# le pagine di

RISPOSTE

- S CONSULTING
- "Cicloturismo e associazionismo,

  TRAINING un turismo leggero anche per i territori"

  di Valerio Montieri
- MANAGEMENT

## Cicloturismo e associazionismo, un turismo leggero anche per i territori

di Valerio Montieri<sup>1</sup>

In questi ultimi anni la domanda di cicloturismo è cresciuta in maniera esponenziale. L'effetto lungo della pandemia, che ci ha spinto tutti ad un maggior desiderio di vita all'aria aperta, ha fatto lievitare la richiesta di viaggi in bicicletta arrivando a numeri, fino ad ora, decisamente inconsueti. L'Italia in particolare risulta essere uno dei paesi più desiderati dal ciclista europeo e anche il mercato interno sta crescendo. L'offerta turistica sta cercando di muoversi rapidamente per seguire, e soprattutto rincorrere, questa opportunità. Inizialmente si è partiti dalla consolidata offerta turistica tradizionale cercando di adattarla al nuovo fruitore. Ben presto si è capito, però, che non basta mettere la parola "bike" davanti alla parola "hotel", e che adattare e definire un percorso cicloturistico ha delle ricadute sul territorio che vanno aldilà della semplice struttura per la fruizione. Il cicloturista è infatti un turista lento, curioso, che apprezza le peculiarità e le specialità dei luoghi che attraversa. Predilige le strade meno trafficate e forse i luoghi e le esperienze più autentiche. Di per sé, quindi, rappresenta una grande risorsa per le aree interne e per quegli itinerari meno conosciuti. Il lavoro da fare è quindi tanto e interessa sicuramente vari aspetti. La realizzazione delle infrastrutture, che ovviamente compete amministrazioni locali e nazionali, rappresenta una delle maggiori carenze. Anche il cicloturismo fa i conti con il fatto che il nostro è un paese ciclisticamente arretrato dove l'automobile mantiene saldo il potere in termini di spostamenti (sia per lavoro che per svago) e dove si registra il maggior numero di auto per abitante a livello europeo.

In questi ultimi anni ci si sta muovendo a grandi passi con aree e tracciati che stanno diventando vere e proprie eccellenze e con un piano di investimenti nazionali che, anche se faticosamente, sta facendo vedere la possibilità di una rete cicloturistica nazionale. Altro elemento, forse inaspettato, è che non si tratta di un turista "povero". È un turista che cerca le specialità e, alle volte, le eccellenze, e che la sera, dopo molte ore all'aria aperta, vuole una accoglienza comoda e confortevole e che, soprattutto, muovendosi lentamente usufruisce di molti servizi all'interno di un territorio tutto sommato ristretto. Si è capito, quindi, abbastanza in fretta che il territorio preferito del cicloturista è quello che sa mantenere le proprie peculiarità e sa soprattutto armonizzare l'unicità degli aspetti naturali e artistici con una infrastruttura ciclabile sicura e confortevole ad una ospitalità attenta alle proprie esigenze ma non affatto standardizzata. In questo quadro l'associazionismo ha avuto un grande ruolo nel far scoprire alle amministrazioni le potenzialità del mezzo bicicletta e gli effetti benefici sulle nostre città e i nostri territori. Molte iniziative di recupero e promozione di tracciati cicloturistici sono partite e si sono sviluppate da iniziative dei cittadini organizzati per poi trovare, successivamente, la comprensione e la collaborazione delle amministrazioni. Al tempo stesso le associazioni hanno proposto e diffuso quella "cultura della biciletta", in parte mutuata da quanto visto all'estero dagli esempi stranieri, anticipando e accelerando i tempi verso una trasformazione della mobilità e dell'uso del territorio che è diventata ormai irrinunciabile.

2

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Progettista e consigliere nazionale di FIAB Onlus.

# Cycling tourism and associations, a light tourism also for the territories

by Valerio Montieri<sup>2</sup>

In recent years, the demand for cycling tourism has grown exponentially. The long-lasting effect of the pandemic, which has pushed us to a greater desire for an open-air life, has increased the demand for bicycle travel reaching significantly unusual high numbers up to now. Italy is one of the most desired countries by European cyclists and the domestic market is growing too. The tourist offer is trying to move guickly in order to follow and chase this opportunity. Initially it all started from the consolidated traditional tourist offer trying to adapt it to the new user. However, it became soon clear that putting the word "bike" in front of the word "hotel" was not enough, and that adapting and defining a cycling tourism route has repercussions on the territory that go beyond the simple structure for use. The cycling tourist is a slow and curious tourist who appreciates the peculiarities of the places he crosses. He prefers less traveled roads and the most authentic places and experiences. Therefore, it represents a great resource for internal areas and for the less-known itineraries. There is a lot of work to do. and it certainly involves different aspects. The construction of infrastructures - which is obviously responsibility of local and national administrations - represents one of the biggest deficiencies. Even cycling tourism coexists with the fact that Italy is a backward cycling country where cars maintain the power in terms of travel (both for work and leisure) and where there is the highest number of cars per inhabitant at European level.

However, in recent years it has been improving rapidly thanks to areas and routes that are becoming real excellences and thanks to a national investments' plan which is showing the possibility of creating a national cycling route, albeit with difficulty. Another element, perhaps unexpected, is that we are not dealing with a "poor" tourist. It is a tourist who seeks peculiarities and excellences, and who in the evening - after many hours in the open air - wants a comfortable welcome and who – moving slowly – takes advantage of many services within an overall small territory. Therefore, it was quickly understood that the preferred area for the cycling tourist is the one that knows how to maintain its own peculiarities and how to harmonize the uniqueness of the natural and artistic aspects with a safe and comfortable cycling infrastructure, and a hospitality sensitive to several needs but not standardized at all. In this context, associations have played a critical role in making administrations discover the potential of this mean of transport, the bike, and the beneficial effects on our cities and territories. Many initiatives for the recovery and promotion of cycling routes started and developed from citizens' initiatives organized to then find the understanding and collaboration of the administrations. At the same time, associations have proposed and spread that "bicycle culture", partly borrowed from what was seen abroad by foreign examples, anticipating and accelerating times towards a transformation of mobility and land use that now has become necessary.

3

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Architect and FIAB Onlus national councilor.

## Cicloturismo e associazionismo, un turismo leggero anche per i territori

di Valerio Montieri

#### 1. Premessa

In questi ultimi anni il cicloturismo sta conoscendo una stagione di scoperta da parte del grande pubblico e di sviluppo forse inaspettato. Complice anche il desiderio di spazi aperti e di libertà di muoversi che ereditiamo da questi ultimi anni di restrizioni e incertezze, in tanti si sono ritrovati a cercare un turismo che appagasse di più la voglia di fare attività fisica unita ad un desiderio di scoperta e, in qualche modo, di avventura, magari restando all'interno di confini conosciuti.

La bicicletta è sempre stata comunque un "accessorio" già presente nelle vacanze di molti turisti italiani. In tantissime località, soprattutto quelle balneari, si è favorito e incentivato l'uso della bici. Sono state le vacanze del "questa settimana non tocco l'auto" con spostamenti in bici soprattutto dall'albergo all'ombrellone е viceversa, azzardando magari qualche gita alla ricerca del gelato più buono o della spiaggia meno frequentata. Questa è stata, ed è tutt'ora, la vacanza con la bicicletta, alla quale si sta affiancando e spesso sostituendo la vacanza "in" bicicletta, il cicloturismo appunto. Secondo un'indagine di Banca Ifis (Market Watch "Ecosistema della Bicicletta"), nel 2022 la bicicletta è stata la compagna di viaggio per 6,3 milioni di turisti in Italia e per 1,9 milioni di questi è diventata la motivazione di scelta della destinazione turistica. L'impatto economico di questa particolare tipologia di turismo si è concretizzato in 7,4 miliardi di euro di spesa. Un movimento che ha bisogno di infrastrutture,

Un movimento che ha bisogno di infrastrutture, di accoglienza e di servizi e che vede, almeno per ora, le proprie aspettative soddisfatte solo in parte. Le infrastrutture sono ancora poche e spesso scollegate, l'accoglienza per questa tipologia di turista ha qualche eccellenza ma non è diffusa, i servizi promessi e pubblicizzati spesso, alla prova dei fatti, hanno ancora ampi margini di miglioramento. In questo quadro sono coinvolti gli operatori privati, le istituzioni ai vari livelli territoriali, ma anche le associazioni che rappresentano i portatori di interesse.

Questo articolo vuole quindi raccontare come il mondo dell'associazionismo può contribuire a promuovere l'uso della bici ed in particolare il cicloturismo e quali sono le criticità ma anche le grandi possibilità nella realizzazione di una rete ciclabile nazionale paragonabile a quelle dei paesi europei ciclisticamente più avanzati.

#### 2. Il ruolo di FIAB

La Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta è un'organizzazione ambientalista che ha come finalità principale la diffusione della bicicletta quale mezzo di trasporto ecologico, in un quadro di riqualificazione dell'ambiente sia urbano che extraurbano.

Presente da oltre 30 anni, conta a oggi più di 20.000 iscritti e 190 associazioni distribuite in tutta Italia, è interlocutore accreditato presso il Ministero dell'Ambiente, del Ministero Infrastrutture e Trasporti e di moltissime istituzioni territoriali (regioni, province, comuni). Attiva per le tematiche della mobilità sostenibile e della sicurezza stradale, è stata fra i promotori della Legge Quadro sulla ciclabilità emanata nel 2018.

Nell'ambito specifico del cicloturismo l'associazione agisce su due livelli: da una parte svolge una costante attività di stimolo e lobbying presso

le amministrazioni pubbliche (per la scoperta e la valorizzazione delle ciclovie cicloturistiche e degli itinerari cicloturistici) e, dall'altra, incentiva e sviluppa la pratica diretta del cicloturismo fra i soci (ma rivolta anche ai non soci) con una proposta di escursioni e viaggi molto articolata e completa.

In numeri le associazioni FIAB organizzano circa 4.200 viaggi ed escursioni cicloturistiche all'anno coinvolgendo circa 130.000 persone in tutta Italia. Oltre alle gite giornaliere nell'ultimo anno sono state realizzate 90 ciclo vacanze della durata di almeno 5-6 giorni ciascuna, sia in Italia che all'estero, 120 weekend e 20 raduni locali. nell'anno in corso vengono In particolare, organizzati 12 viaggi lunghi, di cui 4 in Italia (Sardegna, Toscana, Friuli e Liguria) e 8 viaggi all'estero fra Francia, Spagna, Germania, Irlanda, Portogallo e Croazia. Tutte le iniziative sono raccolte portale www.andiamoinbici.it nel quale è possibile cercare, attraverso una selezione guidata, la zona geografica, il tipo di gita, di viaggio, di convegno, di iniziativa a cui si vuole partecipare.

## 3. Serve una rete: la proposta Bicitalia

Oltre alla promozione diretta del cicloturismo, FIAB sviluppa una serie di progetti per la creazione delle ciclovie turistiche in Italia. In particolare, con il progetto Bicitalia, FIAB ha cercato negli anni di colmare una delle gravi mancanze dell'Italia in merito al cicloturismo: l'assenza di una rete nazionale. I maggiori paesi europei hanno infatti sviluppato una rete cicloturistica che orienta e organizza l'offerta turistica in bici, collegando le reti locali e contribuendo a realizzare il grande sogno di una rete cicloturistica europea (https://en.eurovelo.com/).

Il progetto Bicitalia nasce alla fine degli anni "90 e già dalla prima stesura prevede un sistema di percorsi ciclabili che toccano tutte le regioni italiane integrandosi appunto con la rete EuroVelo, avendo cura di valorizzare quanto fino a quel momento era stato già realizzato, principalmente per opera di alcune regioni e province. Pur basandosi sul lavoro di volontari ed appassionati, la definizione della rete Bicitalia, in assenza di un progetto dello Stato, resterà, per tanti anni, l'unico riferimento a livello nazionale. Nel 2014 il progetto viene finanziato nell'ambito delle azioni del Ministero dell'Ambiente e vengono coinvolte una decina di regioni definendo per la prima volta a livello nazionale alcuni standard tecnici di riferimento. A quel punto la dirigenza nazionale della FIAB decide di darsi delle reaole per quanto riguarda l'attività di aggiornamento della rete Bicitalia e la verifica delle richieste di inserimento di nuovi tracciati, così da rispondere in modo organico alle numerose richieste di collaborazione di altri soggetti, pubblici e privati e si dota di un Comitato Tecnico Scientifico che raccoglie una serie di esperti di tutta Italia nel campo della pianificazione e della progettazione ciclistica. Intanto nel 2015 il Parlamento destina un totale di 91 milioni di euro per la realizzazione delle prime quattro ciclovie del Sistema Nazionale Ciclovie Turistiche (la Verona-Firenze come parte della Ciclovia del Sole, il GRAB Grande Raccordo anulare in bicicletta, l'Acquedotto Pugliese e VenTo la Venezia-Torino lungo il Po). Con ulteriori risorse il governo individua altri sei itinerari da finanziare: la Ciclovia della Sardegna, l'Anello del Garda, la Ciclovia Adriatica, la Trieste-Venezia, la Ciclovia della Magna Grecia e la Ciclovia Tirrenica.

I due disegni si sovrappongono e si integrano fino a che la rete Bicitalia viene inserita all'interno del Piano Generale della Mobilità ciclistica approvato nell'agosto dell'anno scorso e diventa a tutti gli effetti lo strumento per il riconoscimento e lo sviluppo della rete cicloturistica nazionale.

L'attuale mappa di Bicitalia comprende 20 ciclovie per quasi 20.000 km toccando tutte le regioni d'Italia e sviluppa al suo interno 3 itinerari europei. Tanto c'è da fare ma comunque alcuni lunghi itinerari sono già percorribili come la Ciclopista del Sole (dal Brennero a Verona), l'Alpe Adria, AlDA, alcuni tratti della Adriatica e della Tirrenica.

Fig.1 — La rete Bicitalia



Fonte: Bicitalia

#### 4. Immaginare ciclovie: il caso AIDA

Tra le ciclovie riconosciute a livello nazionale, la Ciclovia AIDA — Alta Italia da Attraversare rappresenta sicuramente un esempio unico. Si tratta di un itinerario cicloturistico di 930 km che collega il confine francese del Moncenisio alla Slovenia, attraverso la pianura padana, collegando fra loro le città più importanti dell'Alta Italia: Torino, Vercelli, Novara, Milano, Brescia, Verona, Vicenza, Padova Mestre, Pordenone, Udine e Trieste.

Il progetto della Ciclovia AIDA ha l'obiettivo principale di valorizzare il patrimonio artistico e ambientale di un'area come la Pianura Padana che viene spesso considerata come una regione non attrattiva dal punto di vista turistico. Questa ciclovia invece riesce a offrire un "grand tour" delle città del Nord e la piacevole scoperta di un territorio ambientalmente sorprendente. In questo senso, AIDA avvicina otto Beni Unesco, scopre piccoli paesi incantevoli, luoghi di grande interesse storico e attraversa parchi regionali fluviali di grande interesse paesaggistico.

La particolarità di AIDA risiede però tutta nella sua nascita e crescita. Il tutto infatti è nato nel 2016 da alcuni attivisti di FIAB Onlus con l'obiettivo di aiutare i territori a generare un'economia sostenibile grazie al cicloturismo e, proprio grazie alla rete di conoscenze e al radicamento nei territori, la ciclovia è riuscita in breve tempo ad affermarsi ed essere apprezzata dal pubblico dei cicloturisti italiani. Per raggiungere questo risultato, e bruciare tempi di realizzazione che spesso le grandi infrastrutture richiedono, sono stati valorizzati itinerari esistenti, sia ciclabili che strade a basso traffico, cercando di sensibilizzare i Comuni a fare la loro parte nel promuoverli, mantenerli e migliorarli. Dopo il primo lavoro di ricerca e definizione dell'itinerario migliore,

nel 2017 viene registrato il nome AIDA e vengono aperti i primi canali digitali. Nel settembre 2018 si organizza la Bicistaffetta FIAB lungo AIDA, che vede due gruppi di ciclisti convergere verso Verona, uno da Trieste e uno dal Moncenisio, dopo sette giorni di viaggio e centinaia di chilometri percorsi. In questo viaggio i due gruppi di volontari incontrano decine di amministrazioni locali (Comuni, parchi, enti di bonifica, etc.) coinvolgendo anche le comunità della vicina Francia rendendo esplicite le grandi potenzialità turistiche.

Uno dei momenti più innovativi e coinvolgenti della storia della Ciclovia AIDA è stata sicuramente la raccolta fondi che ha segnato un vero punto di svolta nella sua realizzazione. Nell'ottobre 2019 infatti viene lanciato un crowdfunding, con lo scopo di "far adottare" un Km di AIDA ai cittadini. Il ricavato è stato utilizzato per segnalare con segnavia leggeri i 930 km di Ciclovia, in ambedue le direzioni, oltre a migliorare il sito, realizzare materiali comunicativi come il video e creare l'App ufficiale. La campagna è stata congegnata con più obiettivi:

- stimolare un gruppo motivato di sostenitori in grado di farsi portavoce della raccolta;
- raggiungere un ampio pubblico che non solo sostenesse con una donazione (35 euro è stato il taglio di donazione più gettonato, che consentiva l'adozione virtuale di un km), ma soprattutto conoscesse le ragioni del progetto, si iscrivesse alla newsletter, si sentisse parte del progetto e iniziasse a desiderare di percorrerlo;
- creare un piccolo fenomeno mediatico che, con la copertura della notizia, ampliasse ulteriormente le ricadute.

Fig. 2 – Giovanni Storti nella campagna per AIDA Ciclovia AIDA - Alta Italia da Attraversare



Adotta 1 KM di AIDA, la ciclovia che collega le città!

Fonte: AIDA – Alta Italia da Attraversare

Aiutata anche dal contributo gratuito dell'attore comico Giovanni Storti, grande amico della bici e cicloturista convinto, la campagna ha raccolto più di 40.000 euro coinvolgendo circa 800 donatori. Completata la raccolta fondi è stato fondamentale mantenere le promesse, e quindi pubblicare l'app (agosto 2020) e segnalare il percorso con ali adesivi nel più breve tempo possibile (lavoro eseguito da ltinerariaSrl, azienda specializzata in tracciamento di ciclovie e cammini). L'attività di posa si è conclusa a settembre 2022, nonostante il rallentamento dovuto alla pandemia. Gli stessi cittadini e appassionati sono stati coordinati per sviluppare attività di controllo e mantenimento dei segnavia lungo il percorso. Questo genere di attività, assieme ad altre più prettamente di promozione, hanno generato una sorprendente partecipazione al progetto che si è concretizzata in svariate iniziative spontanee. Fra le tante, la "Cycle2Recycle" della ciclo-attivista Myra Stals che ha percorso in cargo

bike tutta l'Italia nell'estate 2020 raccogliendo tonnellate di plastica ai bordi delle nostre ciclovie tra cui AIDA, oppure, nella primavera 2022, l'iniziativa "lo Vado al Massimo Bike", che ha raccolto più di 100.000 euro a favore della ricerca contro il tumore al pancreas, raggiungendo tramite AIDA tutti i centri di ricerca delle principali città del Nord. Dal punto di vista della promozione in senso stretto del cicloturismo, AIDA è stata anche occasione di crescita del cicloturismo femminile. Sul suo percorso, infatti, si svolge da due anni la "Mia Woman Ride", viaggio in bici solo per cicliste da Verona a Milano, passando per Desenzano, Brescia e Romano di Lombardia. Circa 190 km divisi in tre tappe nelle quali 175 donne hanno pedalato insieme, conoscendosi, divertendosi e, ovviamente, superando un po' di luoghi comuni. AIDA può quindi rappresentare un piccolo prototipo di realizzazione di una ciclovia "dal basso" attraverso un impegno diretto dei cittadini e delle associazioni in sinergia con le amministrazioni locali e le attività private legate alla promozione turistica del territorio.

## 5. Attenzione all'accoglienza: Albergabici

Tutti gli esempi di ciclovie di successo stanno però di fatto dimostrando come il cicloturismo abbia bisogno, oltre che di infrastrutture e percorsi, anche di un'accoglienza dedicata. Per questo motivo FIAB ha realizzato la piattaforma Albergabici che intende selezionare e promuovere le strutture alberghiere che offrono un servizio specifico per chi viaggia in bici. L'obiettivo principale è di fornire un servizio di selezione dell'offerta per aiutare i ciclisti e contemporaneamente di stimolare le strutture ricettive a strutturarsi per questo tipo di accoglienza. L'iniziativa si basa sull'osservazione che l'offerta alberghiera per questo tipo di fruitori è,

soprattutto in Italia, abbastanza acerba e, potenzialmente, rappresenta un bacino ancora da esplorare. Il primo passo essenziale riguarda i servizi turistici offerti. Il cicloturista ha bisogno di una serie di piccole attenzioni che diventano essenziali per chi si sposta in bici con bagagli al seguito. Un elemento dirimente spesso è rappresentato dai tempi di pernotto: un cicloturista spesso si ferma una notte sola, alle volte due, e quindi l'offerta a pacchetto di più giorni o, peggio, di soggiorni settimanali, diventa un ostacolo insormontabile. Per questo motivo FIAB ha definito tre criteri base per diventare Albergabici:

- la possibilità di pernottare una sola notte (le strutture potranno eventualmente derogare solo per il mese di agosto);
- avere un luogo chiuso e sicuro per le bici e attrezzi per la manutenzione di base (brugole, pompa, detergenti per la pulizia), meglio se viene messa a disposizione una piccola ciclofficina;
- fornire una colazione sostanziosa con alimenti adatti ai ciclisti.

Oltre a questi elementi base, si può aggiungere uno spazio lavanderia dedicato, dove il cicloturista possa lavare e asciugare rapidamente e agevolmente gli indumenti tecnici usati durante la giornata, necessità che, specialmente nei giorni di pioggia, diventa spesso essenziale.

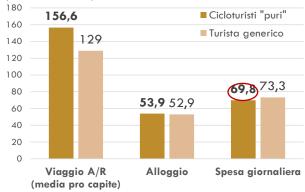
Infine, la differenza può essere fatta da chi accoglie il cicloturista. Se nella struttura è presente una persona che pratica il cicloturismo in grado fornire informazioni e consigli sulle escursioni in bici nel territorio circostante o, meglio ancora, proporsi come guida, è chiaro che la struttura potrà diventare decisamente più attrattiva.

#### 6. Quale cicloturista?

In linea generale, il cicloturista può rappresentare una risorsa unica per almeno due aspetti. Innanzitutto, la destagionalizzazione: il cicloturista non cerca i luoghi affollati, le strade bloccate dal traffico e, per molte zone d'Italia, i mesi più caldi, e quindi risulterà un'ottima opportunità per riempire la struttura nella bassa stagione. Il cicloturista, al contrario di quello che si crede, è poi un turista che mediamente spende bene e cerca servizi di qualità. Infatti, dopo una giornata in bici, sarà sempre alla ricerca dei prodotti locali, di servizi per la cura della persona di alto livello, di esperienze autentiche. Per il viaggio, un cicloturista puro italiano spende in media 95 euro, mentre uno straniero arriva a spenderne 215; per dormire, invece, l'italiano spende in media 48 euro al giorno contro i 59 euro di chi proviene dall'estero. Gli italiani primeggiano però sugli stranieri per le spese accessorie: 70 euro contro 68 euro. Questo elemento va considerato soprattutto come volano di crescita anche economica sul territorio. Infatti, l'offerta del cicloturismo è un settore che ha una grande capacità di fare squadra fra imprese locali. Nel 2022, secondo il già citato studio di Banca Ifis, il 72% delle imprese attive nel cicloturismo ha attivato una o più collaborazioni con altre realtà locali per realizzare progetti dedicati: questa quota è vista in crescita del 7% fino a raggiungere il 79% nel 2023.

All'interno di questo bacino, per meglio orientare la rete di accoglienza, va capito innanzitutto chi sono i potenziali cicloturisti e quali aspettative hanno. Il già citato rapporto ISNART-Legambiente definisce alcune caratteristiche dell'utenza, ma anche l'ECF – European Cyclists Federation, promotrice del progetto EuroVelo, individua i diversi tipi di cicloturista.

**Graf. 1** – Spesa media pro capite dei cicloturisti (valori in euro)



Fonte: Oss. Economia del Turismo Camere di Commercio

**Fig. 3** – I vari cicloturisti secondo "Vélo&Territoires"



Fonte: Vélo&Territoires

I cicloturisti non sono quindi tutti uguali. Grandi differenze possono esserci nel mezzo utilizzato, nel percorso scelto, nelle necessità e nelle aspettative. Proviamo a chiarire le differenze attraverso alcune tabelle riassuntive.

#### I. Il cicloturista giornaliero

- Tipo: è un utente solitamente locale, forse usa la bici solo nel weekend. Non è esperto ma vuole passare una giornata all'aria aperta e scoprire qualcosa di bello "dietro casa". È spesso in famiglia, anche con bambini piccoli o un gruppo di amici;
- Bici: economica o noleggiata;
- Distanza: 20-30 km giornalieri, meglio se in looping o greenway;
- Ricerca: fuga per il relax a volte con un tema di visita, storico o di enogastronomia;
- Sicurezza: alta (percorsi protetti e strade a basso traffico, incroci in sicurezza, segnaletica chiara e univoca);
- Attrezzature: area di sosta, aree giochi, strutture turistiche e culturali (musei ecomusei, centri visita, etc);
- Impatto: itinerari e percorsi su strade esistenti o piste realizzate ad hoc, bassa propensione ad uscire dagli itinerari definiti, maggior propensione a comportamenti scorretti nei momenti di sosta (accensione fuochi, abbandono rifiuti, disturbo della piccola fauna).

#### II: Il vacanziero o «cicloturista per caso»

- Tipo: è turista stanziale, non avvezzo all'uso della bici, ha deciso di non usare l'auto in vacanza ed è alla ricerca di una giornata di vacanza "diversa"; anch'egli va indirizzato e guidato nei comportamenti;
- Bici: da città portata con auto o affittata;
- Distanza: spostamenti quotidiani nel luogo di vacanza, ama fare gite di 10-20 km;
- Ricerca: la sicurezza, la piacevolezza e la scoperta nelle gite giornaliere;
- Sicurezza: alta, percorsi sicuri anche per bambini e ciclisti non esperti;
- Attrezzature: piste ciclabili separate ombreggiate e confortevoli, noleggi;
- Impatto: itinerari e percorsi su strade esistenti o piste realizzate ad hoc, bassa propensione ad uscire dagli itinerari definiti, maggior propensione a comportamenti scorretti nei momenti di sosta (accensione fuochi, abbandono rifiuti).

### III. Il cicloturista «il viaggio è la meta»

- Tipo: è il turista attento, curioso, che viaggia per il viaggio in sé, ma anche per il senso di scoperta. Spesso si tratta di una coppia di adulti, famiglie, gruppo di amici;
- Bici: confortevole, attrezzata, spesso costosa;
- Distanza: 60-70 km giornalieri, partenza e arrivo raggiunti con treno o aereo;
- Ricerca: vacanza di 5-10 giorni alla scoperta di territori, storia, enogastronomia;
- Sicurezza: percorsi segnalati anche promiscui, solitamente da ciclista esperto, viaggia con borse e/o carrellino, ricerca fondo scorrevole e percorsi non troppo tortuosi;
- Attrezzature: percorsi lunghi e ben strutturati, agriturismi, b&b caratteristici, bike hotel, parcheggi custoditi o sicuri anche per soste brevi (visite, ristorazione, etc).

## IV. Il cicloturista sportivo: «tutto il possibile»

- Tipo: è il cicloamatore molto allenato che ricerca la performance sportiva, le grandi emozioni. Spesso in gruppo di amici o con società sportiva;
- Bici: da corsa o MTB specializzata molto costosa;
- Distanza: 80-150 km giornalieri, su percorsi impegnativi, ciclabili solo per evitare pericoli;
- Ricerca: la prestazione sportiva su percorsi evocativi dell'ambito competitivo, brevetti;
- Sicurezza: non influente, possono rappresentare un pericolo per i ciclisti lenti;
- Attrezzature: segnaletica relativa a imprese sportive o dati prestazionali, bike hotel, trattamenti personalizzati.

#### 7. Realizzare ciclovie: attenzioni e criticità

Come abbiamo visto, diversi utenti hanno richieste differenti sia riguardo le aspettative di visita che le caratteristiche intrinseche del percorso. La pianificazione e la progettazione di una ciclovia devono cercare di rispondere a queste differenze, pur facendo delle scelte di campo indispensabili. In particolare, dovrà privilegiare gli utenti che possano portare attenzione e benefici al territorio attraversato. In questo senso la ciclovia dovrà essere attrattiva per un turismo lento e rispettoso, marginalizzando eventualmente quello invadente e frettoloso. In molti casi, ad esempio, si è visto come il ciclista sportivo mal si adatta alle restrizioni di velocità e alla promiscuità di un percorso cicloturistico e che può creare anche situazioni di pericolo per incolumità verso i ciclisti più fragili (bambini, famiglie, anziani). Questo tipo di utenza, invece che sulle ciclovie, andrà indirizzato verso i percorsi stradali attrattivi (ad esempio quelli famosi per il ciclismo professionistico) dove vanno aumentati gli standard di sicurezza (chiusure periodiche al traffico motorizzato, corsie dedicate, limiti di velocità, campagne di sensibilizzazione, etc). La ciclovia dovrà, quindi, essere il territorio preferenziale per il ciclista curioso che sì, vuole muoversi, ma vuole soprattutto scoprire. Attraversare uno spazio in maniera lenta, facendo dell'attività fisica, dà sicuramente la possibilità di vivere a pieno le diverse sensazioni che quell'ambito può offrire e apprezzare tutte le caratteristiche e le qualità che in un viaggio motorizzato inevitabilmente si per perdono. La ciclovia turistica, infatti, non riveste solo una funzione trasportistica, ma deve rappresentare un'occasione di approccio sostenibile e coinvolgente agli ambienti attraversati. La fruizione in bici di un determinato territorio apre, infatti, la strada ad un processo di conoscenza e lettura degli ambiti attraversati che porta sicuramente ad una maggiore identificazione rispetto agli altri tipi di turismo. Quindi tutte le attività progettuali legate ad una ciclovia devono avere una particolare attenzione ai segni, alle specificità, alla storia dell'ambito attraversato. Come afferma il professor Pileri del Politecnico di Milano, curatore del progetto Vento, essere progettisti significa "allenarsi a leggere quel che si ha intorno per riuscire a farlo leggere a chi passerà, riuscire a dare voce agli spazi, innalzandoli a luoghi, svelandone la bellezza" (Paolo Pileri, Progettare la Lentezza, People Srl, Gallarate 2020). Questo si incontra già nella prima definizione dei tracciati che può in qualche modo derogare alla necessità di creare il collegamento più diretto fra due località ricercando invece il percorso più adatto a "raccontare" un determinato territorio e a farne emergere le proprie unicità. Questa strada si trova leggendo, rispettando e valorizzando l'esistente (ambiti del cosiddetto "turismo minore", tracciati storici, valorizzazione degli ambienti naturali) e dando occasione di rivitalizzazione economica di territori interni, solitamente esclusi dai flussi turistici. La chiave di lettura viene ribadita anche dalle normative in materia. La legge quadro sulla ciclabilità, infatti, ricorda "l'obiettivo di promuovere l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane sia per le attività turistiche e ricreative, al fine di migliorare l'efficienza, la sicurezza e la sostenibilità della mobilità urbana, tutelare il patrimonio naturale e ambientale, ridurre gli effetti negativi della mobilità in relazione alla salute e al consumo di suolo". Già dalla sua impostazione, si inserisce la ciclabilità in rapporto corretto all'ambiente. In questo quadro la novità che più interessa nella realizzazione delle reti ciclabili è il superamento del concetto di pista ciclabile. Se prima l'unica infrastruttura per promuovere l'uso della bici a

cui si pensava, anche a livello normativo, era sostanzialmente la pista ciclabile, ora la norma parla di ciclovia. La differenza non è solo lessicale, ma così si codifica il fatto che un percorso ciclabile può essere formato da una serie di soluzioni viabilistiche differenti. Infatti, una ciclovia può essere formata dalle classiche infrastrutture, come appunto la pista ciclabile (separata dalla strada) o la corsia ciclabile (colorata sull'asfalto) ma può essere realizzata anche limitando la velocità delle auto (zone 30) e negli ambiti naturali realizzando le cosiddette "greenway" o i sentieri ciclabili. La "via verde ciclabile" o greenway è una strada sulla quale non è consentito il traffico motorizzato ma solo quello ciclabile, mentre il "sentiero ciclabile o percorso natura" è definito come un "itinerario in parchi e zone protette, sulle sponde di fiumi o in ambiti rurali, anche senza particolari caratteristiche costruttive, dove è ammessa la circolazione delle biciclette". Il primo aspetto, quindi, riguarda prioritariamente la necessità di riutilizzare tutta la rete di strade vicinali, campestri e forestali, lavorando anche sul rinvenimento, ripristino e valorizzazione degli itinerari storici. Fra i tracciati

cicloturistici più interessanti che si stanno sviluppando in questi anni ci sono, non a caso, sicuramente le ferrovie dismesse. In Italia, infatti, sono più di 5.000 chilometri i binari ferroviari dismessi. Fermo restando che l'obiettivo prioritario deve essere un recupero funzionale di questo servizio pubblico spesso indispensabile, quando questo non è possibile vanno preservate le infrastrutture esistenti quale tassello preferenziale della rete ciclistica.

Anche le amministrazioni territoriali hanno capito le forti potenzialità di questi tracciati che hanno due caratteristiche peculiari utili al loro recupero. Innanzitutto, la proprietà pubblica: i tracciati sono quasi sempre aree demaniali e questo aspetto facilità enormemente la realizzazione dell'opera riducendo costi e tempi di eventuali espropri. L'altro aspetto è relativo al fatto che la nostra rete ferroviaria è stata realizzata in aran parte nell"800 e nei primi decenni del secolo scorso con opere di ingegneria ferroviaria di grande qualità, attraversando ambienti spesso incontaminati. e realizzando manufatti (caselli e stazioni) che hanno fatto la storia dell'architettura del secolo scorso, basti pensare alle stazioni del periodo "razionalista".



Fig. 4 – Il recupero delle ferrovie dismesse a fini ciclistici

Fonte: Valerio Montieri

Tutto ciò consente il recupero di infrastrutture di pregio e la realizzazione di itinerari di grande interesse storico-architettonico nonché paesaggistico ed ambientale. In questi anni sono nate così la Ciclabile dei Fiori (nella zona di Sanremo a picco sul mare ligure), la Treviso-Ostiglia (che attraversa la pianura veneta), l'AlpeAdria (gallerie e viadotti mozzafiato da Tarvisio fino a raggiungere la laguna di Grado), la Spoleto-Norcia (nel cuore verde d'Italia con proseguimento fino ad Assisi) e la Ciclovia dei Trabocchi (sulla costa adriatica abruzzese, teatro della partenza dell'ultimo Giro d'Italia) per citarne solo alcune. Anche il recupero

degli edifici ferroviari rappresenta una opportunità di riqualificazione di strutture di pregio e una grande opportunità economica. Così, in questi ultimi anni, si è assistito alla realizzazione di strutture per l'accoglienza turistica, la ristorazione, ma anche dei punti di servizio ai ciclisti (ciclofficina, noleggio bici, etc.) e di promozione territoriale (proloco, uffici di promozione turistica, uffici parco). Sicuramente questo approccio rappresenta un esempio virtuoso di come il cicloturismo possa contribuire al recupero e alla cura del territorio, molto lontano dal turismo dei grandi numeri che spesso rischia di aggredire e snaturare i luoghi di cui si appropria.

Fig. 5 – Stazioni e caselli: recuperi sulla Alpe Adria e sulla Treviso-Ostiglia





Fonte: Valerio Montieri

Una volta individuati i tracciati, anche gli interventi di messa in sicurezza e di sistemazione del fondo devono confrontarsi con gli elementi di uso del territorio. La sistemazione dei fondi dei percorsi rurali e delle vicinali può essere realizzata con prodotti che garantiscano una buona scorrevolezza della bici ed una tenuta del fondo secondo le diverse situazioni meteorologiche. Sulla scelta del fondo esistono approcci diversi. In Italia, soprattutto all'interno delle aree

protette, si cercano soluzioni con materiali naturali e drenanti. In questo modo si ottengono interventi a basso impatto ambientale e che si inseriscono potenzialmente in maniera armonica con alcuni contesti paesaggistici. Questa scelta, condivisibile da un punto di vista teorico, spesso si scontra con la necessità di un fondo scorrevole e stabile che richieda bassa manutenzione. Tutte le grandi ciclovie sono infatti realizzate in asfalto per agrantire condizioni di comfort ideali.

Fig. 6 – Ciclovie di lunga percorrenza: Il Danubio e l'Alpe Adria





Fonte: Valerio Montieri

Anche nei manufatti, soprattutto nelle aree ambientalmente delicate, va prestata particolare attenzione sia nella definizione dei tracciati che nella scelta di materiali e tecniche di realizzazione. Sicuramente l'attenzione al paesaggio e all'ambiente nell'attività di realizzazione è un elemento che anche il cicloturista può cogliere percependo davanti a sé un insieme armonico fra ciclabile e suo intorno.

Fig. 7 – Intervenire in territori delicati: attenzione ai tracciati e alle soluzioni realizzative





Fonte: Valerio Montieri

Tutto questo con l'obiettivo di trattare la ciclovia come mezzo per salvaguardare e valorizzare un territorio raccontandone la storia e le meraviglie nascoste. In Italia, infatti, la ricchezza di segni della storia e di diversità ambientale creano tantissime occasioni di conoscenza diretta, portando il fruitore lento, il cicloturista appunto, a sentirsi accolto

dall'ambiente che attraversa. La ciclovia diventa quindi elemento per "raccontare" una o più storie, quello della natura e della sua salvaguardia, quello del muoversi di merci e persone e dei relativi tracciati, quello del lavoro dell'uomo ed il suo continuo intervenire e trasformare.

Fig. 8 – Segnaletica integrata





Fonte: Valerio Montieri

Con alcune attenzioni nella definizione e nella realizzazione degli itinerari e una sinergia fra associazioni, enti pubblici e privati, abbiamo quindi visto come il cicloturista può rappresentare davvero un utente consapevole di un luogo e la sua presenza può arricchire quel luogo senza snaturalo e impoverirlo.



Tutti gli articoli dal 2001 ad oggi de "Le pagine di Risposte Turismo" sono disponibili on-line nella sezione dedicata del sito www.risposteturismo.it



Risposte Turismo s.r.l.

Giudecca 624 | 30133 Venezia | tel. +39 0413093260

www.risposteturismo.it | info@risposteturismo.it







