cremasco Antonio Franceschini, Inzoli divenne un ottimo organaro e costruì oltre 400 organi, tra i quali vanno ricordati il grandioso organo della Cattedrale di Cremona, quello del Santuario della Madonna di Loreto e quello della Madonna di Pompei.

Bergamo

L'appellativo di "Bergamo città della musica" nasce dal fatto che la cappella della basilica di Santa Maria Maggiore di Bergamo ha sempre rappresentato, fin dalla sua fondazione, una delle istituzioni ecclesiastiche più prestigiose dell'Italia settentrionale. Nel corso del XVI secolo furono maestri di cappella musicisti come Gasparo de Albertis, Pietro

Ponzio, Pietro Vinci, Ippolito Camaterò, mentre nel secolo successivo si alternarono Giovanni Cavaccio, Alessandro Grandi, Tarquinio Merula, Maurizio Cazzati, Giovanni Battista Bassani, solo per citarne alcuni (senza dimenticare gli organisti Giovanni Battista Quaglia e Giovanni Legrenzi). Compositori così importanti uniti a musicisti e compositori dei periodi successivi come Johann Simon Mayr, Pietro Antonio Locatelli, Ignazio Marini, Giuseppe Antonio Capuzzi, Gaetano Donizetti, **Alfredo Piatti** e molti altri ancora rendono evidente il rapporto stretto tra la musica e il territorio bergamasco.

Dunque Bergamo è non solo la città di Donizetti, compositore che ha iscritto il suo nome nel firmamento della musica a partire dalla modesta casa di Borgo Canale in Città Alta, ma la città patria di altri eccellenti musicisti divenuti patrimonio musicale europeo e mondiale. Accanto alle antiche tradizioni organistiche, chitarristiche, corali, bandistiche, hanno trovato posto ed espressione anche i fermenti musicali contemporanei, il Jazz e la musica sperimentale



Alfredo Piatti, appoggiato al pianoforte, in una litografia londinese del 1851, raffigurante il gruppo dei musicisti della Musical Union. Il contrabbassista è Giovanni Bottesini di Crema.

che, con grandi orchestre, cantanti ed esecutori di fama mondiale hanno animato il territorio bergamasco, nel corso del 2014, con 229 eventi musicali degni di nota.

Cremona, Crema e Bergamo, tre città lombarde prossime a Milano e all'Expo 2015. Tre città che potranno offrire ai visitatori un percorso musicale affascinante, interconnesso, storico ed attuale in grado di poter soddisfare l'esigenza primaria di ogni individuo: il nutrimento dello spirito, della mente e delle emozioni.

Ma è anche evidente che, in seconda battuta, tale progetto può avere delle estensioni ancora maggiori verso i territori vicini. Da una parte, verso occidente, con un by-pass ciclabile a Spino d'Adda o tramite il Naviglio della Martesana a Cassano, estendersi fino a lambire Milano (meta anche questa ampiamente motivata in ambito musicale, basti pensare al Teatro Alla Scala, alla famosa collezione degli strumenti musicali presente nello stesso; al conservatorio dedicato a Giuseppe Verdi, alla Scuola di Liuteria milanese, nonché alla splendida collezione degli strumenti musicali di Castello Sforzesco). Mentre a sud, una volta attraversato il Po, si verrà costituire un ideale ponte musicale con le terre che hanno dato i natali a **Giuseppe Verdi** (Roncole Verdi, frazione di Busseto è a pochi chilometri dalla città di Cremona e raggiungibile anche mediante percorsi ciclabili protetti).

3. L'articolazione territoriale del progetto: i percorsi, le connessioni, il rapporto con il Progetto Vento.

L'articolazione territoriale di *Musica nel Vento*, nel rispetto del bando Brezza, discende dall'esame dei percorsi esistenti, di quelli previsti da documenti di programmazione¹ - in primis il Piano regionale della mobilità ciclistica e i percorsi Eurovelo - locali e di area vasta, da materiali promozionali, guide e pubblicazioni. Si tratta quindi di un progetto che tiene nel massimo conto il già realizzato, valorizzandolo nella qualità e nella funzione come palinsesto di base per la costruzione della rete. A questo si aggiungono tronchi ex-novo, anche fra loro non connessi nel progetto ma integrati nella realtà secondo quanto appena detto, che devono rispondere ai requisiti già esposti in altra parte di questo documento.

Per linee fondamentali (vedi Tavola 1 del documento 2) il progetto *Musica nel Vento* prevede la realizzazione di una **dorsale ciclabile nord-sud lungo la valle di pianura**

¹ In particolare si fa riferimento al Piano territoriale paesistico regionale (linee guida per la progettazione paesaggistica delle infrastrutture della mobilità DGR 8/8837 del 30.12.2008), al Piano di Rete escursionistica regionale, al Progetto ReverMed 2003 (direzione generale agricoltura), al Piano regionale della mobilità ciclistica (PRMC) adottato dalla G. R. in data 10.1.2014, e ai relativi Piani provinciali dei percorsi ciclabili (Bg e Cr). Infine si rileva che le dorsali Adda e Serio costituiscono supporto e variante agli itinerari ciclabili Eurovelo 5 (Londra-Brindisi) e Eurovelo 6 (Cadice-Atene).

del fiume Serio fino al suo sbocco nell'Adda presso Montodine e oltre, fino allo sbocco dell'Adda nel Po, e una successiva **articolazione di percorsi da Crema, punto focale di raccordo, verso il Parco Adda Nord e verso Cremona** lungo il Canale Vacchelli e il Naviglio Civico di Cremona. All'interno di questo schema si individuano altri percorsi connettivi e di completamento, ovvero due dorsali da ovest a est (Adda-Serio) all'interno dell'istituendo Parco ciclo-turistico della Media Pianura Lombarda, le reti ciclabili urbane di Crema e Cremona, i percorsi ciclabili del Parco del Po e del Morbasco e il collegamento Adda-Cremona. In questo contesto si realizzerebbero almeno due connessioni con il Progetto Vento avendo a disposizione diverse possibili soluzioni di prevalente valenza ambientale: valle del Serio/Adda, naviglio di Cremona e Parco del Po e del Morbasco.

Ecco, con maggior dettaglio, la **descrizione dei tracciati che saranno oggetto dello studio di fattibilità** (si consideri che il senso direzionale scelto è puramente convenzionale potendo fissare i punti di partenza sia a nord sia a sud):

1. **Percorso dorsale della Valle del Serio e del Basso corso dell'Adda fino al Po** (Gorle/Seriate - Crotta d'Adda). Si tratta di una dorsale fluviale lombarda, di complessivi 119 km, tuttora sprovvista di un percorso ciclabile unitario ma di notevole rilevanza poiché realizza un collegamento fra la ciclo-via della Val Seriana (e, in seconda battuta, della Val Brembana) con la Pianura Padana e con il Po (Progetto Vento). Si darebbe pertanto vita a un percorso ciclo-turistico che porta dal cuore della pianura alle grandi vallate prealpine lombarde passando per cittadine di notevole interesse culturale e per la città di Bergamo. Nello specifico lo studio affronterà la connessione fra le ciclabili della Val Brembana e della Val Seriana - già realizzate - con il Parco naturale del Serio a Seriate (da realizzare), il percorso da Seriate a Crema (da realizzare lungo la dorsale del Parco naturale del Serio), l'attraversamento di Crema (già esistente, da valorizzare), il percorso da Crema a Montodine e a Crotta d'Adda (da realizzare con integrazione di tratti di percorsi naturalistici e ciclabili già esistenti)².
2. **Percorso di connettivo Cassano d'Adda-Rivolta d'Adda**. Si tratta di un breve percorso di connessione, di 9.5 km, tuttora mancante, fra la dorsale esistente della media valle dell'Adda con il nodo di interscambio ferroviario di Cassano e l'itinerario ciclabile in sponda idrografica sinistra dell'Adda, da Rivolta fino a Lodi. La sua realizzazione

² Nel Piano economico di cui al Documento 2, per comodità di calcolo, questa dorsale è divisa in due tratte: 1 e 3 (Dorsale Adda sinistro).

renderebbe possibile diversificare la ‘discesa’ della valle dell’Adda potendo optare sia per la sponda destra, sia per la sinistra.

3. **Percorso di connettivo Lodi (Rione Fontana) - Montodine.** Riguarda il proseguimento dell’itinerario ciclabile in sponda sinistra dell’Adda nel tratto tuttora mancante, fra il Rione Fontana di Lodi e il congiungimento con la dorsale del Serio (vedi sopra) presso Montodine per complessivi 30 km. Inerisce per gran parte a percorsi stradali campestri a fondo naturale e tocca l’importante monumento religioso di Abbazia Cerreto.
4. **Percorso trasversale Adda-Serio nord.** Si tratta di un’ipotesi finalizzata al collegamento fra aree naturali protette, in questo caso i parchi regionali Adda Nord e Serio. La proposta si caratterizza per un tracciato di circa 32 km accostato alle rogge storiche del Trevigliese ed è già ad uno stato avanzato di elaborazione grazie a una prima fase di studio, operata nel 2003 per opera dell’Unione regionale delle bonifiche. Le località geografiche di riferimento sono Fara Gera d’Adda a ovest e il ponte sul Serio di Romano di Lombardia a est.
5. **Percorso trasversale Adda-Serio sud.** È la duplicazione, più a sud, della trasversale di collegamento fra i parchi Adda Sud e Serio. In questo caso corre lungo la strada di servizio del Canale Vacchelli, dall’incile del suddetto presso Spino d’Adda fino a Crema, dove incontra la Dorsale del Serio. Si tratta di un percorso, di circa 21 km, già praticabile, ma che necessita delle necessarie opere di messa in sicurezza rispetto al corpo idrico.
6. **Itinerario del Canale Marzano-Vacchelli da Crema a Cremona.** Riguarda il collegamento diretto di 52 km circa fra Cremona e l’asse del fiume Serio a Crema. Segue la strada di ripa del Canale Vacchelli e del Naviglio Civico di Cremona. Si tratta di un percorso già in parte realizzato - è citato come Itinerario 10 nel Piano regionale della mobilità ciclistica ed è incluso nel Piano provinciale dei percorsi ciclabili approvato con Del.C.P. n. 22 del 18 febbraio 2004 - e frequentato che necessita solo di interventi di manutenzione e valorizzazione. Due brevi diramazioni permettono di collegare Paderno Ponchielli (5 km), paese natale del musicista, e Soresina/Castelleone (km 13) con l’itinerario del canale.
7. **Rete ciclabile della città di Cremona.** Riguarda tratti urbani di connessione (20 km) ai percorsi suburbani e extraurbani del Naviglio Civico (in direzione di Crema), del Progetto Vento e dei percorsi del Plis Po e Morbasco. L’obiettivo, in questo caso, è di realizzare dei veri by-pass ciclabili attraverso il tessuto urbano della città e attraverso le attuali criticità infrastrutturali (p.e. Tangenziale di Cremona) al fine di mettere in totale

sicurezza gli utenti e di attrarre verso il centro storico il traffico ciclabile turistico. In questo disegno si inquadra anche il recupero come pista ciclabile del tratto ferroviario dismesso a ovest di Cremona per collegarsi al ponte sul Po. La rete ciclabile urbana fa conoscere al cicloturista un patrimonio musicale unico al mondo, contraddistinto da rassegne musicali, monumenti e botteghe artigiane dedicate all'arte liutaria, percorsi ideali sia per il turista moderno, veloce e curioso, sia per l'appassionato e l'addetto ai lavori, invogliati durante l'arco dell'anno con mostre, convegni, fiere internazionali manifestazioni gustose e sorprendenti.

8. **Collegamento Adda-Cremona.** Riguarda un percorso di circa 19 km che seguendo le anse e gli argini del Po e, in parte, il Canale navigabile Milano-Cremona-Po consente di collegare l'asta ciclabile dell'Adda, presso Crotta d'Adda, al capoluogo provinciale.

Si deve naturalmente aggiungere che tale elenco di opere potrebbe essere passibile di eventuali, parziali modifiche o varianti giusta i risultati che verranno prodotti dallo studio di fattibilità.

4. I requisiti e gli obiettivi del progetto *Musica nel Vento*

Oltre ovviamente a rispettare i requisiti richiesti dal bando della Fondazione Cariplo e, nello specifico, il collegamento con il progetto Vento, oltre a interpretare il tema di base - la musica - che accompagna il progetto, lo studio di fattibilità di *Musica nel Vento* porrà i seguenti requisiti come obiettivi irrinunciabili e prioritari. Essi corrispondono alla filosofia di fondo della 'mobilità dolce' che, da oltre un decennio attraverso l'azione della Fiab (Federazione Italiana Amici della Bicicletta) e della Confederazione per la mobilità dolce (CoMoDo), mira alla costruzione di una rete nazionale destinata agli utenti - pedoni, ciclisti ecc. - che sono stati espulsi dalle strade veicolari. Filosofia che, fra l'altro, è stata integralmente recepita nel vigente Piano del paesaggio di Regione Lombardia (Piani di Sistema). I requisiti sono i seguenti:

1. **Recupero e valorizzazione in via prioritaria, nelle forme e nei modi più appropriati, delle infrastrutture territoriali dismesse,** in particolare delle strade arginali dei fiumi, delle ripe e sponde dei canali e dei navigli, dei tratti di ferrovie in abbandono;

2. **Multifunzionalità dei percorsi**, aperti all'uso di diverse categorie di utenti, non solo ciclisti, ma anche pedoni, cavalieri, diversamente abili ecc.;
3. **Messa in sicurezza, separazione e protezione dei percorsi**, nelle forme e nei modi possibili, dalla mobilità veicolare;
4. **Condivisione e stretto rapporto con il trasporto pubblico locale**, i cui vettori sono parte integrante della rete, e con il sistema della ricettività diffusa (B&B, agriturismi ecc.).

Di conseguenza, possono far parte del progetto *Musica nel Vento*:

- le infrastrutture territoriali dismesse, quali strade arginali di fiumi e alzaie di navigli e canali, tronchi stradali dismessi, percorsi storici, isole pedonali dei centri storici, ex-ferrovie;
- le piste ciclo-pedonali esistenti e da prevedersi, corsie ciclabili, ciclo-vie, sentieri boschivi, sentieri 'natura', strade campestri, strade '30', tratti fluviali navigabili ecc.;
- le ferrovie turistiche e secondarie, la rete delle autolinee locali;
- i servizi di ricettività turistica diffusa quali agriturismi, Bed & Breakfast, campeggi, piccoli alberghi, rifugi, ristoranti e trattorie di qualità;
- gli attrattori culturali quali la rete museale e espositiva, le aree naturali protette di ogni ordine e grandezza, i monumenti e le attrattive culturali indicative del tema ordinatore del progetto.

Come si nota la costruzione ex-novo di piste ciclabili non è prioritaria nello spirito di *Musica nel Vento*, ma soltanto succedanea nel caso ove non fosse possibile perseguire il recupero o l'utilizzo di una infrastruttura dismessa o sottoutilizzata.

Stabiliti requisiti e tipologie di opere e attrattori gli obiettivi finali del progetto *Musica nel Vento* si possono così compendiare:

- **sensibilizzare, valorizzare e spingere alla conoscenza del patrimonio musicale** del territorio cremonese, cremasco e bergamasco come 'fil-rouge' culturale, ispiratore di una rete di percorsi ciclo-turistici nel territorio considerato;

- **connettersi con la rete ciclabile regionale** e con le reti provinciali limitrofe e, in via prioritaria, con il Progetto Vento da cui discende il portato del bando Brezza;
- **suturare e connettere percorsi ciclabili già esistenti** ma privi di una loro organicità all'interno di un quadro territoriale più complessivo;
- **incentivare forme di turismo eco-sostenibile** con l'uso di mezzi di trasporto alternativi al veicolo privato;
- **separare la mobilità dolce dalla rete stradale motorizzata** al fine di ottenere una maggiore sicurezza degli utenti di entrambe le reti, una riduzione degli incidenti stradali e dell'esposizione all'inquinamento da parte degli utenti non motorizzati;
- **recuperare infrastrutture territoriali oggi dismesse** o sottoutilizzate con conseguente riduzione delle aree degradate favorendo il riuso di capitale fisso sociale;
- **incentivare il presidio, la cura e la conoscenza** di quelle parti di territorio emarginate a seguito della modifiche delle relazioni infrastrutturali e insediative;
- **agevolare gli spostamenti quotidiani** per lavoro, scuola, consumi con mezzi ecologici;
- **aumentare l'impiego dei trasporti pubblici** locali per usi turistici e del tempo libero;
- **diffondere l'apertura di esercizi e servizi di ricettività diffusa** (piccoli alberghi, agriturismi, B&B) e lo sviluppo di economie e iniziative imprenditoriali giovanili a sostegno;
- **connettere il sistema delle aree naturali protette** attraverso la mobilità dolce;
- **favorire la percezione e il godimento del paesaggio** e dell'ambiente naturale lombardo con mezzi e forme ecologiche;
- **aumentare lo stato di benessere e la salute della popolazione**, specie per fasce più esposte (bambini, anziani), con un esercizio fisico quotidiano.

III - Documento di strategia d'intervento.

1. Il metodo di lavoro utilizzato nello studio di fattibilità.

Occorre affermare innanzitutto una premessa terminologica. Ovvero la distinzione netta fra itinerario/percorso e relativa infrastruttura d'appoggio. Nel senso che una pista ciclabile, nel nostro caso, non sarà sempre sinonimo di itinerario ciclo-turistico. Al contrario tale itinerario potrà anche e prevalentemente svilupparsi su infrastrutture viarie minori o dismesse o sottoutilizzate, anche a uso promiscuo se, in quest'ultimo caso, ne sia garantita la massima protezione possibile per l'utente più vulnerabile al traffico veicolare.

La metodologia di lavoro terrà nella dovuta considerazione il diverso stato delle infrastrutture viarie prescelte dove già in passato si è operato per costruire percorsi e itinerari a uso ciclistico. Ad una prima analisi ci troveremo di fronte a: percorsi ciclabili esistenti, separati o promiscui con la viabilità ordinaria, in buone condizioni d'uso e di manutenzione; percorsi ciclabili esistenti come sopra, ma bisognosi di importanti interventi di manutenzione o di ripristino; percorsi ciclabili potenziali, vale a dire percorsi campestri o di ripa fluviale o di argine, già correntemente utilizzati ma che necessitano di una messa in sicurezza e di una regolamentazione propria oltre ad eventuali opere connesse (pavimentazioni, servizi ecc.); percorsi ciclabili da progettare ex-novo, in casi tendenzialmente limitati ma indispensabili alla connessione fra percorsi già esistenti; nodi critici, ovvero attraversamenti stradali e fluviali, attualmente non risolti, fra tratti di percorsi ciclabili esistenti. Per ciascuna di queste voci discende, come è facile immaginare, un diverso atteggiamento progettuale e soprattutto una diversa valutazione di spesa.

Sarà compito dello studio di fattibilità ordinare e stabilire, anche con criteri di priorità, il dettaglio di ogni singola situazione. Sui criteri di priorità, il metodo di lavoro porrà al primo posto la realizzazione di percorsi o tratti di percorso che garantiscano in tempi medio-brevi le connessioni fondamentali (Serio, Cremona-Crema, rete ciclabile urbana di Cremona).

Il metodo di lavoro contempla l'elaborazione dei consueti strumenti di analisi del territorio ad una scala adeguata con approfondimenti di carattere storico, ambientale, urbanistico e territoriale, il confronto con modelli e realizzazioni di altri Paesi europei (specie per i risultati attesi), la predisposizione dei rilievi con tracce satellitari e la descrizione dello stato di fatto, delle potenzialità e dei nodi critici, le tavole relative alle opere da realizzare con le tipologie da adottare e il computo metrico estimativo, la documentazione foto e video, le

relazioni generali e di progetto, il piano di comunicazione, manutenzione e promozione. Il Quadro sinottico delle azioni è illustrato nel Documento 2.

Il disegno finale dello studio è di prefigurare, su un palinsesto già parzialmente esistente e da confermare, **percorsi ciclabili di standard europeo**, il più possibile separati e protetti, o almeno regolati, dalla viabilità ordinaria, con un alto grado di percorribilità libera e con una sufficiente dotazione di supporti del traffico ciclabile e della segnaletica. Vale la pena soffermarsi un attimo su questi punti qualificativi.

La **separazione dalla viabilità ordinaria** garantisce ovviamente, anche se non al 100%, la preservazione degli utenti ‘deboli’ da eventuali incidenti con la viabilità motorizzata ed è il punto di forza degli standard applicati in Europa nella realizzazione di piste ciclabili. L’ideale sono dunque percorsi in sede propria, anche paralleli ma adeguatamente separati dalla strada rotabile, destinati esclusivamente alla mobilità dolce. Lo studio mirerà a raggiungere questo obiettivo specialmente nei casi ove questo oggi non è realizzato. L’alta disponibilità di strade di servizio a corpi idrici (fiumi, canali), escluse dal traffico veicolare, consente già di soddisfare questo requisito su gran parte dell’area d’intervento di *Musica nel Vento*. Naturalmente si porrà attenzione al transito nelle zone sensibili da un punto di vista naturalistico o paesaggistico proponendo in tali casi soluzioni alternative o precauzioni particolari riguardo la pavimentazione o l’impatto complessivo dell’opera.

Diverso sarà l’atteggiamento all’interno degli ambiti urbani, in particolare Cremona, dove sarà necessario stabilire un rapporto con le politiche urbane del traffico e della pedonalità nelle aree centrali. È noto come le tendenze attuali tendano a privilegiare in questi contesti non tanto piste ciclabili protette quanto un regime di moderazione del flusso veicolare e condivisione degli utenti attraverso l’istituzione di ‘zone 30’, di dissuasori della velocità, di isole e tratti pedonali ecc.ecc.

Per **alto grado di percorribilità** intendiamo affrontare uno dei nodi critici nella progettazione delle piste ciclabili in Italia, vale a dire la loro frammentazione, l’occupazione impropria del sedime, la difficoltà di accesso con la relativa mancanza di ‘vie di fuga’ e altre questioni che sono particolarmente sentite da chi queste piste realmente le utilizza. In alcuni casi si tratta di attivare un’adeguata vigilanza (nel caso di sosta delle auto, di posizionamento dei cassonetti dei rifiuti, nella pulizia del fondo stradale ecc.) in altri invece di effettiva tecnica di progetto e di inadeguata regolamentazione stradale. Le discontinuità nella pavimentazione o le discutibili scelte dei materiali nelle pavimentazioni stesse, la posa di dissuasori che sono spesso fonte di pericolo, gli impedimenti ad accedere o uscire con frequenza dalla pista

ciclabile, le soluzioni di continuità in presenza di incroci o rotatorie sono solo alcune delle situazioni più comuni. Così come comuni sono alcune questioni inerenti il Codice della Strada applicato a questo tema come il discutibile obbligo di cedere la precedenza anche nel caso di piste ciclabili parallele a strade con diritto di precedenza (il che obbliga a un dispendio esagerato nella posa di cartelli prescrittivi) o la recente proposta di impedire il transito contrario delle biciclette nei sensi unici. Tutto ciò ha come effetto una discontinuità nella marcia del ciclista, sempre costretto a fermate, a evitare ostacoli, a indovinare la prosecuzione dei percorsi ecc. ecc. e come esito un sostanziale disincentivo all'uso di piste e percorsi protetti. Riteniamo questo tema centrale e obbligato per il successo di iniziative come quelle promosse dal bando Brezza e dedicheremo ad esso una particolare attenzione, nel tentativo di stabilire un Codice di comportamento comprensivo di suggerimenti tecnico-progettuali, manutentivi e normativi.

Per sufficiente **dotazione di supporti al traffico ciclabile e di segnaletica** intendiamo dire che nello studio rivolgeremo la nostra attenzione alla verifica e all'attivazione di tutte quelle economie esterne che possono dare/ricevere beneficio agli itinerari delineati. Quindi non soltanto la posa di elementari arredi a favore degli utenti (aree di sosta, parcheggi, fontanelle ecc.) ma un vero repertorio di servizi connessi, dai bici-grill alle trattorie tipiche, dagli agriturismi ai B&B, dai punti di noleggio e accompagnamento ai meccanici. L'attenzione, in questo caso, non sarà mediante una distribuzione casuale di tali servizi ma verificando la loro reale esistenza e soprattutto la loro disponibilità sul territorio in tempi realistici e anche sulla base di eventuali accordi o incentivi. Riguardo alla segnaletica c'è poco da dire. Se ne ha difetto. Oppure è limitata ad aree circoscritte e comunque è ovunque soggetta a un sistematico vandalismo. La questione è connessa sostanzialmente non tanto alla scelta o al tipo di messaggio informativo (esiste ormai una letteratura sull'argomento) quando alla sua concreta manutenzione che coinvolge l'ente gestore del territorio o dello specifico dell'infrastruttura.

2. Un progetto concertato e condiviso.

Queste considerazioni fanno sorgere una riflessione sul grado di apprezzamento di tali interventi a livello dell'opinione pubblica. Realizzare reti ciclabili all'interno di un territorio, dalle molte attrattive, ma scarsamente ricettivo significa fare un passo falso, disperdendo risorse anche economiche che potrebbero essere meglio impiegate. Come è noto l'abitudine a

utilizzare le due ruote, sebbene rilanciata negli ultimi anni, non è ancora un atteggiamento comune e spesso la bicicletta viene ancora intesa come uno strumento di svago più che un utile mezzo per gli spostamenti di qualsiasi genere. *Musica nel Vento* - è bene specificare - è riservato alla pratica del ciclo-turismo ma appare evidente che l'esistenza di una rete ciclabile, specie nelle aree urbane e peri-urbane, realizza anche altri possibili benefici. Resta da dire che la tradizione dei territori della Media Pianura Lombarda ha sempre visto la bicicletta come un compagno indispensabile nella vita quotidiana (basterebbe citare qualche frase di Cesare Zavattini) ed è probabile che ogni proposta che favorisca oggi l'impiego di questo mezzo di



Il porticato di una cascina presso Crema.

trasporto trovi un indiscusso consenso. Un confronto con i gruppi portatori di interesse, con gli stakeholders, con gli esperti e i tecnici sarà comunque utile non tanto per avvallare l'opportunità del progetto quanto per migliorarlo nei contenuti o in caso di singole criticità da superare. Ad esempio un confronto costruttivo sarà auspicabile con le associazioni di promozione turistica, con le associazioni di categoria del turismo e della ricettività (Distretti del Commercio, Gal ecc.). Così come funzionale sarà un rapporto con altre iniziative turistiche similari già attivate o da attivare, quali 'strade del gusto' o 'dei prodotti locali'.

In primis è d'obbligo citare i **Sistemi Turistici** che insistono sui territori: il "Po di Lombardia" attivo nel territorio Cremonese e quelli presenti nella provincia di Bergamo "Bergamo, Isola e pianura" che afferisce all'area che ricomprende la città, la zona dell'Isola ed i comuni della bassa e "La sublimazione dell'acqua" che riguarda l'area che si affaccia sui laghi. Tutti e tre i Sistemi Turistici hanno programmato, all'interno dei propri Documenti Strategici, linee di intervento volte a favorire la ciclabilità. L'itinerario candidato sarà inserito nell'ampia rete di piste cicloturistiche georeferenziate dal **Sistema Turistico Po di Lombardia** e promosse attraverso il sito www.podilombardia.it, aderente alla piattaforma E015 coordinata da Regione Lombardia. Grazie a questo collegamento con il portale E015 il

sito del Sistema Turistico cremonese potrà divulgare e promuovere il sistema ciclabile di tutta la regione.

I nascenti **Distretti dell'Attrattività Turistica**, voluti da Regione Lombardia, integreranno gli attivi distretti diffusi e urbani del commercio e costituiranno la sinergia auspicata dall'ente regionale fra le attività commerciali e turistiche, per tessere un supporto di accoglienza, informazione e accompagnamento per il visitatore.

Le **Strade del Gusto e dei Sapori** operano sui territori delle due province comprese nell'itinerario e si pongono l'obiettivo di valorizzare e promuovere il turismo attraverso le produzioni agricole, le attività agroalimentari, le specialità gastronomiche e l'economia ecocompatibile.

Mediante la sinergia e la condivisione di obiettivi comuni tesi alla valorizzazione turistica di territori ricchi di storia, arte e natura si possono raggiungere risultati all'altezza delle attese del turista di oggi, più motivato da interessi e da passioni profonde rispetto al passato, più esigente e desideroso di essere protagonista di un viaggio indimenticabile.

3. Un progetto che non si ferma al progetto.

E veniamo ora al problema fondamentale che dovrà affrontare lo studio di fattibilità, ovvero la gestione dell'infrastruttura. Una questione sulla quale fin d'ora i partners del progetto sono chiamati a confrontarsi poiché è noto come, nel nostro Paese, sia anche facile realizzare buoni progetti ma sia poi difficile, se non impossibile, conservarli e valorizzarli nel tempo. È consuetudine comune di molti studi in questo settore tralasciare questo aspetto nella rosea speranza che una volta realizzato l'intervento possa vivere di luce propria per un numero indefinito di anni. È chiaro che non è così. Stabilire fin dal momento progettuale voci di spesa per la manutenzione, la valorizzazione, la promozione e la conservazione nel tempo di quanto si è realizzato diventa esigenza improrogabile. Ma stabilire anche 'chi' se ne occuperà. Se un consorzio di comuni, se gli Enti parco, se le Amministrazioni di medio livello o altro. Una parte dello studio di fattibilità affronterà la questione con il coinvolgimento dei partner di progetto.

Un'altro aspetto rilevante, non strettamente connesso alla costruzione 'fisica' della rete ciclabile, riguarda il livello dei servizi offerti al ciclo-turista. Appare infatti evidente che il grado di utilizzo e di apprezzamento di una rete ciclabile, specie di lunga percorrenza, è direttamente proporzionale al corredo dei servizi collaterali che vengono offerti, a partire

dalla ristorazione per finire all'assistenza meccanica. Si tratta, anche in questo caso, di valutazioni che raramente appaiono in studi di questo genere. *Musica nel Vento*, al contrario, intende verificare e concertare la reale possibilità di dare vita, lungo i percorsi, a servizi quali il noleggio di biciclette - anche a pedalata assistita - o di bike-sharing, il supporto all'uso del trasporto pubblico locale (dall'acquisto dei biglietti di viaggio alla disponibilità di carico dei vettori), la collocazione di punti - anche autogestiti - di assistenza e riparazione meccanica, di documentazione e informazione, di accompagnamento per comitive, di sosta e ristorazione 'veloce' sul modello dei 'bici-grill' realizzati lungo le piste ciclabili del Trentino. Sarà compito dello studio interpellare gli Enti locali - in particolare gli Enti parco che appaiono i più vocati - sulla possibilità di attivare in tempi medio-brevi tali servizi che possono decisamente contribuire al pieno successo del progetto *Musica nel Vento*. Servizi che ovviamente possono anche allargarsi ad operatori privati sulla cui appetibilità ci si potrebbe appoggiare sull'applicazione di uno dei molti modelli esistenti di valutazione delle ricadute economiche (p.e. quello individuato dall'Università olandese di Breda, in Germania, o il Cycle Route Demand Forecast Model adottato dall'Unione Europea ecc.).



Un pioppeto nei pressi di Montodine.

4. Altri dati informativi del progetto.

A *Musica nel Vento*, avente come capofila il Comune di Cremona, partecipano in qualità di partner l'Associazione Pianura da Scoprire, il Comune di Crema, il Comune di Cassano d'Adda, il Parco regionale Adda Sud, il Parco regionale del Serio, il Plis Serio Nord. Inoltre *Musica nel Vento*, sotto la voce 'partenariato di rete', ha l'appoggio e il sostegno di

numerose associazioni, alcune direttamente coinvolte nel progetto, come la FIAB (Federazione Italiana Amici della Bicicletta) nelle sue articolazioni locali, gli STER di Bergamo e Cremona, le Amministrazioni Provinciali di Bergamo, Cremona, Lodi, Milano, il Parco Adda Nord, il Plis del Po e del Morbasco, l'Università di Bergamo, Turismo Bergamo. Tutto il progetto si basa su un **Protocollo d'Intesa** sottoposto e firmato da tutti i partners nell'autunno 2014.

Per quanto riguarda l'organizzazione di lavoro, tenuto conto dei differenti partners partecipanti, si ritiene di costituire team tecnici per uno o più partners e di far confluire i risultati all'interno di un team di coordinamento che provvederà alla verifica, alla coesione e alla formattazione finale dello studio. Da questo punto di vista quindi le risorse umane e materiali saranno poste in essere dai consulenti incaricati dietro accordo con i singoli partners.

Si prevede che il progetto *Musica nel Vento*, come dal Quadro sinottico delle azioni allegato al Documento 2, possa essere completato nell'arco di **10 mesi** a partire dall'organizzazione dei gruppi di lavoro. Come si dirà in seguito in tutta la fase di lavoro si prevede una comunicazione diretta sia con Fondazione Cariplo, sia con i partners, sia con l'esterno attraverso i social-network per una necessaria condivisione delle scelte.

I beneficiari diretti del progetto saranno dunque in prima istanza le amministrazioni locali che dovranno concorrere alla realizzazione delle opere. Così come è previsto dal metodo di lavoro, lo studio potrà avere esiti progettuali tali da poter essere facilmente e rapidamente tradotti in progetti preliminari o progetti esecutivi delle opere, scontando in questo caso l'impiego di ulteriori risorse economiche. I beneficiari indiretti, nel momento in cui verranno realizzate le opere, saranno ovviamente le popolazioni locali e il potenziale flusso turistico esterno, mentre i benefici sono stati già sufficientemente illustrati al punto 3 del Documento degli obiettivi di progetto.

5. Il piano di comunicazione e di promozione di *Musica nel Vento*.

La promozione sui circuiti di comunicazione nazionali e esteri attraverso i media, la partecipazione a eventi e fiere di settore, o il semplice 'passa-parola' è presupposto fondamentale per il successo dell'iniziativa. In questo senso lo studio di fattibilità elaborerà, specificatamente con il contributo della Fiab (Federazione Italiana Amici della Bicicletta) proposte in tal senso con i relativi costi. Si potrà, ad esempio, pensare ad applicazioni digitali -

molto comuni ormai - sulle quali concentrare i contenuti e la logica geografica degli itinerari esportabile su tablet o su cellulari, all'inserimento in circuiti di 'geocaching', alla produzione di opuscoli, pieghevoli, mappe e guide cartacee. Di ogni voce si daranno costi e una valutazione dell'efficacia del messaggio. Come pure si studierà un primo possibile lancio promozionale attraverso un specifico evento sia con la partecipazione collettiva della popolazione (sulla scorta dei Festival Bike promossi dalla Associazione Pianura da Scoprire) sia attraverso un educational-tour destinato agli operatori turistici e alla stampa.

Si provvederà anche a fornire una tempistica e un crono-programma dell'intera operazione *Musica nel Vento* poiché è evidente che la promozione dovrà essere attivata solo nel momento in cui certi prerequisiti saranno concretamente attivati (p.e. il noleggio biciclette, il bike-sharing, la segnaletica, la messa in sicurezza dei percorsi, il circuito dell'ospitalità diffusa ecc.). Sarebbe fortemente negativo fare il contrario.

Ma anche nel periodo di redazione dello studio di fattibilità si provvederà a stabilire una comunicazione diretta con la collettività attraverso gli strumenti di social-network generalmente diffusi (Facebook, Twitter, Instagram ecc.) in modo da accrescere da un lato la condivisione del progetto (che potrebbe condurre a migliorie, implementazioni, approfondimenti ecc.) e dall'altro tenere costantemente informati sullo stato di avanzamento.

Si ritiene infine di attivare una stretta collaborazione, sia a livello concertativo sia a livello promozionale, con il Progetto VENTO del Politecnico di Milano. Si ritiene infatti che, in ossequio ai propositi del bando Brezza, *Musica nel Vento* possa costituire quell'apporto integrativo e estensivo dell'asse dorsale padano rappresentato appunto da VENTO verso i territori più esterni. In tal senso *Musica nel Vento* ha l'ambizione di porsi quale modello di riferimento anche per altre situazioni territoriali consimili.

6. I dati del Piano economico

Come è noto il presente progetto è nato dall'unificazione di due proposte presentate al primo step del bando Brezza nella primavera 2014. Ciò al fine di ottimizzare interventi previsti nel medesimo ambito territoriale e, nel contempo, di ampliare l'area territoriale di competenza del progetto. Per questa ragione si è proceduto a una revisione generale degli iniziali Piani economici di spesa, anche con l'obiettivo di ridurre in una misura del 30% gli importi di finanziamento richiesti. Il dettaglio del Piano economico è illustrato in un documento a parte, qui si riassumono i termini generali. Innanzitutto si sono distinte alcune

tipologie di studio a seconda dello stato dei potenziali percorsi, dove il calcolo è metrico (€/km): - interamente da realizzare (quindi che prevede uno studio più approfondito); - parzialmente realizzato dove occorrono interventi di manutenzione e messa in sicurezza (dove lo studio si concentra su questi aspetti); - già realizzato ma che richiede interventi di valorizzazione (in sostanza, in misura maggiore o minore, su tutti i percorsi). Altre voci riguardano azioni connesse quali il Piano di comunicazione e il coordinamento tecnico e segreteria dove il calcolo è orario (€/h).

Nel complesso il costo dello studio di fattibilità *Musica nel Vento* è previsto in 214.084 euro (IVA compresa) di cui si chiede, in qualità di finanziamento Bando Brezza, **149.858 euro** (IVA compresa). Suddiviso per i vari partner, che provvederanno ad attivare specifici team tecnici, dà i seguenti valori: Parco del Serio per 41.211 euro; Comune di Crema per 6.100 euro; Comune di Cassano d'Adda per 4880 euro; Parco Adda Sud per 26.230 euro; Plis Serio Nord per 7100 euro; Comune di Cremona per 65.000 euro; Associazione Pianura da Scoprire per 39.162 euro più 17.080 euro per spese di coordinamento e 7320 euro per la segreteria organizzativa.

È bene ricordare che tali fondi di finanziamento non riguardano la realizzazione di opere strutturali ma esclusivamente la redazione di uno studio di fattibilità. Ciò significa anche che tutti i partners di progetto debbono sentirsi impegnati fin d'ora a reperire ulteriori e più consistenti risorse per mettere in atto le proposte che in tale studio saranno contenute. Una specifica sezione del progetto riguarderà proprio la ricerca di eventuali fonti di finanziamento attraverso organismi locali, nazionali o comunitari europei.

IV - Documento di organizzazione.

A seguire una sintetica descrizione dell'identità e delle attività promosse dai partner partecipanti a Musica nel Vento, escluse le Amministrazioni Comunali.

1. **Associazione Pianura da scoprire.** Associazione di promozione sociale, senza scopo di lucro, costituita in data 16.10.2009, per iniziativa congiunta dei comuni di Treviglio e Caravaggio, attualmente partecipata da 43 comuni (di cui 26 in provincia di Bergamo, 7 in provincia di Milano e 10 in provincia di Cremona), dai Parchi dell'Adda e del Serio, e da 11 fra enti e aziende privati, avente come scopo statutario la realizzazione di un programma integrato di valorizzazione socio-turistica del territorio della "Media Pianura Lombarda", che ha come baricentro il nodo ferroviario di Treviglio e si estende a raggio nelle direzioni di Bergamo, Brescia, Crema e Milano fino a raggiungere gli aeroporti di Orio al Serio e Linate, anche con l'intento di contribuire ad un'adeguata preparazione del territorio in vista di Expo 2015. Pianura da Scoprire mette al centro lo sviluppo della mobilità dolce, la sostenibilità ambientale e la valorizzazione delle risorse e peculiarità locali con l'obiettivo di riscoprire la cultura del territorio, renderlo più bello, più accogliente, più vivibile e, in vista di Expo 2015, presentarlo con proposte innovative di interesse turistico per attrarre un numero sempre maggiore di visitatori.
2. **Parco del Serio.** Il Parco Regionale del Serio, istituito con la L.R. 70/1985, si estende su una superficie di 7517 ettari, su altezze comprese tra i 240 m s.l.m. e i 54 m s.l.m., è gestito da una Comunità tra i Comuni rivieraschi da Seriate a Montodine e le Province di Bergamo e Cremona. La sede amministrativa è a Romano di Lombardia (BG), il Parco dispone di due Centri Parco uno a Romano di Lombardia, presso l'Orto Botanico "G. Longhi", e l'altro a Casale Cremasco e denominato "Museo dell'acqua". Le motivazioni dell'istituzione sono da ricercare, oltre che nell'intento protezionistico del corredo naturale tipico dell'ambiente perifluviale, nella volontà di riqualificare il territorio recuperando valori naturali, storici e culturali, tenendo conto che la maggior parte del territorio è destinato ad attività antropiche. Fra le principali finalità del Parco del Serio vi è realizzazione di percorsi pedociclabili, piazzole e strutture per la fruizione pubblica volti a promuovere l'educazione ambientale e la conoscenza dell'ambiente naturale e paesistico e della fauna del Parco. Il Parco del Serio è stato istituito con la L.R. n. 70 del 1985, è

dotato di Piano territoriale di coordinamento la cui terza variante è stata approvata con Deliberazione di Giunta Regionale n. 8/7369 del 28/05/2008 mentre è stata attualmente adotta una quarta variante, che sarà presumibilmente approvata dalla Regione Lombardia nei prossimi mesi. Il Parco si estende nel basso corso del fiume Serio da Seriate a Montodine, comune nel quale il proprio territorio confina con il Parco Adda Sud.

3. **Parco Adda Sud**, istituito con L.R. 81/1983, si estende lungo il basso corso dell'Adda fino alla foce del Po, da Rivolta d'Adda a Castelnuovo Bocca d'Adda e Crotta D'Adda, abbracciando notevoli aree naturalistiche, in particolare zone umide (lanche, morte) e di bosco igrofilo, insieme ad ampie distese agricole appartenenti ai territori di due province (Lodi e Cremona) e a 35 comuni. Obiettivo prioritario del P. T. C. del *Parco Adda Sud*, approvato da Regione Lombardia con L. R. 22/1994, e dalla successiva variante approvata con d.g.r. n.X/1195 del 20.12.2013, è quello di coniugare la presenza dell'uomo e delle sue attività nel suo complesso perseguendo la conservazione degli ambienti naturali, delle risorse paesaggistiche culturali presenti e la ricostituzione graduale degli ambienti compromessi e degradati. La decisione di partecipare al Bando Brezza è legata alla necessità di rendere accessibili e fruibili le zone più belle e significative del Parco attraverso piste ciclabili e percorsi naturalistici.

4. **Plis Parco del Po e del Morbasco**. Area protetta di carattere provinciale che riguarda il territorio di Cremona, Gerre de' Caprioli, Bonemerse. Istituita con Deliberazione n. 78 del 19/12/2011 e Convenzione 28397 del 26/01/2012. Si estende per 2364 ettari nella zona golenale del fiume Po. Buona parte dei territori hanno destinazione agricola e su di essi insistono fabbricati rurali. Fortemente caratterizzante è la presenza di tre colatori, Morbasco, Cerca e Morta, ciascuno dei quali è distinto da una vera e propria zona golenale. Filari di pioppi cipressini segnano l'andamento del fiume e costituiscono uno degli elementi di suggestione paesaggistica ancora presenti nei luoghi. Questa area protetta, per mandato territoriale e posizione con il progetto Brezza e ancor meglio con VenTo, può perseguire le ambizioni di centralità del tema musicale in tema di servizi e di offerta culturale. Nel Parco, a pochi metri dal fiume, vi è l'edificio delle ex Colonie Padane patrimonio storico, che fu destinato alle cure elioterapiche per i bambini e che ora, grazie

alla sua localizzazione e al ruolo di interscambio tra la mobilità ciclistica e d'acqua, potrebbe divenire il cuore di varie iniziative.

5. **Plis del Serio Nord.** Parco locale di interesse sovracomunale, riconosciuto con delibera di Giunta provinciale di Bergamo n. 391 del 31 agosto 2006, che si estende su una superficie di 157,55 ettari lungo il fiume Serio, da Seriate a Villa di Serio, comprendendo anche i territori di Pedrengo, Gorle e Scanzorosciate. La frammentazione del territorio, esasperata dal fitto reticolo viario, ha spezzato le relazioni ecologiche tra il fiume e le sue sponde, da una lato, e i versanti della valle, dall'altro. Per questa ragione, il parco del Serio Nord svolge una funzione strategica nella ricostruzione di un paesaggio e di un ambiente di qualità e attraverso la valorizzazione e la salvaguardia dell'ambito fluviale e dei territori circostanti si favorisce anche la conoscenza e il senso di appartenenza allo stesso da parte della cittadinanza.